

Vigili del fuoco all'interno e in basso all'esterno della galleria del Gottardo si apprestano a incamminarsi verso il luogo dell'incidente

DALL'INVIATO **Oreste Pivetta**

AIROLO Dalla galleria sale ancora un filo di fumo bianco ed escono i cadaveri. I vigili del fuoco sono alla fine arrivati ai camion bruciati e alle auto incolonnate di fronte a quel tragico ostacolo da una parte e dall'altra. Così, risalendo, trovano via via i morti, poveri corpi sfigurati dal fumo e dal fuoco, dieci più uno, morto presunto, non ritrovato, l'autista che ha provocato l'incidente, sbandando con il suo autoarticolato e invadendo la corsia di lato, quando sopraggiungeva il camion di Bruno Saba, carico di gomme, l'autista che ha dato l'allarme, cacciando indietro quanti sopraggiungevano. Otto cadaveri sono stati identificati, quattro tedeschi, uno del Lussemburgo, un francese, uno spagnolo e c'è anche un italiano tra quei morti, lui solo per ora, un camionista piemontese che viene da Verbania e si chiama Rosario Caggiano, un giovane di trentasette, con una moglie, Rosa, due figli di sei e sette anni, Stefano e Giuseppe, il terzo in arrivo. Lavorava da una settimana soltanto per una ditta svizzera di Bellinzona. Aveva chiamato dal cellulare: «Sono bloccato in galleria...». Poi più niente. Lo hanno riconosciuto dai documenti e hanno avvertito il cugino, Mario Pennella, che aspettava nel centro assistenza di Camorino, poco dopo Lugano, e che ha dovuto riconoscerlo. Rosa è stata ricoverata in ospedale: temevano uno choc, dopo la notizia. Si erano sposati sette anni fa.

Accanto a morti certi ci sono i dispersi. Il capo della polizia del Canton Ticino, Romano Piazzini, parla di centotrentotto dispersi, ma ammette: «La situazione è caotica. Bisogna essere cauti. Stiamo raccogliendo le denunce dei parenti, che però telefonano più volte». Sul «fronte» nord del tunnel i soccorritori hanno trovato cento veicoli, quindici dei quali sono autocarri. Lo racconta ancora Piazzini. Che cosa significhi questo è ancora tutto da capire: ci vorrà un altro giorno per saperlo. Ore e ore, ancora, per conoscere le dimensioni esatte della tragedia. Le targhe dei veicoli sono tedesche, italiane, svizzere. Altre sono in via d'accertamento. Lo sgombero si farà dopo lo spegnimento totale dei focolai e dopo «indispensabili opere di pre-munizione»: la posa cioè di puntelli, sotto le volte pericolanti, che comincerà questa mattina alle 7 e chiederà almeno ventiquattro ore di lavoro. Consolidata la galleria, si cominceranno a rimuovere auto bruciate e macerie. A quel punto si conterranno fino in fondo i morti.

L'attesa continua così davanti al tunnel, gli occhi fissi a quella volta di pesante cemento, il portale come lo chiamano, oltre il quale è stato per ventiquattro ore l'inferno e adesso è ciò che resta dell'inferno. Gli sguardi si sono levati un attimo quando un'altra notizia si è aggiunta, molto simile a quelle ascoltate in queste ore: anche l'autostrada A13 bloccata, quella del San Bernardino che svolta a destra subito dopo Bellinzona ed entra subito nei Grigioni. All'uscita meridionale della galleria un tir targato Gran Bretagna sbanda e travolge un furgone tedesco, si capovolge e travolge due auto. Un morto, il guidatore del furgone, alcuni feriti e il traffico bloccato per alcune ore e cioè fino alle quindici del pomeriggio. «La chiamano autostrada - racconta un camionista fermo ancora ad Airolo - ma quella è poco meglio di una bella strada di montagna. Una strada per turisti. Non sopporta i tir. Ma se non si passa dal San Bernardino, dove si passa? Bisognerebbe scendere al San Bernardo, al Sempione o girare per il Brennero. Aspettando la neve... un disastro...».

La parola disastro assume significati diversi: quello dei morti là dentro e quello dei traffici interrotti, del caos lungo le strade, dell'inquinamento del Frejus.

