

FOSCHINI, RUSSI E TONACCI A PAGINA 21



Bari. Salgono a sei gli avvisi di garanzia. Il pm invia la Finanza in Regione a sequestrare le carte sull'appalto infinito per il raddoppio della linea

Sotto inchiesta i vertici delle ferrovie del disastro s'indaga su registri alterati e proroghe del ministero

DAI NOSTRI INVIATI
**GIULIANO FOSCHINI
FABIO TONACCI**

TRANI. I registri di viaggio erano incompleti, in contraddizione e, probabilmente, falsi. Corretti, a penna, forse per non far risultare ritardi. Il traffico era raddoppiato rispetto a dieci anni fa. I treni in movimento erano quattro volte di più di quelli che viaggiavano sulla stessa linea sei anni fa. Eppure le modalità di sicurezza erano rimaste sempre le stesse: l'ormai famoso blocco telefonico.

Accertata quasi completamente la modalità dello scontro (due treni che partono in fila da Corato, il capostazione di Andria che dà il via al suo convoglio prima che entrambi siano arrivati, nessuno a bordo che si accorge dell'errore: lunedì ci saranno gli interrogatori dei due capitreño), l'inchiesta della procura di Trani punta ora al secondo livello: quello tecnico (chi e perché ha concesso le autorizzazioni alla circolazione in queste condizioni) e quello politico-amministrativo (chi e perché ha tenuto fermi gli investimenti che invece avrebbero potuto evitare la strage).

Per questo ieri la procura di Trani ha iscritto altre tre persone nel registro degli indagati: insieme con i capostazione Vito Piccarreta (Andria) e Alessio Porcelli (Corato) e il macchinista Nicol Lorrizzo (ancora ricoverato al Policlinico), sono accusati di disastro ferroviario colposo, omicidio colposo plurimo e lesioni

personali colpose plurime i vertici di Ferrotramviaria. Si tratta del presidente del cda, Gloria Pasquini, del direttore generale Massimo Nitti e del direttore dell'esercizio Michele Ronchi. «Un atto dovuto in vista dell'autopsia» spiega il loro legale, Michele Laforgia.

I BROGLIACCI TAROCATI

L'obiettivo del procuratore reggente, Francesco Giannella, è accertare, oltre all'errore umano, cosa ci sia dietro la tragedia. E una prima risposta sta arrivando dai documenti acquisiti dagli uomini della Polfer di Bari. La procedura prevede che ciascun passaggio di treno sia segnato, nel dettaglio, su un registro. Quegli stessi registri che, analizzati in queste ore, assomigliano invece a uno zibaldone di correzioni e dati arruffati.

Ci vorrà del tempo per verificare se ci siano state alterazioni sostanziali: a una prima lettura, dei registri relativi anche ai giorni precedenti all'incidente, alcune annotazioni sembrano posticce, forse per far risultare che i treni, sulla linea, viaggiassero perfettamente in orario. In modo anche che i dipendenti potessero accedere ai premi previsti dall'azienda.

I RITARDI E IL SUPER LAVORO

Quello dei ritardi è un tema centrale di questa storia. Dietro la catena di errori umani (quattro almeno) ipotizzata dalla Procura, ci sarebbe stata proprio la necessità di recuperare gli oltre venti minuti di ritardo a tratta con i quali si muovevano i treni lo scorso martedì. Da qualche anno, hanno raccontato gli stessi ferrovieri agli investigatori, il lavoro



IL PALAZZETTO TRASFORMATO PER IL CONGIATO

Sotto, il palasport di Andria che ospiterà oggi i funerali. In alto, gli annunci mortuari nelle strade del paese

si era fatto sempre più intenso. Il capostazione di Andria, il giorno della strage, avrebbe dovuto gestire il traffico di 28 treni in sei ore di lavoro. Fa uno ogni 12 minuti. Sino a quattro anni fa lo stesso lavoratore ne gestiva uno ogni 50 minuti. È inevitabile dunque che salga in maniera notevole la possibilità di un errore umano, vista l'assenza di un sistema ausiliario automatico. Quello tra Corato e Andria è l'unico tratto di binario unico affidato alla sola responsabilità umana in Puglia. «In Italia ci sono altri casi simili» sostengono da Ferrotramviaria. Dove però viaggierebbero meno della metà dei treni impegnati sulla linea Bari-Barletta. «Abbiamo tutte le autorizzazioni» spiegano dall'azienda. E hanno ragione. Qui infatti nasce la nuova domanda della Procura: chi le aveva concesse?

