

Convegno internazionale

Gestione di una catastrofe e responsabilità
insegnamenti e proposte normative

Venerdì 25 ottobre 2002

Lugano - Università della Svizzera italiana - Aula Magna (8.00 - 18.00)

*Intervento del Consigliere di Stato Marco Borradori
Direttore del Dipartimento del territorio*

L'organizzazione di questo **simposio**, che assume una chiara **valenza internazionale** per la varietà e soprattutto la portata dei temi che verranno approfonditi dai numerosi specialisti di assoluta rinomanza chiamati ad alternarsi oggi alla tribuna degli oratori, prende avvio dall'incidente che il 24 ottobre di un anno fa si è verificato all'interno della galleria del San Gottardo. Inoltre, questo convegno vuole essere un tributo alle vittime dell'incidente, affinché tutte le azioni e riflessioni tese a evitare il ripetersi di una simile tragedia siano messe in atto.

Il devastante incendio che si è sviluppato in seguito alla collisione dei due autotreni ha acceso di colpo i riflettori dei mass media. Le immagini della tragedia hanno fatto il giro del mondo, innescando una vera e propria **reazione a catena**. Ai resoconti, più o meno coerenti e documentati dei cronisti e degli inviati speciali, si sono intrecciati commenti e speculazioni di ogni genere.

In materia di mobilità, sul piano politico si sono moltiplicate prese di posizione e dibattiti che ancora oggi, almeno in parte, restano di grande attualità: la **questione del raddoppio** è uno dei quesiti più urgenti da affrontare e risolvere, ma non è evidentemente il solo. Il congresso odierno contribuirà a dare delle risposte.

La chiusura temporanea della galleria non ha mancato di creare notevoli tensioni e forti contrapposizioni: rappresentanti del mondo economico, turismo e autotrasportatori hanno avanzato le rispettive rivendicazioni. Parallelamente, i movimenti di ispirazione ambientalista hanno colto l'occasione per attirare l'attenzione sull'impatto del traffico (in particolare di quello pesante), e sulle conseguenze nefaste dei diversi tipi di inquinamento. Compreso il rischio di contaminazione in caso di catastrofe. Interessi in apparenza inconciliabili hanno dovuto essere attentamente valutati e ponderati.

Dal 24 ottobre 2001, l'impostazione dell'intero sistema viario innestato lungo l'asse delle grandi trasversali alpine che attraversano l'Europa è stata rimessa in gioco. I nuovi modelli di gestione della rete stradale sono stati correttamente orientati verso la **riduzione del carico dei mezzi pesanti** all'interno della galleria del San Gottardo.

Oggi, a un anno di distanza da quei tragici eventi, anche a nome dei collaboratori impegnati nella gestione del tunnel, desidero innanzitutto ricordare le undici vittime e rivolgere il mio pensiero ai loro famigliari, parenti e amici.

Questo, che sento come un mio doveroso compito, mi porta ad affrontare due altri temi significativi che il rogo ha drammaticamente portato alla ribalta della cronaca.

La **sicurezza**: in primo luogo per gli utenti e la popolazione della regione; in secondo luogo per gli specialisti e le squadre di pronto intervento, che devono poter operare senza mettere a repentaglio la propria incolumità.

La **responsabilità**, che tocca da vicino sia le autorità, chiamate in causa soprattutto in materia di prevenzione; sia chi siede al volante dei mezzi in transito, che con coscienza - e oserei dire buon senso - deve rispettare le più elementari norme di comportamento alla guida. Per citarne solo un paio: evitare l'abuso di bevande alcoliche, seguire scrupolosamente la tabella delle ore di riposo e di sonno.

Sicurezza e responsabilità sono gli **argomenti centrali** che il convegno internazionale di oggi opportunamente focalizza, sviluppandone i diversi aspetti in ambito etico, sociale, giuridico e tecnico.

L'obiettivo di questa intensa giornata di studio e di dibattito è proprio quello di proporre, su scala europea, un **modello** di riferimento completo e

puntuale. Modello che servirà a favorire una gestione efficace e professionale delle diverse componenti problematiche con le quali autorità e soccorritori, polizia e rappresentanti dei mass media, personale addetto alla manutenzione e al pronto intervento potrebbero nuovamente confrontarsi, trovandosi davanti all'emergenza di eventi simili alle catastrofi che hanno tragicamente segnato la storia del Monte Bianco e del San Gottardo.

Portando questa mattina l'esperienza dei vari servizi cantonali coinvolti nella gestione dell'incidente del San Gottardo, desidero sottolineare che tutto il personale impegnato in prima linea ha dato prova della necessaria formazione tecnica e pratica.

La presenza ai portali dei pompieri aziendali del Centro Intervento Gottardo (CIG), pronti ad entrare in azione in pochissimi minuti su tutto l'arco della giornata, ha permesso di far scattare un'operazione rapida e coordinata. Cionondimeno, la nuova unità dovrà essere opportunamente potenziata, in modo da garantire un intervento ancor più immediato e incisivo.

