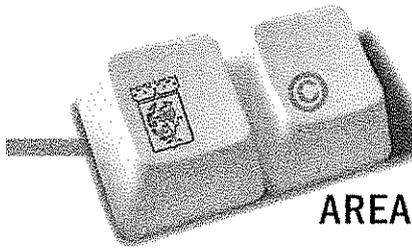


andriaComunica

AREA COMUNICAZIONE DELLA CITTÀ DI ANDRIA

**RASSEGNA STAMPA
QUOTIDIANA
N.135**

14 LUGLIO 2016



andria©omunica

AREA COMUNICAZIONE DELLA CITTÀ DI ANDRIA

I FATTI DI ANDRIA

LA CATASTROFE

LE STORIE DI VITTIME E FERITI

I PIÙ GRAVI

Sono stazionarie le condizioni di otto persone in prognosi riservata. I medici assicurano: non sono in pericolo di vita

Lacrime e dolore nel giorno dei tristi riconoscimenti

Identificata la ventitreesima vittima: è il 60enne Giovanni Porro di Andria



MARILENA PASTORE

ANDRIA. Dall'Istituto di medicina legale hanno fatto sapere nel pomeriggio di ieri, insieme all'ultimo bollettino medico del giorno, che le vittime accertate e identificate del disastro ferroviario occorso tra Andria e Corato sono ventitre.

Di questi ventidue sono stati identificati e denunciati come scomparsi dalle famiglie. Al termine della giornata è stata identificata anche la ventitreesima vittima: si tratta di Giovanni Porro, 60 anni, di Andria. «Le operazioni di identificazione delle salme sono terminate», ha ribadito il prof. Francesco Introna, direttore dell'Istituto di Medicina Legale dell'Università di Bari.

SABATO I FUNERALI - «Ora procederemo con gli accertamenti radiologici e poi con due-tre autopsie al massimo. Poi, andremo avanti con una Tac di tutte le salme e con ulteriori 2-3 indagini identificative aggiuntive. Le salme saranno rilasciate venerdì sera, i funerali avverranno da sabato. Tutte le salme identificate sono italiane. Anche il non identificato riteniamo sia italiano, di sesso maschile, 55-60 anni di età. Due delle salme infine appartengono a personale della Ferrotramviaria».

I RICOVERATI - «Per quel che riguarda i pazienti ricoverati - ha aggiunto Giovanni Gorgoni, direttore del dipartimento Politiche della Salute della Regione Puglia - sono stazionarie le condizioni di otto in prognosi riservata, che non sono in pericolo di vita. Dei pazienti ricoverati ad Andria, quattro saranno dimessi nei pros-

I FUNERALI

Le salme saranno affidate ai parenti venerdì sera. I funerali probabilmente sabato. Tutte le vittime sono italiane

simi giorni. Per quel che riguarda il piccolo Samuele: il bambino è in buone condizioni, rimane la prognosi riservata più per prassi medico legale che per altro, per una febricola legata alle infezioni da corpi estranei. Oggi Samuele compie 7 anni, non sa della nonna e sta con la madre, tenuto anche sotto osservazione dal punto di vista psicologico e neuropsichiatrico.

I FERITI - Cinquantadue i feriti transitati nel pronto soccorso, di cui uno deceduto al pronto soccorso di Andria».

Questo il bollettino medico diramato ieri sera.

Tra i feriti ricoverati al «Bonomo» di Andria, due giovani, Raffaele e Valentina, in buone condizioni, hanno raccolto tutte le forze per raccontare quello che è successo. «Appena salito sul treno (abbiamo ricostruito che trattasi di quello giallo, terza carrozza proveniente da Bari, ndr) alla stazione di Corato per giungere ad Andria dove lavoro - racconta Raffaele emotivamente ancora sconvolto - gli altri passeggeri miei amici mi avvisavano di una strana circostanza: il treno si era fermato per più di una volta, brevi soste sospette nel mezzo del tragitto. Non capivo perché mi riferissero questo particolare, ma sta di fatto che appena partiti il con-

voglio si è fermato altre due volte per poi ripartire a velocità normale e poi ha accelerato. Poi il boato, non c'è stato il tempo di capire. Non ricordo più nulla. Ho pensato ad una bomba, ma appena riaperti gli occhi mi sono aggrappato con le mani al finestrino per non cadere fuori.

La scena davanti ai miei occhi era drammatica. I miei amici erano morti. Insieme ad altri superstiti siamo riusciti ad aprire le porte e ad uscire fuori, e lì ho capito che era davvero una tragedia. E viverla è stato tragico: vedere tutta quella gente morta davanti ai miei occhi è stato devastante».

UNA BOMBA? - Valentina, tranese, racconta invece di un rientro ad Andria da sua sorella dopo avere portato all'università una parte della sua tesi di laurea per farla correggere. Aveva pensato di non tornare a Trani con le FS ma di prendere la Bari nord e giungere ad Andria per trovare sua sorella che vive qui. Anche lei, sulla

terza-carrozza del treno giallo, quello polverizzato. «Ricordo solo un gran botto. Ho pensato? «Una bomba!».

Ho perso i sensi. Ricordo, poi, di essermi svegliata e di essermi trovata in un altro posto rispetto a dov'ero seduta. Altri superstiti mi hanno incoraggiata ad alzarmi. Abbiamo aperto le porte e siamo usciti. Eravamo in aperta campagna, poco campo ma dal mio telefono ho inviato la geo localizzazione al mio fidanzato che ha portato qui il 118. Solo una volta fuori dal treno abbiamo capito l'immane tragedia che avevamo vissuto: i corpi straziati intorno a noi, pezzi di persone sparsi sono la scena terrificante che non potrò mai più dimenticare».

LA GAZZETTA DEL NORD BARESE

LA GAZZETTA DEL MEZZOGIORNO - Giovedì 14 luglio 2011

IL CANTO FUNEBRE DELLE CICALI

di MICHELE PALUMBO

Le cicalie hanno continuato a cantare sul luogo del terrificante incidente fra i treni della BariNord, a pochi chilometri da Andria. Ma se quelle cicalie, al posto di frinire, potessero parlare, quante storie racconterebbero. Storie di pen-

dolari. Di lavoratori che passano una vita ad andare avanti e indietro, andata e ritorno. Storie anche di chi ha dovuto raggiungere, e raggiunge, uffici che si trovano a Bari. O di chi deve andare al Policlinico o in un altro ospedale barese.

