

Il fumo nero che si è sprigionato ieri dal tunnel del Gottardo dopo un incidente tra due automezzi pesanti
Steinberger/Reuters

DALL'INVIATO **Oreste Pivetta**

AIROLO A chi arriva dall'Italia sembra di risentire il fumo di un'altra volta, il fumo nero, spesso, pesante, il fumo che chiude i polmoni, il fumo che esce da un buco nella montagna, che ristagna nell'aria, che sembra non finire mai, che non si alza e che, piano piano, abbandona sulle strade, sui prati, sugli alberi, sulle case, le sue polveri grasse, per cui è meglio tener chiusi bocche, finestre e finestri. L'altra volta era due anni e mezzo fa, 24 marzo 1999, e davanti c'era il Monte Bianco. Questa volta la scena, in una mattina di sole di questo caldo autunno, è il Gottardo, Svizzera, e il suo tunnel, ultimi paesaggi del Canton Ticino, a sinistra si va in Val Bedretto e al Furkapass, dritto, davanti, sono il traforo e il valico, Goeshenen e il cantone di Uri. Un altro tunnel della morte: il tunnel più lungo d'Europa, quasi diciassette chilometri, rientra nell'anonimato delle tragedie e nelle classifiche dei decessi, come il Monte Bianco appunto, come l'autostrada dei Tauri, come Amberg, come Lainberg... Italia, Francia, Austria e adesso Svizzera. O Drammen, Norvegia.

Al centesimo chilometro dell'autostrada svizzera A2 i morti sicuri sono ormai dieci, forse di più. I numeri contano e non sono i trentanove di Chamonix e neppure, ancora, i dodici dei Tauri. Ma c'è anche in questa tragica somma qualcosa che si ripete: anche lì, sotto la volta del Gottardo, i vigili del fuoco non arrivano subito, non possono arrivare per il fumo e il fuoco e le informazioni sono approssimative, prima è il semplice allarme per un incidente stradale, poi il morto sarebbe uno, l'autista del camion, crolla la muratura, si annotano i nomi dei dispersi, si dice di gente che è riuscita a fuggire asfissata, ustionata. Le stesse sequenze...

Non sono ancora le dieci del mattino, esattamente alle 9.45, un salto di corsia un chilometro e mezzo dopo l'ingresso sud, verso Airolò cioè, e il disastro si compie, un camion contro l'altro dentro il buco stretto, che non finisce mai. Uno scontro frontale, non ci vuole molto, tra due autotricoli. Nelle due direzioni di marcia camion e auto si sfiorano sempre. Uno dei due camion, quello che viene da sud, è carico di gomme. Il gasolio si infiamma e i pneumatici bruciano lentamente e a lungo, sono il miglior combustibile. Le fiamme si diffondono. Le gomme colano. Altre macchine si avvicinano, due non si bloccano in tempo. Pare così, perché la ricostruzione non sarà mai perfetta.

Il fronte dell'incendio, dirà poi il comandante della polizia ticinese, Marco Guscio, sarà di trecento metri. Il calore intacca la struttura stessa del tunnel, piovono a terra calcinacci, piovono blocchi di cemento sbriciolato dal fuoco, cento metri di soletta intermedia va in polvere. Dall'inferno è difficile scappare: da una parte c'è almeno un chilometro di strada, dall'altra ce ne sono quindici. Muore uno dei due autisti, subito. Un altro, quello delle gomme, forse italiano, si salva, lascia la sua cabina e cerca di fermare le macchine. «Un eroe», commenterà Beppe Savary, il responsabile del 114 ticinese (l'800 telefonico).

