



## L'autostrada killer



**8 marzo**  
**Tamponamento tra tir**

Attorno alle 11, tra lo svincolo di Latisana e il nodo di Portogruaro, in prossimità del ponte sul fiume Tagliamento, sulla carreggiata in direzione di Venezia, si tamponano tre tir. È marzo ma gli incidenti si sommano già. L'1 gennaio il primo.



**8 marzo**  
**Morti due cavalli**

Nell'ennesimo schianto tra Tir lungo il tratto maledetto della A4 che collega il Friuli al Veneto era rimasto coinvolto anche un furgone che trasportava quattro cavalli: per due di loro non c'è stato niente da fare. Anche i due cavalli tra le vittime dell'autostrada.

**4 maggio**  
**Il miracolo della bisarca**

Sull'asfalto la polizia non ha rilevato nessun segno di frenata, come se l'autotrasportatore non si fosse accorto di quel muro di mezzi pesanti in coda davanti a lui, così come era stato evidenziato dai messaggi sui 3 pannelli attivati nei chilometri precedenti il punto in cui è accaduta la tragedia.



**15 giugno**  
**Le fiamme da un Tir**

Il tratto della A4, tra il nodo di Portogruaro e Cessalto in direzione Venezia, è stato chiuso per ore. Un autoarticolato, che trasportava metallo, ed era alimentato a metano. Il tir ha quindi preso fuoco: il rogo si è sviluppato dalla motrice. Per mettere in sicurezza l'area. Autovie ha chiuso il tratto di strada.



# Ora basta

## Un anno di tragedie Viaggio all'inferno



**Cantieri, imprudenza, troppi Tir**  
**Un'emergenza da affrontare subito**  
**con una riflessione sulla mobilità futura**

segue dalla prima pagina

Guardate le foto di queste due pagine: sono impressionanti. Adesso basta! Uno non può uscire di casa la mattina, salutare moglie, figli, genitori e correre incontro a un assurdo martirio. Perché non c'è solo la morte, in questi incidenti c'è anche lo strazio dei corpi, oltraggio alla vita e alla morte stessa. Chi conosce la A4, quel tratto maledetto, lo sa e in tanti ormai cambiamo strada. Con questi numeri, con questi incidenti tutti uguali, non si può più parlare di "tragica fatalità", come troppo spesso si liquidano gli incidenti stradali. Non si può incolpare il destino. Qui siamo davanti al nostro Ponte Morandi (17 morti da inizio anno), è questione di respon-

sabilità, a più livelli: di chi non riesce a chiudere i lavori, di chi non riesce a gestire l'emergenza, di chi corre e mette in pericolo la vita propria e degli altri. C'è della macabra scientificità in queste tragedie ormai quotidiane. Colonne di Tir perennemente in doppia fila a occupare due corsie su tre che, quando si restringono, formano un collo di bottiglia. Basta una sterzata, una frenata, un imprevisto e succede il disastro. Cantieri che sembrano un campo minato. E, su tutto, la velocità e l'imprudenza. Di automobilisti e di camionisti, l'azzardo continuo di manovre e sorpassi.

Aspettare la fine di quei cantieri significa affidare alla "scientificità delle tragedie" la certezza che prima o poi capiterà di nuovo, come in una roulette russa. E allora servono misure ur-

genti e a brevissimo termine per eliminare le cause di questi incidenti: massiccia presenza di mezzi pesanti, velocità e imprudenza, cantieri. Un mix che va spezzato. E poi decisioni più a uno termine, sulle quali ragionare fin da subito, con logica di programmazione e lungimiranza. Ha senso affidare il trasporto merci ancora alla gomma? Si può costruire una logistica diversa che non mescoli traffico commerciale a traffico privato? Si può programmare una mobilità differente, un sistema di trasporto merci diverso, o continueremo ad allargare autostrade e corsie finché le campagne venete avranno spazio per accoglierle? Questo è un tema sul quale si dovrebbero cimentare esperti e politici.

**Davide Scalzotto**  
© RIPRODUZIONE RISERVATA



### 3 maggio Addio a un camionista

In cinque chilometri una raffica di incidenti in successione mandano in tilt la viabilità. L'inferno tra lo svincolo di San Stino e il nodo autostradale di Portogruaro. A perdere la vita un camionista sloveno, che ha tamponato un collega polacco.



