Sicurezza stradale

LA SCIAGURA DI MONTEFORTE IRPINO

Il bilancio
Sul bus 38 morti e 9 feriti, tra cui tre bambini
Coinvolte 10 persone sulle auto incolonnate

L'inchiesta
Nel mirino autista e condizioni della corriera
La procura valuta la posizione di Autostrade

Strage in autostrada, oggi lutto nazionale Pm: ci sono indagati

Il premier Letta questa mattina ai funerali

Vera Viola
MONTEFORTE IRPINO (AV)

Erano stati in gita a Telese Terme e a Pietrelcina e stavano rientrando nei rispettivi comuni di residenza domenica sera, ma sulla A16 Napoli-Bari, territorio di Monteforte Irpino, intorno alle 20.30, il pullman che li trasportava è precipitato da un viadotto schiantandosi trenta metri più in basso: il bilancio è di 38 morti. Di questi 35 sono stati estratti senza vita dall'autobus, le altre persone sono morte nell'ospedale Moscati di Avellino e in quello di Solofra.

Nove i feriti, di cui alcuni in gravi condizioni, tre sono bambini: due maschi e una femmina. Uno dei due maschi è in rianimazione, l'altro è ricoverato in chirurgia d'urgenza, mentre la piccola è nel reparto di neurochirurgia, dove è stata sottoposta a un intervento chirurgico. Altre dieci persone sono rimaste ferite, si tratta dei passeggeri di auto incolonnate su quel tratto della Napoli-Bari e travolte dal pullman prima che precipitasse. In mattinata si terranno i funerali che cominceranno alle 9.30 al Palasport di Monteruscello, frazione di Pozzuoli, da cui proveniva il maggior numero dei pellegrini.

La Procura di Avellino, diretta da Rosario Cantelmo, ha avviato un'inchiesta ipotizzando anche il reato di strage colposa. «Ci sono indagati», ha detto il procuratore. Gli accertamenti saranno finalizzati a far luce non solo su eventuali responsabilità dell'autista, ma anche sulle condizioni tecniche dell'autocorriera, anche se revisionata, come si è appreso, non più di un mese fa. Inoltre, sarà verificato il corretto segnalamento dei cantieri autostradali presenti nella zona. L'inchiesta potrà poi riguardare anche la qualità tecnica della barriera di protezione che è stata abbattuta dall'autobus. «Stiamo valutando anche la posizione di Autostrade», ha aggiunto Cantelmo. La società ha replicato con un no comment.

Ieri il consiglio dei ministri ha proclamato il lutto nazionale. Questa mattina il presidente del Consiglio, Enrico Letta, presenzierà ai funerali e visiterà il luogo della tragedia. Ieri pomeriggio, è giunto sul luogo il ministro delle Infrastrutture, Maurizio Lupi. Mentre il presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano, ha inviato un telegramma al governatore della Campania, Stefano Caldoro, per esprimere il suo cordoglio.

Prima di finire nella scarpata, l'autobus, secondo la testimonianza fornita da operai presenti sulla strada, viaggiava a una velocità elevata. Nonostante ciò la polizia autostradale non ha rilevato segni di frenata. Il mezzo, secondo una prima ricostruzione, si è trascinato lungo una barriera di cemento, perdendo pezzi poi ritrovati anche un chilometro prima del luogo dell'incidente, e ha poi sfondato il guardrail finendo nella scarpata. La polizia sta valutando ogni possibile causa: dal cattivo funzionamento dei freni, all'ipotesi dello scoppio di uno pneumatico, anch'essa formulata da alcune persone, fino alla velocità del bus.

