Scritto da Red.
Mercoledì 02 Luglio 2014 12:27



AVELLINO – È trascorso quasi un anno da quel tragico volo del bus carico di pellegrini, precipitato dal viadotto Acqualonga sull'A16 in territorio del Comune di Monteforte Irpino, che costò la vita a 41 persone. Una delle sciagure stradali più gravi avvenute nel nostro Paese. E arrivano le prime manette. Sono scattate ai polsi di due funzionari della motorizzazione civile di Napoli, Vittorio Saulino e Antonietta Ceriola, e di Gennaro Lametta, titolare dell'agenzia Mondo Travel, azienda proprietaria dell'autobus noleggiato per la gita finita in tragedia. I tre avrebbero, secondo l'accusa, architettato, all'indomani della sciagura, un falso per dimostrare agli inquirenti che l'autobus della morte aveva regolarmente superato i prescritti controlli attestanti l'idoneità alla circolazione. Invece le cose sarebbero andate diversamente. Il mezzo non era stato sottoposto ad alcuna revisione, ma il titolare dell'agenzia Mondo Travel, Gennaro Lametta - fratello di Ciro, l'autista morto nell'incidente dopo aver inutilmente tentato di fermare la corsa del bus - avrebbe presentato un attestato di idoneità del bus (un Volvo che aveva percorso diverse centinaia di migliaia di chilometri) firmato da due funzionari della Mtc, i quali, forzando il sistema informatico, avrebbero inserito dati fasulli su una revisione dell'autobus mai avvenuta. Peraltro, uno dei due funzionari incriminati avrebbe negato ogni responsabilità asserendo che la firma apposta sull'attestato di idoneità del mezzo non sarebbe la sua. Questa circostanza, però, sarebbe stata smentita da una perizia calligrafica. I provvedimenti cautelari d'arresto sono stati eseguiti dagli uomini della polizia stradale di Avellino.

Al di là di questa indagine sul falso in atto pubblico, è tuttora in corso l'inchiesta principale per la quale i magistrati di Avellino hanno incriminato alcuni dirigenti e funzionari della società autostrade. Dalle perizie sarebbe emerso che a causare la tragedia sarebbe stato il mancato funzionamento del sistema frenante del bus. Ma probabilmente diverse persone si sarebbero salvate se l'autobus non fosse precipitato nel sottostante vallone. Invece, le barriere newjersey, poste a protezione della carreggiata, non avevano retto all'urto giacché i bulloni di ancoraggio al suolo avevano perduto ogni efficacia essendo stati corrosi dal sale adoperato d'inverno per sciogliere il ghiaccio. Dunque, sistema frenante fuori uso perché tranciato da un pezzo della trasmissione andata in frantumi probabilmente a causa della sua vetustà; barriere di protezione non più ancorate al suolo a causa di una scarsa manutenzione. Queste le principali cause di una tragedia che inutilmente il povero autista aveva tentato di evitare facendo strisciare, per frenarne la corsa, il pesante mezzo contro il guard-rail.