

# L'INCIDENTE

SI RIACCENDE IL TEMA SICUREZZA

## IL PRECEDENTE

Il 20 novembre in quello stesso tratto di strada ma sulla corsia opposta ha perso la vita Antonello Giordano, 24 anni, arbitro di calcio

# Scontro fatale all'incrocio così muore Alberto a 19 anni

Indagato il ventenne conducente dell'auto. Negativo l'alcol test

LUCA NATILE

● Strade troppo pericolose per chi viaggia su due ruote e Bari è maglia nera in Puglia per gli incidenti motociclistici. Tre i giovani «centauri» baresi che dallo scorso 20 ottobre a sabato sera, hanno perso la vita in un sinistro stradale. Tutti e tre sono stati investiti da automobili. L'ultimo in ordine di tempo si chiama Alberto Pollini Piscopo, 19 anni. È stato travolto da una Citroen C3 alle 22.30 di sabato sera. Il conducente dell'auto, di 20 anni, risultato negativo all'alcol test, è ora indagato per omicidio stradale. Lo scontro, violentissimo, è avvenuto su viale Madre Teresa di Calcutta, nel tratto di strada tra via Camillo Rosalba e viale De Laurentis, nel quartiere Poggiofranco. Le condizioni di Pollini Piscopo sono apparse subito molto gravi. Alcune persone hanno fermato un'ambulanza in transito con un paziente a bordo. Il personale sanitario ha prestato le prime cure in attesa dell'arrivo di un'altra autolettiga del 118. Trasportato d'urgenza al pronto soccorso del Policlinico il 19enne è morto alle 4 di ieri mattina. La Polizia locale ha sequestrato i mezzi coinvolti, eseguito i rilievi e sta ricostruendo la dinamica dell'accaduto. Lo scooter sul quale viaggiava Alberto era di quelli utilizzati per le consegne di pizze a domicilio. I vigili stanno verificando se, come probabile, stesse lavorando al momento della disgrazia.

Il 20 novembre, in quello stesso tratto di strada, ma sulla corsia opposta ha perso la vita Antonello Giordano, 24 anni, arbitro di calcio, travolto da una Ford, guidata da una donna di 46 anni, arrestata per omicidio stradale e relegata ai domiciliari. Un mese prima, il 20 ottobre a perdere la vita è stato un ragazzo di 16 anni, Andrea Piccalunga, schiantatosi con il suo «cinquantino» contro una Seat Ibiza guidata da un 29enne, all'incrocio fra via Brigata Regina e corso Mazzini. Sul sedile posteriore del motociclo c'era una compagna di scuola di Andrea che è rimasta ferita.

L'area metropolitana di Bari ha registrato nel corso del 2017 il maggior numero di incidenti stradali (37,5%) ed il maggior numero di feriti (36,9%) di tutta la regione Puglia. È questa la fotografia di una realtà che ha costi sociali sempre più alti (su proiezione nazionale ammontano a 19,3 miliardi di euro l'anno, l'1,1 del Pil) scattata dall'Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio, ente incaricato della rilevazione statistica e della raccolta di informazioni sugli incidenti stradali, lavoro di titolarità dell'ISTAT.

Per quel che concerne la mortalità causata da incidenti stradali, è la provincia di Foggia ad aver registrato il più alto numero di decessi (76) seguita dalla provincia di Lecce (41) e dall'area metropolitana di Bari (34). Comparando i dati con quel-

li dell'anno precedente, emerge un decremento nel numero dei sinistri con lesioni nella provincia di Lecce (-9,4%) e Brindisi (-6,5%). In tutte le altre si riscontrano valori in lievissimo aumento rispetto all'anno precedente con l'area metropolitana di Bari che ha segnalato un incremento del 2,1% nel numero delle disgrazie. I dati parziali del 2018 sembrano confermare la tendenza. L'area metropolitana di Bari ha fatto comunque registrare un decremento della mortalità per incidente stradale pari al 54,7% rispetto ai valori del 2016. Analizzando le statistiche dell'incidentalità mortale a livello di territorio comunale, ci si rende conto che il maggior numero di sinistri con decesso è stato rilevato nel comune di Foggia (17 sinistri mortali, 21 decessi e 13 feriti), seguito da quello di Cerignola con 10 sinistri, 10 decessi e 15 feriti, dal comune di Lecce con 9 sinistri, 9 decessi e 4 feriti, dal comune di San Severo con 8 sinistri, 10 decessi e 14 feriti e dal comune di Bari con 7 sinistri, 7 decessi e 35 feriti.