E poi ci sono le tante, tantissime storie degli studenti. Ragazzi che hanno frequentato, e frequentano, le scuole nei vari Comuni. Giovani che vanno all'Università, che non hanno soldi per avere una casa a Bari. E che hanno fatto, e fanno, i pendolari. Su e giù, andata e ritorno. Lezioni, esami, fino alla laurea. Sono i ragazzi ed i

giovani del nostro territorio, che si impegnano, che fanno sacrifici. Che studiano anche per riscattare il territorio. E non sono pochi i ragazzi e giovani che con quei treni hanno raggiunto, e raggiungono, pure il Conservatorio musicale. Un doppio impegno. Giovani e ragazzi che hanno dato, e danno, il loro grande contributo alle nostre città, al territorio. Ragazzi e giovani che hanno viaggiato, e viaggiano, su quei treni. E mentre le cicalie continuano a cantare, il cuore è cupo.

Scusate qualche parola.

IL RACCONTO

«Appena rientrata da Bari sarei andata da mia sorella e poi dal mio ragazzo. Preferisco la Bari Nord a Trenitalia per igiene, confort e puntualità»

UNA SUPERATITE

«Ho iniziato a piangere, ho sentito le lacrime rigarmi il volto. Ero sporca di sangue e mi faceva male il petto»

«Io, salvata dai soccorsi mio padre mi ha protetto»

La storia di Valentina, 23enne di Trani, sopravvissuta all'inferno

NICO AURORA

● **TRANI.** Il caldo afoso, il canto delle cicale, gli ulivi. Un normale martedì mattina in cui si inveisce contro l'umidità e gli impegni, sempre tanti, sempre scomodi. Ed il pensiero corre al weekend perché così si rallenta, non si prende il treno, ci si riposa, finalmente, si va al mare. La normalità, la banalità di ogni azione.

Poi, improvvisamente, l'inferno: un incidente ferroviario in piena campagna, tra Corato ed Andria, un 12 luglio di vite spezzate cancellando, in un silenzio tombale di aperta campagna, interrotto da urla strazianti, quei «ci vediamo a casa», «sto arrivando», «a tra poco».

Molte le vittime, il numero sale, ma c'è chi si salva. E trova la forza di scrivere e fare sapere di essere sopravvissuta all'inferno tra gli ulivi. È **Valentina Achille**, la 23enne studentessa tranese che, da Bari, si stava recando ad Andria per andare a fare visita al suo fidanzato, dopo essere stata all'università: «Mi ero svegliata con tanti buoni propositi. Appena rientrata da Bari sarei andata da mia sorella e poi a pranzo dal mio

ragazzo. Ho sempre preferito la Bari Nord a Trenitalia per igiene, confort e puntualità».

Si era recata in facoltà Valentina, per mostrare un capitolo della sua tesi di laurea al relatore. Era felice perché poteva andare avanti con la stesura del testo: il traguardo di Scienze dell'educazione sempre vicino, come anche la stazione di Andria, dove l'avrebbe attesa Pietro, il suo ragazzo. Così, di corsa, cuffiette, musica e treno. Come sempre. «Ma ieri troppe volte abbiamo sostato, e si sentiva che qualcosa non andava - racconta -. Un attimo, e mi sono ritrovata sotto il tavolino dei sedili. Un forte boato, ho pensato ad una bomba, poi non sapevo più cosa pensare. Tra mille pensieri confusi, solo uno è emerso con prepotenza: ero viva, sono viva. Ho iniziato a piangere, ho sentito le lacrime rigarmi il volto. Ero sporca di sangue e mi faceva male il petto. C'era un ragazzo con la valigia blu insieme ad un altro, giunto tra gli ulivi, che mi hanno aiutato ad uscire dal treno, da ciò che ne rimaneva. Eravamo salvi. In quel momento mi sono resa conto dell'entità della tragedia, quando ho potuto vedere, quando ho capito cosa era suc-

cesso davanti a me, due carrozze più avanti. Ero nel terzo vagone, ma ci stavo per caso. Ho rivisto la mia famiglia e, incredula, scrivo che sono sopravvissuta, con gli occhi pieni di paura». Valentina ringrazia i soccorsi e chi l'ha aiutata. E ringrazia il suo papà, che non c'è

più. «Mi ha protetta dal cielo». Poi guarda avanti, «soprattutto per coloro che non ci sono più. Ancora grazie a tutti coloro che ci sono stati e si stanno interessando e preoccupando. Scusate se non scrivo oltre, ma sono scossa, mi fanno male i denti e piango».

«Per accertare le cause della tragedia in azione anche gli specialisti della Polfer»

GIANPAOLO BALSAMO

● **ANDRIA.** Anche ieri pomeriggio, sul luogo della tragedia, il dirigente superiore della Polizia ferroviaria di Puglia-Basilicata-Molise, **Giancarlo Conticchio** ha fatto un sopralluogo insieme al suo vice, il

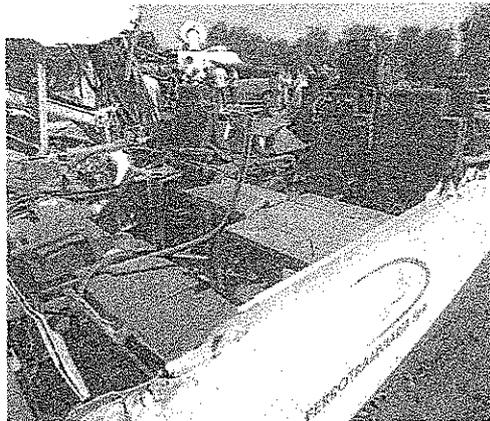
acquisito materiale probatorio importante, non solo documentazione cartacea ma anche informatica. Stiamo analizzando i filmati presenti nella zona e, dopo aver visionato il materiale che abbiamo sequestrato, possiamo fare il punto della situazione per mettere a punto gli ultimi particolari tecnici.

