

LE CAUSE DEL DISASTRO

## L'ipotesi: errore umano Una telefonata doveva fermare uno dei convogli

di **Michelangelo Borrillo**

Nel tratto a binario unico fra Corato e Andria un treno, prima di partire da una stazione, deve attendere che sia arrivato l'altro convoglio. Così non è stato. E si parla di un possibile errore umano. Le indagini della Polfer partono proprio dalla stazione di Andria: nelle ferrovie secondarie, infatti, il semaforo verde ai treni viene dato dal capostazione con una telefonata.

alle pagine 6 e 7 **Tebano**

# Il giallo dell'alt comunicato via telefono L'ipotesi di errore sul treno o dalla stazione

Non si scarta anche la possibilità di un guasto tecnico. Nessuno dei due macchinisti ha potuto frenare

**L'incontro mancato**  
I convogli si sarebbero dovuti incontrare ad Andria: uno parte quando l'altro arriva

DAL NOSTRO INVIATO

**ANDRIA** Una decina di chilometri prima e i treni si sarebbero soltanto sfiorati. Perché la Ferrotramviaria è per metà a doppio binario, da Bari a Ruvo, trentatré chilometri sui complessivi settanta. Ma l'incidente si è verificato tra Corato (fermata immediatamente successiva rispetto a Ruvo) e Andria, ovvero in un tratto compreso nei restanti trentasette chilometri a binario unico. E in quel tratto un treno, prima di partire da una stazione, deve attendere che sia arrivato l'altro convoglio. Così, evidentemente, ieri mattina, intorno alle 11.05, non è stato.

«Sicuramente c'è stato un errore — spiega Giancarlo Conticchio, dirigente della Polfer del compartimento Puglia-Basilicata-Molise — un errore umano o tecnico. Fino a che non saranno esaminate le scatole nere, entrambe le ipotesi restano valide». Il nodo da sciogliere è perché il treno in partenza da Corato alle 10.48 e quello in partenza da Andria alle 10.58 non si siano incontrati nella stazione di Andria. E infatti le indagini dell'ispettore Giovanni Meoli responsabile della squadra di polizia giudiziaria della Polfer, sono partite proprio dalla stazione di Andria: «Il treno, nelle ferrovie secondarie, parte con la disposizione del capostazione. Per questo — spiega Meoli —

stiamo analizzando i Registratori cronologici di eventi, che sono sigillati. In ferrovie come queste non sono presenti i cosiddetti Sistemi di controllo marcia treni che invece si trovano su Rete ferroviaria italiana e che permettono un dialogo tra treni e stazioni. Nelle ferrovie secondarie il sistema è quello vecchio dei fonogrammi».

Quindi sulla base di una telefonata, il capostazione dà o meno l'ok e si accende il semaforo verde. Il via libera è stato dato con o senza fonogramma? «Bisogna capire dove la catena di controllo non ha funzionato — gli fa eco Massimo Nitti, direttore generale di Ferrotramviaria — e le informazioni importanti sono nelle stazioni. Sulla dinamica dell'incidente, la sfortuna è che sia avvenuto all'uscita di una curva. Così i treni, due convogli moderni, uno del 2005 e uno del 2009, non hanno neanche potuto frenare, mentre avrebbero potuto farlo in un tratto rettilineo se i macchinisti si fossero resi conto del pericolo. Alla velocità stimata di 100-110 chilometri orari si fermano in 250 metri. Purtroppo così non è stato e se non fosse successo a luglio con scuole chiuse e lezioni ferme all'università, ci sarebbero stati più pendolari e sarebbe stato peggio. Comunque gli incidenti vanno sviscerati, abbiamo ritirato le registrazioni delle telefonate e dei fonogrammi che metteremo a disposizione della magistratura».

La fatalità decisiva nel disastro di ieri è stata, comunque, il luogo dell'incidente: nel

tratto non ancora adeguatamente modernizzato: «La Regione Puglia ha investito 80 milioni di euro per il controllo di marcia automatico — sottolinea ancora Nitti — questa linea è già per metà attrezzata, ma purtroppo non nel tratto in cui è avvenuto l'incidente». Nell'altra metà, invece, la linea è super moderna, tanto che dal 20 luglio 2013 i treni di Ferrotramviaria passano dall'aeroporto di Bari facendo del Karol Wojtyła uno dei pochi scali in Italia collegati alla rete ferroviaria, grazie al cosiddetto «grande progetto», finanziato con Fondi Ue, che prevede il raddoppio dell'intera linea.

Dal 2008, però, il doppio binario è stato realizzato solo tra Bari e Ruvo, e nonostante il collaudo dell'intero progetto fosse previsto entro il 2015, i lavori, aggiudicati per lotti, sono ancora in corso. Tanto che solo il 16 giugno scorso Ferrotramviaria ha comunicato una proroga dal primo al 19 luglio per la scadenza delle domande di partecipazione alla gara per il raddoppio della Corato-Andria.