Seguirà un'esplosione e il fumo intanto percorre metri e metri. Giungono presto i soccorsi: centocinquanta vigili del fuoco, elicotteri, almeno quattro, autoambulanze. Ma i soccorritori possono soccorrere solo chi ha avuto la forza e lo spirito per uscire con le proprie gambe: trentacinque saranno i feriti, alcuni ustionati, altri soffrono dei sintomi di soffocamento. Quattro ore e mezzo dopo lo scontro, i vigili riescono, dalla parte di Airolò, ad avvicinarsi ai camion dell'incidente, dall'altra parte devono restare lontani mezzo chilometro, il calore è ancora insopportabile. Raccolgono i primi cadaveri: uno, due, tre, a sera il conto sale a nove, poi a dieci. Ma non è finita perché tra le rovine di gomme cassoni lamiere si teme di poter ritrovare qualcun altro. Tocca a Marco Boradori, responsabile delle infrastrutture del Canton Ticino, comunicare quel bilancio, che definisce «ancora provvisorio» e aggiunge: «Solo questa mattina sarà raggiunto il punto dell'incidente. Molti si sono salvati rifugiandosi nelle gallerie di sicurezza, distanti duecentocinquanta metri una dall'altra per tutta la lunghezza del tunnel. Altri, verso Airolò, sono usciti per conto loro». I testimoni verranno ascoltati dalla polizia.

Il traforo resterà chiuso chissà per quanto, «per diverse settimane» prevede Benedetto Antonini, responsabile del dipartimento territoriale del Ticino. L'alternativa sarà il San Bernardi-



Dieci morti nel tunnel in fiamme

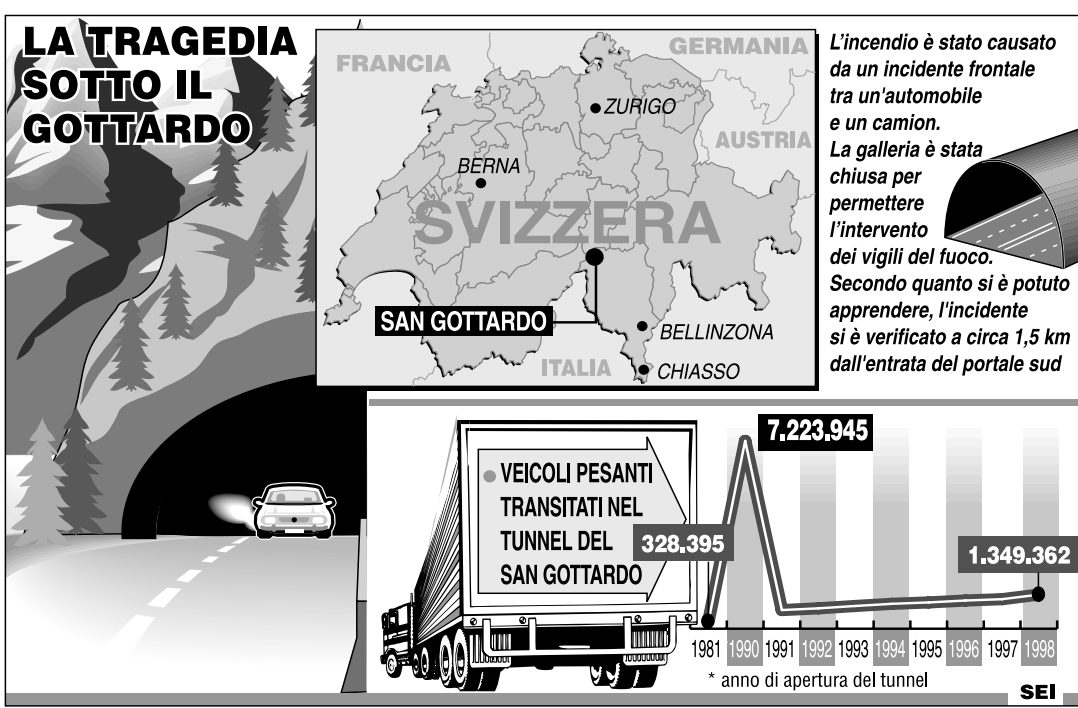
Sotto il Gottardo come al Bianco: scontro tra due tir, fuoco e crolli

no, non adatto però a tutti i mezzi pesanti. Una commissione d'inchiesta dovrà studiare le dinamiche e attribuirne le responsabilità del disastro. Poi si dovrà ricostruire e possibilmente studiare e mettere in pratica nuove misure di sicurezza, un po' come si spera sia avvenuto per il Monte Bianco. Riprenderanno le polemiche sul raddoppio, sul passaggio dei tir, sui sistemi di prevenzione lungo strade e sugli stessi veicoli. Come a Chamonix, dove in un referendum due mesi fa la maggior parte della popolazione savoiarda aveva chiesto che il traforo venisse interdetto ai tir. Il referendum non aveva alcun valore giuridico, però. Nel Ticino e, sopra, nel cantone di Uri vorrebbero un referendum per impedire il raddoppio e per limitare il passaggio dei camion. Mauro Chinotti, il sindaco di Airolò, dice invece che l'incidente di ieri è una buona ragione per avviare il raddoppio che costerebbe tra i seicento e gli ottocento milioni di franchi svizzeri (stima del Politecnico di