«L'unica certezza è che uno dei treni non doveva essere là. Comunque si è trattato di un errore. Stiamo valutando la portata dell'errore: se è di portata umana o tecnica. Comunque l'errore c'è stato», ha aggiunto.

E alla domanda su quale dei due treni non dovesse essere lì, preferisce non rispondere. «Le scatole nere sono state recuperate e verranno analizzate nei prossimi giorni, anche perché c'è bisogno di tempo per analizzare i dati. I filmati presi in esame sono quelli "delle stazioni di partenza dei due treni", ha concluso.

Il dirigente superiore della Polfer ha anche confermato l'ausilio del Noif (gli specialisti della Polizia ferroviaria che è una delle specialità della Polizia di stato).

«Sono entrati in azione anche gli esperti in disastri ferroviari appartenenti al Noif (Nucleo operativo incidenti ferroviari) a disposizione della Procura titolare delle indagini. Il Noif, costituito nel 2011, è formato da personale specializzato nell'incidentalità ferroviaria ed ha già supportato l'autorità giudiziaria nell'indagine sul disastro ferroviario di Viareggio avvenuto nel 2009».



IL GIORNO DOPO

Sul luogo dell'incidente, anche ieri, i vertici della Polfer con gli specialisti del Noif (foto Calvaresi)

primo dirigente Polfer, **Daniela Poduti Riganelli**. In mattinata, invece, il rappresentante della Polizia di stato ha preso parte ad una lunga riunione operativa svoltasi presso la Procura di Trani e presieduta dal procuratore aggiunto **Francesco Giannella**.

La polizia ferroviaria, così come già anticipato ieri, è stata delegata alle indagini. «Già da ieri - ha spiegato il dott. Conticchio - abbiamo

La testimonianza «Ero su quel treno il giorno prima»

● Ero su quel treno il giorno prima. La vita è davvero un soffio. Mi capita spesso di prendere il treno delle Bari nord per andare a Bari. Mio marito lavora a Corato e lo prendo moltissime volte da quella stazione. Conosco molto bene quei treni, li considero comodi, sicuri, con tutti i comfort: aria condizionata, radio, persino informazioni sui luoghi da visitare.

Li preferisco a quelli di Trenitalia, che potrai prendere da Minervino Murge. Ero su quel treno delle ferrovie Bari nord lunedì 11 luglio, il giorno prima di questa immane tragedia. Andavo a Bari, come faccio spesso, a volte per lavoro o seguire per un incontro, per fare shopping o con le mie figlie. Di solito mi metto nella prima carrozza, proprio per essere più vicina all'uscita quando si arriva a Bari. Per non perdere tempo. Quello che è successo è davvero sconvolgente ed agghiacciante. Potevo esserci anche io. Penso a quello che è accaduto. Ai morti, alle loro famiglie. Al dolore della perdita, non c'è consolazione. E le parole, a volte, sono inadeguate e insufficienti. Penso ai sogni infranti, alla tragica fatalità, alle tante esistenze che si sono "interrotte" tra le lamiere di quel treno. Penso alle coincidenze della vita. Quando si rimanda di un giorno una commissione da fare, quando si cambia data o orario o destinazione. Lo chiamiamo: fortuna, caso o destino. O appunto coincidenze. Potevo esserci anche io, come faccio sempre. Il primo pensiero va alle persone che amo. E se fossi stata su quel treno, non avrei visto più.

(rosalba matarrese)

LA CATASTROFE UMANITÀ E SOLIDARIETÀ

IL CONSIGLIERE MENNEA

«Non posso non ringraziare e apprezzare l'impegno di forze dell'ordine, vigili del fuoco, volontari e operatori della protezione civile»

Soccorsi, una prova di grande efficienza

Nelle difficoltà, il lato migliore di chi è intervenuto sulla Murgia

NICO AURORA

«Se le operazioni di rimozione delle carrozze distrutte dall'incidente ferroviario dell'altra mattina sono procedute sufficientemente spedite, è stato anche grazie alla contestuale eccellenza dei soccorsi prestati ai feriti del disastro ferroviario. La macchina dell'assistenza e della protezione civile è stata pressoché perfetta ed il coordinamento delle operazioni affidato al dottor Cosimo Cannito, primario del Pronto soccorso di Barletta e responsabile del servizio 118, è stato determinante alla pari dell'abnegazione di tutti gli operatori alterнатisi sul posto, dal primo all'ultimo.

«In un momento di grande e profondo dolore, non posso non ringraziare e apprezzare l'impegno di forze dell'ordine, vigili del fuoco, volontari e operatori della protezione civile - ha commentato il consigliere regionale, Ruggiero Mennea - Certo, non avremmo mai voluto assistere a questa tragedia immane, ma la macchina della protezione civile ha funzionato e, pur nella tra-

gedia - conclude - i pugliesi hanno saputo dimostrare grande solidarietà ed i ragazzi della protezione civile sono stati in prima linea per aiutare chi aveva bisogno».

Anche dall'Anci giovani di Puglia giunge «un grande plauso al sistema dei soccorsi, alla sala operativa sovra-provinciale del 118 Bari-Bat, ai vigili del fuoco, alla Sala operativa regionale di protezione civile, a tutte le forze di polizia, alle organizzazioni di volontariato ed ai loro operatori, che hanno instancabilmente lavorato e tuttora continuano a farlo per ripristinare le condizioni normali sul luogo del disastro. La forza solidale della Puglia, e di tutti i cittadini, è dimostrata anche dalla gara di solidarietà che ha visto affollare i centri emotrasfusionali della regione per donare sangue a seguito dell'emergenza in atto».