Dal primo al 12 luglio, però, la storia della Ferrotramviaria è nel frattempo cambiata. Come la vita di chi ieri viaggiava sui 20 chilometri da Andria a Corato.

**Michelangelo Borrillo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

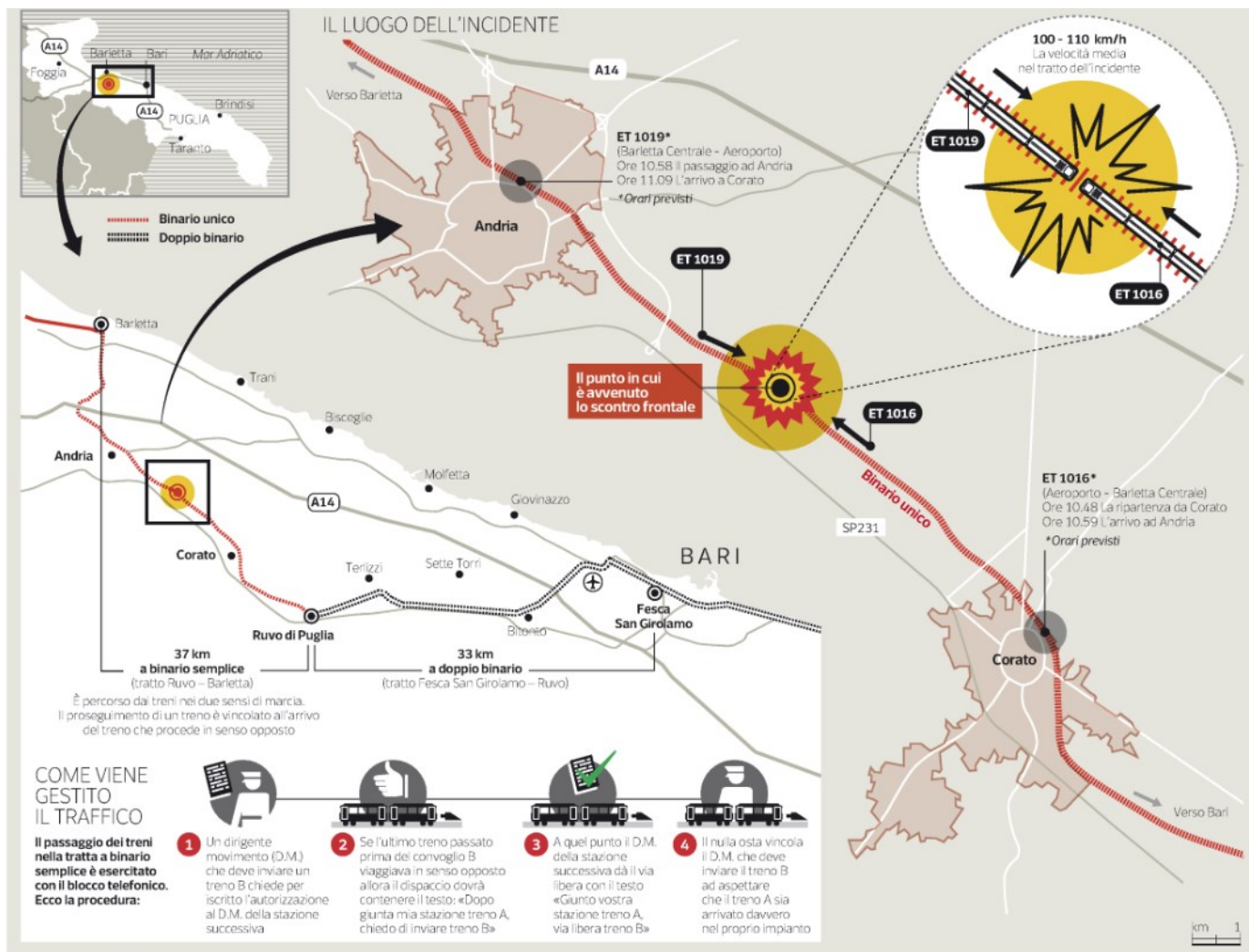


**La parola**

**LA LINEA**

Il tratto Bari-Barletta è stato avviato nel 1965. Il collegamento unisce Bari ai comuni più importanti a nord: Bitonto, Terlizzi, Ruvo, Corato, Andria, Barletta e il quartiere di Bari Palese con due fermate ai margini periferici. La ferrovia in questione si snoda su un percorso lungo 70 chilometri su linea elettrica, a binario unico sul tratto Bari-Fesca San Girolamo e Ruvo-Barletta, e doppio binario sul tratto Fesca San Girolamo-Ruvo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Fonti: Vigili del fuoco, Ferrovie della Puglia, segnalife.it