

Lecco

REDLECCO@LAPROVINCIA.IT
Tel. 0341 357411 Fax 0341 368547

Vittorio Colombo v.colombo@laprovincia.it, Barbara Faverio b.faverio@laprovincia.it, Gianluca Morassi g.morassi@laprovincia.it, Antonella Crippa a.crippa@laprovincia.it, Roberto Crippa r.crippa@laprovincia.it, Guglielmo De Vita g.devita@laprovincia.it, Lorenza Pagano l.pagano@laprovincia.it, Enrico Romanò e.romano@laprovincia.it.

«Lo Stato ci aiuti a viaggiare sicuri»

Il caso. Dopo il disastro di Bologna, i trasportatori chiedono incentivi per migliorare i mezzi pesanti Battazza (Fai): «Ogni giorno circa cento trasporti a rischio, che però non entrano nell'attraversamento»

CHRISTIAN DOZIO

Un centinaio di trasporti pericolosi ogni giorno attraversa il Lecchese, per rifornire di benzina, carburante e comunque di prodotti infiammabili le aziende del territorio provinciale e non solo.

Sulla scia del disastroso incidente avvenuto a Bologna lunedì, quando una cisterna contenente gpl si è schiantata contro il camion che la precedeva, fermo in coda, causando un'esplosione nella quale una persona è morta e oltre 140 sono rimaste ferite, anche nel Lecchese in tanti si sono chiesti quanto sia presente questo rischio sulle nostre strade.

Tanto più considerando la presenza di un'arteria importante e trafficata come la SS36, che trasporta quotidianamente tonnellate di merci di ogni genere sull'asse Nord-Sud della Lombardia.

Il rischio è legato alla tipologia di merce trasportata, ma forse anche alle caratteristiche stesse della nostra viabilità. «Le condizioni delle nostre infrastrutture sono sotto gli occhi di tutti - commenta **Fernando Battazza**, vicepresidente dell'azienda di autotrasporto di Olginate ed esponente del Fai Lecco-Como -: sono precarie, come in buona parte del Paese. Quello su cui è fondamentale intervenire, però, è un altro elemento: quello legato alla dotazione di dispositivi di sicurezza su mezzi adibiti a questo genere di trasporto. Ce ne sono molti, dall'anticollisione all'antiribaltamento, che andrebbero resi obbligatori. Poi l'incidente può succedere, ma si limiterebbero i danni». Altre soluzioni, ipotizzate in



Fernando Battazza

queste ore, non lo trovano invece d'accordo. «Pensare a chissà quali limitazioni, all'istituzione di scorte tecniche e quanto altro si sta dicendo in questi giorni mi sembra fantascienza, perché un colpo di sonno o un malore possono capitare a chiunque. L'unica soluzione è agevolare l'adozione dei dispositivi di sicurezza, magari con incentivi da parte dello Stato. Alla fine, di sicurezza stradale beneficiamo tutti».

Impossibile, secondo Battazza, eliminare completamente il rischio. «Il trasporto pericoloso purtroppo esiste e non possiamo farne a meno: sul nostro territorio ne transiteranno circa un centinaio ogni giorno. C'è però il divieto di percorrere determinati tratti della 36, come il Barro e l'attraversamento. Quindi, questi trasporti attraversano la città e i nostri centri urbani. Quelli diretti in Valtellina escono a Civate e rientrano ad Abbazia e viceversa».

Gli autotrasportatori, sotto questo punto di vista, sono assolutamente rispettosi del divieto. «Nessuno infrange questa regola. Tra l'altro, per poter effettuare questo tipo di trasporto serve un patentino apposito, ottenuto dopo un corso impegnativo e costoso, al punto che faticiamo a trovare autisti abilitati per la nostra azienda».

Il transito in città, per quanto pericoloso, è inevitabile. «Da qualche parte devono pur passare. E il transito all'aria aperta rende meno pericoloso l'eventuale verificarsi di un incidente. Se un veicolo di questi esplodesse in galleria la trasformerebbe in un forno».



Il tunnel dell'attraversamento, percorso ogni giorno da centinaia di mezzi pesanti FOTO MENEGAZZO

Non si entra nel tunnel bisogna passare dal centro

Non tutta la viabilità principale è percorribile dagli autotrasporti, sia speciali che eccezionali. Anas, per questioni di sicurezza, ha disposto che alcuni tratti, specialmente quelli in galleria, siano off limits per determinate tipologie di materiali e per carichi con determinate caratteristiche.