Dolore, preghiere e riflessioni ieri sera ad Andria e a Corato

«La Chiesa di Andria vive con grande dolore questo momento di tristezza per l'immane tragedia che ha colpito tante famiglie nel suo territorio». Così ieri una nota della Curia arcivescovile. In serata, a partire dalle 21, si è tenuta una veglia in Cattedrale, alla quale hanno partecipato molte centinaia di persone. E ieri e oggi, a Corato, due momenti di preghiera per le vittime. Ieri sera, nella Chiesa Evangelica Valdese della Città, a cominciare dalle ore 20, si è tenuto un momento di preghiera con letture bibliche "per esprimere ha spiegato il Pastore Francesco Carri, della Chiesa Evangelica Valdese - vicinanza, solidarietà

alle famiglie colpite dall'immane tragedia... Un sentito abbraccio a tutte le famiglie cui è stato tolto un affetto, una presenza o coinvolte in casi di familiari feriti". Stasera, sempre a Corato, nella Chiesa Matrice, alle ore 20, le parrocchie della città si ritroveranno nella preghiera. "L'unica cosa che possiamo fare in questo momento - afferma don Giuseppe Lobascio, vicario episcopale per Corato - più che le parole è la preghiera per esprimere vicinanza e solidarietà alle vittime e alle famiglie colpite, perché il Signore voglia far sentire la sua presenza e il suo aiuto e non far perdere la speranza».

La corsa a offrire il sangue

Ottantaquattro le persone che hanno effettuato la donazione, ma altre erano disposte a farlo

«Erano almeno trenta, in coda, dalle 7 del mattino, per donare sangue presso una struttura che avrebbe aperto le porte, eccezionalmente per l'occasione, alle 7.30 - anziché alle 8. Alla fine, al centro trasfusionale di Trani, hanno donato 84 persone in 90 minuti, ma i volontari del sangue sarebbero stati anche di più, se solo non fosse stato detto loro di tornare a casa, almeno per il momento.

Infatti, già alle 9 di ieri, gli operatori della struttura ospedaliera hanno disposto l'interruzione degli accessi, in modo da gestire fino a fine mattinata gli 84 utenti registrati e suddivisi tra le cinque postazioni disponibili. Per la maggior parte, hanno donato giovani.

Peraltro, la gara di solidarietà da tante città della Puglia ha fatto sì che il fabbisogno di sangue sia stato sufficientemente coperto e, pertanto, salve nuove necessità, si può già affermare che l'esercito dei donatori abbia già portato a termine il grosso della sua missione. Il prossimo obiettivo, magari muovendo proprio da questo caso di emergenza, è fare comprendere che donare sangue regolarmente può aiutare le strutture ospedaliere a coprire il fabbisogno sempre, evitando il richiamo alla mobilitazione di massa in circostanze particolari come quella attuale.



[n.aur.]

DOPO IL DISASTRO I vagoni dei due treni (foto Calvaresi)



DOLORE E RIFLESSIONE

«Andria piange le sue vittime, ma Andria riflette perché al momento del dolore deve unirsi quello della riflessione»

FONDI E RITARDI

«I quesiti riguardano i tanti "perché" sul mancato utilizzo dei fondi già stanziati per la messa in sicurezza di quel tratto ferroviario»

«Una tragedia immane e troppi impegni tardivi»

Montaruli: tutto dannatamente prevedibile, perché non si previene?

● **ANDRIA.** «Una tragedia immane e dannatamente prevedibile. Una tragedia che ha lasciato in mezzo agli ulivi secolari decine e decine di vittime innocenti e distrutto le menti di altre decine di sopravvissuti e di tutti coloro che nel soccorrerli hanno fotografato nella propria testa immagini strazianti che mai nessuno avrebbe voluto vedere». Così Savino Montaruli, coordinatore Libere Associazioni Civiche Andriesi.

«Andria piange - aggiunge - le sue vittime ma Andria riflette perché al momento del dolore deve unirsi quello della riflessione su quanto accaduto. No, non c'è nulla su cui speculare e chi dovesse farlo andrebbe preventivamente condannato. Nessuna speculazione sulla tragedia ma una riflessione che anche i bimbi innocenti che si trovavano sul trenino avrebbero fatto. Una riflessione intrisa di domande semplici che dovrebbero avere risposte immediate e quei quesiti riguardano i tanti "perché" sul mancato utilizzo dei fondi già stanziati per la messa in sicurezza di quel tratto ferroviario; sull'incapacità di risolvere un problema che si trascina da decenni senza mai una soluzione e soprattutto sulla leggerezza nel mettere nelle mani di singole persone o di un paio di soggetti la vita di decine di viaggiatori che avrebbero anche potuto essere centinaia o addirittura migliaia in un altro periodo dell'anno».

Ancora: «Affidare migliaia di persone alle "distrazioni" di qualcuno che potrebbe aver commesso un errore umano e già di per sé una grossissima leggerezza difficilmente perdonabile. Le istituzioni, la politica, i burocrati ad Andria sono arrivati, anche questa volta, in ritardo, in gravissimo ritardo perché quelle Istituzioni, quei Politici, quei Burocrati avremmo voluto vederli su quei binari quando lì non c'erano ancora i resti della ferraglia maledetta che ha dilaniato decine di corpi; quei signori avremmo voluto vederli su quei binari ad alzare la voce e a smascherare chi quei soldi già stanziati per l'ammodernamento e la messa in sicurezza della tratta non voleva o non sapeva spenderli; avremmo voluto vederli soprattutto uniti nel raggiungimento di un

obiettivo comune, senza litigare su chi avrebbe dovuto appuntarsi le medaglie sul petto».

Conclusione: «Noi quelle Istituzioni, quei Politici, quei Burocrati non li abbiamo mai visti fare tutto questo ed i ritardi accumulati hanno generato la tragedia evitabile perché una cosa è e rimane certa: se anche in quel tratto fosse stato raddoppiato il binario la tragedia non sarebbe accaduta. Abbiamo sentito le parole espresse da chi invece dovrebbe solo prendere atto di un tristissimo fallimento. Da quelle parole pronunciate pubblicamente emerge tutto il senso di irresponsabilità ed alla fine quasi la colpa sarebbe della "curva" che occultava la visuale ove è accaduto il disastro e non già di tutto ciò che sta dietro questa triste storia».

Canosa

I Consumatori: «Vicini alle famiglie»

■ **CANOSA** - In merito al disastro ferroviario avvenuto tra Andria e Corato interviene l'U.D. Con. (Unione per la Difesa dei Consumatori) che segue con apprensione la vicenda. «Ci uniamo al dolore delle famiglie che questa mattina hanno perso un caro nell'incidente ferroviario avvenuto in Puglia con la speranza che il bilancio finale non sia ancora più drammatico», le parole di Denis Nesci Presidente Nazionale dell'Unione per la difesa dei consumatori.

