

L'incubo dell'A1: traffico bloccato per l'autocisterna

Bologna-Modena, l'ennesimo incidente con un Tir carico di Gpl. E la sicurezza?

di Stefania Parmeggiani / Reggio Emilia

AUTOSTRADE ROVENTI È bastato un banale incidente per fare precipitare gli automobilisti nell'ennesimo incubo di asfalto e code chilometriche. Un tamponamento sull'Autostrada del Sole, lunedì notte tra Bologna e Modena sud, ha causato la chiusura del

tratto per oltre quattro ore e ha rinnovato l'incubo di autostrade lumache su cui più che macinare chilometri si perde tempo e pazienza. Uno dei mezzi coinvolti era infatti un'autocisterna che trasportava Gpl. La pericolosità del gas e il rischio di una esplosione hanno obbligato ad adottare misure di sicurezza drastiche con la chiusura dei caselli di Modena sud per i viaggiatori in arrivo dalla corsia nord e, a seconda delle provenienze, di Bologna Casalecchio e Bologna Borgo Panigale per quelli in arrivo da sud. Durante la notte il traffico limitato ha contenuto le code con la deviazione obbligatoria sulla viabilità ordinaria, ma con l'inizio della giornata lavorativa è aumentato il numero dei veicoli in transito fino alla creazione di un unico, lungo serpente di auto. Ieri mattina per alcune ore si è viaggiato in due corsie in direzione nord, con la formazione di code da Casalecchio a Modena Sud sull'A1 e, in A14, da San Lazzaro all'allacciamento con l'Autostrada del Sole. Rallentamenti anche in direzione opposta per un altro incidente, accaduto attorno alle 10.30, in cui una bisarca ha perso una delle vetture che trasportava. L'incidente, senza gravi conseguenze per persone, allunga la scia di disastri nei quali, ormai quasi quotidianamente, rischia d'imbattersi chi percorre le autostrade dell'Emilia Romagna. Sabato scorso a Modena si è incendiato un automezzo che trasportava armi e materiale ospedaliero e che, in principio, si era pensato potesse essere radioattivo. Prima che la viabilità fosse ripristinata le code hanno avuto tutto il tempo di moltiplicarsi, chilometro dopo chilometro. Non c'è da stupirsi: dal 2000 a oggi la quantità di merci che viaggia sulle autostrade italiane è passata dal 70% all'81,2%. Facile intuire che in proporzione aumentino sia gli incidenti che i disagi. E non si pensi che a creare problemi sia solo il trasporto di merci, anche i

viaggi di piacere costringono migliaia di persone a rimanere in coda per ore. D'inverno s'incolpa la neve e la distrazione di automobilisti che dimenticano di viaggiare con le catene a bordo. D'estate ci si nasconde dietro la voglia di mare degli italiani. In ogni caso, basta poco per mandare in tilt la rete autostradale. La riprova si è avuta durante il primo ponte dell'estate quando si sono formate code di 200 km in Toscana

C'era il rischio di un'esplosione Caselli chiusi a Modena Sud e a Casalecchio

e in Emilia Romagna. I disagi sono iniziati giovedì quando Isoradio continuava a trasmettere avvisi su avvisi: «Traffico molto intenso e rallentato verso tutte o quasi le località di mare». Se un lento serpente di auto ha segnato il primo esodo dei vacanzieri, è stata domenica a raggiungere il delirio: tutto fermo, impossibile tornare dalla Riviera romagnola alle città della pianura padana. Ai caselli di Rimini sono entrate oltre 30mila vetture in poche ore, mentre la media è di 23 mila vetture in una giornata completa. Gli automobilisti hanno impiegato più di 4 ore per andare da Pesaro a Bologna. Insomma, tra un colpo di clacson e una telefonata alla polizia stradale, il risultato non cambia: code chilometriche in autostrade lumache dove a viaggiare sono solo le polemiche.

