



## INCIDENTI IN GALLERIA ISTRUZIONI PER L'USO

**A**lla fine degli anni '80, secondo molti studi infortunistici, le gallerie delle autostrade e delle cosiddette superstrade erano più sicure delle carreggiate a cielo aperto. Oggi, a distanza di quasi 30 anni da quei rilevamenti, è possibile affermare – non solo empiricamente – che la gravità degli impatti in galleria è sicuramente aumentata.

Il resto gli eventi catastrofici degli ultimi anni – iniziati simbolicamente con la tragedia del Monte Bianco – ha portato l'interesse verso questa fattispecie di sinistri a livelli elevatissimi.

È facile perdersi nelle ragioni dell'intasamento dei tunnel, che rendono questi manufatti pericolosissimi, dovuto in larga parte alla crescente "ipergommatizzazione", se ci può essere passato il neologismo... Quello che è sicuro è che dal "giorno dopo", ogni evento infortunistico all'interno di una canna sotterranea ha rappresentato, sia per gli addetti ai lavori (manutentori, addetti al traffico, vigili del fuoco e polizia stradale) che per gli utenti, un banco di prova spesso fatale.

Lo spettro di scenari incidentali potenziali è vastissimo proprio per questo motivo ci sembra quasi impossibile esprimersi con delle istruzioni perentorie.

La prima regola fondamentale è quella di non far entrare assolutamente il fumo all'interno del veicolo, e a questo può valere per una situazione che veda il veicolo impegnato in una progressione di marcia. Una volta che si è in prossimità di uno scenario di emergenza all'interno di un tunnel, senza farsi prendere dal panico – per quanto possibile – è necessario limitare l'infiltrazione di fumi all'interno, utilizzando il piccolo cerchio interno dell'aria. Questo consente di guadagnare tempo.

La velocità ridotta, per rendere REVERSIBILE l'errore di uno sbandamento o di un'erronea direzione di marcia, si deve cercare di raggiungere l'ingresso-uscita più vicina, sempre che la visibilità lo permetta. In relazione alla visibilità bisogna adattare la velocità. Evitare di farsi prendere dal panico e dare fondo al gas, in con-

dizioni di visibilità ridotta, significherebbe provocare un altro incidente, creando una nuova emergenza e sbarrando il sentiero d'accesso ai soccorsi.

Se l'uscita è invece troppo lontana, se il fumo dovesse aumentare o se poco avanti al nostro veicolo dovesse svilupparsi l'incendio, allora bisogna fermare il veicolo più a destra possibile, spegnere il motore e abbandonarlo rapidamente, LASCIANDO LA CHIAVE INSERITA E LA PORTIERA APERTA. (per facilitare un'eventuale manovra di spostamento del veicolo da parte dei soccorritori, ai quali la portiera aperta indicherà la probabile avvenuta evacuazione delle persone che erano a bordo e faciliterà l'ispezione visiva all'interno).

Quando si scende dall'auto, è opportuno indossare immediatamente il giubbotto rifrangente e portarsi dietro una torcia elettrica: consente di essere visti e di vedere: se salta la corrente, anche usare un telefono di emergenza (che si connette al semplice alzo della cornetta) può essere difficoltoso al buio.

Poi, cercando di risparmiare le forze (quindi non correndo se non si è in perfetta forma fisica, ma comunque camminando il più veloce possibile), dirigersi verso l'uscita di sicurezza o l'uscita vera e propria, se si trova nelle immediate vicinanze: bisognerebbe seguire le strisce, quando ci sono (Spesso, nei nostri Tunnel, non ci sono).

Nella maggior parte dei casi i tunnel autostradali dispongono di cunicoli di attraversamento, che servono a condurre in salvo i pedoni conducendoli nella canna della carreggiata opposta: all'uscita è necessario fare attenzione e mantenersi vicini alla volta per non essere investiti: una volta raggiunta la canna opposta, cercare di capire da che parte è l'uscita più vicina e dirigere camminando rasenti alla parete. Nei tunnel autostradali di nuova concezione l'emergenza in una delle due canne comporta la chiusura del traffico, tramite semaforo e sbarra automatica, anche nella carreggiata opposta: il pedone che si trovi a sbucare nella galleria dell'opposto senso di

marcia potrà contare qui sull'interdizione al traffico dei veicoli e guadagnare l'uscita senza rischi. Per dare l'allarme è buona norma servirsi del telefono d'emergenza, solitamente ben segnalato (ma purtroppo in Italia ce ne sono pochissimi): se funziona il cellulare, è bene fornire all'operatore che raccoglie la nostra richiesta quanti più riferimenti utili alla nostra individuazione, come la progressiva chilometrica, una curva, un'anomalia del manufatto.