La polizia stradale ha sequestrato tutta la documentazione relativa al bus Volvo precipitato. Secondo quanto si apprende, gli uomini della Polstrada si sarebbero recati nella sede napoletana dell'azienda di Giugliano a cui faceva riferimento il bus e oltre ai documenti relativi al pullman, hanno sequestrato anche i documenti degli altri mezzi della ditta, per verificare che tutto fosse in regola. Accertamenti tossicologici saranno effettuati sul corpo dell'autista del bus.

ha collaborato Flavia Squarcio

© RIPRODUZIONE RISERVATA

RADIO 24

I funerali in diretta
Oggi su Radio 24 le esequie da Pozzuoli (frazione Monteruscello)

ANSA

Il dolore. Le bare della strage di Monteforte Irpino vengono trasferite dalla camera ardente a Pozzuoli dove oggi si terranno i funerali

Il capo dello Stato

Il cordoglio di Napolitano: «Sciagura inaccettabile»

«Questa inaccettabile sciagura richiama tutti, istituzioni e cittadini, ad un più tenace impegno per la sicurezza stradale e impone ogni iniziativa utile a ridurre i fattori di rischio». Il presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano, ha inviato un messaggio al presidente della Regione Campania, Stefano Caldoro, per esprimere il suo cordoglio per la strage sull'autostrada Napoli-Bari, in cui si dice «profondamente addolorato dal drammatico bilancio dell'incidente», esprime «sentimenti di commossa ed affettuosa vicinanza al dolore delle famiglie delle vittime» e rivolge «ai feriti gli auguri di una pronta guarigione».

Secondo il capo dello Stato «agli interventi di adeguamento e manutenzione delle reti stradali e alle indispensabili attività di controllo e repressione deve affiancarsi una rinnovata consapevolezza di chi guida: il più scrupoloso e responsabile rispetto del codice della strada è essenziale per tutelare noi stessi, i nostri cari e il prossimo». Il governatore Caldoro ha poi ringraziato Napolitano: «È lo stimolo più autorevole affinché sul tema della sicurezza stradale ci sia sempre maggiore consapevolezza».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le criticità del sistema. Le norme ci sono, i controlli molto meno

Sotto esame guard-rail e revisioni

▸ Continua dalla prima

Se si dà retta alle statistiche, la Napoli-Canosa non è troppo rischiosa. Se poi la si percorre da Avellino a Baiano (giusto il tratto dell'incidente di domenica), si cambia idea: anche il guidatore più imperturbabile s'impressiona per le discese ripide e le curve strette, perché siamo su un'autostrada realizzata a cavallo del 1970. Oggi le norme di progettazione del tracciato sono ben più severe. Ma fin qui nessun problema: basta saper guidare un minimo e rispettare i segnali (in buone condizioni, anche se non sempre coerenti).
I rischi veri vengono dalla struttura e dal traffico. E s'incrociano coi punti deboli della sicurezza stradale del Paese.

Quanto alla struttura, è naturale che in un territorio montagnoso richieda tanta manutenzione e quindi è inevitabile che ci siano cantieri come quello che ha rallentato le auto su cui poi è piombato il bus.

Meno inevitabile è che in Italia i lavori si facciano in modo discutibile: ci sono casi in cui vengono sostituiti i guard-rail (un'operazione-cardine sia per la sicurezza sia per i piani d'investimento di Autostrade per l'Italia nell'ultimo decennio) ma ci si cura poco di come vengono montati. E una barriera nuova è tanto sofisticata che va montata senza sbagliare una vite e fissata su un cordolo di cemento in condizioni perfette. Tanto più se la barriera è "a massima protezione" (*H4 bordo ponte*) obbligatorio sui viadotti con molto traffico pesante (come quello da cui è precipitato il bus). Solo le indagini e le perizie diranno se la barriera del viadotto Acqualonga ha ceduto per questo, ma per ora il sospetto c'è: dalle prime testimonianze, pare che il pullman non l'abbia colpita "frontalmente", ma abbastanza "di striscio". In queste condizioni una *H4 bordo ponte* dovrebbe reggere: è omologata con un autoarticolato da 38 tonnellate che la urta con un angolo di 20 gradi a 65 all'ora. Bisognerà quindi verificare i lavori della primavera 2009, quando furono ricostruite due delle travi del viadotto. Pare siano stati eseguiti da un'azienda la cui attività principale riguarda solo i giunti di dilatazione: ora si dovrà indagare sui suoi requisiti.