Rallentamenti anche in direzione opposta per un altro incidente: ormai è una sequenza infinita



Foto Giorgio Benvenuti/Ansa

L'INTERVISTA EDO RONCHI Dopo il rogo Frejus il caos trasporti: «Una tonnellata di merci a testa»

«Caos Tir sulle autostrade»

di Salvatore Maria Righi

Una tonnellata di merci a testa. Mille chili per ogni italiano e per ogni anno. Sono 58 milioni infatti le tonnellate di merci che viaggiano da gennaio a dicembre sulle nostre strade sopra a bilici, cisterne o camion con rimorchio. Il traffico a lunga distanza, cioè quello superiore a 500 chilometri, è il segnale più vistoso della disastrosa situazione dei trasporti merci in Italia. L'incendio al Frejus e i due morti di sabato scorso, settimo incidente dal 2000 nel traforo, è solo l'ultimo esempio: intasamenti, pericoli e inquinamento ambientale sono la diretta conseguenza del mancato potenziamento delle vie alternative all'asfalto, cioè i binari e l'acqua. Lo sostiene l'onorevole diessino Edo Ronchi, esperto di questioni ambientali ed energetiche. «La rete autostradale è letteralmente congestionata per il traffico di merci che è quasi tutto su gomma, i dati del 2004 dicono che arriva al 97,3%. Se pensiamo che la me-

dia europea, pur non trascurabile, è del 93,1%, vuol dire che siamo fanalino di coda anche in questo». **Questi numeri comprendono tutto il traffico, compreso quello urbano. E quello a lunga distanza?** «Il dato più indicativo riguarda appunto quello che riguarda che le percorrenze superiori ai 500 chilometri. Ogni anno in Italia circolano 58 milioni di tonnellate, vale a dire otto volte quanto va per ferrovia, dove transitano solo 7,4 milioni di tonnellate, ossia l'11% del totale. Queste cifre, paragonate a quelle dell'Europa, fanno capire quanto siamo indietro. In Francia la ferrovia porta il 27% delle merci, in Germania il 20%. Cioè rispettivamente il triplo e il doppio di quanto succede in Italia. Questo comporta evidentemente una congestione da tir sulle nostre strade ed autostrade». **Poi c'è la terza via, cioè il mare.** «Anche da questo punto di vista, l'Italia è molto indietro rispetto alle scelte e alle strutture degli altri paesi d'Europa. Ci sono solo due porti con una certa capacità di movimentazione, Genova e Trieste, entrambe oltre i 40 milioni di tonnellate di merci l'anno. Altri sette stanno tra 20 e 40 milioni di tonnellate. Sono numeri da fanalino in confronto alle al-

tre realtà d'Europa. Il porto di Rotterdam muove 320 milioni di tonnellate all'anno, quello di Marsiglia 94, Amburgo 86, Amsterdam 64. I porti italiani hanno poche potenzialità rispetto a quelli europei, molti di loro sono sottoutilizzati. Per aumentarne il cabotaggio bisognerebbe migliorare e potenziare gli scambi intermodali, cioè i collegamenti strada-porti e ferrovia-porti». **E le ferrovie?** «Ci sono ritardi notevoli nella quadruplicazione delle tratte con riferimento all'alta capacità, per liberare i vecchi binari e implementarli al traffico merci. Ad oggi l'unico tratto dove è in funzione questo potenziamento è la Roma-Firenze. Il governo ha mantenuto gli impegni e le scelte del precedente, senza accelerare la necessaria quadruplicazione che procede ovunque a rilento». **Il rogo del Frejus, insomma, è più di un campanello d'allarme.** «È il risultato di una situazione in cui c'è un traffico intenso e molta pressione, troppa congestione con troppi Tir in circolazione. Le uniche alternative, come ho detto, sono il potenziamento delle ferrovie e del cabotaggio dei porti. Ma al momento per la logistica ed i trasporti, questo è un paese molto arretrato».

Il naufragio dell'antidroga

An si spacca, scarsi finanziamenti il progetto di Fini già affonda

di Anna Tarquini

DODICI MILIARDI per finanziare la lotta alla droga. Dodici miliardi a fronte dei 60 all'anno previsti che il governo non si decide a stan-

