



Commozione e dolore ai funerali FOTO AP

Le analisi «scagionano» l'autista Velocità nei limiti ed era sobrio

● **Sequestrata l'area dell'incidente, ma i testimoni confermano: l'autobus perdeva pezzi**
Forse saltati i freni

RO. RO
INVIATO A POZZUOLI (NA)

Nella ricostruzione dell'incidente di Monteforte Irpino, il più grave nella storia infortunistica del Paese degli ultimi 60 anni, la Procura di Avellino, diretta da Rosario Cantelmo, si sta muovendo per gradi.

Il primo velo sarà tolto con i risultati dell'autopsia di Ciro Lametta, l'autista. L'incarico è stato affidato al medico legale Carmen Sementa che sta attendendo che vengano compiute tutte le notifiche alle parti. E i tempi non saranno brevissimi, perché assieme alle perso-

ne indagate, sulle quali la Procura di Avellino mantiene il più stretto riserbo, bisognerà avvisare anche le parti offese, i familiari delle vittime (300 persone). Ufficialmente, dunque, si dovrà attendere. Ufficiosamente, invece, dalla Procura qualcosa è trapelato. Sembra, ad esempio, che l'autista fosse sobrio e che non avesse fumato. Il particolare, se confermato, non sarebbe di poco conto perché indirizzerebbe il lavoro dei magistrati a un livello superiore: la solidità strutturale e meccanica dell'autobus.

«Abbiamo sentito un tonfo prima dell'incidente, un rumore forte. Poi l'autista ha tentato di accostare al guardrail per fermarsi» hanno raccontato agli investigatori della polizia stradale alcuni dei sopravvissuti, sentiti ieri mattina negli ospedali napoletani dove sono ricoverati. Le testimonianze sembrano perciò confermare quanto emerso già nel primo giorno: e cioè che il pullman abbia perso, subito dopo uscito dalla galleria Monteforte, pezzi mec-

canici.

«Seguivamo il pullman e stavamo cercando di sorpassarlo a circa 90 chilometri orari. Abbiamo desistito perché c'è stato un rumore fortissimo, quasi uno scoppio e abbiamo visto volare dei pezzi» ha raccontato Francesca, avvocato 30enne di Avellino, che domenica sera era in auto con la sua amica Alessandra. Si trovavano sul rettilineo dell'autostrada Napoli - Canosa dove comincia la discesa e il limite di velocità è fissato a 80 chilometri orari e c'è ben visibile e segnalato un autovelox. «L'autobus procedeva a una velocità normale - racconta la testimone - noi abbiamo accelerato un po' per il sorpasso e ci eravamo già spostate sulla sinistra, quando abbiamo visto volare pezzi dal pullman. Abbiamo rallentato perché stavamo per essere schiacciate dalla coda che era di traverso rispetto alla carreggiata». Le verifiche avrebbero anche consentito di accertare con ragionevole certezza che il pezzo di trasmissione trovato sull'autostrada apparteneva ef-

fettivamente al bus. L'assenza della trasmissione potrebbe aver avuto un duplice effetto, quello di far saltare sia i freni sia il freno motore. E senza controllo il pullman ha affrontato la discesa, molto prima del viadotto cominciando a prendere velocità. «Sembrava una scheggia - prosegue Francesca - sbandava da destra a sinistra e da sinistra a destra, cercando di evitare le macchine. Poi lo abbiamo perso perché ci siamo fermate». L'autobus invece ha continuato a correre. Secondo gli inquirenti l'impatto con il guardrail è avvenuto «presumibilmente» ad una velocità compresa tra i 100 e 110 km orari ma prima dell'incidente l'autista stava viaggiando nei limiti consentiti. Anche questo è un particolare importante. Perché, una volta accertata la velocità, si dovrà anche capire se questa sia sufficiente per sfondare un guardrail di cemento e ferro. Testarlo permetterebbe di alleggerire o appesantire la posizione della Società Autostrade. Cantelmo lo ha ripetuto anche ieri: «Bisogna capire se la strada è stata mantenuta in condizioni inadeguate». Quel guardrail, spiegano gli esperti, è stato installato negli anni 90 ed è il più sicuro in circolazione: una barriera in calcestruzzo e acciaio in grado di sopportare un urto di un mezzo fino a 38 tonnellate lanciato ad una velocità di 65 km orari e con un'angolazione di 20 gradi. Ma non un autobus senza freni.