Vi sono alcune categorie di utenti della strada per le quali la

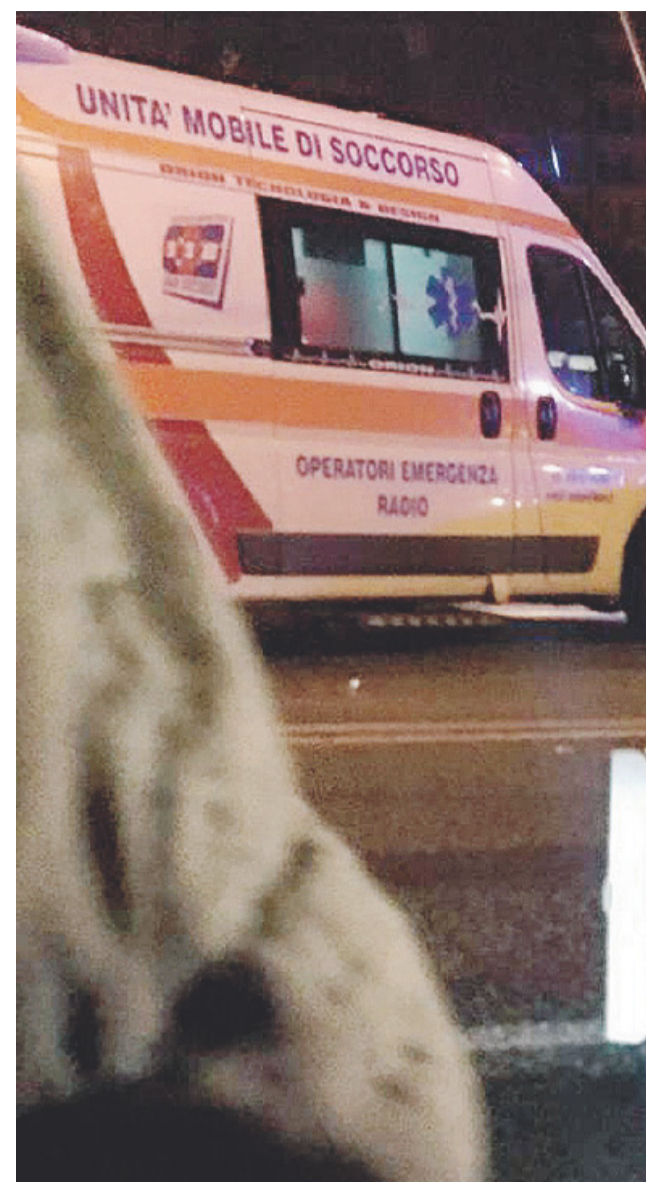
riduzione delle conseguenze della incidentalità è stata minore. Secondo un'indagine condotta da Das, compagnia della Generali Italia, specializzata nella tutela legale, per chi viaggia in moto il calo della mortalità in Puglia è stato soltanto del 30% e Bari sarebbe maglia nera per gli incidenti dei motociclisti. Tra le cause anche la condizione delle strade. Troppo poco viene fatto sia per ridurre i rischi che per rendere meno gravi le conseguenze quando gli incidenti, purtroppo, si verificano. Nonostante le ripetute segnalazioni delle associazioni degli utenti, secondo una ricerca del Centro studi Continental, in diversi comuni italiani si continuerebbe a utilizzare vernici per la segnaletica orizzontale non antiscivolo. Quando piove infatti le vernici e i materiali sintetici impiegati sull'asfalto spesso diventano scivolosissimi e obbligano i motociclisti alla stessa accortezza che hanno i piloti della Moto GP nell'evitare la terribile linea bianca a bordo pista. Tornando alle statistiche, sempre secondo lo studio Das, Bari sarebbe la provincia pugliese in cui dal 2007

al 2017 si sarebbe registrata la più alta densità di incidenti che hanno coinvolto «centauri» in moto (cilindrata da 150 cc in su).

