

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Bombe umane nella galleria del Gottardo: ora basta!

Ora lo sappiamo con certezza : per i prossimi vent'anni (almeno) non vi sarà nessun raddoppio nel più lungo tunnel d'Europa (circa 17 km), la galleria semiautostradale del Gottardo.

I veicoli continueranno quindi ad incrociarsi su di un campo stradale di una larghezza utile di soli 7,80 metri, senza separazione centrale fra le due carreggiate di scorrimento.

Tutti ricordano i tragici fatti del 24 ottobre 2001: alle 09'44 un veicolo pesante sbandò e, dopo aver urtato la parete, invase la corsia di contromano a 1,1 km dall'entrata Sud della galleria andandosi a scontrare frontalmente con un altro veicolo pesante che procedeva sulla corsia di marcia Nord-Sud. Si sviluppò un incendio ed alle 10'18 la volta in corrispondenza del luogo dell'incidente cedette.

Il bilancio fu estremamente pesante: vennero coinvolti 23 veicoli e si dovette constatare il decesso di 11 persone (10 uomini ed una donna) ed il ferimento di altre 8.

La gravità dell'avvenimento (che ebbe impatto mediatico a livello mondiale) condusse le autorità ai vari livelli a ricercare tutte le possibili soluzioni per minimizzare i rischi che un incidente simile si ripetesse e numerose proposte vennero formulate.

Interessante a questo proposito la lettura degli atti della giornata di studio promossa il 25 ottobre 2002 dalla Commissione ticinese per la formazione permanente dei giuristi ed intitolata "Gestione di una catastrofe e responsabilità". Nel capitolo finale "Sunto delle proposte conclusive emerse dal convegno" vengono elencate una settantina di misure sul piano delle infrastrutture, della segnaletica e dell'autosalvataggio, del soccorso degli utenti in galleria, dell'informazione del pubblico, dell'equipaggiamento dei veicoli, del traffico in galleria, sul piano normativo a livello europeo e svizzero, dell'aiuto alle vittime e della prevenzione generale.

Sappiamo che dal giorno dell'incidente progressi ne sono stati fatti: in particolare si è introdotto il sistema del dosaggio, con limitazione a 150 autocarri per ora e per direzione, e si è aumentato in maniera significativa il numero degli operatori alla centrale di Airolo.

Molteplici inoltre gli impianti ed sistemi in funzione, attivi e passivi: i messaggi radio di benvenuto con informazioni prioritarie, trasmessi nelle varie lingue sistematicamente ogni venti minuti, le telecamere lungo il vano di circolazione, i sensori per la misura dei contenuti di CO, opacità e velocità dell'aria, la segnaletica verticale indicante le vie di fuga e i posti di chiamata SOS, i pannelli indicatori per il rispetto della distanza tra i veicoli ed altro ancora. Si è fatto tutto il possibile? Diciamo che si è fatto parecchio ma come sempre capita si potrebbe fare di più.

Anzi noi riteniamo che si debba fare di più in considerazione proprio dell'esito della votazione popolare dello scorso fine settimana che rende definitivo (e non: "in attesa del raddoppio...") l'assetto della galleria semiautostradale e dei sistemi di sicurezza ad essa legati.

In questo ordine di idee ci pare buona cosa che vengano analizzate nel dettaglio le proposte scaturite dalla già ricordata giornata di studio e che si prenda in considerazione inoltre anche la proposta che segue.

È risaputo che un consumo eccessivo di alcol ha effetti nefasti per la capacità di un conducente di guidare in modo corretto. Se le conseguenze possono essere gravi in qualsiasi circostanza, esse divengono devastanti allorché la perdita di padronanza del mezzo intervengono in una situazione quale quella cui si è confrontati nella galleria tra il Ticino ed Uri.