### 4 maggio Seconda vittima in 24 ore

Guido Arnosti, 54 anni di San Fior (Treviso), è la seconda vittima in A4 nel giro di 24 ore. Il suo autoarticolato carico di mangimi, ha tamponato un camion frigo che a sua volta ha impattato contro una bisarca. L'impatto è stato fatale

### 3 ottobre Schiacciata dai camion

La prima vittima della settimana orribile dell'A4 è la quarantenne padovana Chiara Moressa. Era da poco entrata in autostrada quando la sua auto è stata coinvolta e schiacciata in un tamponamento tra cinque tir, causato da un incidente avvenuto mezz'ora prima e senza feriti.



### 7 ottobre La strage del pulmino

Il giorno più nero. Era diretto a Lauro, in Carnia, il pulmino dell'associazione Centro 21 di Riccione che si è schiantato contro un tir incolonnato qualche metro oltre il casello di San Donà. Sette morti, tutti gli occupanti del mezzo: cinque ragazzi dell'associazione e due educatori.



## Il Suem: «Nel 2022 gli incidenti gravi sono 300 in più»

► Bolognani, medico del 118: «Variazione di grande impatto I fattori? L'abuso di alcol e l'elusione di misure di sicurezza»

### IL DATO

**MESTRE** In un anno gli incidenti sono aumentati del dieci per cento. In termini percentuali effettivamente potrebbe sembrare una variazione minima, quasi ininfluente. Se però si vanno a guardare i numeri degli interventi del Suem 118 si scopre che, da gennaio a ottobre, gli incidenti in più sono stati 300, praticamente uno di media al giorno. I dati, a livello provinciale, dicono infatti che nel 2021 nei primi dieci mesi dell'anno c'erano stati circa 2.500 interventi, mentre in quello in corso si è saliti a 2.800. «L'impatto di questa variazione c'è anche per noi operatori - spiega Luigi Bolognani, medico della centrale operativa del 118 impegnato ogni giorno sia sulle ambulanze sia sull'elicottero - gli incidenti stradali oggi sono diventati quasi la norma, c'è questa percezione ormai».

### PREVENZIONE

Una vita perennemente sul filo dell'emergenza, quella del medico del 118, che ogni giorno costringe ad affrontare tragedie vere. «Sappiamo a cosa andiamo incontro ogni volta che usciamo per un intervento - aggiunge - ma devo ammettere che ci sono delle casistiche che sono particolarmente violente e che mettono a dura prova i nostri limiti. L'incidente con le sette persone decedute di pochi giorni fa - sei sul posto dell'impatto, l'autostrada

A4, una settimana in ospedale a poche ore dal ricovero in terapia intensiva - ne è un esempio lampante. Ricordo che la mia collega di turno, quel giorno, è tornata con un enorme senso di impotenza. Tornare con una pratica di constatazione di decesso è normale, averne sei è qualcosa che fa raggelare il sangue». Questa tendenza all'aumento degli incidenti cresce, spesso, di pari passo ad altri fenomeni. «D'estate per esempio - continua - vediamo molti incidenti legati all'abuso di alcol. Per quanto riguarda il tratto della A4 invece non abbiamo un'idea precisa del perché sia così letale, sappiamo che ci sono i lavori e che in quel tratto è più stretta ma non sono considerazioni mediche e quindi non spettano a noi».

Dal punto di vista emotivo, per un medico, quel che più affligge è constatare che in certi casi sarebbe bastato osservare le norme base di prevenzione e sicurezza. «Penso soprattutto ai seggiolini per i bambini - spiega il medico - che troppo spesso o vengono fissati male o non vengono proprio utilizzati. Poco tempo fa un bambino è rimasto gravemente ferito proprio per questo motivo: se avesse avuto il seggiolino non si sarebbe fatto nulla probabilmente. Sono fondamentali e devono diventare di uso comune, di prassi, come è successo con le cinture di sicurezza».

