

Tragedia ferroviaria in Puglia: l'appello dell'Associazione Medici Straniera in Italia

lunedì, 18 luglio 2016



di *Fabrizio Federici*

Quali sono, a indagini in pieno svolgimento, le principali ipotesi sulle cause del terribile incidente ferroviario a nord di Andria, in Puglia?

Errore umano? Arretratezza della linea ferroviaria? Sembra che i soldi per rimodernare quest'ultima ci siano, ma che sia difficile bandire la relativa gara d'appalto. Teniamo presente comunque che, in Italia, ben il 55% delle linee ferroviarie ha

ancora il binario unico: sono la metà in Puglia, il 36,9% in Liguria, il 59,8% in Piemonte, il 53% in Lombardia.

Ma il problema non è questo: in proporzione, Germania e molti altri Paesi europei dai servizi ferroviari eccellenti ne hanno anche di più.

Il problema è che nel 2016 non ci si può affidare ai «dispacci telefonici» quando in tutta la rete italiana esistono vari sistemi elettrici ed elettronici per bloccare i treni che non rispettano segnali, limiti di velocità, distanze e incroci. Da Ruvo a Barletta, infatti, sulla linea ferroviaria si può comunicare solo per telefono. Potrebbe essere stata una telefonata sbagliata, insomma, a far partire uno dei due treni coinvolti in quello che è uno dei peggiori disastri ferroviari d'Europa.

O, peggio, errore umano coperto da altri? L'ultima pista emersa dall'inchiesta aperta dalla procura di Trani riguarda appunto la possibilità che un ferroviere abbia alterato l'orario di transito d'uno dei tre treni in viaggio sulla tratta Corato-Andria, per coprire l'errore commesso, da lui stesso o da altri.

La manomissione sarebbe avvenuta sui registri di almeno una stazione. L'ipotesi è al centro degli interrogatori dei due capistazione di Andria e Corato, Vito Piccarreta e Alessio Porcelli, che in questi giorni compaiono come indagati dinanzi ai pm. A breve potrebbe essere contestato il reato di falso.

Ma l'indagine ora punta anche sulle eventuali responsabilità della Regione Puglia: la Finanza, su delega appunto della Procura, ha acquisito il contratto di servizio e le successive proroghe che da decenni regolano i rapporti tra la Regione e la Ferrottramviaria, la società privata che gestisce il servizio sulla tratta maledetta. I magistrati vogliono verificare se il contratto e i periodici rinnovi abbiano preso in considerazione gli aspetti legati alla sicurezza su quella linea ferroviaria: linea che, anche per effetto del collegamento diretto con l'aeroporto di Bari, ha registrato negli ultimi anni un considerevole aumento di traffico, al quale potrebbe non essere corrisposto un adeguato incremento della sicurezza. Nel mirino dei magistrati, quindi, potrebbe esserci anche l'accordo di programma del 2000 tra la Regione Puglia e il ministero dei Trasporti: col quale fu trasferito all'ente locale il compito di programmazione e amministrazione dei trasporti ferroviari in concessione.

"Abbracciamo tutti i familiari delle vittime, dei feriti, e tutto il popolo pugliese per questa tragedia, che tocca tutta l'Italia e che è molto sentita anche nei nostri Paesi d'origine", dichiara Foad Aodi, medico fisiatra, presidente dell'Associazione Medici d'Origine Straniera in Italia (AMSI), della Comunità del Mondo Arabo in Italia (Co-mai) e del "Movimento Uniti per Unire". Con un appello rivolto indistintamente a tutti coloro che possano soccorrere i tanti feriti dello scontro fra i due treni delle Ferrovie Nord Barese: "Mettiamo a disposizione della Regione Puglia tutti i nostri medici e Professionisti della Sanità. Per donare il sangue preghiamo i cittadini di recarsi ad uno dei centri più vicini della zona, dei quali possiamo dare l'elenco" (elenco che, comunque, è facilmente reperibile su Internet).

Come giornalista che s'è occupato parecchio anche di trasporti, chi scrive quantomeno non può non rilevare il complessivo stato "a macchie di leopardo", con forti differenze tra un'area e l'altra, della nostra rete ferroviaria. Stato tipico, peraltro, di tante infrastrutture italiane.

E uno stato che la parcelizzazione, la divisione interna in tante "miniazienze" (Trenitalia, ecc...), intervenuta, negli ultimi anni, nella storica Azienda nazionale Ferrovie dello Stato (nata addirittura più d'un secolo fa, col governo del giolittiano Alessandro Fortis, nel 1905), pur rispondente (non vorremo dire "proprio perché rispondente...!") a precisi criteri dettati, a fine '900, dall'Unione Europea, non contribuisce certo a risolvere.

