

Fermate quell'autobus. Turni massacranti. Autisti distratti a volte perfino drogati. Scarso addestramento. E incidenti provocati dai mezzi pubblici

Mezzi di trasporto con la più alta percentuale di incidenti? Sono quelli che dovrebbero garantire sicurezza assoluta, quelli che dovrebbero tutelare al meglio chi viaggia e chi li incrocia: gli autobus di linea dei centri urbani. Sì, proprio i pullman che ogni giorno si riempiono di cittadini che per necessità, per comodità o per scelta etica rinunciano all'automobile. Più che le cronache - martedì scorso uno scontro fra tram a Milano e pochi giorni prima una ragazza in scooter travolta a Bari - sono i dati delle assicurazioni a tracciare l'identikit della minaccia su mezzo pubblico. La statistica dell'Ania è spietata: nel 2007 la frequenza degli incidenti nei centri urbani è stata del 110 per cento. Ciò significa che circa 12 mila bus di linea assicurati hanno registrato 13 mila sinistri: più di uno l'anno per ogni vettura. Certo, si tratta di veicoli grandi, che restano in marcia per moltissime ore di fila. Vero. Ma lo stesso indice nei servizi extraurbani scende al 35 per cento. E nei taxi, che pure filano nel traffico per oltre otto ore al giorno, si attesta al 36,5 per cento: un risultato già altissimo, se confrontato con il 7,8 delle automobili degli italiani. Statistiche a parte, il bilancio è pesante: secondo ristaì, nel 2007 ci sono stati 28 morti e 2.383 feriti negli incidenti che hanno coinvolto autobus. Quando senti sindacati e aziende, la risposta è sempre la stessa: la colpa è soprattutto del traffico selvaggio. Ma anche gli autisti hanno le loro responsabilità. A Roma lo scorso anno Trambus ha analizzato 133 incidenti seri: 73 sono stati attribuiti ai guidatori, pari al 54 per cento dei casi. Nella capitale stare al volante di un bestione lungo 12 metri sopravvivendo al caos non è facile: 6.500 autisti macinano 116 milioni di chilometri l'anno. La conta delle colpe però apre comunque un processo ai guidatori. Con accuse di maleducazione che spesso vengono quantificate nei sondaggi tra la clientela: a Roma un autista su dieci usa il cellulare al volante mentre il 7,5 per cento ascolta musica con le cuffiette. In questi casi, il malcostume può anche uccidere: un autista trentenne di Napoli stava telefonando e non si è accorto di avere colpito una giovane psicoioga, trascinata sull'asfalto fino a ucciderla. Mancano stime nazionali, ma al vertice dell'Ass. Tra. (l'associazione di categoria) valutano che ci sia il 20 per cento di «comportamenti occasionalmente maleducati», mentre l'esame delle proteste dei viaggiatori nella capitale fa salire questo indice al 28 per cento. Le rappresentanze sindacali non ci stanno a restare sul banco degli imputati e puntano il dito sulle aziende, che obbligano i guidatori a turni massacranti di straordinario, che non investono in formazione né in manutenzione. Tra stress e contratti meno stabili, di sicuro la figura dell'autista da alcuni anni sta cambiando e diventando sempre meno ambita, lo dimostra la crescente difficoltà a reclutare personale nelle regioni del Nord-ovest: il caro vita spinge i padani a cercare altro. Arruolare stranieri, comunitari e non, invece resta vietato. Senza controllo C'è anche un problema di controlli. Gli episodi di pullman affidati a tossicomani e alcolizzati non sono rari. Il 20 dicembre a Roma in viale Newton Gino Anselmi, 66 anni parcheggia l'auto, aziona le quattro frecce e attraversa la strada. Un autobus fuori servizio diretto a tutta velocità verso la rimessa lo travolge e uccide: alla guida un autista che aveva sniffato cocaina. Un mese dopo il 334 è partito a razzo dal capolinea di Saxa Rubra alle nove di sera, rischiando di investire una donna incinta che attraversava sulle strisce. Gli altri passeggeri allarmati hanno chiamato i carabinieri ed è scattata una singolare caccia a l l ' a u t o b u s : quando l'hanno intercettato, l'autista è apparso su di giri. I test hanno confermato che era ubriaco. Per non parlare dell'outsourcing, dove il controllo si azzerava. Nella capitale il servizio notturno viene appaltato a una ditta esterna. Sull'N4 che dalla centralissima piazza Venezia porta in periferia, l'autista l'1 febbraio ha sbarrato le porte e ha tentato di violentare una turista americana. Tre giorni dopo, a San Valentino, stesso copione: parcheggia nell'oscurità e si spoglia davanti a una ragazza straniera sconvolta. Ma i carabinieri lo stavano seguendo dopo la prima denuncia e l'hanno ammanettato. Storie estreme che non sono così rare. A Genova in un

mese i carabinieri hanno fermato per droga due autisti della municipalizzata. Entrambi hanno n a p r o v o c a dichiarato: «Era per uso numerosi feriti personale». Un modo per alleggerire la loro posizione processuale che rende pesante il destino dei viaggiatori affidati alla loro lucidità. E proprio a Genova avvenne il primo caso clamoroso. Risale al 2005: un pullman della Amt pieno di gente finì in una scarpata percorrendo un rettilineo deserto e la donna al volante risultò che non solo era tossicomane, ma era persino in cura al Sert con il metadone. Si scoprì che non era l'unica: la tutela della privacy aveva tenuto all'oscuro l'azienda civica e i cittadini della minaccia. Da allora ogni tre anni viene annunciata una legge per imporre il narcotest ha chi ha tra le mani la vita di decine di persone. Dopo l'omicidio di Roma finalmente è stata approvata. Restano diverse falle: non ci sono verifiche contro l'alcol. E l'applicazione non è omogenea. Precari alla guida A Napoli, per esempio, i test non si sono ancora visti. Milleottocento autisti, età sui 40 anni e stipendio medio di 1.200 euro al mese, vengono considerati «educati e disponibili». Il problema partenopeo è forse la selezione. Un migliaio di driver vennero assunti con un maxiconcorso, senza nessuna prova pratica: per gli uomini bastava la patente specifica, per le donne nemmeno quella. Anche in altre città italiane ogni tanto si sono replicate infornate di precari: bastava la patente D e l'attestato professionale. Dallo scorso anno l'Italia ha dovuto introdurre criteri europei che impongono corsi di formazione. Ma l'applicazione resta molto flessibile e comunque riguarda solo i neoassunti. E a Napoli, per esempio, ha fatto scalpore il caso di una crocierista americana travolta davanti al Maschio Angioino e ferita in modo gravissimo. Il mezzo era stato affidato a un giovane con contratto interinale. Anno nero a Milano Quanto a incidenti, sembra che a tenere banco sia Milano dove i | tram restano un simbolo adorato dai cittadini d'ogni fascia sociale. Eppure il 2008 è stato l'anno più nero nella storia dell'Ami.