Davide Tamiello

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MEDICO Luigi Bolognani



FRAATELLI D'ITALIA Giuseppe Canali

### Falcomer (Conferenza dei sindacati)

## «Velocità eccessiva, A4 militarizzata»

«L'autostrada A4 va militarizzata». Lo sostiene Gianluca Falcomer, presidente della Conferenza dei sindacati del Veneto orientale, all'indomani dell'ennesimo schianto. «È l'unico modo per cercare di ridurre questo continuo strazio» - spiega l'autostrada va militarizzata affinché ci siano i controlli necessari». Falcomer è convinto che all'origine degli incidenti ci siano delle responsabilità di chi guida e per questo ribadisce che serve più attenzione, ma anche accertamenti. «Serve mettere in sicurezza questo tratto della A4 - ribadisce Falcomer - va controllata metro dopo metro». Per il presidente della

Conferenza dei sindacati serve insomma una svolta non solo per i lavori per la realizzazione della terza corsia anche nel tratto compreso tra il nodo di Portogruaro e lo svincolo per San Donà ma anche sui controlli. Un esercito di controllori che possano intervenire tempestivamente. La distruzione e il mancato rispetto del codice della strada sono tra le principali cause degli incidenti. «Non ho dati per capire se la A4 a due corsie sia idonea per contenere tutti questi utenti» - spiega Falcomer - «di certo la viabilità ordinaria come la Statale 14 non è adatta a riversare tutto il traffico sulle strade dei paesi non è sicuro ne salubre» (M.Cor).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## «La Safety Car e un commissario per la sicurezza»

► Le idee di Pd e FdI per limitare gli scontri nel tratto di A4 E venerdì prossimo sit-in ai caselli di Portogruaro e Noventa

### LE RICHIESTE

PORTOGRUARO C'è chi invoca un nuovo commissario per la sicurezza e chi propone l'introduzione di una Safety Car. Mentre i sindacati della Venezia orientale sono al lavoro per organizzare, venerdì 28 ottobre, il presidio ai caselli di Portogruaro e Noventa di Piave in memoria di tutti le vittime del tratto autostradale "maledetto" - quello ancora a due corsie tra la città del Lemene e San Donà di Piave - la politica continua ad interrogarsi e a proporre soluzioni per sbloccare una situazione che è diventata insostenibile. I consiglieri regionali del Pd, Francesca Zottis e Jonatan Montanariello hanno sottolineato come «non sia possibile attendere la conclusione dei lavori per la terza corsia per mettere un argine alla strage continua che si sta compiendo da anni e che solo negli ultimi dieci mesi ha avuto una tragica escalation, con ben 17 morti. È indispensabile lavorare, senza perdere tempo ulteriore - hanno detto - per l'introduzione di misure per la calmerizzazione della velocità e di più efficaci sistemi visivi di segnalazione in caso di traffico fermo, code o rallentamenti. Si tratta di strumenti che certamente possono ridurre il rischio di incidenti e morti: sollecitiamo dunque la rapida nomina di un Commissario per la sicurezza».

Fratelli d'Italia plaude all'iniziativa dei sindacati anche se li

tiene «ardiriva rispetto a quello che succede da almeno un paio d'anni. Spiace - hanno dichiarato il coordinatore di Fratelli d'Italia di Portogruaro, Michele Lipani, e il capogruppo in consiglio comunale a San Stino di Livenza, Giuseppe Canali - che il presidio non abbia coinvolto anche San Stino, che con un casello vicino al centro è il più colpito quando avvengono le chiusure in A4 per gli incidenti».

I due esponenti di FdI, ricordando la recente raccolta firme a sostegno della proposta di legge del partito di Meloni che chiedeva lo stanziamento di fondi per completare la terza corsia, hanno evidenziato come «non sia possibile che tutti gli incidenti nel tratto maledetto siano da attribuire solo alla distrazione degli automobilisti perché altrimenti non si verificherebbero con questa tragica costanza proprio lì. La Prefettura - hanno aggiunto - deve attivare un tavolo per la sicurezza, per verificare quali ulteriori soluzioni adottare ad esempio delle auto che muovendosi in quel tratto regolino la velocità degli altri veicoli: una sorta di Safety Car». «Sono molto preoccupato - ha concluso Canali - per quello che potrà accadere a San Stino, una volta che Anas chiuderà per una manutenzione straordinaria già annunciata il ponte sul Livenza. In caso di incidenti ci saranno ricadute devastanti per la viabilità ordinaria».

Teresa Infanti

© RIPRODUZIONE RISERVATA