

Trasporti e sicurezza - Gomme e freni gli autobus nel mirino in Abruzzo. Dopo la strage sull'A-16 controlli serrati della polizia stradale

Il caso limite è il bus rumeno con un guasto ai freni all'ora della partenza, i passeggeri a terra, i tre autisti impegnati con gli attrezzi a sostituire un pezzo del circuito idraulico. Il caso più frequente sono le gomme lisce e, nelle tratte più lunghe, la mancanza del secondo autista. Con la velocità si bara meno, grazie a limiti più generosi rispetto al trasporto merci e ai nuovi cronotachigrafi digitali, più difficili da taroccare. Sono diventati più serrati i controlli della polizia stradale su bus di linea e turistici, è l'ovvio rimbalzo della strage di Avellino, ma anche l'effetto di protocolli europei che mirano ad elevare e armonizzare gli standard di sicurezza: i nomi in codice, Truck & bus, Fasten belt, alludono chiaramente agli elementi di maggiore criticità sulle strade. Senza dire che anche la mobilità stagionale suggerisce di tenere alta la guardia, con operazioni straordinarie come quella messa in campo ieri mattina nel terminal delle aree di risulta. Sotto controllo tutti gli autobus in arrivo e in partenza, di linea, turistici, a media e lunga percorrenza.

Lo screening prevede l'esame della cosiddetta scatola nera, in realtà il cronotachigrafo che annota, con una memoria di trenta giorni, percorrenze del mezzo, velocità, nomi degli autisti che si sono alternati alla guida. Un secondo livello di controlli riguarda la regolarità delle revisioni, mentre un doppio binario è previsto per la verifica della reale efficienza dei mezzi. Di norma si procede a occhio, ispezionando pneumatici, fari e dotazioni di bordo; periodicamente polstrada e motorizzazione civile mettono in campo i Cmr, centri mobili di revisione in grado di smascherare irregolarità e leggerezze dei controlli periodici. Sono piattaforme mobili sulle quali i mezzi vengono fatti salire per replicare la revisione fatta in officina.

Operazioni come quella di ieri sono diventate frequentissime nelle ultime due settimane, dopo l'incidente sulla A 16. Anche se, a suggerire prudenza, basterebbe la memoria dei principali incidenti sulla rete autostradale abruzzese: sette morti e 17 feriti nel bus investito da un Tir a Popoli, il 15 luglio del 1997; cinque vittime nella strage di Capodanno del 2006 a Collarmele.

«I nostri terreni di caccia - spiega la dirigente della polstrada di Pescara, Silvia Conti - sono i capolinea, le aree di parcheggio dei bus che svolgono i servizi estivi per il trasporto dei bambini al mare, ma anche strade e autostrade. Ci interessa la repressione, certo, ma soprattutto l'aspetto preventivo. Tra nostri strumenti di intervento, oltre al verbale delle contravvenzioni c'è anche il potere di bloccare la marcia di mezzi irregolari; si può arrivare fino al fermo amministrativo. Nei giorni scorsi un camionista scozzese con le gomme lisce come saponette è stato scortato fino ad un casello di uscita dell'autostrada. Educare aziende ed autisti è un investimento sulla sicurezza di tutti. Purtroppo noto che spesso sono proprio i viaggiatori a mostrare insofferenza per i controlli, nel timore di perdere tempo. In realtà siamo attenti in particolare alle necessità di orario dei bus di linea e quando un controllo richiede più di cinque-dieci minuti, vale a dire il ritardo che si può accumulare per un semplice ingorgo, il mezzo viene fatto ripartire con un operatore a bordo, scortato da una nostra macchina».

Oggi, dopo l'esame delle relazioni di servizio, il bilancio definitivo dell'operazione di ieri mattina. Alla luce dei dati medi stagionali, però, la dottoressa Conti rassicura quanti scelgono il bus come mezzo di trasporto delle vacanze: «Non c'è paragone con le irregolarità del trasporto merci, anche se problemi cominciamo ad averne con le linee transnazionali gestite da compagnie dell'est Europa. Ma anche uno scuolabus senza assicurazione, insegna la nostra casistica, può rappresentare un potenziale pericolo per i passeggeri trasportati».