Autostrade si difende: il guard rail era adeguato

IL CASO

CHIARA AFFRONTÉ
caffronte@unita.it

Società Autostrade «stoppa» le ipotesi di malfunzionamento del parapetto da cui si è schiantato il pullman che viaggiava la sera del 28 luglio in Irpinia. E, pur ribadendo la volontà di collaborazione con gli inquirenti, chiarisce che i parapetti - le cosiddette barriere laterali del tipo «New Jersey» - sono stati concepiti «per ammortizzare al meglio gli urti delle autovetture», che sono «la stragrande maggioranza». Un muro rigido - «l'unico idoneo a resistere a tutti gli urti», scrive la società - sarebbe «molto pericoloso per gli automobilisti in caso di urto violento».

Era stato il procuratore Rosario Cantelmo a non escludere nessuno - Autostrade compresa - dalle indagini. E Federconsumatori oggi ribadisce che «se la Procura stabilirà che il parapetto era insufficiente per una scarpata di 30 metri, Autostrade dovrà pagare». A stretto giro arriva la precisazione di Autostrade: «Le barriere laterali non sono costruite con muro rigido ma con elementi collegati tra di loro, appoggiati alla pavimentazione e fissati ad essa con perni che devono permettere lo sganciamento di qualche elemento in caso di urti particolarmente forti».

«Non puntiamo il dito contro nessuno - fa sapere il presidente di Federconsumatori Rosario Trefiletti - è ancora presto per dirlo». Ma, «se il parapetto dovesse rivelarsi insufficiente per quel punto di carreggiata in particolare, Autostrade dovrà pagare». Si parla del mezzo, del pullman, «che poteva essere in cattive condizioni, ad esempio, ma bisognerà accertarsene. Non è ancora chiaro quale fosse lo stato dell'autista - spiega ancora Trefiletti - se fosse in salute o se fosse reduce da un iper lavoro, e in questo caso la responsabilità sarebbe della ditta per cui lavorava». L'unico risarcimento che Trefiletti ricorda sia stato chiesto ad Autostrade riguarda quello per la neve che bloccò molte auto a Firenze due inverni fa. Quindi l'inclusione di Autostrade nel campo di indagini della Procura costituisce una novità, che potrebbe rivelarsi un precedente. «Noi vogliamo sicurezza - scandisce Trefiletti -, non vogliamo più morti. E soprattutto non vogliamo che siano invano...».

La tragedia delle vite autentiche e ordinarie

IL COMMENTO

MASSIMO ADINOLFI

UN PULLMAN, UN VIADOTTO, UNA GITA. POI SEDILI ACCARTOCCIATI, CROCI E SANTINI FRA I CIUFFI D'ERBA, PELUCHE. BRANDELLI DI ABITI. Un negoziante che per passione organizza pellegrinaggi verso luoghi di culto cari alla devozione popolare. Casalinghe, marescialli in pensione, insegnanti, gruppi di amici e parenti. Bambini, anche: che cosa c'è di più normale, di più ordinario, di più italiano nei nomi nei luoghi nelle mete di questa enorme tragedia? Le ambulanze, una scuola, il palazzetto dello sport. Mezzi ed edifici, cose e persone. Il lutto e il pianto. Il vescovo che officia il rito funebre, le autorità sedute in prima fila: nulla è fuori posto, tutto è non come deve essere (perché non doveva essere, non era necessario che il pullman precipitasse nel vuoto, e che tante persone morissero), ma

semplicemente com'è, com'è andata e come si vede il giorno dopo, nel silenzio attonito che circonda la strada le case il vallone, e le vite superstiti. Senza imbellettamenti, senza trucchi, senza neppure eroismi. Tutto è accaduto, tutto è vero, e nulla altera la luce uguale, indifferente e spietata di questa caldissima fine di luglio. Domani non è un altro giorno: è lo stesso giorno di oggi. Ci saranno ancora macchine, viaggi, gite, voci e risate, magliette sudate e giornali e radio accese. Un mazzo di fiori sul viadotto, e altri pellegrinaggi verso le stesse destinazioni.