Oltre i rottami e i morti presunti, che cosa si troverà là dentro ancora si sa poco. La caldaia di gomma e gasolio si è spenta lentamente, il calore che è salito a mille gradi di temperatura non si è ancora disperso. Si è cominciata a vedere la soletta intermedia di cemento armato della galleria spezzata e crollata a terra lungo quasi trecento metri. In alcuni punti si sono dissolti i muri di contenimento laterali. Gli impianti si sono sciolti. Si dovrà ricostruire tutto, dopo l'inchiesta, e stabilendo nuovi criteri di sicurezza. Ci vorranno mesi. Si comincerà probabilmente a metà no-



L'inferno del Gottardo continua

Un italiano tra gli undici morti, ma si teme possano essere molti di più

vembre. Dopo la storia del Monte Bianco nessuno fa previsioni. Invece si accendono gli animi. Per qualcuno è l'occasione buona per rilanciare il progetto del raddoppio del traforo, che per altri, per molte associazioni ambientaliste, sarebbe un'altra catastrofe. Più strade - spiegano - portano più traffico, è una banale legge urbanistica. Gli animi si accendono anche a proposito della «sicurezza» del Gottardo. E' vero che i vigili del fuoco stazionano da una parte dall'altra, ma la loro pattuglia può intervenire solo per incidenti lievi. Altrimenti può dare solo l'allarme. Di fronte all'incidente sono anche loro inermi. Il Gottardo ha una galleria di fuga, parallela a quella principale: attraverso le uscite di sicurezza di lì sono passati quelli che si sono messi in salvo. «Ma - protesta Markus Gisser, parlamentare del Canton di Uri - è larga solo due metri e quindi i veicoli del soccorso non possono passare». E Alf Arnold, direttore di

Iniziativa Alpi, centro studi sulla viabilità alpina, rincara: «Maggior sicurezza si raggiunge diminuendo il traffico: limiti di velocità, distanza minima tra automezzi pesanti, ridurre ulteriormente il trasporto stradale di carichi pericolosi».

Il consigliere di Stato, Marco Borradori, commenta: «Per noi è un salto indietro di vent'anni. Per l'emergenza istituiremo un servizio-navetta su rotaia per collegare il Ticino al Canton Uri. Saranno utilizzati due convogli per ogni direzione in grado di trasportare circa 150 auto, mentre per i passeggeri sono stati allungati i percorsi di un Eurocity e di un Intercity. Per il trasporto merci provvederemo ad aumentare il numero dei convogli su rotaia». Si torna dunque al ferro.

Alla centrale di comando della polizia cantonale ticinese di Airolo arriva il presidente della Confederazione, Moritz Leuenberger. Dice: «Una tragedia per tutta l'Europa».



Una parte della galleria caduta dopo l'impatto tra i due camion

Bruxelles invita alla prudenza Francia e Italia. La priorità va data al trasporto ferroviario

La Ue: riaprite il Bianco solo in condizioni di sicurezza

MILANO Il traforo del Monte Bianco va riaperto solo se tutte le «condizioni di sicurezza» saranno rispettate. E questa la posizione della Commissione europea, che invita alla prudenza Francia e Italia e ricorda che la «priorità assoluta» resta la realizzazione dell'asse ferroviario Torino-Lione e quello del Brennero.

Pur non avendo poteri decisionali, la Commissione europea ha deciso di intervenire e lo ha fatto ieri con un intervento davanti al Parlamento di Strasburgo del commissario Ue Franz Fischler. Nel suo intervento Fischler ha confermato che all'inizio dell'anno prossimo Bruxelles avvanzerà proposte per una direttiva «sull'armonizzazione

delle norme minime di sicurezza» dei tunnel ferroviari e stradali.

Circa il traforo che collega Italia e Francia e in cui nel marzo di due anni fa morirono 39 persone, Fischler ha ricordato «che non spetta alla Commissione esprimere il proprio accordo preventivo sulla riapertura del tunnel del Monte Bianco». «La Commissione comunque - ha detto ancora il commissario - ritiene che la riapertura di questo tunnel non potrà avvenire che sulla base di criteri di sicurezza e di monitoraggio con telecamere e sensori e sono state aumentate le bocche anti incendio e, ancora al Frejus e al Bianco, sono stati costruiti dei rifugi di sicurezza lungo i rispettivi 12,9 e 11,6 chilometri di sviluppo.

Ma il problema principale è quello del senso di marcia. Avere, in una galleria, un fiume di veicoli che si incrociano è oltremodo pericoloso. Basta un errore, un incidente, un guasto e succede l'irreparabile. Servono, insomma e soprattutto, delle gallerie a «doppia canna» dove non vi sia contiguità nel flusso, opposto, di circolazione. In

sistema di ventilazione, le vie di fuga, la gestione amministrativa. L'esecutivo Ue ha contribuito con 22,5 milioni di euro ai lavori di riparazione costati 200 milioni di euro.

Per gestire il flusso di trasporti terrestri nella regione del Monte Bianco però, ha affermato ancora Fischler, la Commissione ritiene che «la priorità assoluta sia quella di realizzare e mettere in servizio il primo possibile i due assi ferroviari già identificati negli orientamenti del 1996 per le Reti transeuropee di trasporto, ossia l'asse Lione-Torino e quello del Brennero», strutture che però non saranno pronte prima della «metà del decennio prossimo».

