

Puglia Trovate le scatole nere. Il ministro Delrio: il sistema del fonogramma è a rischio. Inchiesta anche sui ritardi dei lavori

Una telefonata sbagliata, poi la strage

Sotto accusa due capistazione e un ferroviere. I parenti delle vittime: «Dateci giustizia»

Sono 23 le vittime accertate dello scontro di martedì tra due treni sulla tratta Corato-Andria in Puglia. Trovate le scatole nere: tra gli indagati per i reati di disastro ferroviario colposo e omicidio colposo plurimo anche due capistazione e

un addetto ai controlli. Alla base della tragedia ci sarebbe una telefonata sbagliata. Il ministro Delrio: il sistema del fonogramma è a rischio.

da pagina 2 a pagina 9

**Castaldo, Costantini, Guerzoni
Laffranchi, Marro, Piccolillo**

«Il terzo convoglio e il fonogramma sbagliato» Indagati i ferrovieri

Gli inquirenti e la pista di un errore umano all'origine dello scontro frontale fra i treni Ecco perché ad Andria non è scattato lo stop

dai nostri inviati

Antonio Castaldo e Virginia Piccolillo

ANDRIA Un semaforo rosso. E quel treno sarebbe rimasto al suo posto, in stazione. Perché ormai una cosa è certa nel disastro ferroviario di martedì scorso in Puglia: quel treno doveva restare ad Andria, aspettare, e dare la precedenza al regionale proveniente da Corato. Un errore frutto di un'errata comunicazione. E della confusione generata dalla presenza contemporanea, sulla Ferrovia Bari Nord, non di due ma di tre treni regionali, partiti a pochi minuti di distanza l'uno dall'altro. Sarebbero queste le prime conclusioni alle quali sono giunti gli inquirenti, che naturalmente si riservano di andare fino in fondo, e di verificare versioni e documenti acquisiti. Ma nel frattempo gli indagati sono tre. Innanzitutto il capostazione di Andria, Vito Piccarreta, che avrebbe innescato il cortocircuito di informazioni che è poi culminato nel devastante impatto e nella morte di 23 persone. Poi il suo collega di Corato, in ogni caso coinvolto

nell'errato scambio di messaggi. Infine un terzo dipendente della società Ferrotramviaria, qualcuno che avrebbe avuto un ruolo diverso. Ma sono solo i primi, in Procura dicono: «Non intendiamo fermarci qui».

Nel frattempo si attende il miglioramento delle condizioni dell'unico capotreno superstite per fare piena luce sulla vicenda. Un altro filone d'indagine, seguito dal pool di magistrati guidati dal procuratore Francesco Giannella, riguarda i ritardi nel completamento delle opere per il doppio binario.

Come si è più volte detto, il disastro si poteva



evitare: se anche il tratto Corato-Andria fosse stato raddoppiato come già accaduto per parte della restante linea, non ci sarebbero stati incroci, quindi nessuno stop e nessuno scontro frontale.

Il ritardo dei convogli

Il nodo decisivo, però, è nelle errate comunicazioni. Nulla al momento è ancora certo, ma il quadro si sta chiarendo. Tutto sarebbe nato dalla presenza sulla medesima tratta ferroviaria, a pochi minuti di distanza l'uno dall'altro, di due treni in ritardo. Provengono da Bari, il primo transita da Corato, ad Andria il convoglio diretto al capoluogo attende come da regolamento il passaggio, poi a sua volta occupa il binario unico e si avvia verso Sud. A quel punto sopraggiunge il secondo treno in ritardo. Ed è qui che il capostazione di Andria avrebbe sbagliato: avrebbe dovuto rimandare la partenza dal suo primo binario, lasciando libero il secondo. O al massimo chiedere a Corato di fare altrettanto. Qualcosa qui non ha funzionato.

L'alta velocità all'uscita dalla curva

I due convogli hanno lasciato le rispettive fermate. E hanno preso velocità tagliando la campagna afosa, affollata di ulivi, percorrendo a oltre cento chilometri orari il breve tratto che li separa da un impatto devastante. All'uscita da una curva complice nel disastro — ulteriore ostacolo frapposto alla possibilità di fermare i due missili in corsa —, le motrici di recente costruzione, una del 2005 l'altra del 2009, si sono fronteggiate. Per frenare ci sarebbe stato bisogno di 250 metri almeno. Ce n'erano meno di 50. I macchinisti hanno avuto pochi istanti per rendersi conto di quanto stava accadendo. Poi i due treni si sono schiantati, fondendosi quasi in un ammasso di acciaio e lamiera.

A conferma di questa ricostruzione, ci sono le dichiarazioni rilasciate nel corso delle conferenze stampa che si sono inquisite in queste ultime, frenetiche, ore. «Il treno che è partito per secondo, non doveva partire», ha dichiarato il procuratore facente funzione Giannella riferendosi al convoglio partito da Andria. Mentre, in un'altra occasione, il direttore generale di Ferrottramviaria Massimo Nitti ha aggiunto: «L'unica stazione di incrocio è quella di Andria. Quel treno diretto verso Sud, lì non ci doveva essere».