Quanto al traffico, il peggio è proprio in primavera-estate. Non solo perché la domenica sera si concentrano i rientri di gitanti a Napoli, ma anche perché negli altri giorni ci sono tanti vecchi camion che trasportano pomodori del Foggiano nei conservifici campani. Basta guardare i fumi di scarico nerissimi e le velocità basse anche in discesa (per non far saltare impianti frenanti già precari) per chiedersi se e come sono stati revisionati.

La risposta dovrebbe venire dai controlli su strada, che dal 2001 la Motorizzazione fa con suoi camion-officina assieme alla Polizia stradale, come richiede la direttiva europea 2000/30. Ma sono controlli frammentari: non ci sono i soldi per pagare tutte le uscite del personale e la manutenzione dei camion-officina che sarebbero necessarie.

Maurizio Caprino

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Noleggio autobus. È il fatturato del mercato in base a un rapporto Anav - Domanda trainata dal turismo

Un giro d'affari di 2 miliardi

Andrea Gagliardi
ROMA

Due miliardi di fatturato. Circa 3.700 imprese attive, per un numero complessivo di oltre 26mila autobus circolanti. E ancora: 24mila addetti (di cui 22mila conducenti) e 1,2 miliardi di chilometri annui percorsi. È la fotografia del mercato delle imprese di noleggio autobus in base a una recente ricerca di Anav (Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori) e Hermes (Centro di ricerca sui trasporti pubblici locali). Un settore nel quale la domanda è trainata di gran lunga dal trasporto turistico (47,5%), seguito dal trasporto studenti (22%), dal turismo religioso (14,2%) e dal congressuale (5,3%). «Il turismo scolastico è in calo – spiega Nicola Biscotti, presidente di Anav – a causa della crisi economica e di problemi interni dovuti tra l'altro alle indennità non più riconosciute ai professori, ma il settore degli autobus da turismo tiene nel suo complesso anche perché i pullman offrono un servizio capillare insostituibile e sono uno strumento indispensabile per gli spostamenti sul territorio di tutto l'incoming, ossia dei turisti stranieri organizzati che atterrano a Fiumicino o Malpensa e poi proseguono nel loro tour della Penisola». Senza dimenticare il turismo outgoing, soprattutto religioso. Se infatti è vero che i giganti del settore come l'Opera romana pellegrinaggi utilizzano soprattutto l'aereo e il treno come mezzo di trasporto per mete come Lourdes o la Terra Santa, il pullman non è uscito di scena. «Penso ad esempio ai pellegrinaggi a Medjugorje – continua Biscotti – per i quali l'autobus, via Trieste, continua a essere il mezzo di trasporto più gettonato».

Tra le principali criticità segnalate dallo studio dell'Anav, la vetustà dei mezzi (in media 11 anni), tra le più elevate d'Europa. E il fatto che in alcune regioni non è contemplata un'anzianità massima, mentre in altre sono previsti limiti diversi. Da segnalare che la Campania è la regione con il maggior numero di imprese di noleggio autobus (418) e con il maggior numero di mezzi circolanti (4mila). Non solo. La Campania detiene anche la maglia nera per il parco pullman più obsoleto (14,69 anni di anzianità media, contro i 7,58 anni della più virtuosa Valle d'Aosta). E ha anche il record di autobus «Euro zero» (oltre 1.600 su 6.400). L'Italia del resto non brilla complessivamente in quest'ultimo campo. Il 54,4% degli autobus si colloca nelle classi Euro 0, 1 e 2. Una performance scarsa se si considera che in Francia, gli autobus fino alla classe Euro 2 non superano il 25,9%, mentre gli Euro 5 sono il 18%, gli Euro 4 il 30,2% e gli Euro 3 il 25,9%.

