

Autostrade siciliane e i tunnel degli orrori La tragedia di Cefalù riporta in alto la situazione infrastrutturale del nostro paese e c'è poco da stare allegri



L'incidente in galleria nei pressi di Cefalù in cui hanno perso la vita quattro persone

Belle le gallerie. I bambini, quando le auto su cui viaggiano ci entrano, contano le luci, le piazzole, i metri che mancano all'uscita. Ma quando in galleria accade qualcosa, il gioco diventa un incubo, come il disastro di sabato a Cefalù, autostrada A20, interno tunnel Battaglia, dove lo sbandamento di un compattatore di rifiuti ha innescato una serie di scontri costati la vita a 4 persone, tra cui una bambina di sette anni.

Anni fa, quando su il Centauro iniziammo il percorso delle inchieste sui grandi temi della sinistrosità, il destino ci consegnò le stragi del Monte Bianco (39 morti), del tunnel austriaco di Tauern (11 morti) e dello svizzero Gottardo (11 morti) e allora ci ricordammo di storie assurde come quella ormai lontana nel tempo in cui a Firenze, nella galleria del Melarancio, 11 ragazzi napoletani persero la vita e così di storie da tunnel degli orrori abbiamo ormai acquisito una certa familiarità.

Sulla scorta di questi incidenti, la Commissione Europea varò il 30 aprile 2004 la famosa direttiva 2004/54/CE, che sancì i requisiti minimi di sicurezza delle gallerie stradali del Vecchio Continente e le inchieste dell'epoca fornirono un risultato disarmante: i tunnel italiani erano tra i peggiori d'Europa e non parliamo delle grandi opere in costruzione; parliamo della gran parte della rete già esistente e che in relazione all'orografia del Belpaese ha costretto i progettisti degli ultimi tre secoli a pensare in funzione delle trivelle.

Non è un caso che la maggior parte delle 512 gallerie della rete stradale transeuropea con lunghezza superiore ai 500 metri, composta dalle strade di grande comunicazione che assicurano i collegamenti dell'Unione e che in gergo si chiama TEN, siano nella nostra penisola.

Per anni, con scuse e motivazioni varie, ci siamo sottratti ai controlli di qualità: nel 2006, ad esempio, l'EuroTAP condotto da ADAC, l'automobil club tedesco, classificò come gravemente insufficiente il tunnel "Segesta", sulla A29 Palermo-Trapani, realizzato nel 1975 nei pressi di Calatafimi. Quel tunnel risultò il peggiore del test, ma l'anno prima ad avere la maglia nera fu la galleria "Boccaccia" a Bagno di Romagna, sulla famigerata E45 Perugia-Cesena, scavato nel 1986.

Gli analisti, quando valutano la sicurezza di un tunnel, partono dall'inizio e analizzano la sua progettazione, l'illuminazione e l'approvvigionamento energetico, il traffico e la sorveglianza, la comunicazione, le uscite di sicurezza, la protezione contro gli incendi, la ventilazione e la gestione in caso di crisi.

Le autostrade del centro-nord, diciamo tranquillamente, hanno infrastrutture all'altezza, ma quando percorriamo gallerie della rete ANAS o comunque della rete ordinaria, allora la situazione si fa tragica: la colpa è ovviamente attribuibile tutta alla scarsa manutenzione e i pochi soldi che arrivano si usano per mettere toppe sull'asfalto o per sostituire una luce sulla volta. Telecamere, estintori, comunicatori, vie di fuga, aree sicure e perfino anche solo una perlustrazione giornaliera, sono solo un sogno.

In Sicilia è tutto più complicato e alle ordinarie questioni manutentive (a leggere i blog e le cronache c'è davvero da mettersi le mani nei capelli) si devono aggiungere l'emotività di una tragedia così violenta e perfino un mistero degno del Triangolo delle Bermude: infatti, nella stessa zona in cui la famiglia Di Maggio ha perso la vita contro il compattatore, sono segnalati decine di misteriosi blackout e incendi. L'ultimo nello scorso mese di agosto, quando proprio un altro compattatore è andato a fuoco: l'ANAS, alcuni anni fa, aveva effettuato un monitoraggio degli impianti della galleria, mentre l'Arpa, l'agenzia regionale per l'ambiente, ha installato due colonnine all'ingresso e all'uscita delle gallerie, in grado di rilevare alte frequenze, ma non sono note anomalie. Approfondimenti su questo argomento sono possibili sul sito di "Sicilia Informazioni" che racconta tutti gli incidenti di "Tremonzelli", la cosiddetta galleria maledetta.

Ora, così come di consueto, saranno i risultati delle perizie a stabilire perché il compattatore abbia perso il controllo intraversandosi, diventando una barriera d'acciaio e trasformando la galleria "Battaglia" nell'ennesimo tunnel degli orrori. (ASAPS)

(*) lorenzo.borselli@asaps.it