Zurigo) e chiederebbe dieci anni di lavori, mentre secondo le ferrovie elvetiche con novanta milioni di franchi in un anno si potrebbe far passare il treno. In giro si vedono ancora i volantini del comitato «Avanti-no» (Greenpeace, Pro Natura, Wwf, Bici svizzera, Associazione trasporto e ambiente, Traffico, eccetera) che dice: no alle richieste della lobby stradale, tassa su traffico pesante, promozione del traffico combinato, sì alla politica svizzera «più volte confermata in votazione popolare» che chiede il trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia. Lo slogan sarebbe: le merci devono scegliere il treno.

Ogni giorno dal Gottardo passano quasi diciannovemila tra auto e camion: settecentovanta all'ora, in media.

Chinotti teme l'isolamento e il calo dei turisti. Ad Airolò la gente si è riparata in casa per consiglio del suo sindaco: porte chiuse per tenere lontana l'aria avvelenata.



L'ingresso del tunnel del Gottardo avvolto dal fumo denso Steinberger/Reuters

la sicurezza

Impagabile ministro Lunardi: non criminalizzate i trafori

Giovanni Laccabò

MILANO Come il Monte Bianco con le sue 39 povere vittime, poi il Frejus e la galleria dei Tauri con 12 morti ed ora il Gottardo: la sicurezza dei tunnel è sotto accusa, dicono i sindacati dei trasporti. Legambiente e da Bruxelles anche Loyola De Palacio che a nome dell'Europa si duole con le famiglie in lutto. Dal coro dei *j'accuse* si distacca però il solo ministro dei trasporti Pietro Lunardi: «I tunnel autostradali restano sicuri», dichiara con sicurezza esternando l'auspicio - questo si gli sta a cuore - che non ci siano ritardi nella riapertura del Monte Bianco. Tuttavia il ministro

riconosce che bisogna prevenire, limitare la velocità e rispettare le distanze di sicurezza, ma non prende impegni a varare provvedimenti.

Considerato più sicuro degli altri, anche perché inaugurato per ultimo nel settembre 1980, anche il Gottardo è stato teatro di molti incidenti: tra i più gravi, ben nove in sei anni. Quasi sempre un camion prende fuoco, nell'agosto '99 ben tre volte in pochi giorni con quattro feriti, nell'ultimo decennio il traffico pesante è raddoppiato e più volte la catastrofe è stata sfiorata, ma l'allarme non è bastato. Introdursi nel traforo è come sfidare la fortuna. Per Michele Azzola, Filt-Cgil, la comprensione comincia dai progetti, in media vecchi di

trent'anni quando i volumi di traffico erano una bazzecola e i camion non somigliavano per potenza e dimensioni ai nostri bisonti.

Il Monte Bianco e il San Gottardo e le altre troppe tragedie insegnano che la sicurezza dei trafori va garantita innanzitutto da una normativa ad hoc. Urgente. Obbligare i gestori a regolamentare l'ingresso. Alternare auto e camion e imporre distanze di sicurezza rigorose. Monitorare il flusso per colpire duro chi sgarrisce. Poi i pedaggi sono un business, i gestori spingono in galleria mandrie intere di Tir per fregare la concorrenza, come prima accadeva tra il Bianco ed il Frejus, una «guerra» a colpi di sconti e abbonamenti. Ma non si deve sacrificare sicurezza al mercato, idea certo sgradita al ministro Lunardi, il quale invece teme che la sciagura del San Gottardo induca a «criminalizzare» le gallerie. Invece di occuparsi della vera sicurezza, agli antipodi delle linee europee il ministro pensa di aumentare

i limiti di velocità e persino punire chi va troppo piano in autostrada. Invece servirebbe l'impegno del governo anche in vista di un regolamento europeo sulla circolazione nei trafori, poiché le dimensioni del problema abbracciano l'Europa anche se l'Italia ha il triste primato perché i suoi tunnel sono fuori tempo, ed anche perché nessuno controlla il traffico a cominciare dalle ore di guida dei camionisti sempre sopra le soglie della direttiva europea.

