

Il rogo di Bologna Riaperta l'A14. L'inchiesta: forse un colpo di sonno dell'autista della cisterna

Sono 35 mila i Tir a rischio

Toninelli: guida assistita per ridurre gli incidenti. Nuovo ponte tra 5 mesi

Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Toninelli: «Sugli oltre 35 mila mezzi che in Italia trasportano merci pericolose incentiveremo presidi di guida assistita» come dispositivi anticollisione, frenata automatica, controllo predittivo della velocità. Riaperta l'A14 a Bologna, il nuovo ponte entro cinque mesi.

alle pagine 2 e 3
lasoni, Rosano

IL DOSSIER I PERICOLI

Treviso

Donna morta sulla A27

Una donna morta e due feriti, di cui uno grave: è il bilancio di un incidente tra un'auto e un Tir sul Passante di Mestre all'altezza dello svincolo per la A27, nel comune di Mogliano. Illeso il conducente del camion, che ha perso una ruota anteriore. Le cause dell'incidente sono ancora al vaglio della Polstrada.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Distrutte Una gru solleva i resti di una delle automobili distrutte dall'esplosione del Tir cisterna in autostrada (Afp/ Gianni Schicchi)

Gpl, il gas pulito ma a rischio in viaggio su camion vecchi

In Italia se ne consumano tre milioni di tonnellate e mezzo l'anno
Uno scontro tra due auto non può causare uno scoppio simile

Roberto Iasoni

Sono quasi tre milioni e mezzo le tonnellate di gpl che vengono consumate in Italia ogni anno, divise fra l'auto (1.675.000 nel 2017; fonte: ministero dello Sviluppo economico) e la casa (1.683.000). I numeri spiegano l'ingente traffico di cisterne: il mezzo schiantatosi contro un Tir sul raccordo tra la A1 e la A14 nei pressi di Borgo Panigale andava a rifornire una delle 4.078 stazioni di servizio del Paese. Tante, perché in circolazione le auto con la bombola del gpl sono 2.309.020 (a fine 2017; fonte Aci). Parliamo di una grossa fetta (il 5,99 per cento) dell'intero parco auto.

Spiegazione? Il gpl è un gas infiammabile e con un minimo innesco esplose, per questo viene trattato con estrema cautela, eppure conviene. La miscela di idrocarburi gassosi che deriva sia dall'estrazione del gas naturale sia dalla raffinazione del greggio (la sigla sta per «gas di petrolio liquefatti») costa poco: meno di 70 centesimi il litro, contro in media 1,631 euro per la benzina

e 1,503 per il Diesel. Ed è sostenibile: è l'alimentazione più pulita (la CO₂ è di oltre il 30 per cento inferiore a quella del Diesel). Si aggirano i blocchi alla circolazione e si parcheggia anche nei garage sotterranei (fino al -1). L'unica cura è sostituire la bombola del gas ogni 10 anni.

In genere il trasporto di gpl avviene su camion, ma non è strano: l'86,5 per cento (dato Eurostat) delle merci in Italia viaggia su gomma, più della media europea (76,4). E il disastro ferroviario di Viareggio del 2009 (un convoglio di carri cisterna con gpl deraglia, 32 morti, 25 feriti...) suggerisce di non farsi illusioni sul trasferimento alla rotaia. Il problema semmai è l'anzianità dei camion: «L'età media è di 11,3 anni — dice Franco Fenoglio, presidente della Sezione veicoli industriali Unrae — in Europa, siamo fra i più vecchi. Così lo sforzo tecnologico dei costruttori viene vanificato: solo il 4,2 per cento dei camion monta i sistemi di sicurezza obbligatori dal 2015. L'Aebs (la frenata automatica, ndr) e l'Ldw (avvisa quando si

esce dalla corsia, ndr)». Stando alle immagini di Bologna, non sembra proprio che l'autocisterna avesse la frenata

automatica d'emergenza...

Per il resto i mezzi che trasportano il gpl (un allestimento che può essere montato su autotelaio o su rimorchio e contiene anche 50 mila litri di combustibile) sono il prodotto di una regolamentazione severa: a dettare legge è l'accordo ADR, firmato a Ginevra nel 1957 e periodicamente aggiornato. Il serbatoio di acciaio saldato nasce in conformità con la direttiva europea T-Ped e la filiera progettazione-realizzazione-collauda viene sorvegliata dall'inizio alla fine. I mezzi devono soddisfare la norma Uni En 12493, che detta i materiali, la progettazione, i procedimenti di costruzione, le prove. Gli autisti hanno il «patentino ADR», frutto di un'impegnativa e costante formazione. Senza contare che ogni anno la polizia stradale ferma 300 mila camion, e di questi più di cinquemila trasportano merci

classificate come pericolose.

Eppure il violento urto dell'autocisterna contro il Tir che la precedeva ha scatenato l'inferno. Potrebbero essersi verificate, dicono i vigili del fuoco, due delle peggiori condizioni: scoppio per accensione di una pozza di gas (*pool fire*) e perdita di vapori accesa da altre fiamme (*jet fire*), che fa scoppiare il serbatoio. Scenario riproducibile anche in uno scontro fra auto? Gli esperti lo escludono. «Trenta-quaranta litri di gpl anziché 50 mila — spiega Alessandro Tramontano, presidente del Consorzio Ecogas —. Ma soprattutto sulle bombole delle auto ci sono quattro dispositivi di sicurezza: l'elettrovalvola di chiusura (a motore spento il gpl rimane nel serbatoio), la valvola che limita il riempimento all'80 per cento (per lasciare un cuscinetto d'aria), la valvola tarata alla pressione di 27 bar (in caso di surriscaldamento permette una fuoriuscita controllata del gas) e il termofusibile Pdr (fonde a 120° in caso di incendio e fa uscire il gas in modo che bruci poco alla volta, eliminando il pericolo dell'esplosione)».