Numeri più dettagliati sul turismo scolastico li fornisce l'Osservatorio del Centro studi del Touring Club Italiano che monitora l'andamento dei viaggi d'istruzione degli istituti superiori di primo e secondo grado, per i quali il pullman resta il mezzo di trasporto di gran lunga più utilizzato. Secondo gli ultimi dati dell'Osservatorio, relativi all'anno scolastico 2011/2012, il fatturato del turismo scolastico è di circa 400 milioni. Più nello specifico quello delle scuole superiori di secondo grado sfiora i 270 milioni, con un recupero del 25% sull'anno precedente, ma lontanissimi dai 375 milioni del periodo d'oro 2007-2008 ossia degli anni pre-crisi. Mentre quello delle scuole medie è di circa 135 milioni.

I NUMERI DEL SETTORE
Circa 3.700 le imprese attive, oltre 26mila gli autobus circolanti, 24mila addetti e 1,2 miliardi di chilometri annui percorsi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La strage e la «società del fare» senza pensare

Confondiamo tutto con il fato

di **Giulia Carcasi**

Continua da pagina 1

La produzione di tecniche e macchinari ha messo e mette in circolo destini aggiunti che dovremmo essere in grado di governare. Conoscenza e capacità camminano di pari passo in una struttura sociale sana, ma basta il pensiero sciatto di un individuo o di un governo, «Cosa vuoi che accada se...», perché dalla sottomissione si salga alla supponenza, per poi tornare a una sottomissione più grave perché colpevole. E tiriamo di nuovo in ballo il fato con una faccia da scienziati delle caverne. Non è sostenibile una società in cui essere veloci è valore assoluto, «società del fare» senza pensare. Ci sono tratte in cui si può correre, tratte in cui occorre frenare. La natura, il creato, hanno un'armonia della quale il prodotto è privo: un equilibrio basato su esseri viventi anche lentissimi, su indispensabili procedimenti millenari. C'è chi sostiene che gli incidenti si verifichino con maggior frequenza per una malfatta spending review: l'erogatore del servizio che prima guadagnava sulla quantità delle richieste, con il calo delle richieste guadagna tagliando sulla qualità del servizio offerto.

È una sciagurata orchestra: perché le autostrade del sud sono così pericolose e tortuose? Perché la gomma di un pullman scoppia anche se la revisione è stata fatta a marzo 2013? Con quali criteri vengono effettuate manutenzioni e revisioni? E, se di un malessere improvviso del conducente si tratta, era prevedibile con un annuale controllo medico? Viene il sospetto che esistano società più di certificazioni che di controlli, più di burocrazie che di correttezza. Non è sostenibile un'esistenza in cui il profitto si sostituisce al valore. Si continua a far roteare parole sulle carni delle umane tragedie, eppur si muore. 38 morti. 30 metri di caduta. 190 chilometri orari. Cifre di categorie diverse si mischiano e ammassano, confondendo un'unica ragione: anche uno è troppo se evitabile.

Non è sostenibile una società che è costretta a contare i corpi, senza tener conto degli spiriti. Per ora la chiamiamo «fatalità», aspettando gli accertamenti del caso.

Quello che è già certo, e lascia margine a un progresso concreto, è un ritorno all'umanità di cui la Chiesa è motore primo. È la Chiesa, oggi, l'istituzione più rivoluzionaria che esista, più di partiti, sindacati, dissidenti. La gente lo avverte, e usa i propri risparmi per andare tre giorni in pellegrinaggio nei luoghi di Padre Pio, o per fare il cammino di Santiago. Si va a dire una preghiera laddove lo spirito si lascia più facilmente sentire. Alla logica del profitto si sta opponendo la «prossimità» di una Chiesa che torna a essere madre. «Né io né lei conosciamo una madre per corrispondenza. Una madre abbraccia, tocca, bacia i figli», ha detto Papa Francesco a un giornalista che lo intervistava.

Sta accadendo di buono che i figli hanno ripreso a cercare madri non più latitanti. Attendiamo che i governi tornino a fare i padri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA