

Il capostazione: non è solo colpa mia

“C'era confusione, ho fatto partire quel treno”. In Italia 1000 km di binari a rischio

Il capostazione sotto accusa “Ho alzato io la paletta verde Ma non sono l'unico responsabile”

La moglie: “Siamo vittime anche noi”. I colleghi: non lasciamolo solo

Personaggio

NICCOLO ZANCAN
INVIATO A CORATO (BARI)

«Il signor Vito», allora. Vito che tifa Inter e va a pregare la madonna di Medjugorje. Vito il ferroviere, che mette la sua foto in divisa su Facebook accanto a quella del matrimonio del figlio emigrato in Belgio. Vito Piccarreta, 24 anni di servizio alle Ferrovie private Bari Nord, 1600 euro al mese di stipendio, il capostazione. Se credete che possa essere tutto così semplice, eccolo il primo indagato dell'inchiesta. «Ho fatto partire io quel treno, sono stato io ad alzare la paletta. C'era confusione, i treni erano in ritardo e...». Asserragliato dietro la porta di casa di un condominio di periferia a Corato, steso sul divano senza scarpe, come certi malati cronici, non riesce più a parlare. Ormai non risponde al telefono neppure agli amici. La moglie Giuseppina è tornata da un viaggio di preghiera, appena ha saputo: «Siamo vittime anche noi. Soffriamo con quelle famiglie che hanno perduto i loro cari. Non può cascare tutto sulle nostre spalle».

Eppure, se ascoltate la voce di un giovane poliziotto, ora che ha finito di sequestrare altra documentazione alla stazione di Andria, la storia della

più grave sciagura ferroviaria italiana può essere vista anche come una storia elementare. «Martedì mattina i treni sulla linea erano in ritardo. Hanno messo un convoglio aggiuntivo da Bari in direzione Barletta. Dunque, in quella fascia oraria, dovevano passare in tutto tre treni. Ma proprio da questa stazione è stato dato l'ok alla partenza di un convoglio in direzione opposta, dopo il passaggio del secondo treno. Potrebbe essere andata proprio così».

Quando ad Andria passa e riparte il secondo treno, il capostazione Vito Piccarreta pensa che la linea nel tratto a binario unico sia libera. Esce sulla banchina, alza la paletta verde, fischia. Chissà quante altre volte ha compiuto quello stesso gesto nella sua vita. Ma martedì mattina il secondo treno era quello aggiuntivo e si era sovrapposto all'orario della giornata abituale, per una serie assurda di circostanze. Partito da Bari con dieci minuti di ritardo, giunto alla stazione di Corato, era ripartito fra le grida dei viaggiatori. Perché a Corato doveva scendere una ragazzina disabile. Si erano dimenticati di lei. Il treno era dovuto tornare indietro. La ragazzina era stata aiutata a scendere a braccia, avevano scaricato la carrozzina sui binari. Prima di ripartire. E insomma: molta confusione. Due treni passati. Quello aggiuntivo scambiato per quello normale. Quando in realtà doveva arrivare ancora

il terzo treno, che infatti era in viaggio.

Così si è creata la prima falla nel sistema. Forse si sarebbe potuto ancora rimediare. Perché il capostazione di Corato, un caro collega di Piccarreta a pochi mesi dalla pensione, leggendo il fonogramma dell'avvenuta partenza in senso opposto avrebbe potuto capire: il terzo treno era partito da cinque minuti. Dall'altra stazione era in viaggio un convoglio in direzione opposta. Il binario è uno solo: l'impatto sarebbe stato inevitabile. Così anche il secondo capostazione, Alessio Porcelli, è stato iscritto nel registro degli indagati. Piccarreta commette un errore, Porcelli non se ne accorge. Non legge il fonogramma. Entrambi avrebbero potuto telefonare ai macchinisti lanciati ai 100 all'ora. Uno si chiamava Pasquale Abbasciano, anche lui di Corato. Mandato allo schianto dai suoi amici. Ma è così facile, troppo facile, fare la storia al posto degli altri.