Nessuno controlla: quasi sempre pressato dalla sua azienda che lo licenzia se «non produce», il camionista italiano sta al volante anche 15 ore filate e diventa egli stesso una bomba a tempo quando in galleria sfiora di pochi centimetri l'automezzo che gli viene incontro sull'altra corsia. E infine le merci trasportate. Ora nel Bianco arrivano apparecchiature tecnologiche d'avanguardia per tastare le temperature, ma chi mai avrebbe immaginato che un carico di margherite avrebbe causato un simile disastro? E quanti sono i prodotti rischiosi? Se lo chiede Legambiente, denunciando «le troppo deboli misure di sicurezza del trasporto merci, anche quelle pericolose: 200 milioni di tonnellate di merci pericolose in violazione delle basilari norme di sicurezza». È la completa anarchia, commenta Legambiente. Se poi l'autista in preda al sonno affronta un tunnel come il Gottardo, l'insidia è sempre in agguato assieme al rischio degli incendi: poiché il tracciato non è in piano, ma è un continuo alternarsi di salite e discese, un camion stracarico costretto all'uso frequente dei freni è più soggetto ai rischi di prendere fuoco rispetto alle normali vetture. C'è chi, come l'Ata, si batte perché i mezzi pesanti vengano dotati di propri sistemi antincendio, una proposta certamente utile ma giudicata dai sindacati alquanto utopistica di fronte alle sagome antidive dei camion che scendono dalla Bulgaria.

La riapertura del traforo del Monte Bianco, prevista per l'autunno, slitta a fine anno o ad inizio 2002. Due anni fa vi persero la vita 39 persone

La Val d'Aosta aspetta preoccupata il ritorno dei camion

Massimo Burzio

TORINO La riapertura del traforo del Monte Bianco slitta ancora. Ormai è certo che la galleria verrà realmente riaperta al transito non come era stato annunciato entro l'autunno ma nella migliore delle ipotesi per la fine dell'anno e, nella peggiore, entro i primi mesi del 2002. Ma non è detto che, inizialmente, il passaggio non sia riservato solo alle auto e ai mezzi commerciali leggeri e, quindi, venga interdetto, o perlomeno massicciamente contingentato, ai Tir. Le cause dell'ennesimo ritardo sono tante: dai lavori di ricostruzione e ammodernamento non ancora completamente terminati a dispetto di alcune dichiarazioni ottimistiche dei mesi scorsi ad una serie, quasi infinita, di intoppi legali e burocratici. Prima, infatti, c'è stato il processo, ancora in corso, che si è tenuto, per competenza territoriale, in Francia visto che il rogo del 23 marzo 1999

si era sviluppato sul versante transalpino della galleria. Poi c'è stato il complesso cammino delle commissioni governative e tecniche dei due paesi. In più ecco i rapporti, non sempre facili, in materia di collegamenti stradali tra Italia e Francia. Rapporti che hanno messo sul tavolo delle trattative non soltanto il dossier Monte Bianco ma tutto il sistema delle vie di comunicazione di questa parte delle Alpi: dall'Alta Velocità ferroviaria Torino-Lione al progettato e tutto da costruire tunnel del Mercantour in provincia di Cuneo sino al rifacimento della vecchia e pericolosa galleria del Colle di Tenda.

A tutto questo vanno aggiunte la reazione e le proteste degli abitanti della valli d'Aosta e di Chamonix che continuano a temere il ritorno, in massa e senza una regolamentazione, di colonne di autocarri pesanti. In proposito, tra l'altro, ci sono stati anche dei referendum consultivi sia a Chamonix sia a Courmayeur. In Francia, ad esempio, il 97,3% dei votanti ha espresso la propria con-

trarietà ad un ritorno al passato e cioè alla non regolamentazione dei passaggi. Della questione, poi, si sta interessando anche la Comunità Europea mentre sono nati numerosi comitati come quello valdostano chiamato «Stop ai Tir» e quello, omologo, transalpino per la «Tutela del Monte Bianco».

