

◆ *Il bilancio ufficiale è di una vittima ma per i vigili del fuoco è purtroppo destinato a diventare più pesante*

◆ *Il cancelliere Viktor Klima «Basta con i Tir che in Europa viaggiano con merci pericolose»*

«Norme severe per i tunnel» Appello dell'Austria all'Ue Tauri, pochissime speranze per i tre dispersi

SIMONE TREVES

ROMA. Fumano ancora i rottami del disastro autostradale della galleria dei Tauri mentre il bilancio delle vittime si ferma al camionista morto e ai due, tre dispersi che gettano un'ombra sinistra sui lavori delle squadre di soccorso che si aggirano nel tunnel dove il pericolo non è finito, dove si respira a fatica per i fumi e l'alta temperatura e dove il rischio crolli è sempre vivo. Nel tunnel, tra carcasse e macerie, sono stati trovati 13 automobili e 8 camion, ma degli altri corpi nessuna traccia, quasi siano stati polverizzati dal fuoco a oltre mille gradi dell'incendio alimentato dalle vernici e dai gas di scarico: una sorta di alto forno dal cui crogiuolo, come insegna il dramma del monte Bianco, non c'è quasi via di scampo.

La fortuna di molti, nel disastro di sabato mattina sulla autostrada che da Salisburgo taglia l'Austria sin verso il Tirolo e l'Italia, è stata la vicinanza con l'uscita cui i più si sono precipitati dopo lo scontro da cui è scaturita la scintilla della tragedia. Si cerca tra le lamiere accortocciate e sverniciate dal fuoco, tra i resti

delle parti deformate, squagliate, spappolate dalle fiamme: un camionista greco cerca il fratello, che potrebbe essere rimasto intrappolato in qualche nicchia ancora inesplorata della galleria.

Ma le indagini richiederanno diversi giorni, per ora si sa che il disastro è stato certamente provocato dall'urto di un camion, che procedeva a 70 km l'ora, contro un'automobile ferma al se-

maforo rosso che regolava un senso unico alternato per lavori in corso, situato all'interno della galleria. E proprio sulla collocazione del semaforo e sulle norme che regolano il trasporto di merci pericolose (uno dei camion coinvolti trasportava vernici e ha prodotto fiamme ed esplosioni a catena) stanno esplodendo altre polemiche in Austria.

Tanto che ne ha parlato il can-

celliere austriaco Viktor Klima, giunto ieri mattina sul luogo. Il cancelliere ha chiesto all'Unione Europea regole certe e più severe sulle modalità di svolgimento di lavori all'interno dei trafori e sui trasporti pericolosi. Klima ha poi affermato di aver sollecitato il ministro dell'Economia Johannes Farnleitner ad avviare e finanziare uno studio sullo stato dei tunnel in tutto il territorio na-



Auto distrutte nell'incendio del tunnel dei Tauri Heinz-Peter Bader/Reuters

zionale per gli interventi di adeguamento che dovessero rivelarsi necessari. Il presidente della regione di Salisburgo (dove si trova il tunnel dei Tauri), Franz Schausberger, ha ricordato di aver espresso già da tempo, ancora prima del disastro del monte Bianco, preoccupazione per la pericolosità del tunnel, sollecitando la realizzazione di una seconda galleria, un progetto che

solo sei mesi fa è stato definito prioritario dal governo federale. Sia Schausberger, sia il direttore generale della Osag (l'Anas austriaca) hanno comunque rimarcato il buon funzionamento delle dotazioni di sicurezza del tunnel, che hanno impedito che il disastro avesse conseguenze più gravi. Il tunnel resterà chiuso per alcune settimane, forse mesi. Il traffico si riverserà sul Brennero.

IL PARERE

Stajano: «Incentivare subito il trasporto intermodale»

ROMA. Polemiche e proposte, progetti e pacchetti sicurezza belli e pronti, sono le prime risposte al disastro del tunnel austriaco dei Tauri e alle inquietudini di chi viaggia su ruote attraverso le Alpi. Ma i problemi sono soltanto all'inizio, specie per quel che riguarda il Belpaese e le sue vie d'accesso stradali: il valico del Bianco chiuso sine die con danni incalcolabili ai trasporti ma anche all'economia della valle d'Aosta, quello del Fréjus sull'orlo della saturazione, il Brennero frenato ieri da leggi restrittive (e negli anni passati da scoperti dei

tir che possono sempre tornare d'attualità) e oggi, giorno di riapertura del traffico ai mezzi pesanti, sovraccaricato dall'assalto di chi non potrà per settimane o mesi percorrere l'altro asse di comunicazione nord-sud che attraversa l'Austria e che è proprio l'autostrada bloccata dall'incendio sotto i monti Tauri.