Però i filosofi raccontano che la morte è un'altra cosa. La morte è la più alta possibilità dell'uomo, dicono. I filosofi, loro, dicono che la morte è addirittura un privilegio degli uomini, perché, a differenza degli animali, essi sanno di dover morire. Essi possono vedere la morte, «anticiparla», e così decidere quale senso dare alle proprie esistenze. Insegnano, i filosofi, che chi ha imparato a morire ha disimparato a

servire: solo costui è veramente libero. Si affacciano i filosofi dalla finestra del proprio castello interiore, e guardano lontano, con qualche commiserazione, verso gli altri uomini che trascorrono ignari le loro vite, intenti a questa o a quell'opera, senza preoccuparsi del più alto istante che tutti li attende, quando la morte li coglierà impreparati. I filosofi, invece, hanno studiato. Hanno letto Platone e Seneca, Agostino e Montaigne e Pascal, Kierkegaard e Heidegger, e sanno che la vita non è che un lungo esercizio di preparazione alla morte. Per questo è impossibile che, quando verrà la loro ora, si troveranno su qualche vecchio pullman mal revisionato, di ritorno da una breve vacanza trascorsa insieme agli altri e come gli altri. Non c'è infatti nulla di nobile o di autentico o di indicibile in una morte del genere: accidentale, sbagliata, comune. Affidata magari, per forza di cose e necessità redazionali, alla penna mediocre di qualche cronista locale, invece di essere portata al concetto, o

almeno ad inarrivabili altezze letterarie.

E però: se la morte, la morte stessa, non fosse affatto autentica, non avesse alcun senso nascosto da distillare, nessuna verità ultima da rivelare, nessuno scrigno segreto da custodire? Ognuno muore da solo e nessuno può essere sostituito nella propria morte, dicono i filosofi. Sembra vero. Però i filosofi che si ergono dalla cintola in su per fronteggiare la morte pare proprio che muoiano invece per i posteri, o per dare spettacolo, o per la loro stessa memorabilità - o forse per gli altri filosofi che diranno loro addio nei libri che verranno. Sono invece i poveri cristi e le loro morti inautentiche e non essere morti per qualcuno o per qualcosa. Morti per strada, tutti insieme, distratti e improvvisamente spaventati, oppure - speriamo - insonnoliti dal caldo e dall'ora. Sono loro quelli che muoiono malaccortamente. In mezzo a cose di tutti i giorni: senza poesia, senza epica, senza vera tragedia. Il loro lutto, infatti,

non ha la grandezza di una tragedia. Non basta l'enormità del numero delle vittime a fare una tragedia. Ci vorrebbe l'istante decisivo, il cozzo eroico contro l'ineluttabile che rischiari in un lampo una vita intera, prima di precipitarla nel buco della morte. Non c'è nulla del genere, invece: ci sono cose ordinarie e sempre uguali, in cui riconosciamo non il nostro tragico destino di mortali, ma solo la fatica quotidiana del vivere, e la necessità di una vacanza o di un po' di riposo. Morti nel vuoto, senza neppure l'accompagnamento della storia, morti dove passano oggi pullman proprio come ieri passavano le corriere, morti che stringono santini come ieri sgranavano rosari, o che vestono abiti stazzonati come ieri indossavano vestiti di seconda mano. Morti italiane, tutte: nei dialetti e nelle preghiere, nel risparmio e nell'afa.

Morti così come si muore, a volte: senza un briciolo di senso; e per cui, sono sicuro, non occorre affatto convocare un filosofo per cercargliene a tutti i costi uno.