È importante, comunque, anche la prevenzione. In caso di code all'interno dei tunnel è opportuno fermarsi sul margine esterno della carreggiata, mantenendo una certa distanza dal veicolo che precede: se si è in sorpasso accostare tutto a sinistra, se si è in marcia accostare tutto a destra: questo per garantire un sentiero potenziale ai soccorsi. (manovra da evitare assolutamente in carreggiate autostradali aperte, dove la corsia di emergenza deve restare assolutamente libera). Spegnerne subito il motore, per evitare la saturazione dell'atmosfera interna e garantire così un livello di respirabilità accettabile: se altri conducenti non lo fanno, invitateli energicamente, ma con educazione per non creare inutili tensioni, a spegnere il quadro. Evitare assolutamente di uscire dal veicolo se non strettamente necessario e mantenere, se si è in prossimità dei grandi trafori, la radio accesa, perché

un sistema automatico di ricerca della frequenza sintonizzerà l'apparato sul servizio informazioni della struttura. In caso di incendio, invece, è necessario fermarsi subito sul bordo esterno della carreggiata, spegnere il motore ed evacuare il teatro dell'evento, con calma ma con determinazione, evitando di portare con sé valigie o borsoni pesanti, per non affaticarsi. Più genericamente, all'interno dei tunnel è sufficiente evitare di restare in panne, magari controllando il livello della benzina e quindi non arrischiarsi ad entrare in caso di riserva; stare ad una giusta distanza di sicurezza, che per un autotreno sarebbe di 150 metri e almeno 40/50 metri per le auto; rispettare rigorosamente i limiti di velocità imposti ed essere informati sulle condizioni del traffico.

Queste istruzioni, però, varrebbero se fossimo utenti di una rete viaria moderna o ammodernata, comunque efficiente. Sappiamo purtroppo che in Europa, e in Italia, non sempre strade ed autostrade sono all'altezza della situazione, anzi...

**Diritti riservati ASAPS [www.asaps.it](http://www.asaps.it)**

*Riflettiamo su questo articolo; quante volte entriamo in galleria a velocità sostenuta e in fase di sorpasso, rischiando la nostra ed altrui incolumità?  
Guidiamo con prudenza e buon viaggio.*

## OTTICA BUCCHI

Ottici dal 1955

**Geosat PleinAir** il Navigatore dedicato ai camperisti

### 33 Nazioni precaricate:

Da Dublino a Istanbul, da Lisbona a Mosca, AvMap utilizza le mappe Tele Atlas più complete ed aggiornate. Andorra, Austria, Belgio, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Gibilterra, Grecia, Repubblica d'Irlanda, Italia, Lettonia, Liechtenstein, Lituania, Lussemburgo, Norvegia, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Principato di Monaco, Regno Unito, Repubblica Ceca, Russia, San Marino, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia, Svizzera, Turchia, Ungheria, Vaticano.

La cartografia dettagliatissima presenta un valore aggiunto: un ricco database di Punti di Interesse per Camper e Caravan che comprendono aree attrezzate, parcheggi, Camper service e campeggi. Sono circa 13,000 i POI dedicati in Italia, 1700 in Germania, 1562 in Francia, 4049 in UK e Irlanda. 1.900.000 in tutta Europa Geosat PleinAir include la Guida AgriPleinAir. La guida comprende tutte le informazioni su gli agriturismi AgriPleinAir, ci sono strutture di qualità dedicate alla vacanza libera che PleinAir ha selezionato e certificato.

**SCONTO PARTICOLARE PER SOCI ASSOCAMPI**

VIA GREGORIO VII 241-241A  
TEL FAX 06.630635

Internet [www.otticabucchi.it](http://www.otticabucchi.it)  
e-mail- [ottica.bucchi@mlink.it](mailto:ottica.bucchi@mlink.it)