AUTORIZZAZIONI NEL MIRINO

Una tranche dell'indagine punta proprio a verificare questo, tanto che i pm hanno chiesto di acquisire gli atti negli uffici ministeriali. Tutto parte da un decreto legislativo, il 112 del luglio del 2015 (recepisce una direttiva europea) che impone a tutte le ferrovie concesse (come la Ferrotramviaria) di avere sulla linea sistemi di sicurezza automatici. A vigilare è l'Ustif, l'ufficio periferico del ministero delle Infrastrutture. Con l'Ustif, Ferrotramviaria si è impegnato a chiudere i lavori di ammodernamento lungo quella tratta entro dicembre 2017. Ottenendo così la possibilità di far circolare i treni nonostante, per gli standard europei e anche quelli italiani delle Fs, un binario così non fosse abbastanza sicuro.

QUATTRO ANNI PERSI

La deroga serviva a dare il tempo a Ferrotramviaria di dotarsi del doppio binario sull'Andria-Corato con annesso sistema di sicurezza automatico. Doveva essere tutto finito nel 2015 e invece ancora l'opera, proposta nel 2008, non è stata ancora appaltata. Perché? E che fine hanno fatto i 180 milioni dell'Unione Europea per l'ammodernamento di tutta l'area ferroviaria a nord di Bari?

Il 13 maggio 2008 è la prima data certa che si incontra andando a ritroso nella ricostruzione della burocrazia di questo intervento mai fatto. Quel giorno la giunta regionale, guidata da Nichi Ven-

dola, scrive la delibera principale, agganciata ai fondi comunitari 2007-2013. Da quel momento passano quattro anni per arrivare all'approvazione da parte della Commissione europea, alla quale però il progetto arriva solo nel 2011. Quattro anni persi, e neanche una pietra si è mossa. A quel punto, però, il ritardo accumulato è troppo per poter rientrare nei termini previsti da Bruxelles. Il rischio era di perdere i finanziamenti. Allora la Regione Puglia cambia strategia.

I VENTI MILIONI SPESI ALTROVE

Dai 180 milioni che servivano per il grande progetto delle ferrovie a nord di

Bari, stralcia 34 milioni per utilizzarli subito sulle tratte della Ferrotramviaria, e sposta i rimanenti 145 milioni sulla tranche di fondi Ue 2014-2020 proponendo lo spaccettamento degli interventi. Quello per il raddoppio della Corato-Andria è stato messo a gara pubblica soltanto il 19 aprile di quest'anno, per un importo di 31 milioni. Ma la Regione ha messo a disposizione di Ferrotramviaria altri 20,5 milioni di euro da investire per la sicurezza della linea. In quale tratta siano stati spesi, non è ancora chiaro. Di sicuro non sulla Corato-Andria.

REPRODUZIONE RISERVATA

I PUNTI

IL LUTTO

Si terranno oggi i funerali delle vittime dell'incidente ferroviario. In segno di lutto, bandiere a mezz'asta saranno esposte sugli edifici pubblici di tutta Italia

I FERITI

Sono sempre 21 i feriti ancora ricoverati negli ospedali pugliesi. Stazionarie, in alcuni casi anche migliorate, le condizioni degli otto pazienti più gravi

GLI AIUTI

Via libera del governo agli aiuti per le famiglie di vittime e feriti gravi. Un decreto autorizza una spesa di 10 milioni. A ogni famiglia andranno non meno di 200 mila euro