[s. d'aulisa]

Il sen. Perrone (Anci) «Una tragedia assurda»



■ Il cordoglio dell'Associazione nazionale dei Comuni d'Italia, sezione Puglia: «Una tragedia assurda che getta in un grande sconforto le comunità del territorio nord barese colpito brutalmente - ha dichiarato il presidente senatore Luigi Perrone - Una sciagura immane che ha scosso l'Europa intera, che ripropone all'attenzione la questione sicurezza nei trasporti e la necessità di radicale snellimento e sburocratizzazione delle procedure approvative per sbloccare interventi infrastrutturali prioritari per garantire il diritto alla mobilità nei nostri territori». E poi: «In attesa di fare chiarezza sulle cause dell'incidente, va riconosciuta l'efficienza e la tempestività della nostra macchina dei soccorsi, ma anche la forza e la solidarietà delle comunità pugliesi, che da ieri continuano a mobilitarsi in una gara di altruismo e generosità, per fare fronte all'emergenza sanguinosa proveniente dagli ospedali in cui sono ricoverati i feriti».

Andria – Proclamato lutto cittadino per tre giorni

13 luglio, 2016 | scritto da Redazione

In un comunicato diffuso a mezzo stampa, è stato proclamato il lutto cittadino in seguito al grave incidente ferroviario di ieri:

“Il Sindaco con Ordinanza Sindacale n.382 del 13/07/2016, considerato che, il giorno 12 Luglio 2016, si è verificato un grave incidente ferroviario sulla tratta Corato – Andria della Ferrovia Bari- Nord che ha determinato il decesso di molti concittadini Andriesi ed il ferimento di molti altri;

Evidenziato che l'intera Città è rimasta scossa dalla tragica scomparsa dei concittadini;

Rimarcate, l'intenzione e la volontà di partecipare al dolore dei familiari delle vittime e dell'intera Comunità Andriese, anche in forma pubblica ed istituzionale, al fine di testimoniare la vicinanza di tutta la Città, in ogni sua componente, alla grave tragedia;

Ritenuto, pertanto, di interpretare il comune sentimento della popolazione, proclamando il lutto cittadino dalla data odierna e sino al giorno della celebrazione delle esequie, in segno di rispetto e condivisa partecipazione al profondo dolore delle famiglie e della stessa Comunità Andriese,

ORDINA:

- 1. di proclamare il lutto cittadino a partire dalla data odierna e fino al giorno della celebrazione delle esequie, in segno di cordoglio per la tragica scomparsa dei concittadini, unendosi in tal modo al dolore dei familiari tutti e della Comunità Andriese;*
- 2. di sospendere con effetto immediato tutte le manifestazioni pubbliche eventualmente in programma nell'arco di vigenza del lutto cittadino;*
- 3. di esporre le bandiere a mezz'asta nelle sedi comunali e tutte le sedi pubbliche;*
- 4. di pubblicare la presente ordinanza all'albo pretorio informatico e sulla pagina web del Comune di Andria.*

INVITA: i concittadini, i dirigenti scolastici, i titolari di attività commerciali, le organizzazioni politiche, sociali, produttive e le associazioni sportive e culturali, ad esprimere la loro partecipazione al lutto cittadino mediante la sospensione delle attività, in segno di raccoglimento e rispetto durante le esequie la cui data ed ora sarà comunicata in forma pubblica.

DISPONE: la trasmissione della presente ordinanza, per quanto di competenza, al Prefetto della Provincia Barletta – Andria- Trani, al Presidente della provincia Barletta Andria Trani, al Commissariato di P.S. di Andria, al Comando della Compagnia dei Carabinieri di Andria, al Comando della Guardia di Finanza di Andria, al Comando di Polizia Municipale di Andria, alla Direzione Generale della Asl BT, ai Dirigenti Scolastici e a quant'altri spetta per competenza”.

Andria - mercoledì 13 luglio 2016 Cronaca

Proclamato il lutto cittadino ad Andria per 3 giorni

A partire dalla data odierna e fino al giorno della celebrazione delle esequie, in segno di cordoglio per la tragica scomparsa dei concittadini, unendosi in tal modo al dolore dei familiari tutti e della Comunità Andriese

di LA REDAZIONE

Il Sindaco con Ordinanza Sindacale n.382 del 13/07/2016, considerato che, il giorno 12 Luglio 2016, si è verificato un grave incidente ferroviario sulla tratta Corato – Andria della Ferrovia Bari-Nord che ha determinato il decesso di molti concittadini Andriesi ed il ferimento di molti altri;

Evidenziato che l'intera Città è rimasta scossa dalla tragica scomparsa dei concittadini;

Rimarcate, l'intenzione e la volontà di partecipare al dolore dei familiari delle vittime e dell'intera

Comunità Andriese, anche in forma pubblica ed istituzionale, al fine di testimoniare la vicinanza di tutta la Città, in ogni sua componente, alla grave tragedia;

Ritenuto, pertanto, di interpretare il comune sentimento della popolazione, proclamando il lutto cittadino dalla data odierna e sino al giorno della celebrazione delle esequie, in segno di rispetto e condivisa partecipazione al profondo dolore delle famiglie e della stessa Comunità Andriese;

ORDINA:

1. di proclamare il lutto cittadino a partire dalla data odierna e fino al giorno della celebrazione delle esequie, in segno di cordoglio per la tragica scomparsa dei concittadini, unendosi in tal modo al dolore dei familiari tutti e della Comunità Andriese;
2. di sospendere con effetto immediato tutte le manifestazioni pubbliche eventualmente in programma nell'arco di vigenza del lutto cittadino;
3. di esporre le bandiere a mezz'asta nelle sedi comunali e tutte le sedi pubbliche;
4. di pubblicare la presente ordinanza all'albo pretorio informatico e sulla pagina web del Comune di Andria.

INVITA: i concittadini, i dirigenti scolastici, i titolari di attività commerciali, le organizzazioni politiche, sociali, produttive e le associazioni sportive e culturali, ad esprimere la loro partecipazione al lutto cittadino mediante la sospensione delle attività, in segno di raccoglimento e rispetto durante le esequie la cui data ed ora sarà comunicata in forma pubblica.



