

Questo lo avevamo scritto e pubblicato nel novembre 2002

PREVENIRE I PROBLEMI E PRESENTARE LE POSSIBILI SOLUZIONI

Si è verificato di nuovo!

Centinaia di automobilisti fermi sull'autostrada: ancora una volta è capitato sull'A1 da Milano a Roma a causa dell'ennesimo incidente, che ha bloccato il traffico veicolare; oltretutto è avvenuto in un periodo dell'anno molto intenso cioè quello estivo. Di episodi del genere se ne sono già verificati diversi nel corso di quest'ultimo anno ma credo che tutti ritornino con la memoria al 1995 (13-14 dicembre) quando sull'autostrada A1 (del Sole) tra Bologna e Firenze, a causa di una forte nevicata, automobili e relativi passeggeri rimasero per parecchie ore fermi sulla carreggiata.

In questo periodo di tempo dal 1995 ad oggi, le Prefetture di Firenze e Bologna in collaborazione con il gestore della rete autostradale e la Polizia Stradale, hanno predisposto un piano di emergenza per intervenire sull'A1 in caso di blocco.

Questa pianificazione è nata per esigenze invernali ma si può applicare in altre situazioni critiche; nella emergenza-neve prende il via già dall'inizio della nevicata sul valico autostradale, con interventi che vengono eseguiti dalla società Autostrade e dalla Polizia Stradale.

Se l'evento si risolve in breve tempo, tutto rientra, ma se invece la nevicata continua creando problemi di transitabilità, allora gli interventi che sono stati pianificati vengono messi in opera con il maggior coinvolgimento di uomini e mezzi anche esterni alla struttura che opera sull'autostrada, mettendo in essere anche la chiusura al transito e la conseguente deviazione su altri possibili itinerari, prevedendo anche di portare viveri di conforto, bevande calde e coperte alle persone rimaste bloccate dalla neve.

Pertanto si attua il piano per gli interventi d'emergenza chiamato semplicemente "Piano Neve" che coinvolge più soggetti che operano anche nella protezione civile come le Prefetture (Firenze e Bologna), i Vigili del Fuoco, i Volontari, le amministrazioni provinciali e i comuni.

Anche quando si verifica un incidente stradale di grandi proporzioni per il numero dei coinvolti (morti, feriti e illesi) e per il conseguente blocco della circolazione, occorre l'intervento di tutta una organizzazione che non è solo sanitaria e tecnica ma anche logistica.

In altri casi abbiamo il problema della nebbia, del ghiaccio o delle "avverse condizioni meteo" (come adesso sono chiamati questi episodi dagli addetti ai lavori) che scatenano una serie di incidenti con il risultato di interrompere la circolazione stradale.

Certamente ci si chiede se siamo preparati a ciò, se sappiamo intervenire in queste situazioni d'emergenza in modo adeguato, se chi ha la competenza sa cosa fare e come farlo.

Secondo il mio parere e per l'esperienza che ho acquisito in questi anni, devo riconoscere molta professionalità tra gli operatori che svolgono la loro attività sulla rete autostradale (personale della Società Autostradale, Polizia Stradale, Croce Rossa Italiana, ecc.), però ci sono realtà diverse tra zona e zona, non sempre c'è la disponibilità a collaborare con le istituzioni, con chi opera nel campo dell'emergenza e della protezione civile.

Qualcuno si chiede perché parlo di protezione civile l'argomento è un incidente stradale o altro con eventuale blocco della circolazione.

Oggi queste situazioni prevedono un coinvolgimento di uomini e mezzi appartenenti ad enti pubblici e aziende private che svolgono un servizio di pubblica utilità che prima non era attuabile.

La collaborazione di più soggetti istituzionali nelle azioni di soccorso alle vittime di un incidente, certamente di grandi proporzioni, attualmente prevede l'intervento di forze diverse che operano insieme per risolvere il problema. Quando si verificano queste situazioni deve esserci l'impegno collettivo, e di

conseguenza è necessario predisporre un piano d'intervento per il coordinamento di tutta la "macchina dei soccorsi".