Fischler ha anche ricordato che

segue dalla prima

Una fatalità al giorno

Date ovviamente le condizioni di traffico che aumenta, di velocità esasperate, esistenze di corsa, concorrenze durissime che si vincono riducendo i prezzi (e prima le spese e quindi, ad esempio, le manutenzioni) e lasciamo stare il malaffare, le inerzie, le burocrazie, i conflitti di competenza, le carte bollate (quelle che ad esempio hanno impedito la messa in opera di un radar di terra a Liniate, radar regolarmente montato e pagato, solo non funzionante).

Il triste caso del Gottardo «globalizza» il problema e ci potrebbe distogliere da una logica e da un accanimento troppo nostri, troppo paesani. Si dovrebbe cominciare da quei morti in galleria per risalire alla mucca pazza, all'inquinamento, al buco nell'ozono. Ma se la crisi è di un modello di sviluppo per ora molto occidentale, di una crescita che ha congestionato, accumulato squilibri e dissesti, noi italiani ci abbiamo messo del nostro, rinunciando a governare o governando male secondo gli interessi d'altri, costruttori d'auto o di ponti, senza previsione, senza programmazione. Insomma senza «politiche». La storia è vecchia, ma la vecchia Dc un disegno di strade e ferrovie per la piccola Italia del dopoguerra comunque l'aveva. Il peggio è capitato dopo, quando l'Italia è cresciuta e nuove necessità e nuovi pericoli si sono presentati concreti, quando sarebbe stato necessario un cambiamento di rotta, mentre dobbiamo avvertire tutti, davanti alla tragedia (ma anche alla «normalità» della tragedia, quella che produce semimorti in un anno di incidenti stradali) o nella quotidianità degli ingorghi, quale sia il peso del vuoto politico e dell'ingerenza affaristica.

Il ministro alle infrastrutture e trasporti, Pietro Lunardi, che ancora ieri denunciava il terrorismo ambientalista, s'è presentato scoprendo l'Italia dall'alto, un'Italia - diceva - in cui il cemento gli appariva soffocato dal verde. Nell'ansia di liberare il cemento, l'ingegner Lunardi prometteva strade e ponti, gallerie e valichi a chiunque facesse richiesta. A nessuno però ha mai presentato un piano per i trasporti, qualcosa di credibile che non cadesse insomma nella «linea del raddoppio», negando la semplice legge che «strada chiama traffico», eludendo la questione delle ferrovie e del trasporto su ferro o delle alternative alla «gomma» (possibile che lui, padano, non ricordi la disponibilità di un'autostrada naturale come il Po, che farebbe respirare le altre autostrade, quelle d'asfalto).

Se come per il Gottardo e per il Bianco, si è parlato soprattutto di tir, stiamo ai dati che li riguardano: se quarant'anni fa per ogni tonnellata di merce che prendeva il treno, due si muovevano su gomma, oggi la ferrovia muove il dieci per cento delle merci, mentre i camion ne assorbono il settantasette per cento. La sicurezza comincerebbe modificando questi numeri. Appena dopo il cordoglio.

Oreste Pivetta

Gli esperti sostengono che bisogna evitare il doppio senso di marcia sotto lo stesso tunnel. Gli interventi di sicurezza nei grandi trafori

In Italia 1100 km di gallerie, con poche vie di fuga

Massimo Burzio

TORINO La sciagura del San Gottardo ripropone con tragica puntualità il problema della sicurezza nelle grandi gallerie stradali. Dal rogo del Monte Bianco del marzo 1999 in poi, in Europa gli incidenti si sono susseguiti con una cadenza inquietante e hanno evidenziato la presenza di rischi reali e non soltanto potenziali, per chi si trovi a transitare in un tunnel all'interno del quale avvenga un incidente o si sviluppi un incendio. E questo nonostante le società di gestione dei trafori abbiano dato un grande impulso alle misure di prevenzione e gestione delle emergenze.