Ieri in Procura a Trani si è tenuto il vertice degli inquirenti. Il procuratore Giannella ha formato un pool, composto da cinque sostituti. E nelle prime dichiarazioni invita alla cautela: «Stiamo accertando se si sia trattato di un atto di incoscienza o se non siano state rispettate le procedure o ancora se le procedure seguite non siano sufficienti. O se, infine, ci sia stato un guasto meccanico. Prima di accertare questo non possiamo individuare responsabilità precise». Si attende l'esame delle scatole nere. E i fonogrammi? «Abbiamo dei dati rappresentativi, dobbiamo capire tutto il resto». Gli inquirenti stanno valutando le immagini delle telecamere che sono sistemate a ogni passaggio a

livello e sui treni. «Le immagini sono tante e sono al nostro vaglio. L'esame durerà per giorni».

Ma come dicevamo c'è anche un secondo filone d'indagine, molto più complesso e di lungo sviluppo. Per il quale al momento non ci sono indagati: «Dobbiamo scandagliare ogni possibilità — ha spiegato Giannella — anche per non commettere l'errore di fermarci a quanto accaduto ieri». La questione della sicurezza della linea diventa nell'impostazione d'indagine della procura di Trani fondamentale. I magistrati intendono verificare l'efficacia dei controlli da parte degli enti preposti e la questione del raddoppio della linea Bari-Barletta.

Un progetto partito nel 2007, finanziato con fondi della Comunità Europea, avviato con discreto ritmo ma che poi si è improvvisamente rallentato. A oggi si viaggia su due binari soltanto per 33 chilometri. I restanti 37 della linea che collega la città della disfida al capoluogo pugliese sono collegati con un unico binario. «Quel che più brucia — ha dichiarato ieri il sindaco di Corato, Massimo Mazzilli — è che il prossimo 19 luglio si sarebbero aperte le buste per aggiudicare i lavori per la tratta ancora scoperta». In questo momento sul banco degli accusati, prima ancora dei capistazione coinvolti nelle indagini, c'è il sistema di sicurezza basato sul «blocco telefonico». Come ha ribadito il manager di Ferrottramviaria Nitti, è una procedura che ha funzionato alla perfezione per 50 anni: «Tutto ruota attorno al cosiddetto "consenso telefonico", è una delle modalità di esercizio che viene regolarmente usata nelle ferrovie». Sicuramente ha ragione, e come ha spiegato il ministro Delrio nella sua relazione alla Camera, a oggi in Italia migliaia di chilometri di linea ferroviaria sono a binario unico.

La Finanza in azione

Resta da capire per quale motivo lavori di ammodernamento già finanziati e disposti sono slittati di mese in mese, accumulando un ritardo di quasi due anni rispetto al previsto. Ed è per questo motivo che i magistrati vogliono far luce sulla questione dell'appalto non ancora partito. Perciò alla polizia ferroviaria si affianca anche la Guardia di finanza, incaricata di approfondire proprio l'aspetto della sicurezza e dei lavori ritardati. Il primo passo sarà esaminare le carte, in particolare tutti gli atti amministrativi relativi al finanziamento che secondo i primi accertamenti della Procura sarebbe stato erogato ma accantonato e non speso. La maggior parte dei documenti dovrebbe essere acquisita negli uffici di Ferrottramviaria, società privata che gestisce le Ferrovie Bari Nord. Altre acquisizioni potrebbero essere fatte in uffici pubblici legati alle procedure di raddoppio della tratta. Il progetto del raddoppio del binario, previsto dal 2008, doveva concludersi all'inizio del 2015. Il 19 luglio è la settimana prossima. Certo, di mezzo ci sono i lavori. Ma la coincidenza di date, in questo incrocio di errori e fatalità, è un ulteriore peso, uno sguardo nel buio oltre quella maledetta curva.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

9,1

Mila

Sono 9.161 chilometri le linee a binario unico gestite dallo Stato su un totale di 16.674 chilometri. A questi vanno aggiunti circa seimila chilometri a binario unico non gestiti dallo Stato

1

Martedì mattina intorno alle 11.30 è avvenuto lo scontro frontale sul binario unico tra Corato e Andria tra due treni delle Ferrovie del Nord barese, che fanno capo alla Ferrottramviaria. I convogli viaggiavano a 106 chilometri all'ora, all'altezza del km 51 di quella tratta

100

Per cento

È la quota di linee a binario unico sul totale esistente in Valle d'Aosta (record italiano). Segue la Basilicata con il 94,8 per cento

2

Il bilancio è di ventitré morti e di cinquantadue feriti: di questi, ventiquattro sono ancora ricoverati e otto sono in prognosi riservata

3

Le indagini sulla tragedia ferroviaria sono seguite da un pool di cinque magistrati della Procura di Trani. È stato aperto un fascicolo per omicidio colposo plurimo e disastro ferroviario: 3 indagati

4

I magistrati dovranno accertare non solo le responsabilità del personale in servizio, ma anche verificare l'adeguatezza del sistema di controllo rispetto alle norme in vigore, i tempi del raddoppio della tratta e di ammodernamento del sistema di controllo del traffico

5

Il raddoppio era stato previsto dal 2008 e doveva concludersi entro il 2015, ma finora non è stato realizzato fino in fondo. Per i magistrati sono «molte» le circostanze da verificare

I magistrati vogliono
fare luce sui lavori
di ammodernamento
della linea già finanziati
ma slittati di due anni
rispetto al previsto