Il tutto in un'ottica di sicurezza per la viabilità e i cittadini, in quanto un eventuale incidente

nel tunnel, già complesso in situazioni di normalità, con il coinvolgimento di questa tipologia di trasporto renderebbe il tutto più difficile e pericoloso.

Per quanto riguarda i trasporti eccezionali sulla SS36, come ha ricordato ieri Anas attraverso l'ufficio stampa, «si applica una precisa regolamentazione sulla base delle caratteristiche geometriche della strada (altezza sovrappasso-altezza

volta di galleria-larghezza sede stradale-portata di un viadotto etc), sulla base delle quali sono in vigore limitazioni o prescrizioni al transito, entrambe puntualmente previste».

In questo senso, è in vigore il divieto di transito per i trasporti di altezza superiore ai 4,4 metri tra lo svincolo di Suello (posto al km 42,8 della tratta di competenza) e lo svincolo di Civate-Oggiono (km 45,8).

Tra lo svincolo di Civate (km 44,4) e l'innesto della vecchia statale 36 (al km 55,7), cioè il tratto che comprende la galleria Monte Barro, il ponte sull'Adda, la galleria San Martino e l'attra-

versamento sotterraneo di Lecco, il divieto di transito riguarda i carichi eccezionali con altezza superiore ai 4,55 metri e con carico per asse superiore a 12 tonnellate.

Questo stesso duplice divieto si incontra anche più a nord, tra l'innesto della vecchia statale e il Trivio di Fuentes (km 91,4).

Per quanto riguarda invece l'altra tipologia in oggetto, il divieto di transito ai mezzi che trasportano merci pericolose è in vigore all'interno dell'attraversamento sotterraneo di Lecco/San Martino e nella galleria del Monte Barro.

C. Doz.

«È un prodotto pericoloso, il rischio non si può azzerare»

«Quando trasporti questo genere di prodotto, ed è una cosa che non si può evitare, il rischio è insito nella stessa pericolosità del materiale. Non c'è modo di azzerarlo. In Francia hanno previsto l'obbligo di revisione due volte all'anno per questo genere di mezzi; è proibito l'uso delle catene da neve per evitare scintille, come pure i martelli devono essere di ottone e non di ferro. Ma se si verifica un incidente, tutti questi accorgimenti diventano inutili. Certo, le condizioni delle nostre strade non sono ottimali: le sconnessioni delle provinciali lecchesi sono sotto

gli occhi di tutti. Ma questo non aumenta i pericoli».

Enrico Pozzoni, presidente di Consaut e alla guida di un'azienda di autotrasporto, con decenni di esperienza dietro il volante, ha seguito con interesse quanto accaduto a Bologna l'altro giorno. E non vede, all'origine del drammatico evento, cause di origine strutturale.

«Penso che l'incidente sia stato causato da un malore, non credo al colpo di sonno per il tragitto percorso e l'ora in cui è avvenuto. Tra l'altro, si trattava di un conducente navigante, che avrebbe saputo fronteggia-

re un'eventuale sonnolenza. In ogni caso, la pericolosità non sta nel soggetto che effettua il trasporto, ma nel prodotto».

Per trasportare prodotti infiammabili, poi, è necessario disporre di titoli appositi. «Bisogna sostenere un esame ogni cinque anni: queste merci non sono alla portata di tutti. Ma oltre a questo non vedo soluzioni in grado di abbattere il rischio. Le regole sull'autotrasporto sono già molto restrittive: non si possono superare le 4,5 ore di guida consecutiva, dopo le quali bisogna osservare 45 minuti di sosta minima. Al massimo si può restare al



Una cisterna sulla Superstrada 36

volante 9 ore al giorno, seguite da 9 ore di pausa. Non so quali altre restrizioni potrebbero essere introdotte, tanto più che, ripeto, il rischio legato a queste sostanze non si può azzerare».

Anche il Lecchese, suo malgrado, è un territorio che rileva questo genere di trasporto, anche se prevalentemente di solo transito. «Tutta la Valtellina e la Valchiavenna, ma anche i due Cantoni svizzeri, vengono riforniti attraversando il nostro territorio. Come minimo transita un centinaio di questi trasporti al giorno, che non potendo fare il tunnel devono percorrere la strada sul lago. Accadesse un incidente di questo tipo in galleria sarebbe un vero disastro». C. Doz.