

Puglia, i 20 milioni per avere treni sicuri svaniti nel nulla

Si indaga sul finanziamento regionale alle ferrovie della strage. L'ipotesi di un conflitto di interessi

L'ex direttore dell'ufficio di controllo è ora dirigente dell'azienda Ferrotramviaria

DAI NOSTRI INVIATI
GIULIANO FOSCHINI
FABIO TONACCI

TRANI. La Regione Puglia, appena un anno fa, aveva stanziato venti milioni di euro per la sicurezza dei treni della Ferrotramviaria: come e dove sono stati spesi? E poi, il contratto di servizio tra Regione, proprietaria della rete, e Ferrotramviaria era stato firmato appena sette mesi fa. Perché non sono stati imposti sistemi automatici di sicurezza nel tratto tra Corato e Andria, quello dell'incidente, in attesa della realizzazione del doppio binario? Sono queste le due domande alle quali il nucleo di polizia tributaria della Guardia di finanza di Bari dovrà rispondere nei prossimi giorni, così come chiesto dalla procura di Trani.

Due domande centrali per ricostruire la storia esatta dell'incidente ferroviario sul quale, co-

me ha detto il procuratore reggente Francesco Giannella, «non ci si può fermare al solo errore umano».

Il tema è quello dell'infrastruttura: il binario unico è presente ovunque in Italia e però, per evitare incidenti, è accompagnato da sistemi di controllo automatici, raffinati o meno. Per la realizzazione di tali misure di sicurezza, la Regione ha messo sul tavolo, lo scorso anno, venti milioni di euro da destinare alla sola Ferrotramviaria. Che avrebbe dovuto usarli, ma evidentemente non lo ha fatto nella zona dell'incidente che è l'unico tratto controllato unicamente dall'uomo su tutta la rete. In queste ore la Finanza sta acquisendo documenti nella sede di Ferrotramviaria e alla Regione, dove ha prelevato anche la copia del contratto di servizio e il regolamento che lo disciplina. La società della famiglia Pasquini è, infatti, soltanto un concessionario della rete, che è di proprietà della Regione. L'ultimo contratto è stato firmato a dicembre del 2015 e, scorrendolo, si trovano in tema di sicurezza riferimenti molto vaghi. Nonostante un decreto legge del luglio 2015 impe-

gnasse anche le ferrovie concessionarie a utilizzare i sistemi di controllo automatici (presenti sull'intera rete di Fsi), nel contratto di servizio non c'è alcuna imposizione. Tutto è "risolto" con una comunicazione che la stessa Ferrotramviaria ha inviato all'Ustif (l'agenzia del ministero incaricata del controllo) nella quale si impegna a realizzarlo entro il 2017, quando cioè dovrebbe essere pronto il doppio binario. Rapporto con l'Ustif che la procura vuole comunque approfondire in tema di "conflitti di interesse": per dire, l'ex direttore dell'ufficio è oggi un dirigente di Ferrotramviaria.

Accanto alle indagini sul secondo livello, quello politico, ci sono quelle sulla dinamica. Oggi sono in calendario gli interrogatori dei due capistazione indagati, Vito Piccarreta e Alessio Porcelli. «Siamo pronti a spiegare tutto», dicono i legali dei due, Leonardo de Cesare e Massimo Chiusolo. L'indagine mira ad accertare anche la questione del falso sul registro: ad Andria risulta appuntato, forse a incidente già avvenuto, un orario di partenza del treno (10:58) che non corrisponde a quello reale.

REPRODUZIONE RISERVATA

