

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
DELLA IX COMMISSIONE
GIORGIO BORNACIN

La seduta comincia alle 9.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata, oltre che mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso, anche mediante la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

(Così rimane stabilito).

Audizione del viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Ugo Martinat, sulle misure relative alla circolazione stradale a seguito del recente incidente verificatosi nella galleria del Frejus.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, del viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Ugo Martinat, sulle misure relative alla circolazione stradale a seguito del recente incidente verificatosi nella galleria del Frejus.

Nel porgere, a nome delle Commissioni VIII e IX, il benvenuto al viceministro Martinat, gli do immediatamente la parola.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Le due società concessionarie, la SITAF (italiana) e la SFTRF (francese), che gestiscono il traforo del Frejus, hanno presentato un primo

resoconto sull'incendio — chiedo alla presidenza della Commissione di allegare alla presente relazione tale documentazione — che si è verificato il 4 giugno ultimo scorso, nel corso della riunione, che si è tenuta a Parigi il 14 giugno, della Commissione intergovernativa (composta dai rappresentanti dei ministeri italiani e francesi competenti).

Un resoconto più dettagliato e completo sarà presentato dalle stesse società nella prossima riunione del Comitato di sicurezza (istituito dalla Commissione intergovernativa per sovrintendere a tutti problemi inerenti la sicurezza della circolazione nel traforo) prevista per il 30 giugno. L'incidente è avvenuto nel tratto del traforo ricadente in territorio francese e di conseguenza è la magistratura francese competente per l'indagine giudiziaria. Non è ancora possibile, quindi, esprimere giudizi o trarre conclusioni su quanto è accaduto.

Tuttavia, dal primo resoconto dell'evento redatto dalle società e dalle prime indicazioni fornite dal Comitato di sicurezza, è emerso chiaramente il corretto comportamento da parte di tutti coloro che sono intervenuti, appartenenti sia alle due società concessionarie, sia ai servizi pubblici italiani e francesi (vigili del fuoco e forze di polizia). Ciò è stato possibile perché ormai da cinque anni vengono condotte esercitazioni comuni che consentono di addestrare periodicamente il personale e di verificare anche il coordinamento tra tutti i soggetti pubblici interessati. Tutte le persone che sono intervenute avevano partecipato ad una o più esercitazioni e quindi conoscevano anche bene il traforo e tutti i suoi impianti.

L'addestramento del personale, il coordinamento dei servizi pubblici e privati

interventuti, unitamente al funzionamento degli impianti e delle attrezzature di sicurezza installati nel traforo dopo l'incendio del 1999 nel traforo del Monte Bianco hanno senz'altro contribuito a limitare i danni dell'incendio, che in pochi minuti ha raggiunto una potenza termica abbastanza elevata (dai primi calcoli si pensa superiore a 50 megawatt).

È anche da rilevare come sia divenuto ormai frequente il cosiddetto incendio spontaneo dei camion, ovvero l'incendio che si sviluppa su un camion non conseguente ad un urto, ma generato dalla rottura del turbo o dal surriscaldamento dei freni o dal cortocircuito dell'impianto elettrico o frigorifero.

La questione dovrà essere posta anche ai costruttori europei di veicoli pesanti, per studiare quali possano essere gli accorgimenti più opportuni da realizzare in fase di costruzione dei veicoli (quali, ad esempio, serbatoi di carburante più robusti, valvole per l'interruzione del flusso di carburante all'aumentare delle temperature, maggiore utilizzo di materiali ignifughi e quant'altro).

È infine importante sottolineare come anche in questa occasione, come negli incendi verificatisi nei trafori del Monte Bianco, dei Tauri (Austria) e del San Gottardo (Svizzera), si sia potuto intervenire solo da un lato del traforo. Ciò dimostra la maggiore vulnerabilità dei tunnel ad un solo foro bidirezionale rispetto a quelli a due fori monodirezionali. Per questi ultimi, infatti, l'intervento da entrambe le direzioni è comunque sempre garantito attraverso i *by-pass* di collegamento tra i due fori.