Palazzo di Città di Andria © n.c.



Proclamato il lutto cittadino ad Andria

In segno di cordoglio per la tragica scomparsa dei concittadini andriesi

INCIDENTE FERROVIARIO

REDAZIONE ANDRIAVIVA

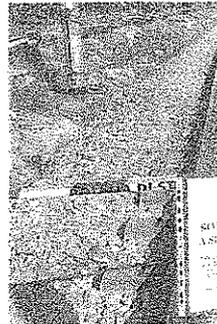
Mercoledì 13 Luglio 2016 ore 13.15

Il Sindaco di Andria ha proclamato lutto cittadino a partire da oggi e sino alle celebrazione delle esequie, in segno di cordoglio per la tragica scomparsa dei concittadini andriesi coinvolti nell'incidente ferroviario di ieri. L'ordinanza sindacale - la numero 382 del 13 luglio - prevede la sospensione di tutte le manifestazioni pubbliche. Inoltre, in tutte le sedi comunali e pubbliche, le bandiere saranno tenute a mezz'asta.

LA CATASTROFE
SCHIANTO FERROVIARIO A GORGONI

Dei 52 feriti accompagnati nei vari pronto soccorso, sono ricoverate 24 persone: otto in prognosi riservata

LINEA INTERROTTA
L'«sgabbi» di Binari nel tratto in cui c'è stato lo scontro frontale
(foto Luca Tassi)



«Non c'è alcun disperso e i 23 morti hanno un nome»

Parla il prof. Introna, direttore dell'istituto di Medicina legale del Policlinico

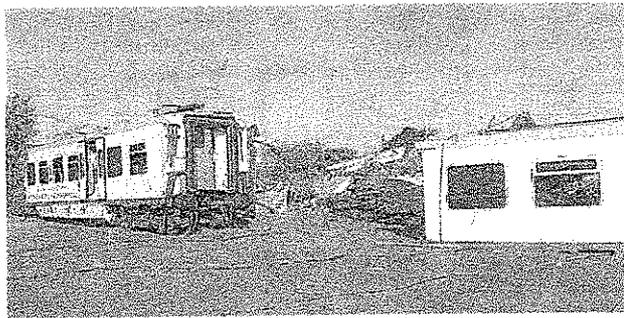
**GIANLUIGI DE VITO
GIOVANNI LONGO**

«BARI. Il bilancio delle vittime è «tornato» a quota 23. Dopo una notte interminabile, quella a cavallo tra martedì e mercoledì, in cui l'atroce conta era arrivata a quota 27 morti, e dopo una mattinata di strazianti riconoscimenti, un briefing alle 14.30 di ieri ha fatto chiarezza. Lo scontro tra i due treni della Ferrotramviaria sul binario della morte adagiato tra gli ulivi tra Corato e Andria ha spezzato 23 vite, tutte identificate. Il numero è stato comunicato ufficialmente nel corso di una conferenza stampa convocata nell'aula «K» dell'istituto di Medicina legale dell'Università di Bari dal professor Franco Introna, direttore dell'istituto, dal presidente della Regione, Michele Emiliano, dal direttore del dipartimento Politiche della Salute della Regione, Giovanni Gorgoni, dal direttore generale del Policlinico, Vitangelo Dattoli.

GLI AIUTI - Un lavoro senza sosta sia il loro, sia quello dei soccorritori, degli psicologi e psichiatri, delle forze dell'ordine, del personale medico e degli infermieri. Da un lato per gestire l'emergenza. Dall'altro per dare un sostegno ai parenti sottoposti allo strazio.

IL GIALLO DEI NUMERI - La differenza di 4 vittime rispetto alla cifra, 27, indicata nella tarda serata di martedì, è dovuta a errori sul campo. Alcuni corpi sono stati recupe-

rati in condizioni quasi impossibili a dirsi. È stato necessario un lungo lavoro prima di poterli ricomporre. E martedì sera, quando ancora si scavava tra le lamiere, pezzi di corpi sembravano poter appartenere ad altri quattro nomi, rispetto a quelli già individuati. La lista poi è tornata a 23. E Introna conferma: nessuno disperso. Le vittime, nessuno straniero, hanno tutti un nome e co-



SENZA BINARI: Le carrozze semidistrutte sono state spostate sul terreno

gnome.

GLI OSPEDALI - Chiara anche la situazione dei feriti. Dei 52 accessi nei vari pronto soccorso, sono ricoverate 24 persone. Otto sono ancora in prognosi riservata: tre al Policlinico, uno al «San Paolo» e quattro al «Bonomo» di Andria. Gorgoni: «Sono in condizioni stabili». Gli altri sedici sono ricoverati in più ospedali della Bat e nel Barese. Uno dei feriti, il contadino che poteva

flipper e un calcio balilla. Salvato probabilmente dall'abbraccio di sua nonna, sul cui corpo è stato trovato dopo il violento impatto, il piccolo Samuele ha un po' di febbre «degata alle infezioni da corpi estranei, come le schegge. Ma non ha fratture o quant'altro». Samuele non sa che sua nonna è morta.

«Adesso è con sua madre», ha aggiunto Gorgoni, «ed è tenuto sotto osservazione anche dal punto di vista psichico».

«Adesso è con sua madre», ha aggiunto Gorgoni, «ed è tenuto sotto osservazione anche dal punto di vista psichico».

«Adesso è con sua madre», ha aggiunto Gorgoni, «ed è tenuto sotto osservazione anche dal punto di vista psichico».

ESPERTI LA TEMPESTIVITÀ È FONDAMENTALE

Gli psicologi in campo «Dopo parenti e feriti daremo supporto a volontari e soccorritori»



PSICOLOGI Anna Palumbo e Antonio Di Gioia

«La rabbia è un vissuto d'impotenza. In queste situazioni è facile che esploda». Antonio Di Gioia è con Anna Palumbo. Psicologo e presidente dell'Ordine regionale, lui, psicologa dell'emergenza lei. I due sono tasselli di una «macchina del sostegno» che si mette in moto a ogni tragedia, con protocolli di intervento sempre più collaudati. Così fu all'Aquila, così è stato per l'incendio del traghetto «Norman Atlantic» e per l'esplosione nella fabbrica di fuochi d'artificio «Bruscella», a Modugno.