Chi utilizza il «cinquantino», ossia la moto con la cilindrata meno potete, ha corso negli ultimi dieci anni, più rischi oltre che nella provincia di Lecce (dove tuttavia gli incidenti si sono dimezzati: -49%), anche in provincia di Bari (con una media di 1 incidente ogni 6.165 abitanti e una decrescita del 74%), Brindisi (1 su 6.430 residenti, -65%) e BAT (1/9.370). Sempre in base all'analisi elaborata da DAS, gli incidenti in cui sono stati coinvolti motorini si sono ridotti del 70% in provincia di Foggia (1 ogni 10.154 abitanti) e del 79% nel Tarantino (1/19.535). Per quanto riguarda i sinistri in moto, alle spalle Bari, che come già detto ha registrato un calo del 30% (buono ma inferiore all'ultimo dato nazionale), si posiziona la provincia di Lecce, dove la densità degli incidenti è stata di 1 ogni 2.594 abitanti (+8% rispetto al 2007). A seguire ci sono i territori di Brindisi (1/3.189, -18%), BAT (1/3.578), Taranto (1/3.733, -53%) e Foggia (1/5.486, -40%).

LO SBALZO

A destra il motorino con il quale Alberto Piscopo faceva consegne a domicilio. Inutili i soccorsi il 19enne è morto dopo il ricovero al Policlinico (foto Luca Turi)



# Nei vialoni insicuri di Poggiofranco si può morire anche in questo modo

di GAETANO CAMPIONE

● L'asfalto parla. Lo fa con i segni visibili solo se abbassi lo sguardo. Piccoli simboli scoloriti dal sole o dalla pioggia che racchiudono un sorriso spezzato, una vita travolta. Un pezzo di nastro bianco e rosso con su scritto Polizia municipale utilizzato per delimitare la zona di un incidente, qualche pezzo di carrozzeria finito per terra dopo un impatto e che nessuno ha trovato il coraggio di rimuovere, l'impasto di olio, carburante e segatura impiegato per evitare che la benzina versata prendesse fuoco, la cicatrice di colore nero sul manto stradale sinonimo di una frenata brusca.

Viale Madre Teresa di Calcutta e viale Ghandi a Poggiofranco, sono un unico rettilineo lungo poco più di un chilometro. Quattro corsie al centro, più altre due per ogni lato diviso da altrettanti marciapiedi alberati.

Qui sono morti, nel giro di una decina di giorni, due giovani. Una dinamica per alcuni versi identica: il buio della sera, anche se la zona è comunque illuminata; Alberto Piscopo, 19 anni era sul motorino, come Antonello Giordano, 24 anni. Poi, l'impatto con le auto, violento, devastante. Forse, la velocità. Forse, un attimo di distrazione. La Polizia municipale indaga, cerca di ricostruire le dinamiche della trappola mortale difficile da comprendere.

Ma al di là delle verità giudiziarie, c'è da capire perché il viale sia improvvisamente diventato una strada killer.

Lo imbocchi da viale De Laurentis, andando verso via Camillo Rosalba e subito balza agli occhi quella che può essere considerata una macroscopica distonia. La strada è in leggera salita. Ti impedisce praticamente di vedere cosa ci sia dall'altra parte. È come se fossi su una cunetta. Chi guida diventa cieco per una interminabile manciata di secondi. La lunghezza del tempo,



VIALE L'immagine illustra chiaramente il dislivello che impedisce di vedere chi c'è dall'altra parte

dipende dalla velocità del tuo mezzo. L'ostacolo che ti si para davanti può diventare inevitabile.

Eppure qui l'asfalto non presenta buche particolari. Il manto non appare staccato o consumato. È compatto, uniforme. Non è un percorso minato, particolarmente dissestato. L'unica nota stonata è rappresentata dalle radici dei pini che hanno trasformato in una ginkana la parte immediatamente a ridosso del marciapiede. Basta questo per distruggere due vite in dieci giorni?

Alberto e Antonello non ci sono più. La strada killer ha spezzato i loro sogni, cancellato i loro sorrisi. L'elenco dei «forse» si allunga: forse servirebbe limitare la velocità con dei dossi artificiali, forse servirebbe aumentare l'illuminazione, forse servirebbe una segnaletica più chiara.

Piscopo, studiava al Perotti. E sbarcava il lunario con le consegne a domicilio. Gli esperti la chiamano «gig economy». In pratica si tratta dell'«economia del lavoretto». Tu metti il motorino e consegna la roba da mangiare, che gli altri ordinano per telefono o via web, in cambio di una manciata di euro all'ora. Diventati un «rider» perché l'inglese nel mondo globalizzato la fa da padrone. Non ci sono garanzie, ma i soldini arrivano. Come la spesa, direttamente a casa tua. Se c'è maltempo è meglio. Perché la gente non esce e chiama. Tu, invece, non ti puoi fermare. C'è chi parla già di «nuovi schiavi».

Giordano, invece, tornava semplicemente a casa. Un'auto contromano non lo ha visto. Nei vialoni di Poggiofranco si può morire anche così.