Insomma arriva l'effetto domino per quel che riguarda il caos sull'asfalto. Non che l'Italia rischi l'isolamento, ma certo la vanificazione di tutti quei vantaggi e quelle comodità che il traffico su ruote

avevano sin qui garantito a trasportatori e vacanzieri. Sulla direttrice Salisburgo-Italia sono transitati, nel '98, 5,5 milioni di autovetture che la chiusura di quel buco di 6,4 km a 1300 m sul livello del mare riverserà in buona parte sul solito Brennero.

La sicurezza in galleria non è un miraggio, si dice, la tecnologia moderna è in grado di progettare passaggi sotterranei più che sicuri e già si sta lavorando alle migliori sotto il Bianco. Ma occorre tempo, molto tempo anche se a Courmayeur si lavora con ritmi e siste-

mi da Formula 1 per dotare il tunnel coi sistemi di allarme e con vie di fuga all'avanguardia.

«La sciagura dei Tauri, ad appena tre mesi da quella del Monte Bianco, conferma che l'incidentalità nei trafori non è un a questione riconducibile alla sola sicurezza intrinseca delle strutture, ma che deve essere riferita ad una politica generale dei trasporti». Lo afferma Ernesto Stajano, presidente della commissione Trasporti della Camera, che aggiunge: «La prossima commissione europea per i trasporti dovrà urgentemente esa-

minare la problematica dei tunnel e degli itinerari sensibili. Occorre una regolamentazione che dovrà necessariamente essere restrittiva e trovare un riscontro con lo sviluppo del trasporto intermodale». «Non si devono escludere - continua Stajano - limitazioni oltre che per i tunnel anche per gli itinerari alpini ed in contesti ambientali delicati, come già avviene in via sperimentale nel Brennero. La Commissione europea ha già fatto molto per gli itinerari sensibili, ma per il trasporto di merci pericolose si deve fare di più».

È morto il finanziere Orazio Bagnasco Aveva 72 anni

MILANO. È morto ieri a Milano, all'età di 72 anni, il finanziere Orazio Bagnasco. Da tempo era ricoverato in clinica per una grave malattia. Bagnasco, ingegnere, che da anni ormai aveva acquisito la cittadinanza elvetica, lascia la moglie Paola e due figli, Paolo e Eveline, mentre un terzo, il più giovane, è morto nel novembre scorso dopo una lunga malattia. Il nome di Bagnasco, per il mercato finanziario italiano, è legato soprattutto alla stagione dei cosiddetti «titoli atipici», in voga tra gli anni 70 e l'inizio degli 80. Accettazioni bancarie, fondi comuni immobiliari, certificati immobiliari, altri titoli senza vera e propria regolamentazione di cui Bagnasco, con altri «finanziari», è stato un precursore. Ed è proprio con il fondo di diritto svizzero Europrogramme, costituito nel '69 da Bagnasco (diventato proprietario della Ciga e vicepresidente del Banco Ambrosiano), che nel 1984 si assiste ad uno dei maggiori «crack» finanziari dell'epoca. Il fondo di Bagnasco non riesce a far fronte ai riscatti e, appunto nel 1984 affonda, secondo i dati dell'Adusheb (l'Associazione per la difesa degli utenti bancari e finanziari) in un buco di 450 miliardi che coinvolge circa 75 mila sottoscrittori. Coinvolto nel crack del Banco Ambrosiano, Bagnasco viene condannato in primo grado a sette anni e mezzo per bancarotta fraudolenta, condanna ridotta in appello a quattro anni. La Cassazione però annulla con rinvio la sentenza e, proprio nel febbraio scorso, Orazio Bagnasco viene definitivamente assolto. Da anni Bagnasco si era ritirato in Svizzera, in una villa-museo a Sorrenco, vicino a Lugano.



IL VOTO EUROPEO

Io preferisco scegliere donna

Walter Veltroni Livia Turco Barbara Pollastrini

presentano le candidate al Parlamento Europeo
nelle elezioni del 13 giugno

Roma, martedì 1 giugno 1999, ore 18.30
Terrazza del Pincio