Oltre ai tre grandi tunnel alpini: Frejus, Monte Bianco e Gran San Bernardo ed a quello appena menzionato del Gran Sasso, in Italia ci sono circa 1.100

chilometri di gallerie autostradali che sono, salvo eccezioni, sufficientemente illuminate e dotate di impianti di aerazione. Meno positiva, invece, è la situazione di quelle ricavate sulle strade statali che soffrono spesso di problemi di «vecchiaia». Soltanto l'1% dell'intera rete italiana, poi, dispone di by pass da utilizzare come vie di fuga anche perché si tratta sempre di opere costruite nell'ultimo biennio. Per quanto riguarda i grandi trafori, invece, il discorso diventa più complesso. In questi anni sono entrati in servizio dei mezzi antincendio sofisticati sia al Gran San Bernardo sia al Frejus dove opera, anche, un portale che prima dell'ingresso in galleria dei camion «legge» eventuali anomalie termiche. I mezzi pesanti vengono, quindi, monitorati e in caso di surriscaldamento meccanico delle motrici e dei rimorchi e, nel caso di pericolo, vengono immediatamente bloccati e

controllati. E anche al Monte Bianco ci saranno particolari veicoli di pronto intervento anti - fuoco e una squadra di pompieri in servizio permanente a metà del tracciato. Sempre al Frejus, al Gran San Bernardo e al Monte Bianco, inoltre, sono stati accresciuti i sistemi di ventilazione e di monitoraggio con telecamere e sensori e sono state aumentate le bocche anti incendio e, ancora al Frejus e al Bianco, sono stati costruiti dei rifugi di sicurezza lungo i rispettivi 12,9 e 11,6 chilometri di sviluppo.

Ma il problema principale è quello del senso di marcia. Avere, in una galleria, un fiume di veicoli che si incrociano è oltremodo pericoloso. Basta un errore, un incidente, un guasto e succede l'irreparabile. Servono, insomma e soprattutto, delle gallerie a «doppia canna» dove non vi sia contiguità nel flusso, opposto, di circolazione. In

Italia soltanto il Gran Sasso con i suoi 10,1 chilometri di lunghezza è stato costruito con questa soluzione che se all'origine è risultata più costosa, risulta anche la più sicura. In caso di fiamme l'aria e i fumi non ristagnano ma vengono spinti fuori o aspirati in una sola direzione ottimale e le persone coinvolte possono fuggire dal lato opposto al luogo dell'incidente o tramite dei by pass di evacuazione e, infine, i mezzi di soccorso hanno maggiore spazio per manovrare o intervenire sul focolaio dell'incendio. Questo il Gran Sasso. Ma gli altri? Una soluzione è quella piccola galleria parallela a quella principale da usare per soccorso, fuga e servizio. Questa c'era al San Gottardo e, in parte, ha funzionato. E ci sarà al Frejus e sui 5,8 chilometri del Gran San Bernardo. Ambedue hanno ricevuto il via libera proprio in questi giorni ma per vederle realizzate serviranno alcuni anni.

il Libro Bianco sui trasporti, che contiene le proposte di Bruxelles per questo settore per il prossimo decennio, consiglia di modificare il sistema di finanziamento delle infrastrutture per «contribuire ad un riequilibrio in favore delle modalità più rispettose dell'ambiente».

Le dichiarazioni del commissario europeo hanno dato il via ad un breve dibattito, con interventi soprattutto di eurodeputati italiani e francesi. Tutti hanno tracciato un parallelo tra il disastro del Monte Bianco, del 24 marzo 1999, e il gravissimo incidente di eurodeputati italiani e francesi. Tutti hanno tracciato un parallelo tra il disastro del Monte Bianco, del 24 marzo 1999, e il gravissimo incidente di eurodeputati italiani e francesi.

Per il Pse, Fiorella Ghilardotti e Gianni Vattimo (Ds) si sono pronunciati per una riapertura del traforo, «a patto che vengano rispettate tutte determinate condizioni». Il traforo del Monte Bianco rappresenta la principale via di comunicazione dell'Italia verso l'Europa e la sua chiusura ha causato ingenti danni all'economia delle regioni interessate. «Tuttavia - hanno detto i due esponenti del Pse - vi è la necessità di garantire norme di sicurezza severissime per evitare qualsiasi rischio. Questo significa che il traffico privato e commerciale deve essere regolamentato e continguto soprattutto per quello che riguarda il trasporto di sostanze pericolose». Ma anche per gli eurodeputati Ds il grave incidente del Gottardo dimostra «che non si può più attendere» e che il trasferimento del traffico pesante sulle Alpi dalla strada alla ferrovia «deve essere ora una assoluta priorità dall'Unione europea e dagli Stati membri».

Sulla preannunciata riapertura del traforo del Monte Bianco è intervenuta ieri Legambiente, con una interrogazione parlamentare del suo presidente Ermete Realacci, in cui si sottolinea che «la tragedia del Gottardo impone al governo italiano un attento esame delle politiche dei trasporti, della sicurezza e della compatibilità ambientale».

In particolare Legambiente chiede di rivalutare assolutamente con attenzione l'ipotesi da far passare: «Ci chiediamo se, alla luce dei fatti di ieri (mercoledì, ndr), è davvero opportuno, come fa Lunardi, spingere sull'acceleratore per riaprire il Bianco anche al traffico pesante».