Le posizioni di tutti gli interessati, inclusi i partiti politici tra cui l'Union Valdotaïne, sembrano essere convergenti soprattutto nel chiedere una maggiore tutela e sicurezza ambientale per le vallate coinvolte. «Una media di 240 Tir all'ora che passano sulle strade valdostane o savoiarde - dicono dalle due parti delle Alpi - è davvero troppo». L'auspicio di quanti sono impegnati nel cercare una soluzione al problema, quindi, è una sorta di contingentamento che porti, in tempi brevi, a sistemi di trasporto alternativi come quelli su rotaia. Ma ecco che qui torna d'attualità il problema della Torino-Lione o della ferrovia, con annessa nuova galleria, Aosta-Martigny per la Svi-

ra. Una strategia, «quella dei meno Tir sulle strade e più sui vagoni», che hanno già messo in atto l'Austria e la Germania ma che in Italia, se venisse adottata, richiederebbe comunque molto tempo e investimenti cospicui.

Resta il fatto che con il Bianco tuttora chiuso il sistema stradale alternativo è quasi al collasso. Lo dimostrano il Traforo del Frejus e sempre in Piemonte le strade dei passi alpini come il Monginevro e il Moncenisio o l'autostrada dei Fiori in Liguria. Infine l'investimento sul «nuovo» Bianco. Sin qui, tra Italia e Francia sono stati spesi 600 miliardi, 300 a testa. Ci saranno nuovi sistemi di controllo (126 telecamere), di aerazione (76 ventilatori e 116 bocche di aspirazione), rifugi di sicurezza in caso di incendio (37) e verranno imposte distanze di sicurezza e limiti di velocità lungo tutti gli 11,66 chilometri della galleria. In questo modo il traforo diventerà il «più sicuro d'Europa» grazie, anche e purtroppo, ai 39 morti del marzo del 1999.

gli altri incidenti

- **L'incidente di ieri** nel tunnel del Gottardo si aggiunge ad una lunga lista di incidenti avvenuti nelle gallerie, il più drammatico dei quali è quello del traforo del Monte Bianco. Ecco alcuni dei precedenti:
- **4 NOV 1993:** nella galleria tra Plan del Voglio e Rioveggio (Bologna), sulla A1, un'auto si ribalta per la forte velocità e viene investita da due autotreni. Ne segue un maxi-tamponeamento e un incendio. Quattro morti e quattro feriti.
- **18 MAR 1996:** in una galleria che collega Punta Raisi a Palermo un pullman che ha preso fuoco tampona un'autocisterna facendola esplodere. Cinque morti e 32 feriti.
- **24 MAR 1999:** sul versante francese del traforo del Monte Bianco, un camion belga prende fuoco e nell'incendio, che coinvolge molti autoveicoli, muoiono 39 persone.
- **29 MAG 1999:** in un tunnel dell'autostrada dei Tauri, in Austria, in seguito ad un tamponeamento causato da un camion carico di vernici, scoppiò un incendio che provocò 12 morti e 42 feriti.
- **29 GIU 1999:** due morti, due dispersi e 15 feriti a causa di un incendio nel tunnel di Brakerøya, a Drammen, circa 30 chilometri a sudovest di Oslo, in Norvegia.
- **6 AGO 2001:** quattro morti e quattro feriti in un incidente stradale seguito da un incendio nella galleria di Gleinalm, sull'autostrada A9 vicino a Graz, in Austria, non lontano dal confine con la Slovenia.
- **8 AGO 2001:** altri tre morti in Austria in uno scontro frontale nel traforo autostradale di Amberg, presso Bregenz.
- **31 AGO 2001:** ancora in Austria, due morti e due feriti in uno scontro frontale tra due automezzi nel tunnel di Lainberg, in un tratto autostradale a doppio senso di marcia vicino a Windschgarten.