Ricordiamo alcuni fatti :

- dall'esame tossicologico effettuato sul sangue dell'autista turco del veicolo che causò l'incidente del 24 ottobre 2001 risultò la presenza di alcol;

- lo scorso 20 dicembre un nuovo incidente si è verificato nel tunnel del Gottardo, incidente che ancora una volta è stato causato dall'invasione della corsia di contromano da parte di un veicolo pesante e successivo scontro frontale.¹
Ebbene alla guida del veicolo che ha sbandato vi era un conducente con un tasso alcolemico dell'uno per mille, conducente che - secondo le dichiarazioni del capo della polizia stradale - "sembra fosse reduce da una notte di bisboccia";
- il 12 gennaio 2004 i nostri quotidiani riportavano : " Camionista ubriaco sull'A2. In territorio di Giornico la polizia stradale ha fermato il conducente di un autoarticolato con targhe italiane che stava viaggiando in direzione di Londra con il suo carico di frutta e verdura. Nel sangue del 35enne croato è stato riscontrato un tasso alcolemico del 2,25 per mille. Notasi che l'interessato era già stato colpito da divieto di guida in territorio germanico per la medesima infrazione : circolazione in stato di ebbrezza";
- il 6 febbraio 2004 gli stessi quotidiani riferivano dell'arresto di un camionista italiano trovato ubriaco (1,6 per mille) sulla pista dell'aeroporto di Kloten. Interrogato ha riconosciuto che durante il suo viaggio in provenienza dalla vicina Repubblica si era fermato a bere un bicchiere di vino prima della dogana e poi, a Brogeda stessa, in attesa del suo turno per entrare in Svizzera, avrebbe continuato con le libagioni per "ammazzare il tempo". Già a tre riprese era stato in passato condannato per ebbrezza al volante.

Se si considerano le condizioni della galleria del Gottardo si deve convenire che questi conducenti senza scrupoli costituiscono delle vere e proprie bombe umane.

Esse devono essere disinnescate. Come? Si sa che da tempo oramai i veicoli pesanti vengono fermati in apposite aree di sosta (tanto da parte ticinese quanto da parte urana) per organizzare il loro passaggio sulle rampe e nella galleria con il sistema del contagocce, un veicolo ogni 30 secondi, ciò che conduce ad un transito ogni 150 m.

Ebbene perché non mettere a frutto questi momenti di pausa forzata per procedere sistematicamente ad esempio al controllo dell'alcolemia, controllo che potrebbe per altro in prima battuta essere affidato alla società di sorveglianza che gestisce il traffico dei veicoli pesanti disciplinandone appunto la partenza? Ciò potrebbe essere posto in atto con poca spesa e in pratica senza nessuna perdita di tempo per gli autisti interessati. Inoltre siamo fermamente convinti che la notizia farebbe - se opportunamente pubblicizzata - immediatamente il giro d'Europa con uno straordinario effetto preventivo: "camionisti sappiatelo: chi beve, al Gottardo non la passa liscia!"

Per queste considerazioni rivolgiamo al lodevole Consiglio di Stato le seguenti domande :

- Non crede il nostro esecutivo che sarebbe buona cosa esaminare nel dettaglio - magari in uno con le autorità urane - le singole proposte formulate a seguito della giornata di studio dell'ottobre 2002 decidendo, con succinta motivazione da rendere pubblica, quali di esse scartare e quali invece realizzare?
- Non reputa che procedere ad un esame dell'alcolemia dei conducenti dei veicoli pesanti fermi nelle nostre aree di sosta in attesa di attraversare la galleria del Gottardo limiterebbe in maniera importante il rischio di incrociare tra Airolo e Goeschenen vere e proprie bombe umane?
- Non pensa che, analogamente ed allo stesso scopo, si potrebbe pure procedere ad un esame sull'assunzione di sostanze stupefacenti (in particolare canapa) da parte dei conducenti di mezzi pesanti?

ALEX PEDRAZZINI
ALLIDI-CAVALLERI -
BONEFF - CAIMI - RAVI

¹ A seguito della collisione una ragazza dodicenne ha riportato gravissime ferite ed ha dovuto essere ricoverata per più settimane nel reparto cure intense dell'ospedale civico di Lugano.