

# «Il treno passa a sbarre aperte» È la linea del disastro di luglio

Andria-Corato, i familiari delle vittime postano la foto su Facebook

BARI

«ANNO nuovo vecchie abitudini. Semaforo spento. Passaggio a livello aperto». Lo scrive su Facebook l'Astip, l'associazione che rappresenta i familiari di alcune delle vittime (in tutto 23 morti e una cinquantina di feriti) della strage dei due treni della Ferrotramviaria che si sono scontrati in Puglia il 12 luglio 2016 tra Andria e Corato.

L'associazione denuncia un episodio accaduto a un passaggio a livello che si troverebbe vicino a Santo Spirito, quartiere a nord del capoluogo pugliese, proprio sulla stessa linea delle Ferrovie Bari-Nord sulla quale si verificò la tragedia.

L'ASTIP pubblica inoltre una foto del 9 gennaio, postata da un utente, forse dalla sua vettura davanti al passaggio a livello. Si vede il treno che passa mentre il passaggio a livello ha le sbarre aperte, per terra la neve. «Anno nuovo, vecchie abitudini. Semaforo spento. Passaggio a livello aperto», scrive l'Astip. «Ferrotramviaria garanzia di incidenti ancora oggi»,

continua l'associazione, accusando esplicitamente la società che gestisce in concessione la linea. Denuncia e domanda: «Dal 12 luglio 2016, a distanza di quasi sei mesi dalla strage, nulla è cambiato. La Regione Puglia ha intenzione di prendere provvedimenti?».

**SUBITO** si apre una discussione. C'è chi dubita, «avete pensato che forse è bloccato dal ghiaccio? Non pensate sempre in negativo». Ironica la risposta dell'associazione: «Sì infatti d'inverno tutte le ferrovie del nord Europa si bloccano per il freddo e riprendono a funzionare in primavera!». Qualcuno si chiede, in modo provocatorio: «Come mai i sensori dei fotored o dei tutor o dei velox non sono così sensibili al freddo? (...) Molto probabilmente su quel treno non c'era nessun suo parente o conoscente... per sua fortuna!».

**DEL GUASTO** era a conoscenza la società ferroviaria, che in una nota spiega di aver adottato il protocollo previsto in caso di avarie di

questo tipo. «Il passaggio a livello in questione - spiegano da Ferrotramviaria - è dotato di un dispositivo che blocca la marcia del treno in caso di ingombro dei binari. Nel pieno rispetto delle normative, prima di impegnare il passaggio a livello il treno si è fermato. Una volta accertate le condizioni di piena transitabilità (come si evince dalla foto della colonna di autovetture ferme, in attesa), il treno ha ripreso la marcia 'a vista' (cioè con velocità inferiore ai 4 km/h), in situazione di perfetta sicurezza».

**NEL DISASTRO** ferroviario morirono 23 persone. Tra le vittime anche i due macchinisti ed un capotreno. Il convoglio partito da Andria che, dopo circa dieci minuti, si scontrò con quello proveniente da Corato, non sarebbe dovuto partire. Violentissimo l'impatto tra i treni, che viaggiavano ad una velocità di 100-110 km all'ora. I vagoni vennero letteralmente sbriciolati, pezzi di lamiera volarono per decine di metri tra gli ulivi della campagna pugliese, ai lati dei binari.



L'accusa  
e la replica

L'associazione: anno nuovo ma vecchie abitudini. Così si rischiano altre tragedie.

L'azienda: sicurezza assolutamente garantita



Focus

## Ferrotramviaria

La società: «Il passaggio a livello in questione è dotato di un dispositivo che blocca la marcia del treno in caso di ingombro dei binari»

## La strage

L'incidente è avvenuto martedì 12 luglio poco dopo le 11 sulla linea gestita dalla società Ferrotramviaria

## I due convogli

Uno dei due convogli era partito da Corato diretto ad Andria e l'altro, viceversa, proveniva da Andria

## La velocità

Violentissimo l'impatto tra i treni, che viaggiavano ad una velocità di 100-110 chilometri all'ora