La rete di psicologi dell'emergenza che si è mossa subito dopo lo schianto dei treni, si è allargata via via.

Spiega Di Gioia: «Abbiamo mobilitato tre delle associazioni di psicologia dell'emergenza, la Sitem, Psicologia per i popoli e Stasis. Un gruppo di una quarantina di esperti è stato inviato a dare sostegno sia alle famiglie arrivate all'istituto di medicina legale del Policlinico di Bari, sia sul luogo della sciagura, sia nel punto di pronto intervento allestito dal Comune di Andria al palasport». E la tempestività dell'intervento è stata determinante. «Si tratta di momenti difficili da gestire, poiché si crea una emotività incontenibile che con la fragilità esplosiva».

Ieri, coordinati dagli psichiatri Alessandro Bertolino e Roberto Catanesi, una trentina tra psicologi e psichiatri si sono attivati nell'istituto di medicina legale del Policlinico di Bari per dare

L'IMPEGNO «È un evento catastrofico che ha cambiato la vita di tutti noi e che cambierà la vita di tutto il Paese - ha detto Emiliano -. L'insieme di interventi che sono stati sviluppati dalla Regione Puglia nelle sue branche ha funzionato alla perfezione, dalla Protezione civile al Policlinico, al Pronto Soccorso di Andria, che è stato davvero strepitoso. Quaranta minuti dopo lo schianto non c'era a bordo dei treni più nessun ferito. L'insieme degli interventi ha funzionato, per una delle più gravi emergenze della storia della Regione, in maniera assolutamente soddisfacente. L'identificazione delle salme, assolutamente, non facile è stata realizzata in tempi da record con una sensibilità umana della quale ringrazio i prof. Franco Introna e Alessandro Dell'Erba e tutti i loro collaboratori». E dopo l'analisi, l'impegno a fare luce senza indugi: «Non ci accontenteremo di verità di facciata. Cercheremo la verità, sosteneremo il lavoro dell'autorità giudiziaria di Trani per capire fino in fondo cosa sia accaduto e non lasciare alcun dubbio a nessuno».

A fare da assordante eco, i parenti delle vittime a margine dello straziante rito del riconoscimento. «Aiutateci a scoprire chi deve pagare perché non meritavano di morire così. Vi prego, vogliamo la verità, temiamo che i soliti poteri forti possano nascondere tutto». «È assurdo e ingiusto - dicono - che accadano tragedie del genere su un treno così ordinario e, soprattutto, considerato da tutti molto lento».

supporto ai familiari che hanno dovuto riconoscere le vittime. «Li ci siamo divisi in gruppi - ha spiegato il presidente dell'Ordine pugliese -, garantendo affiancamento e supporto alle famiglie in collaborazione con medici, infermieri, operatori della Croce Rossa, e volontari Protezione civile». Un modello d'intervento che ha «decompresso» il forte stato d'ansia di ogni familiare o parente: prima la sosta in una stanza per il riconoscimento di oggetti attraverso immagini archiviate al computer. Poi, l'accompagnamento dei familiari davanti al corpo, avendo cura di evitare di mostrare l'orrore. Sicché in alcuni casi è stato mostrato solo una parte del corpo dilaniato o mozzato o magari semplicemente qualche indumento. E poi, altra assistenza, per gestire il dopo. Un modello d'intervento concertato con il medico legale Franco Introna che ha voluto evitare il riconoscimento collettivo. E che ha evitato l'incrocio tra chi entra e chi esce, un incontro che aumenta il panico di chi si prepara e la rabbia di chi ha già visto.

«Nei prossimi giorni - aggiunge Di Gioia - saremo di supporto anche ai soccorritori. Per affrontare i possibili effetti di un trauma vicario. Anche loro possono risentire di situazioni post traumatiche da stress, di depressioni, attacchi panico, disturbi del sonno». E i bambini? «Saremo attenti ai disturbi nel tempo, non mostrano subito i sintomi del trauma», assicura Di Gioia. [g.d.v.]



Dei 52 feriti accompagnati nei vari pronto soccorso, sono ricoverate 24 persone: otto in prognosi riservata

«Aiutateci a scoprire chi è che deve pagare perché non meritavano di morire così»

All'obitorio facce stravolte dopo lo strazio del riconoscimento. E una richiesta: vogliamo la verità

GIANLUIGI DE VITO

«BARI. La notte che ha sgozzato l'ultima speranza ha lasciato sui volti rabbia e tormento. «Il dolore è di chi lo prova, fateci entrare», urla Sabino Loconte. Vuole sfondare il muro di agenti della polizia privata che fanno da semaforo all'ingresso di Medicina Legale. Troppa gente. E l'ordine è di limitare gli accessi all'obitorio del Policlinico, per evitare che lo strazio del riconoscimento scateni altre dannazioni dopo quelle, già troppo pesanti, dello schianto di martedì tra i treni della Ferrotramviaria sulla Corato-Andria.

Dalle prime ore del mattino fino alle tre del pomeriggio, la marea dei vivi sfilava e spinge per guardare in faccia la morte dei 23. E magari illudersi di poter prendere in giro il cuore in fibrillazione per quello che il cervello già sa.

Le urla di rabbia che rompono il silenzio di genere salgono dopo l'arrivo del sindaco di Bari, Antonio Decaro. «Ma loro che ne sanno? Non viaggiano sui treni dove si muore».

Non c'è l'urlo contro l'assassino dell'errore umano. È l'insicurezza sulle rotaie interne di un Sud tecnologicamente orfano che amplifica il dolore, e se mai, è l'incoscienza al potere che aggiunge tormento. Gli zii di Gabriele Zingaro, uno dei sei under 30 (due i minorenni) della tragedia che ha spedito al cimitero 14 uomini e 9 donne, raccontano delle fatiche quotidiane del nipote. Ogni mattina sveglia all'alba, per raggiungere Monopoli dove era riuscito a trovare lavoro. «Tornava dal Policlinico dove si era fatto medicare al dito per un

infortunio sul lavoro». «Ma non si può morire così. Non è giusto che accadano tragedie del genere», dice la madre di Gabriele, sorretta da sorella e cognato.

