

Tragedia in Irpinia - Era senza controllo e perdeva pezzi: primi indagati per la strage sul bus. Il pullman in servizio da vent'anni finisce nel mirino l'ultima revisione

AVELLINO Strage sull'autostrada, ci sono i primi indagati nell'inchiesta aperta dalla Procura di Avellino. Ad affermarlo è il procuratore Rosario Cantelmo, che dalla scorsa notte segue costantemente ogni aspetto della tragedia avvenuta nel tratto autostradale tra Monteforte Irpino e Baiano. I reati per cui si procede sono omicidio colposo plurimo e disastro colposo. Il bilancio al momento è di 38 morti (una donna è deceduta ieri mattina all'ospedale di Solofra. Almeno 19 i feriti, di cui dieci erano sul pullman mentre altri nove erano sulle auto. Gli avvisi di garanzia sarebbero stati notificati ai titolari dell'agenzia proprietaria del pullman, i fratelli Lametta. Uno dei due fratelli, Ciro, era alla guida del pullman ed è deceduto nell'incidente. «Nella mia carriera di magistrato non ho mai visto nulla di simile - afferma il procuratore Cantelmo - Scene strazianti, un numero davvero elevato di vittime. Ci troviamo di fronte ad una tragedia terribile. In questi momenti prevale il dolore. La Procura per questo farà la propria parte e cercherà di dare risposte certe di giustizia a chi chiede verità».

LE IPOTESI

A chi gli chiede quali impressioni abbia ricavato in queste prime fasi dell'inchiesta, il procuratore risponde deciso: «Le idee personali non servono. Qui bisogna acquisire elementi e accertare eventuali responsabilità. Ed è in questa direzione che abbiamo disposto una esame approfondito del pullman, nonostante sia in pessime condizioni dopo il volo che ha fatto dal cavalcavia e considerate anche le azioni necessarie compiute dai soccorritori per aiutare i feriti». La procura avellinese ha nominato dei consulenti che dovranno verificare se il pullman, sul quale viaggiavano quarantotto persone, presentasse anomalie o inefficienze. «Se l'autista del mezzo ha agito con imprudenza, ha pagato con la vita in prima persona il suo presunto errore. Ma questo ancora non possiamo dirlo, vanno compiute tutte le indagini». È prudente, il procuratore Cantelmo, non si sbilancia sulle ipotesi. Il capo dei magistrati inquirenti vuole vederci chiaro attraverso la strada delle indagini. Si apprende che gli investigatori avrebbero sequestrato le immagini di alcuni tratti, che la società Autostrade per l'Italia monitora attraverso l'utilizzo di telecamere, dislocate lungo tutto il percorso. «Abbiamo disposto l'esame autoptico per l'autista del mezzo. Nelle prossime ore il medico legale, al quale sarà conferito l'incarico, potrà fornirci altre informazioni».

Sarà interessante capire se l'autista abbia avuto un malore improvviso o se precedentemente abbia fatto uso di alcool o sostanze stupefacenti. Fatto sta che, a quanto risulta, l'autista pare abbia fatto di tutto per fermare il pullman. Azioni che lascerebbero intendere una condizione di piena lucidità. «Non possiamo giungere a conclusioni affrettate - tiene a precisare il procuratore Cantelmo - dobbiamo ricostruire, attraverso accertamenti tecnici, tutte le manovre compiute dall'autista. Stiamo quindi appurando l'intera dinamica dei fatti». Obiettivo della Procura è anche fare luce su eventuali responsabilità della società Autostrade per l'Italia. «Un aspetto che sarà vagliato dalla procura. Ci stiamo muovendo a trecentosessanta gradi, senza tralasciare alcun particolare». Proprio la società che gestisce l'autostrada avrebbe riferito che alcune centinaia di metri prima dall'impatto fatale, il mezzo avrebbe perso alcuni pezzi, lasciando chiaramente intendere una possibile, improvvisa avaria. L'autobus, così come testimoniato da alcuni automobilisti coinvolti nell'incidente, stava procedendo a velocità elevata, rispetto al limite degli ottanta chilometri orari.

I DUBBI

Ma desta perplessità il distacco, per un centinaio di metri, della barriera di protezione, quella che dovrebbe

di fatto evitare che un'auto, un camion o un pullman precipitino nel vuoto. Uno degli obiettivi della Procura, molto probabilmente, sarà proprio quello di verificare la qualità tecnica della barriera di protezione che è stata abbattuta dall'autobus. Riesce difficile capire, ma saranno specifiche perizie a chiarirlo, come un mezzo del tipo di quello finito nella scarpata, possa aver spazzato via la barriera di cemento e acciaio che delimitava il viadotto in quel punto. Si è fatto riferimento più volte al restringimento della carreggiata che da due si riduce ad una corsia. Anche in questo caso compito della Procura della repubblica di Avellino sarà quello di accertare l'appropriatezza delle segnalazioni dei cantieri di lavoro presenti in quel tratto dell'autostrada Napoli-Bari. Potrebbero, dunque, nei prossimi giorni, essere emessi avvisi di garanzia anche nei confronti dei responsabili della Società Autostrade e delle ditte che hanno effettuato lavori di manutenzione. Le perizie tecniche disposte dal procuratore Rosario Cantelmo potranno fare luce su molti aspetti che al momento appaiono poco chiari. Le indagini, come ribadito dalla Procura, proseguono in diverse direzioni. Per questo i magistrati inquirenti genericamente parlano di persone da identificare.