Anche il Nucleo Operativo Catastrofe (NOC), di recente costituzione, si è rivelato un sostanziale punto di appoggio. In futuro occorrerà affiancarvi specialisti dell'informazione appositamente formati, poiché le sollecitazioni, in questo campo, sono in continuo aumento. Gestire una catastrofe significa anche saper intervenire in maniera tempestiva e professionale sul piano della comunicazione verso l'esterno.

Ripercorrendo molto brevemente le tappe del grosso cantiere installato nel tunnel, meritano di essere ricordati in modo particolare lo sforzo e la dedizione, soprattutto nei momenti più critici delle fasi di sgombero, che hanno contraddistinto l'impegno di imprese e artigiani dei due cantoni coinvolti. La galleria è infatti gestita per il 40% dal Ticino e per il 60% da Uri: un accordo intercantonale definisce la responsabilità assunta dalla "Commissione d'esercizio".

Le prime opere eseguite d'urgenza avevano lo scopo di ricavare per le squadre dei pompieri e per gli specialisti della polizia scientifica una via di accesso sicura alla "zona rossa", l'area lunga 300 metri nella quale sono stati rilevati i maggiori danni strutturali.

Il Procuratore pubblico ha rimesso la galleria definitivamente a disposizione degli addetti ai lavori il 19 novembre, data a partire dalla quale hanno avuto inizio le demolizioni, completate il 26 novembre.

Successivamente, la ricostruzione è stata organizzata 24 ore su 24 e 7 giorni su 7, grazie alla grande disponibilità dimostrata dalla Commissione paritetica, dalle ditte e dalle rispettive maestranze, che hanno operato attivamente a fianco dei nostri collaboratori e con i progettisti privati.

Durante tutte le fasi della ristrutturazione, gli specialisti della protezione chimica della SUVA e dell'Istituto salute del lavoro dell'Università di Losanna hanno messo a punto le necessarie misure di protezione per il personale impegnato nelle zone a rischio.

Alcuni ci hanno rimproverato di essere stati troppo zelanti nel permettere la riapertura del tunnel. E' vero. Se la pietra di paragone è la lentezza logorroica - ed egoistica nei confronti degli altri Paesi alpini - con cui è stato riaperto il Monte Bianco siamo stati troppo zelanti. Ma la situazione geografica ed economica del Ticino non permette un tale confronto, poiché tagliarci fuori dal resto della Svizzera ci avrebbe portato più disagi che benefici.

Il 21 dicembre 2001 la galleria è stata riaperta nei due sensi al traffico leggero e (a fasi alterne) al traffico pesante. Traffico pesante che, dall'inizio di ottobre di quest'anno, è tornato a incrociarsi riportando di grande attualità da una parte la necessità di stabilire un "**livello di guardia**" in materia di sicurezza e di contenimento del numero di mezzi pesanti e, dall'altra, la controversa questione del raddoppio.

Restando in tema di sicurezza e prevenzione (intesa, in senso lato, anche come responsabilità nei confronti di tutti gli utenti e della popolazione che abita e lavora nei pressi del traforo), non può non essere affrontato questo aspetto. Il popolo dovrà potersi esprimere in tempi ragionevolmente brevi. Ai politici il compito di sottoporre all'opinione pubblica tutti gli argomenti per consentire una decisione consapevole.

Approfondire il tema della gestione di una catastrofe di simili proporzioni - tornando al titolo del convegno che sta per entrare nel vivo - significa

anche allargare il dibattito a una dimensione più strutturata e completa, integrando e mettendo a confronto numerose discipline.

Inquadrare il problema da angolazioni così differenti, permette una valutazione dei dati su scala europea. È infatti proprio nel contesto continentale che vanno applicate le strategie - da attuare anche e soprattutto a livello politico - necessarie a garantire un alto grado di sicurezza e, in caso di emergenza, a ridurre al minimo conseguenze e rischi. Non solo sul piano di quelli più immediati e diretti (contaminazione, esplosioni, protezione della popolazione), ma anche per quanto riguarda la presa a carico dei parenti delle vittime. Aspetto quest'ultimo sul quale, anche in conclusione del mio intervento, desidero tornare ad attirare la vostra attenzione e che comporta tutta una serie di considerazioni relative alla gestione dell'informazione: intesa sia come comunicazione alle persone direttamente coinvolte, sia come divulgazione delle notizie destinate al pubblico.

Il mio augurio è che la giornata di oggi possa tradursi in un messaggio chiaro e contribuire a gettare le basi anche per l'avvio di un utile **confronto tra i Paesi della Comunità alpina**, ai quali spetta la responsabilità politica di stabilire regole precise e tracciare le linee di una mobilità più "dolce", nel rispetto delle moderne norme di sicurezza e, non da ultimo, nel rispetto dell'ambiente e del paesaggio montano.

Il nostro Paese, da solo, non può certo risolvere il problema del traffico pesante e dei rischi a esso connessi. Possiamo però dare un importante contributo al miglioramento della situazione viaria e un impulso determinante alle nazioni a noi vicine. La politica dei trasporti svizzera, che mira al trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia - e che il Cantone sostiene e condivide - traccia la via e deve essere presa a modello. Il convegno odierno costituisce un preziosissimo stimolo e una base seria e credibile per una discussione completa. Grazie a chi ha avuto l'idea e la forza di realizzarlo.