Il prossimo 30 giugno le due società concessionarie presenteranno al Comitato di sicurezza il programma dei lavori per la riapertura alla circolazione del traforo del Frejus, come da decisione della Commissione intergovernativa del 14 giugno ultimo scorso.

È da tener presente che le operazioni di rimozione dei veicoli incidentati, di pulizia e di sostituzione degli impianti distrutti dall'incendio sono già iniziate. Parallelamente, sono state condotte le in-

dagini per verificare lo stato delle strutture che non hanno evidenziato lesioni o cedimenti di particolare rilievo. Pertanto, è realistico prevedere che, se non ci saranno impedimenti da parte delle autorità francesi, già nella prossima riunione della Commissione intergovernativa, fissata per il 13 luglio a Roma, possa essere decisa la riapertura entro lo stesso mese di luglio.

PRESIDENTE. Ringrazio il viceministro per la sua relazione. Passiamo agli interventi dei colleghi.

GRAZIANO MAZZARELLO. Prendendo atto delle informazioni che ci ha reso il viceministro Martinat e sperando che entro la fine di luglio si possa riaprire il traforo del Frejus, mi corre tuttavia l'obbligo di rimarcare che in due regioni — la Valle d'Aosta e la Liguria — si registrano già le conseguenze legate ad un « contraccolpo » di traffico piuttosto serio e problematico. Qualora si dovesse prolungare la chiusura del traforo stesso, occorrerebbe fare i conti con una situazione che scarica normalmente un traffico di oltre 3 mila autoarticolati al giorno. Questo è infatti il numero di mezzi che passava giornalmente attraverso il traforo del Frejus, con punte nella giornata di mercoledì di oltre 4 mila autoarticolati.

Questa massa enorme di mezzi rischia quindi di concentrarsi durante la stagione turistica in due regioni turistiche (non parlo del Piemonte, che può avere altrettanti contraccolpi). Abbiamo già registrato qualche avvisaglia, immediatamente dopo la chiusura del traforo, in particolare sulla riviera ligure, ed anche — essendoci stato ed avendo avuto una serie di incontri con il presidente della regione Valle d'Aosta — sul Monte Bianco.

La prima richiesta che intendo formulare, considerato che non vi è stata ancora un'interlocuzione sul punto, se non limitata probabilmente a qualche incontro individuale del ministro con un presidente della regione, è volta a sapere se il ministero abbia realizzato un piano straordinario per affrontare l'emergenza relativa a quei 3 mila (ed oltre) mezzi che arrivano

tra luglio e agosto su autostrade già intasate (vedi riviera ligure, tunnel del Monte Bianco, che ha regole di sicurezza da rispettare, o passi piemontesi quali quelli del Moncenisio e del Monginevro). Rischiamo la catastrofe!

È stato allora approntato un piano per affrontare l'emergenza, ed in che termini ciò è stato fatto? Perché non si interviene discutendone insieme ai presidenti delle tre regioni interessate?

Un piano straordinario significa mezzi a disposizione per affrontare le emergenze e disponibilità di uomini della Polizia stradale. Faccio un esempio: dobbiamo ricordarci che dal traforo del Frejus passavano anche 120 autoarticolati ritenuti « pericolosi », che non possono transitare attraverso il traforo del Monte Bianco, perché ciò è vietato da apposite regole di sicurezza. Passeranno quindi da qualche altra parte e presumo attraverso le autostrade liguri. Come possono essere controllati questi 120 autoarticolati, che possono attraversare i passi del Monginevro o del Moncenisio e che trasportano materiale pericoloso, in un periodo di particolare concentrazione di traffico? È chiaro che occorrono maggiori risorse umane, uomini della Protezione civile ed un piano che preveda aree di regolazione. So che la Valle d'Aosta ha già adottato un'iniziativa del genere: si stanno preparando queste aree di regolazione, sia verso Torino sia verso Milano, che impediscano che 2 mila TIR in più al giorno possano entrare nella Valle.

Ho letto una proposta del direttore di FS Cargo che mi ha raggelato, in quanto egli afferma che le ferrovie sarebbero in grado di sostenere un intervento straordinario, passando da 500 a 1.400 camion trasportati ogni settimana, quindi soltanto 100 TIR in più al giorno!