Il pullman in servizio da vent'anni finisce nel mirino l'ultima revisione

NAPOLI Due pullman di grosse dimensioni ed altri molto più piccoli da noleggio senza conducente, questa la flotta della ditta Alam viaggi di Gennaro e Ciro Lametta. Nata con il padre di Ciro e Gennaro, con un solo mezzo, è raddoppiata anni fa quando i soldi hanno iniziato a girare e si è deciso di acquistare un nuovo pullman, più grande in grado di portare in giro a prezzi ragionevoli i pellegrini. Il precipitato nella scarpata era un Volvo ed aveva superato i rigidi controlli degli ingegneri della Motorizzazione civile nel marzo scorso. Revisione annuale, obbligatoria. Ogni modifica che viene effettuata al mezzo - spiegano - deve essere verificata e in caso necessario si deve procedere alla reimmatricolazione. È proprio questo è saltato fuori. Lo ha rivelato lo stesso ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi. Il mezzo è stato reimmatricolato nel 2008 ma è datato 1995. Vecchio ma non vecchissimo se considera che molti bus dell'Anm hanno la stessa data e non per questo sono finiti tra i rottami. Perché la reimmatricolazione? I motivi possono essere diversi. Il cambio del motore, la destinazione d'uso, o anche solo l'aumento dei posti per i passeggeri. Questo impone la reimmatricolazione, è una questione tecnica ma la storia del veicolo resta e nessuno la può cancellare.

L'AUTISTA

Ciro Lametta, alla guida del mezzo, 44 anni, una moglie dalla quale si stava separando e due figlie di 13 e 16 anni, era un professionista vero ed anche un fervido credente. Per questa ragione, quando c'era da portare in gita i pellegrini, si muoveva lui e spesso sul pullman recitava il rosario. Ciro Lametta, ha tentato una manovra disperata per frenare il pullman impazzito. E da quello che resta del mezzo e dalle testimonianze si muove l'inchiesta degli inquirenti. Tutti questi bus dispongono di un dispositivo elettronico, il «cronotachigrafo» o «tachigrafo», una sorta di scatola nera, che registra alcuni dati del mezzo: la velocità, i periodi di «fermo» o di riposo. «Fino al 2006 mezzi pesanti, camion e pullman, avevano a bordo il cronotachigrafo analogico che registrava e memorizzava la velocità e anche il tempo di percorrenza del viaggio - spiega Riccardo Colicchia, direttore di Aci Consult, società di ingegneria dei traffici e dei trasporti dell'Acì - a partire dal 2006 è diventato obbligatorio il tachigrafo digitale». Questo nuovo dispositivo elettronico, più moderno, è legato attraverso una card al conducente del mezzo - aggiunge - il dispositivo acquisisce le informazioni non solo sulla velocità e i tempi ma anche sul funzionamento del mezzo stesso, quindi è in grado di segnalare se il pullman avesse, per esempio, l'impianto frenante in avaria, o qualsiasi altro guasto che possa essere registrato elettronicamente.

IL TACHIGRAFO

L'apparecchio registra i percorsi, i riposi, la velocità e quindi consente di capire quanto effettivamente il conducente ha guidato e quanto è stato a riposo: i dati, poi, essendo memorizzati su un supporto digitale

possono essere scaricati con un software adeguato. Dunque, se il mezzo in questione aveva questo supporto digitale si potrà fare chiarezza circa un eventuale guasto e sulla velocità a cui il bus effettivamente stava viaggiando. A sentire, chi conosce bene i due fratelli Ciro e Gennaro, quest'ultimo anche presidente della Federnoleggio di Napoli, aderente alla Confesercenti, sul controllo dei mezzi che utilizzavano e dunque sulla manutenzione, non andavano al risparmio. Ci tenevano agli autobus, erano la loro principale fonte di reddito ed erano riusciti, anche se di poco ad incrementare il lavoro del padre (ne possedeva uno solo, più piccolo che lasciava parcheggiato al Rione Traiano), facendo accordi con piccole agenzie della provincia di Napoli. Di agenzie, Gennaro Lametta, il fratello maggiore ne aveva due. Una quella per l'affitto degli autobus con conducente, la Alam viaggi, con sede in un basso, dove in realtà vive da tempo l'anziana madre dei due fratelli con la badante. L'altra, è una agenzia a tutti gli effetti è l'Ack Travel Mondo, si trova ai Colli Aminei. I due fratelli si occupavano personalmente di portare gli autobus. Non c'era nessun autista esterno alla ditta a conduzione familiare. Sempre loro, brave persone e grandi lavoratori. Gennaro dopo aver saputo della tragedia si è sentito male ed è stato portato in ospedale. «Sono morto anche io», ha sussurrato agli amici, poi è stato sedato.

