

Quindici anni fa

L'incidente nella galleria del San Gottardo

di Danilo Mazzarello

È il 24 ottobre 2001. Le sei del mattino sono passate da poco quando Seyfi Aslan, cittadino turco padre di quattro figli, entra in Svizzera dal valico di Chiasso-Strada alla guida di una motrice MAN e di un semirimorchio MEERT con targhe belghe. Dall'altra parte del Paese, alle 7.15, un IVECO Cursor con rimorchio MIELE e targhe italiane parte dall'area doganale di Basilea. Alla guida vi è Bruno Saba, diretto in Italia con un carico di 1099 pneumatici. I due camionisti non sanno che tra poche ore diventeranno i protagonisti di uno dei più gravi incidenti stradali avvenuti in Svizzera.

Alle 8.08 Aslan si ferma nei pressi di Personico, probabilmente in un'area di

posteggio. Vi rimane fino alle 8.52, poi riprende il suo viaggio verso nord. Allo Stalvedro alcuni camionisti notano che Aslan procede a zigzag. All'ingresso della galleria del Gottardo anche i conducenti di una Porsche Boxter e di una Audi notano che l'automezzo con targhe belghe non mantiene una traiettoria lineare. Alle 9.39 la tragedia: il camion sbanda sulla destra, sale sul marciapiede, distrugge un cartello luminoso della segnaletica stradale, rimbalza sulla corsia opposta e, a 1.1 km dall'entrata sud, entra in collisione con l'automezzo di Saba. La galleria è completamente ostruita. L'autista italiano scende dal veicolo, si dirige verso l'uscita sud e aiuta alcuni automobilisti a mettersi in salvo. L'Audi e la Porsche, alla cui guida c'è il fotografo Oliviero Toscani, compiono un'inversione di marcia ed



(© Polizia scientifica) 2

escono dal tunnel. Nel frattempo sul lato nord l'unico automobilista testimone dell'incidente chiama il 112 e dà l'allarme alla Centrale operativa di Bellinzona, poi scende dal veicolo e si avvicina al luogo dell'impatto. Viste le scintille e il liquido



(© Polizia scientifica)

3



(© Polizia scientifica)

4

1

sul manto stradale, torna precipitosamente alla sua vettura e richiama il 112. Sono le 9.42, quando urla: *Bloquez, bloquez, il faut bloquer le tunnel, le tunnel commence à brûler*. Contemporaneamente scatta l'allarme al portale sud. Il caporale della Polizia cantonale Marino Marzoli avvisa la centrale tecnica di Airolo. Poi entra nel tunnel e fa uscire tutti. Alle 9.45 viene diramato il primo comunicato radio all'interno della galleria e scatta l'allarme incendio prima nel settore 69F, poi nel 70F e nel 68F. Ma il peggio deve ancora arrivare: una corrente d'aria longitudinale spinge il fumo verso nord. Tra le 9.51 e le 9.55 la nube tossica ha già invaso due chilometri e mezzo di galleria. Viaggia a una velocità compresa tra i 24 e i 48 metri al secondo e si estende dal soffitto a trenta centimetri dal suolo. La visibilità è ridotta a zero. L'aria è irrespirabile. Nella galleria c'è un rifugio ogni 250 metri, ma alcuni automobilisti non fanno in tempo ad arrivarvi. Le vittime sono undici. Due di loro muoiono dopo aver oltrepassato l'uscita di sicurezza senza vederla: S.H.U. muore asfissiato dopo avere percorso 364 metri ed essere passato davanti all'uscita numero 65. Lo stesso Aslan Seyfi, fuggito a piedi verso nord, percorre 332 metri e muore davanti all'uscita numero 68, dopo avere superato la 69.

Alle 9.53 Claudio Grassi, addetto alla manutenzione del tunnel, entra nella galleria e scatta la foto dell'incendio diventata simbolo della tragedia del San Gottardo. Un minuto dopo il sistema informatico registra l'ultima apertura di un rifugio. Alle 9.55 i pompieri del Centro d'intervento del San Gottardo arrivano sul luogo dell'incidente. Le fiamme raggiungono ormai la soletta intermedia del tunnel. Alle 10.18, in quel punto, cede la volta della galleria. Tre ore dopo i pompieri urani trovano le prime sei vittime. Il bilancio totale sarà di undici morti (dieci uomini e una donna), otto feriti ospedalizzati, tredici persone soccorse sul posto, tredici automezzi pesanti e dieci veicoli leggeri distrutti o danneggiati.

Dopo quel tragico incidente sono state adottate varie misure per evitare che fatti analoghi si ripetano: ogni novanta metri è stata installata una finestra d'aspirazione che impedisce ai fumi di spostarsi in senso longitudinale. Le vie di fuga sono state rese più visibili mediante una tinteggiatura bianca a due componenti. In tutta la galleria è stata potenziata l'illuminazione e sono state migliorate le misure a protezione del cavo per le trasmissioni radio. Inoltre, nella primavera del 2002, fu introdotto il *dosaggio a contagocce* per disciplinare il transito dei veicoli pesanti. Tuttavia mette conto ricordare che garantire la sicurezza assoluta in un tunnel bidirezionale continuerà a essere un'impresa difficile, se non impossibile, almeno fino a quando non si troverà il modo di neutralizzare gli effetti di un'incognita minacciosa e spesso imprevedibile: l'errore umano.



(© Polizia scientifica)

Nelle foto:

- 1 L'immagine scattata da Claudio Grassi.
- 2 Le frecce rosse indicano le tracce lasciate dagli pneumatici dell'autoarticolato proveniente da Airolo. La freccia gialla segnala il punto della parete urtata da Aslan prima della collisione con l'automezzo proveniente da Göschenen.
- 3 L'opera di spegnimento durò ventiquattro ore. Nella foto, a destra, la cabina dell'autoarticolato di Saba. A sinistra, il semirimorchio – quasi intatto – di Aslan.
- 4 I resti combusti di 1099 pneumatici. Nella "zona rossa" la temperatura raggiunse i 1200 gradi centigradi.
- 5 La cabina dell'autoarticolato di Saba.
- 6-7 Gli effetti del cedimento della soletta.
- 8 Foto scattata a circa 300 metri dal luogo dell'incidente. Conducente e passeggera sono sopravvissute.



(© Polizia scientifica)



(© Polizia scientifica)



(© Polizia scientifica)