

I tre ferrovieri sbagliarono la procedura per il via libera ai convogli. Due di loro tentarono di salvarsi falsificando i registri di stazione

Incidente Andria-Corato ci sono 19 indagati

L'accusa di omicidio e lesioni anche per i vertici del ministero

MASSIMILIANO SCAGLIARINI

● **BARÌ.** Maria che andava a far visita al padre malato. Alessandra che lavorava all'oratorio salesiano. Enrico che era tornato dai suoi figli, da Cuba. E Giuseppe e Serafina, fratello e sorella, e poi Rossella, Pasqua, Michele, Salvatore, Giulia, Nicola, Benedetta, Donata, Maurizio. E ancora Luciano, Pasquale e Albino che su quei treni lavoravano da sempre. La responsabilità della loro morte, secondo la Procura di Trani, non è solo dei ferrovieri che la mattina del 12 luglio 2016 commisero almeno tre errori gravi nella gestione dei treni tra Andria e Corato. Ma le stesse, pesantissime accuse di strage, omicidio e lesioni colpose riguardano anche gli amministratori di Ferrotramviaria, i manager, i responsabili presenti e passati dell'Ustif (l'organo di vigilanza) e i vertici del ministero delle Infrastrutture: tutti, secondo le rispettive responsabilità, avrebbero omesso di chiedere o mettere in atto le cautele tecnologiche da anni previste dalla legge. Se lo avessero fatto, questa è la tesi che ora sarà sottoposta a un giudice, l'Et1021 e l'Et1016 non si sarebbero mai potuti scontrare

frontalmente.

L'avviso di conclusione delle indagini firmato dal procuratore di Trani, Antonino Di Maio e dai sostituti Michele Ruggiero, Alessandro Donato Pesce e Marcello Catalano elenca 19 capi di imputazione per 18 persone più la Ferrotramviaria: rispondono della morte di 23 persone e delle lesioni riportate da altre 51, di cui 22 gravi o gravissime.

I capistazione Vito Piccarreta di Andria, Alessio Porcelli di Corato, il capotreno Nicola Lorigio del 1021 e il dirigente del movimento Francesco Pistolato sono accusati di aver innescato materialmente la serie di errori che portò allo scontro, sbagliando la procedura di incrocio dei treni nella stazione di Andria. Piccarreta consentì la partenza del 1021 diretto verso Corato, senza rendersi conto che la linea era ancora occupata dal 1016 con cui il 1021 doveva incrociarsi ad Andria. A confonderli, molto probabilmente, fu un treno supplementare, il 1016 bis, istituito da Pistolato e Piccarreta, che arrivò ad Andria prima del 1016 che invece era in ritardo.

A evitare l'incidente sarebbero dovute essere le telefonate di controllo incrociato tra i due capistazione. Ma, nella rico-

struzione della Procura di Trani, Porcelli chiese (e ottenne da Piccarreta) il via libera per la partenza del 1016 alle 10,45, nonostante il treno fosse materialmente arrivato nella stazione di Corato solo alle 10,59. E Piccarreta chiese (e ottenne da Porcelli) il via libera per la partenza del 1021 alle 10,50, nonostante il treno fosse materialmente arrivato nella stazione di Andria solo alle 10,58. Quella di anticipare il via libera - spiegano fonti a conoscenza dei regolamenti Ustif - era un'usanza inveterata nel mondo ferroviario. Ma Piccarreta e Porcelli, che si erano accorti del pasticcio, manomisero i registri di stazione per spostare in avanti l'orario del via libera.

Le perizie commissionate dalla Procura di Trani hanno evidenziato che il sistema di blocco telefonico era regolarmente autorizzato. Ma hanno anche fatto notare che, in base al quadro normativo, quel sistema era ritenuto «obsoleto» e poteva portare a «gravi rischi» già evidenziati in un incidente occorso nel 2007 in Sardegna. E dunque i magistrati hanno chiamato in causa il direttore generale del ministero delle Infrastrutture, Virginio Di Giambattista e la dirigente Elena Molinaro, nonché i capi pre-

senti e passati dell'Ustif, accusati di non essersi interessati a quanto accadeva sulle linee secondarie regionali come la Bari Nord, introducendo misure mitigative come avvenuto dopo l'incidente.

Ma le accuse più pesanti riguardano i vertici di Ferrotramviaria. Il conte Enrico Maria Pasquini, sua sorella Gloria Pasquini, il direttore generale Massimo Nitti e il direttore di esercizio Michele Ronchi, accusati anche loro di non aver operato per prevenire l'incidente, ignorando le direttive sulla sicurezza del lavoro, le circolari ministeriali sull'aggiornamento tecnologico delle reti ferroviarie regionali, gli obblighi del contratto di servizio con la Regione e - tra l'altro - di aver nascosto al ministero, al suo braccio tecnico (Digifema) e all'Ustif una serie di 20 incidenti sfiorati tra il 2012 e il 2016, oltre che di aver dotato la linea ferroviaria di una «insufficiente copertura della rete di telefonia mobile lungo la tratta Andria-Corato e quindi delle conseguenziali difficoltà di comunicazione tra personale di terra e personale di bordo». A loro, oltre che l'omicidio e le lesioni colpose, viene contestata anche la violazione delle regole sulla sicurezza del lavoro.