Come dicevo prima non tutte le realtà sono uguali, ma bisognerebbe riuscire ad impostare questo lavoro, come è stato fatto a Firenze, analizzando tutte le problematiche attinenti alla viabilità autostradale insieme ai soggetti locali addetti all'emergenza o che potrebbero essere chiamati a svolgere questa attività, per arrivare a definire una modalità d'intervento omogenea.

In poche parole, si stabilisce che nelle varie fasi di un evento, esempio la neve o il blocco del traffico a seguito di un grosso incidente, gli operatori del settore si attivano gradualmente ed ognuno è a conoscenza delle fasi previste, poiché si costituisce all'uopo una "Unità di Crisi" che coordina tutti gli interventi dentro e fuori la sede autostradale, bloccando azioni autonome che potrebbero mettere in crisi l'intero sistema dei soccorsi.

Questa interessante esperienza dovrebbe essere riportata a "macchia d'olio" su tutto il territorio nazionale affinché i cittadini, in questo caso gli automobilisti, sappiano che in una situazione particolare (neve, ghiaccio, nebbia, blocco, incidente, ecc.) sulla rete autostradale, ci sarà qualcuno che, secondo precise disposizioni concordate e verificate saprà intervenire in loro aiuto.

Questi interventi partono dalla semplice informazione via radio (vedi Isoradio e anche quelle private locali) all'utilizzo dei cartelli luminosi (pannelli a messaggio variabile), fino all'intervento del personale dell'autostrada, del personale della Polizia Stradale ed eventualmente di altri operatori (vedi il volontariato) che collaborano in questa fase sotto il controllo delle autorità competenti in materia di sicurezza, di emergenza e pertanto anche di protezione civile e di pubblica incolumità.

Non deve capitare che qualcuno, a seguito dell'interruzione della viabilità autostradale, decida "a caso" di fare uscire dai caselli le macchine e i loro passeggeri riversandoli improvvisamente sulla rete viaria normale, oppure in altri casi, non stabilisca di chiudere i caselli continuando a far entrare gli automobilisti che sicuramente rimarranno bloccati.

Quando si parla di coordinamento degli interventi, si fa riferimento esplicito anche a questo sistema di sicurezza: episodi del genere non si devono verificare.

E' necessario studiare a tavolino se è preferibile far lasciare l'autostrada per una strada nazionale o provinciale e in che punto si deve verificare questo; se conviene adoperare per l'uscita più caselli dove sono state predisposte delle pattuglie delle Forze dell'Ordine (Polizia di Stato, Polizia Municipale e Provinciale) e volontariato preparato a collaborare in questa fase.

Per fare tutto ciò pertanto occorre questo coordinamento tra il gestore dell'autostrada e le Forze dell'Ordine, la Prefettura e gli enti locali (vedi Amministrazione Provinciale).

Ecco la necessità di un preciso intervento chiarificatore. Io sono convinto che ci sono TUTTI gli strumenti legislativi per poter intervenire in casi di blocco autostradale, che si sta ripetendo ormai con una certa frequenza.

Non è possibile che si lascino gestire situazioni d'emergenza solo ad alcuni soggetti, con complessi interventi risolutivi che devono essere adottati per riportare il tutto alla situazione di normalità. La normativa della Protezione Civile sottolinea l'aspetto della pianificazione preventiva, del coordinamento degli interventi, del coinvolgimento di tutti i soggetti, pubblici e privati, nelle attività di emergenza.

Che sia il Prefetto o il Sindaco o il Presidente della Provincia o della Regione ad intervenire, non importa, il necessario è farlo e farlo bene.

Riccardo ROMEO JASINSKI

Ufficiale del Corpo Militare della C.R.I. DI.MA.