Noi abbiamo un doppio problema: in un periodo di vetta turistica rischiamo la concentrazione di traffico pesante in due regioni turistiche; inoltre, essendo anche una nazione portuale, rischiamo di non poter rispondere alla necessità di trasporto derivante dal traffico marittimo.

Ultima domanda: le risulta che le vie di fuga all'interno del tunnel del Frejus siano lontane più di un chilometro l'una dall'altra? È chiaro che se per salvarsi, invece di correre cento metri come nel caso del tunnel del Monte Bianco, una persona deve correrne più di mille, la salvezza diventa qualcosa di difficile da raggiungere. Non si possono prevedere dei miglioramenti dal punto di vista della sicurezza per il tunnel del Frejus?

MAURO CHIANALE. Intendo sostenere anch'io la richiesta del tavolo di concertazione, di cui chiedo formalmente l'istituzione, perché in questo momento l'esigenza principale è la gestione dell'emergenza. Il viceministro conosce bene la situazione viaria del territorio, a cui si aggiungono varie attività cantieristiche sulle dorsali principali, non ultima quella sulla Torino-Milano. Sarebbe veramente importante l'istituzione di un tavolo di coordinamento tra le regioni, in quanto permetterebbe di gestire questa emergenza in modo più sinergico, anche se soltanto in maniera temporanea.

ETTORE ROSATO. Ringrazio il viceministro per il suo intervento e colgo l'occasione e lo spunto dalla sua battuta sulla Torino-Lione per esprimere due considerazioni sulle questioni generali. La prima è che la politica a lungo termine deve assolutamente essere quella della realizzazione di nuove infrastrutture. Mi sembra che si stia percorrendo questa strada; in particolare sembra che sul versante francese i rapporti transnazionali vadano meglio, mentre sul versante italo-sloveno sembra vadano male. È fondamentale al riguardo ribadire l'esigenza che il Governo italiano assuma un'iniziativa bilaterale con il Governo sloveno, altrimenti non si farà neanche la Torino-Lione se non si arriva alla realizzazione di un tracciato complessivo, perché il corridoio n. 5 ha una sua unitarietà.

La seconda questione riguarda l'intermodalità. I problemi dei nostri valichi derivano anche dall'eccessiva presenza sulle strade del traffico merci; si tratta di

un dato ben conosciuto da tutti. L'altra settimana abbiamo audito il dottor Smeriglio, che sta cercando di fornire una certa struttura alla nuova divisione logistica delle ferrovie dedicata al trasporto merci; tuttavia ciò è assolutamente insufficiente, anche a causa delle scelte del ministero, perché quando sono state assegnate le risorse attraverso la legge finanziaria esso non ha tenuto conto delle pressanti richieste, giunte dal Parlamento, dalle ferrovie, dal mondo dell'autotrasporto, dagli enti locali e dalle regioni, di finanziare in maniera convinta un piano di potenziamento delle strutture e delle attrezzature utili al trasferimento dei camion dalla strada alla ferrovia. O si fanno scelte coraggiose che consentano di potenziare questa modalità di trasporto nel nostro paese, oppure i problemi dei nostri valichi non potranno che aumentare invece che diminuire, perché il traffico merci è destinato a subire un incremento nei prossimi anni e la realizzazione della Torino-Lione è ancora lontana.

Mi auguro che questi episodi drammatici siano campanelli di allarme per dire che anche questo è un intervento finanziario che viene chiesto con forza al Governo, nelle more delle scarse disponibilità di bilancio e nella drammaticità del momento. In questo caso, si tratta di investimenti infrastrutturali e su tutto ciò il Governo, almeno a parole, si è sempre speso con un'attenzione maggiore e con una disponibilità a valutare nel merito.