ziare da due anni. Poi la cessione della delega da Alleanza Nazionale all'Udc, da Fini a Giovanardi, ha fatto il resto. Così dopo circa un anno Nicola Carlesi, il «ministro» della droga di An, ha gettato la spugna. Si è dimesso ieri, ufficialmente per «motivi strettamente personali», ma nel suo discorso d'addio non ha fatto sconti. La Conferenza nazionale sulla lotta alla droga? «Si farà solo se ci sarà la volontà politica». La gestione del fondo nazionale antidroga? «Pur nelle difficoltà determinate dall'impossibilità di definire la quota spettante all'amministrazione centrale, abbiamo predisposto la cifra di 12 milioni da finalizzare a interventi per la prevenzione e il recupero dei tossicodipendenti». La politica del governo per la lotta alla droga è fallita prima ancora di nascere. Niente fondi e una Conferenza nazionale convocata a settembre che ora rischia di saltare. La chiedevano da anni le comunità, e a fatica il Dipartimento era riuscito a fissare un luogo e una data: Pescara dal 20 al 23 settembre. Ma ora è improbabile che sarà possibile rispettare gli impegni. Intanto la legge Fini continua il suo iter senza fermarsi: all'esame sono già passati la metà degli emendamen-

ti. «Lascio una struttura organizzata ex novo da circa un anno che, seppur in sofferenza - spiega Nicola Carlesi - per carenze di personale, è ben avviata e predisposta a svolgere le funzioni dal decreto che l'ha istituita. La Conferenza nazionale di Pescara - dice ancora Carlesi - potrà svolgersi senza alcun problema se ci sarà la volontà politica di volerla fare in quanto i componenti della Consulta e del Comitato scientifico hanno ben lavorato in questi mesi per delineare gli argomenti da sottoporre al dibattito con gli operatori del settore». C'è preoccupazione all'interno delle comunità di recupero. «Il peccato di Carlesi - dice Riccardo De Faccio del Coordinamento nazionale comunità di accoglienza - Ci dispiacerebbe ritrovare nella delega a Giovanardi la vicinanza da sempre dichiarata con una sola struttura, cioè San Patrignano. Non vorremmo che le politiche del governo in materia di droga venissero fatte sulle colline di Rimini». Le dimissioni di Nicola Carlesi da capo Dipartimento per le politiche antidroga della Presidenza del Consiglio confermano il fallimento delle politiche del governo in materia di droghe. Lo afferma Francesco Piobich, responsabile del settore droghe di Prc. «In questi anni mentre le istituzioni e il governo continuavano a proporre tolleranza zero e comunità-carcere, nello stesso tempo si mostravano incapaci di organizzare una conferenza sulle droghe come invece prevede la legge 309. E che cosa dire poi della legge Fini? Un basso spot elettorale costruito sulla pelle dei consumatori».

BREVI

MILANO
Stupro del branco, preso anche l'ultimo
In carcere cinque rumeni

Sono tutti rumeni, i primi due, minorenni, erano stati catturati a meno di ventiquattrore dalla violenza, gli altri tre sono stati bloccati fra l'altro ieri giorno e ieri. «Avevo promesso che li avremmo presi e così è avvenuto, anche se non può esserci vera soddisfazione di fronte a episodi come questi, che non dovrebbero succedere». Paolo Scarpis, questore di Milano, misura le parole ma si vede che è soddisfatto di aver mantenuto l'impegno preso dopo quello stupro di gruppo ai danni di una studentessa 22enne, in presenza del suo fidanzato, episodio odioso che aveva choccato non solo le vittime ma l'intera città. Altri 13 rumeni, tutti rom, saranno espulsi: sono stati sorpresi nel corso di un'operazione cui hanno partecipato cento uomini e un elicottero nei pressi dell'abbazia di Chiaravalle, in un accampamento abusivo in cui si nascondevano due del gruppo.

ORISTANO
Un'altra bomba, questa volta
il bersaglio era il palazzo di Giustizia

La tranquillità di Oristano, città considerata quasi un'oasi della sicurezza, è stata nuovamente scossa dal partito delle bombe che questa volta ha messo nel mirino un bersaglio simbolo: il palazzo di Giustizia. Lo scoppio dell'ordigno, non ad alto potenziale e appoggiato ad una serranda del garage dov'erano custodite le auto di servizio dei magistrati, non ha provocato danni gravi, ma ha nuovamente fatto salire la tensione in Sardegna, considerata in campo nazionale il terreno più fertile per l'antagonismo e l'anarco-insurrezionalismo. Non ci sono state rivendicazioni.

non ti pago!

storie di estorsioni mafiose e antiracket



tano grasso
vincenzo vasile
prefazione di
vincenzo consolo
con un decalogo
per dire
no al "pizzo".
in edicola con l'Unità.

misteri d'italia

5,90 euro
oltre al prezzo
del giornale.

l'Unità