

Scontro ferroviario, il tir non doveva essere lì

Torino, il bilancio è di due morti e 23 feriti. Indagato l'autista, i dubbi sulle mancate comunicazioni con Rfi

TORINO Dall'errore umano alla leggerezza nel (non) rispetto delle leggi, c'è il depliant delle tragedie italiane nello scontro tra il treno regionale 10027 e un tir, avvenuto mercoledì sera al passaggio a livello di Are', nei pressi di Caluso, nel Torinese. Bilancio: due morti e 23 feriti. Un campionario di sospetti su cui stanno svolgendo accertamenti Polfer e Procura di Ivrea, che ha indagato l'autista del camion, Darius Zujus, lituano di 39 anni: per disastro ferroviario e omicidio colposo plurimo. Prima di arrivare allo scontro, alle 23.20, c'è la manovra del tir, un trasporto eccezionale largo 4,55 metri e tanto alto da urtare i cavi dell'alta tensione, la mancata richiesta delle autorizzazioni (secondo l'Anas) e la fatalità, come dice il procuratore, Giuseppe Ferrando:

una delle sbarre del passaggio a livello s'è chiusa sulla carreggiata vuota, l'altra tra la motrice e il rimorchio, così da non far scattare l'ultimo alert, che avverte il treno se qualcosa è rimasto sui binari.

Attimi drammatici, nei quali l'autista ha tentato la manovra, mentre due colleghi dei furgoni di scorta erano scesi per dargli indicazioni. Uno, Stefan Aurelian, 54 anni, rumeno da vent'anni in Italia, è rimasto gravemente ferito, per poi morire al Cto di Torino. L'altra vittima è il macchinista, Roberto Madau, 61 anni, a due mesi dalla pensione; mentre il capotreno, Morena Gauna, 34 anni, è stata operata per frattura al bacino e trauma facciale, e resta in coma farmacologico.

Altri esami aspettano gli investigatori, sui video seque-

strati: quello della telecamera di sorveglianza di un'abitazione e quello girato da un uomo sulla Statale. Terribile replay: tre vagoni deragliano, mentre gli scompartimenti calano nel buio e le scintille dell'alta tensione squarciano la notte. L'autista, che prima dell'interrogatorio ha avuto un malore, si è difeso: «Non decido nulla, sono le auto della scorta che mi guidano durante le manovre e mi indicano il percorso». Sarebbe sbagliato pure quello: il tir non doveva passare di lì. Anche se la Gi&Gi, ditta vicentina che organizzava il trasporto, sostiene che tutto fosse in regola. Non per l'Anas: «Il tir non ha rispettato le condizioni generali di utilizzo dell'autorizzazione» e avrebbe potuto attraversare un passaggio a livello solo dietro l'ok di Rfi. Che smenti-

sce di averlo dato. «Il punto cruciale sono le comunicazioni fatte o non fatte», riassume Ferrando. Del resto, il trasporto eccezionale aveva un ingombro notevole, tanto che l'autista è stato costretto ad abbassare il mezzo per infilarsi sotto i cavi della rete ferroviaria, finendo per grattare il manto stradale e i binari.

Tutti particolari che hanno complicato ancor di più la manovra: «C'era bisogno di un lasso di tempo larghissimo — ha spiegato il Procuratore di Ivrea — quindi nella programmazione del traffico e del passaggio c'è qualcosa che non ha funzionato». Morale: «Se le comunicazioni non sono state fatte correttamente, è molto grave». E così l'autista potrebbe non restare l'unico indagato per l'incidente.

**Simona Lorenzetti
Massimiliano Nerozzi**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Corriere.it

Guarda tutti
i servizi
multimediali
sull'incidente
ferroviario
nel Torinese su
www.corriere.it