«State vicino al povero Vito, non lasciatelo solo, vi prego. Deve essere terribile vivere con addosso il peso di tutti quei morti. Non è colpa sua, credete a me. È un uomo serissimo, lucido, un collega molto stimato». Così parla il signor Cataldo Angione, quarant'anni di onorata carriera nelle ferrovie Bari Nord. E se è uno dei pochi a farlo nel giorno successivo alla tragedia, è perché è in pensione. A tutti gli altri hanno mandato una comunicazione ufficiale: nessun'intervista, nessuna dichiarazione, silenzio.

Ieri pomeriggio Vito Piccarreta è stato sospeso dall'incarico, ieri sera è stato iscritto nel registro degli indagati. Anche la figlia Vanna ora è arrivata al suo capezzale. Non c'è il rischio di farne un capro espiatorio?

È come se il procuratore capo Francesco Giannella si aspettasse questa domanda. Sta entrando nel magnifico Palazzo di Giustizia di Trani, fra il mare e la cattedrale, e risponde: «Non succederà. Non ci fermeremo ai dati evidenti, alle soluzioni semplicistiche. Cercheremo tutte le responsabilità, anche quelle di natura diversa».

Gli interrogativi sono molti. È vero che alla stazione di Bari Palese esiste un monitor che registra i movimenti di tutti i treni in tempo reale? Chi con-

trolla quel monitor? Perché il sistema di sicurezza che avrebbe potuto bloccare i due treni lanciati uno contro l'altro, nonostante l'errore umano, non era ancora stato montato? Perché è stata firmata la proroga per rimandare i lavori di ammodernamento della linea? Ecco quello che raccontano i colleghi del capostazione Piccarreta, con la garanzia dell'anonimato. «Il nostro lavoro negli ultimi mesi è cambiato molto. Prima su questa linea passavano poco più di dieci treni al giorno. Ora siamo quasi a settanta. Da quando hanno inaugurato il collegamento con l'aeroporto». Tutte le storie, viste da vicino, sono diverse da come apparivano. «Vito era qui al mio bar, scherzava sull'Inter.

Era felice del suo mestiere», dice il signor Giuseppe Papparuso. Proprio mentre un investigatore in televisione pronuncia queste parole: «Quello del tratto Andria-Corato è uno dei sistemi meno evoluti al mondo. È affidato esclusivamente all'uomo, cioè al capostazione». «Povero Vito, che responsabilità tremenda», dicono i clienti del bar. Il paese è in lutto. I pullman viaggiano al posto dei treni. L'estate torrida svuota le strade. E quell'alloggio, al primo piano, con le finestre tutte chiuse. L'alloggio del capostazione.

Un giorno esci di casa sorridente, gli occhiali da vista e la cravatta. Sali su una Renault Mégane pagata a rate per andare al lavoro. Potrebbe essere un giorno uguale a tutti gli altri. Invece commetti l'errore. E sei solo.

L'ho fatto partire io
C'era confusione
e i treni erano in ritardo

Vito Piccarreta
capostazione

Soffriamo con quelle
famiglie che hanno
perduto i loro cari

Giuseppina Piccarreta
moglie del capostazione

Prima su questa linea
passavano 10 treni al
giorno. Oggi quasi 70

I ferrovieri
colleghi di Piccarreta

La polemica sul binario
unico non ha senso,
in Italia e nel mondo
la maggior parte
delle linee sono così

Renato Mazzoncini
ad di Ferrovie dello Stato



Una vita sui binari

Vito Piccarreta, capostazione.
Da 24 anni è in servizio alle Ferrovie private Bari Nord. Ieri è stato sospeso

Il blocco telefonico
è tra i sistemi meno
evoluti e più a rischio
per regolare la
circolazione ferroviaria

Graziano Delrio
ministro dei Trasporti

2

ipotesi di reato

I magistrati
indagano per
disastro
ferroviario
colposo
e omicidio
colposo
plurimo

1600

euro
È lo stipendio
mensile del
capostazione
che ha dato
via libera al
passaggio
del treno

Siamo attoniti.
Esprimo a nome
di Ferrotramviaria
profondo cordoglio
ai familiari delle vittime

Gloria Pasquini
presidente di
Ferrotramviaria Spa

In 24 ore 2724
pugliesi hanno donato
il sangue nei 21 centri
trasfusionali. Sono
orgogliosi di loro

Michele Emiliano
presidente Regione Puglia