PRESIDENTE. Essendo deputato della Liguria, vorrei formulare una domanda al viceministro Martinat. Al di là delle valutazioni sui cargo — che, obiettivamente, è sempre stato un settore che volutamente le FS hanno trascurato come scelta politica, basta vedere cosa è accaduto negli anni —, non è questa l'occasione per sperimentare ed utilizzare meglio le cosiddette autostrade del mare? Da parte degli autotrasportatori si lamenta l'eccessivo costo dell'utilizzo di tali autostrade rispetto al normale trasporto su gomma ed è vero, come diceva l'onorevole Mazzarello, che vi sono due regioni estremamente turistiche, cioè

la Valle d'Aosta e la Liguria, che sopportano il peso della chiusura del Frejus in maniera particolare. Siamo però anche di fronte ad alcune proposte cervelotiche dell'assessore ai trasporti della regione Liguria; ho sentito avanzare una proposta autolesionista di chiusura dell'autostrada dei fiori al traffico privato, che sarebbe un provvedimento esiziale per tutta la regione.

Vorrei quindi chiedere se in questo caso non si possa verificare l'utilizzo delle autostrade del mare e ricercare l'accordo con gli operatori perché rivedano i prezzi, in modo che, alla fine, questo strumento possa essere utilizzato.

Do ora la parola al viceministro Martinat per la sua replica.

UGO MARTINAT, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti. Innanzitutto, il 30 giugno si riscontrerà l'agibilità del tunnel. In secondo luogo, il 13 luglio vi sarà un incontro e, se sarà fattibile, i lavori previsti in due o tre mesi come ipotesi senza danni gravi potrebbero essere prorogati di alcuni mesi con questa tempistica: aprire il tunnel a mezzo servizio, si apre mezza giornata e l'altra mezza si lavora; quindi, il 13 luglio si potrebbe decidere di proseguire i lavori ordinari durante la notte o metà giornata, avendo riaperto il tunnel velocemente.

Cosa si può fare e cosa si sta discutendo? Uno degli argomenti che non ho citato — è una discussione in corso ormai da due anni con i francesi — è il possibile accordo con la Francia per fare una seconda « canna »; al riguardo vi sono due posizioni totalmente diverse. L'Italia sostiene la tesi di una seconda « canna » per fare la bidirezionale con larghezza oltre i 7 metri e con una sola corsia da una parte e una dall'altra. I francesi sostengono la costruzione di una « canna » di servizio di larghezza di 5,50 metri perché sotto tali misure non possono passare i mezzi di soccorso in senso alternativo. Penso che, comunque, arriveremo ad una soluzione per la costruzione di una seconda « canna » di servizio e/o bidirezionale. Comunque, sussiste il problema dell'emergenza

immediata. Entro la prossima settimana il ministero adotterà delle disposizioni per le indicazioni transfrontaliere.

Per quanto riguarda tutto il resto, il *ferroustage* si è un po' potenziato ad Orbassano, ma il vero problema è che la linea Torino-Lione è già sovraccarica di treni ordinari. Quando Smeriglio dice che più di tanto non si può fare, non è perché non si può obbligare a caricare i camion sui treni ma perché, poi, non si riesce a farli viaggiare. Ad un camionista non si può dire che si può caricare e fra sei o otto ore si può partire: quindi, se le linee sono sovraccariche, non si può fare un servizio di questo genere.

Per quanto riguarda le autostrade del mare, su cui il Governo sta investendo, hanno una sola difficoltà ben conosciuta, cioè il problema dei padroncini. Il vero problema è che in Italia esistono poche imprese di trasporto medio-grandi. Se dovessi inviare un camion da Genova a Palermo o viceversa, diventerebbe economico se andassi a Genova, scaricassi il rimorchio ed un altro autista lo agganciasse e lo portasse via, riagganciandomi e rimandandomi altro materiale: non devo spiegare la logica di tutto ciò ai componenti della Commissione trasporti. In Italia la stragrande maggioranza è composta dai padroncini, che, ad esempio, desiderano andare personalmente a Palermo con tutto il TIR e vogliono la cabina: ciò comporta un aumento dei costi per il TIR e, dato che sono in due, per il personale. Quindi, anche se ci stiamo lavorando, un discorso di questo genere diventa difficile.

Credo che fra 15 giorni ci sarà la disponibilità a venire a relazionare perché dopo il 30 giugno saremo in grado di fornire delle tempistiche migliori; forse ciò sarebbe più opportuno addirittura dopo il 13 luglio, così potremmo anche fornire le risposte intercorse tra il Governo italiano e quello francese, anche perché in quella sede si discuterà non solo delle scelte di emergenza immediata ma anche delle soluzioni future.

Occorre un piano di emergenza in grado di evidenziare tutto quello che si intende fare, attuare i tempi e i modi per

la ristrutturazione del Frejus ed, infine, speriamo di portare anche la risposta sulla « canna » di sicurezza — auspicio sulla doppia « canna » — da costruire. Nel frattempo, spero che si risolva anche la cosiddetta richiesta di moratoria sulla linea Torino-Lione avanzata dalla regione Piemonte perché tre mesi non servono a niente e a nessuno: o non si fa oppure è inutile fare dei carotaggi per capire cosa c'è sotto. È inutile fare una moratoria su un carotaggio perché vuol dire perdere tre mesi. Si fa il carotaggio, dopodiché, se sussistessero delle problematiche di un certo tipo nel sottosuolo (amianto o altro), forse sarebbe opportuna la moratoria per capire cosa fare in futuro. Tuttavia, se non si procede ai carotaggi, si tira avanti e si guadagna tempo ma, in realtà, non si realizza l'opera.

GRAZIANO MAZZARELLO. Insisteremo per la convocazione dei presidenti delle regioni.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Per quanto riguarda la convocazione dei presidenti delle regioni, mi riservo di parlarne con il ministro Lunardi.

PRESIDENTE. Ringrazio il viceministro Martinat per l'esauriente relazione svolta e per la disponibilità manifestata a ritornare tra una quindicina di giorni a riferire in Commissione sullo stato degli accordi bilaterali. Lo ringrazio altresì per la documentazione consegnata, di cui autorizzo la pubblicazione in calce al resoconto stenografico della seduta odierna (*vedi allegato*).

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 9,30.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

*Licenziato per la stampa
l'8 luglio 2005.*

ALLEGATO

DOCUMENTAZIONE CONSEGNATA DAL VICEMINISTRO MARTINAT

(AUDIZIONE DEL 22 GIUGNO 2005)

- a) Resoconto dell'evento.**
- b) Programma dei lavori per la riapertura del tunnel del Frejus.**

a) Resoconto dell'evento.

Le due Società concessionarie, SITAF (italiana) e SFTRF (francese) che gestiscono il traforo del Frejus hanno presentato un primo resoconto sull'incendio, allegato al presente (all. n.1) che si è verificato il 4 giugno u.s. nel corso della riunione che si è tenuta a Parigi il 14 giugno della Commissione intergovernativa (composta dai rappresentanti dei ministeri italiani e francesi competenti). Un resoconto più dettagliato e completo verrà presentato dalle stesse società nella prossima riunione prevista per il 30 giugno del Comitato di sicurezza (istituito dalla Commissione intergovernativa per sovrintendere a tutti i problemi inerenti la sicurezza della circolazione nel traforo). L'incidente è avvenuto nel tratto del traforo ricadente in territorio francese e di conseguenza è la magistratura francese che è competente per l'indagine giudiziaria.

Non è ancora possibile, quindi, esprimere giudizi o trarre conclusioni su quanto è accaduto. Tuttavia, dal primo resoconto dell'evento redatto dalle Società e dalle prime indicazioni fornite dal Comitato di sicurezza è emerso chiaramente il corretto comportamento da parte di tutti coloro che sono intervenuti, appartenenti sia alle due società concessionarie, sia ai servizi pubblici italiani e francesi (vigili del fuoco e forze di polizia). Ciò è stato possibile perché ormai da cinque anni vengono condotte esercitazioni comuni che consentono di addestrare periodicamente il personale e di verificare anche il coordinamento tra tutti i soggetti pubblici interessati. Tutte le persone che sono intervenute avevano partecipato ad una o più esercitazioni e, quindi, conoscevano anche bene il traforo e tutti i suoi impianti.

L'addestramento del personale, il coordinamento dei servizi pubblici e privati intervenuti, unitamente al funzionamento degli impianti e delle attrezzature di sicurezza installate nel traforo dopo l'incendio del 1999 nel traforo del Monte Bianco ha senz'altro contribuito a limitare i danni dell'incendio che in pochi minuti ha raggiunto una potenza termica abbastanza elevata (dai primi calcoli si pensa superiore ai 50 Mega Watt).

E' anche da rilevare come sia divenuto ormai frequente il cosiddetto incendio spontaneo dei camion, ovvero l'incendio che si sviluppa su un camion non conseguente ad un urto, ma generato dalla rottura del turbo o da surriscaldamento dei freni o da cortocircuito dell'impianto elettrico o frigorifero. La questione dovrà essere posta anche ai costruttori europei di veicoli pesanti per studiare quali possano essere gli accorgimenti più opportuni da realizzare in fase di costruzione dei veicoli (quali ad esempio: serbatoi di carburante più robusti, valvole per l'interruzione del flusso di carburante all'aumentare delle temperature, maggiore utilizzo di materiali ignifughi, ecc.).

Infine, è importante sottolineare come, anche in questa occasione, come negli incendi dei trafori del Monte Bianco, dei Tauri (Austria) del San Gottardo (Svizzera) si sia potuto intervenire solo da un lato del traforo. Ciò dimostra la maggiore vulnerabilità dei tunnel ad un solo foro bidirezionale rispetto a quelli a due fori monodirezionali. Per questi ultimi, infatti, l'intervento da entrambe le direzioni è comunque sempre garantito attraverso i by-pass di collegamento tra i due fori.

b) Programma dei lavori per la riapertura del tunnel del Frejus.

Il prossimo 30 giugno le due Società concessionarie presenteranno al Comitato di sicurezza il programma dei lavori per la riapertura alla circolazione del traforo del Frejus, come da decisione della Commissione intergovernativa del 14 giugno u.s.. E' da tener presente che le operazioni di rimozione dei veicoli incidentati, di pulizia e di sostituzione degli impianti distrutti dall'incendio sono già iniziate. Parallelamente sono state anche condotte le indagini per verificare lo stato delle strutture che non hanno evidenziato lesioni o cedimenti di particolare rilievo. Pertanto, è realistico prevedere che, se non ci saranno impedimenti da parte delle autorità francesi, già nella prossima riunione della Commissione intergovernativa, fissata per il prossimo 13 luglio a Roma, possa essere decisa la riapertura entro lo stesso mese di luglio.

ALLEGATO

Edizione 11 giugno 2005

TRAFORO AUTOSTRADALE DEL FREJUS**INCIDENTE DEL 04/06/05 ORE 17,50****INCENDIO VEICOLO PESANTE NA 45 – PK 6+500 CIRCA****TERRITORIO FRANCESE****RESOCONTO SINTETICO DELL'EVENTO****1) Localizzazione dell'incendio - Veicoli coinvolti**

L'incidente, occorso in versante francese del Traforo Autostradale del Frejus, (alla P.K. 5+600 circa dall'imbocco lato Francia), è stato originato dall'incendio di un veicolo pesante trasportante pneumatici, proveniente dalla Francia. L'incendio ha coinvolto (oltre al veicolo che ha originato l'incendio) altri tre veicoli pesanti che procedevano in senso opposto, situati a distanze variabili comprese tra 60 e 350 metri, trasportanti latticini, manufatti in acciaio e collante a base di acqua, in cisterna.

2) Cronologia degli eventi**2.1) Interventi preliminari**

H. 17,50 → L'autista del veicolo incendiato, chiede l'intervento dei soccorsi a mezzo di colonnina SOS n° 48.

H. 17,51 → **P.C.C. del Traforo:**

- ☐ inibisce l'accesso alla galleria chiudendo le barriere di pedaggio sui versanti I e F;
- ☐ allerta le squadre aziendali di intervento;
- ☐ individua la localizzazione dell'incendio.

H. 17,52/ 17,53 → Ingresso nel Traforo delle squadre aziendali con autopompe e navette di evacuazione.

H. 17,55 → P.C.C. provvede all'evacuazione del personale dell'impresa CIEL.

H. 17,57 → P.C.C., individuato l'incendio, attiva la sequenza "Desenfumage" alla NA 50 e il Piano Binazionale.

2.2) Evacuazione degli utenti

H. 18,16 – Lato Italia – Riscontrata l'uscita dal Traforo di:

- N° 1 Camper
- N° 4 veicoli leggeri
- N° 3 autisti di veicoli pesanti.

H. 18,17 – Lato Francia – Riscontrata l'uscita dal Traforo di :

- N° 15 veicoli leggeri
- N° 1 bus con 31 persone a bordo
- N° 5 autisti di veicoli pesanti.

2.3) Attacco dell'incendio.

A partire dalle ore 18 circa, la squadra aziendale del versante francese, avendo il favore della ventilazione, inizia le operazioni di spegnimento. Viene coadiuvata successivamente dalle squadre dei Vigili del Fuoco Francesi.

La squadra aziendale italiana, in situazione di estremo disagio, raggiunge l'ultimo veicolo pesante coinvolto.

Essendo investita dai fumi e dal calore, è costretta successivamente a ripiegare nel rifugio N. 6 abbandonando sul luogo il veicolo antincendio.

Per le stesse ragioni, l'equipaggio della navetta di soccorso lato Italia, è costretto ad abbandonare il veicolo e a riparare nel rifugio N. 7.

2.4 Ispezione dei rifugi e delle vie di fuga.

Tra le ore 19 circa e le ore 22,30 circa, agenti di sicurezza aziendali e Vigili del Fuoco Italiani e Francesi, ispezionando i rifugi e le vie di fuga, rinvennero nel rifugio N. 6 e nelle immediate vicinanze, i corpi esanimi delle due vittime.

2.5 Conclusione delle operazioni di spegnimento.

L'incendio originato dal veicolo pesante che trasportava pneumatici, si è propagato, per induzione, agli altri veicoli pesanti che sostavano sulla corsia opposta, a distanze variabili tra 60 e 350 metri circa.

Le operazioni di spegnimento, condotte senza sosta dalla squadra di sicurezza aziendale della SFTRF e dai Vigili del Fuoco Francesi, sono completamente terminate verso le ore 00.30 del 05.06.05.

3) Funzionamento degli impianti.

Tutti gli impianti configurati in funzione della necessità di intervento, sono risultati perfettamente funzionanti.

In particolare, gli impianti di ventilazione, di alimentazione elettrica, quelli idrici antincendio, i collegamenti radiofonici e i sistemi televisivi hanno pienamente risposto alle necessità indotte dall'emergenza, in modo continuativo ed efficiente.

4) Gestione della ventilazione

L'impianto di ventilazione è stato attivato dal P.C.C. italiano per il funzionamento in regime "desenfumage" alle h. 17,57, con il seguente programma, come da prescrizioni:

4.1) Apertura di n° 10 serrande di estrazione fumi, da n° 45 a n° 54 (P.K. 5+675 a P.K. 6+950)

4.2) Centrale B3 Ventilatore A V 32 e centrale C4 Ventilatore A V 42, con aspirazione in grande velocità, portate estratte circa 240 mc/s.

4.3) Aria fresca in mandata al 30% lungo tutto il Traforo.

4.4) I rifugi sono stati alimentati regolarmente dall'aria fresca, prelevata dai canali A F e sono risultati agibili al personale del Traforo, che ha potuto accedervi.

4.5) Si presume una potenza termica massima dell'incendio dell'ordine di 50 +70 MW, alla quale vanno aggiunte le potenze termiche degli altri tre camion bruciati.

La portata di fumi generata è quindi notevolmente superiore a quella dell'incendio di riferimento (incendio di riferimento 30 MW – Instruction Technique Francese n° 63- 2000 e Raccomandazioni PIARC – AIPCR) portata fumi 80 mc/s portata miscela aeriforme (aria + fumi) 110 ÷ 150 mc/s.

D'altra parte è noto che i pneumatici bruciano producendo rilevanti quantità di fumo opaco rispetto al fumo prodotto dagli altri materiali combustibili.

4.6) I canali AV 3 e 4 non hanno potuto estrarre tutta la massa dei fumi prodotta, per cui questa si è spostata lungo il Traforo nel verso Francia - Italia, effluendo dall'imbocco Italiano.

Per l'estrazione dei fumi sono state successivamente aperte 10 serrande nel canale 5 e 10 serrande nel canale 6, in modo da estrarre per tiraggio naturale i fumi dai camini delle centrali C e D.