«Aiutateci a scoprire chi deve pagare perché non meritavano di morire così. Vi prego, vogliamo la verità, temiamo che i soliti poteri forti possano nascondere tutto», dice la figlia di Enrico Castellano, 72 anni, dirigente bancario in pensione, fratello del nostro collega Franco Castellano.

Volto d'abisso dopo lo strazio del riconoscimento, un istante che cancella il prima, azzerata il dopo. Marco Cirone, 25 anni, è con la madre. Blocca con la mano sul petto la foto che lo ritrae con Jolanda Inchingolo, anche lei nella lista delle giovanissime. I due avevano programmato le nozze in autunno. Jolanda era ad Andria, andava da lui, a Bari. «Sono sei anni che stiamo insieme. Lei non doveva essere in quel treno ma su quello successivo. Mi ha chiamato per dirmi che era arrivata in anticipo in stazione e che sarebbe arrivata prima».

La catena del dolore guadagna l'uscita con mezze parole. «Sì, l'ho trovata, finalmente, mia figlia. Stesa sul marmo. Aveva il volto sereno di sempre». Una donna, anche lei sulla trentina, si morde le labbra e mantiene lo sguardo basso: «E adesso chi glielo dice a nostra figlia?». È la compagna di Maurizio Pisani, 49 anni, di Pavia, manager nell'agroalimentare e arrivato di recente alla ribalta tv con il programma «La ricetta perfetta». Era ad Andria per un matrimonio. I tre vivono a Milano. Sarebbero dovuti ripartire insieme. Ma lei e la bimba di 4 anni hanno preferito rimanere qualche giorno

in più in vacanza ad Andria. Doveva accompagnarla lei, in aeroporto, a Bari Palese, in macchina. Ma lui ha insistito. Le ha detto che faceva troppo caldo e che il treno era una soluzione comoda e rapida. E adesso il rimorso è una fiamma di fuoco.

Gli amici della squadra di calcio nella quale giocava hanno portato all'obitorio un mazzo di fiori per Antonio Summo, di Ruvo di Puglia: 15 anni a novembre, trombettista, musica e pallone nelle vene. È stato riconosciuto dalle scarpe da ginnastica e dallo zaino con i libri. Tornava dall'industriale di Andria: i debiti in due materie lo costringevano ai supplementari a scuola. Gli amici ripetono in coro: «Un ragazzo tranquillo, sorridente, educato, amava giocare a calcio, ma gli piaceva anche molto suonare». Ed il calcio era anche la passione del bergamasco Salvatore Di Costanzo, 56 anni, agente di commercio, allenatore di squadre provinciali. Aveva un appuntamento di lavoro ad Andria.

All'ultimo minuto ha preso uno di quei maledetti treni, per assistere il padre malato, anche Maria Aloysi, 49 anni: «Era molto in ritardo ma alla fine ce l'ha fatta, l'ha accompagnata alla stazione mio fratello», racconta il cognato della donna. Maria aveva una collana con la lettera «M» come ciondolo e una cicatrice sul labbro superiore. Lascia due figli, di 21 e 28 anni. Patty Carnimeo, 30 anni, estetista, una figlia di due anni e mezzo, «si era trasferita ad Andria dopo il matrimonio», racconta la zia. La madre di Patty non ha retto allo strazio. È uscita in barella, sotto l'effetto di sedativi, come se l'occhio del sole si fosse spento.

LA GAZZETTA DEL MEZZOGIORNO
11 luglio 2016

PRIMO PIANO | 3 |

IL SUMMIT DEGLI INQUIRENTI IL PROCURATORE GIANNELLA: 5 I PMI AL LAVORO

Anche i finanziamenti finiscono nell'inchiesta

LUCIA DE MARI

«TRANI. Sono cinque in magistrati della Procura di Trani che lavoreranno per fare chiarezza sulle responsabilità del disastro ferroviario ma anche sui livelli di sicurezza e sui finanziamenti che sarebbero stati erogati per il miglioramento, l'ammodernamento, il raddoppio e la messa in sicurezza della tratta ferroviaria teatro della tragedia di martedì mattina. È quanto ha dichiarato il procuratore facente funzione Francesco Giannella ieri pomeriggio, al termine del lungo vertice convocato con inquirenti e magistrati per fare il punto.

A seguire le indagini sarà la Polfer che ha già recuperato materiale cartaceo e informatico, insieme ai filnati delle telecamere nelle stazioni di Andria e Corato da analizzare insieme alle due

scatole nere dei treni» come spiegato dal dirigente del Dipartimento Puglia-Basilicata-Molise, Giovanni Conticchio.

Al termine della riunione (erano presenti i sostituti procuratori Sinona Mierra, Michele Ruggiero, Silvia Curione, Luigi Scimè, Antonio Savasta e Alessio Marangelli) le dichiarazioni di Giannella hanno confermato la complessità delle indagini: «Al di là della ricostruzione della dinamica dell'incidente, già piuttosto complicata, ci sono anche da verificare circostanze importanti di cui tutti peraltro parlano: non è un mistero che ci si interroghi sui livelli di sicurezza e sui finanziamenti per questa linea e naturalmente con più fatica e più

tempo bisognerà indagare anche su questo».

Sarà un pool di 5 sostituti (dei quali non è possibile «né conveniente» conoscere i nominativi) ad occuparsi a vari livelli di queste indagini: «Oltre a verificare la situazione degli eventuali finanziamenti, ci sarà da analizzare i dati contenuti nelle scatole nere ed incrociarli con i dati testimoniali, di immagini, informatici e dei sistemi di controlli a distanza: con un'analisi accurata riusciremo a ricostruire l'accaduto».

Certo, uno dei due treni non doveva trovarsi lì: Giannella non fa ipotesi senza avere certezze. «È l'unica certezza è che stiamo lavorando» dice, ed aggiunge però che solo «in linea di massima potrebbe essere quello partito da Andria, anche se ci vorranno dati scientifici a confermarlo».

Certezza è, in ogni caso, che i due treni «comunicavano via fonogramma, una sorta di fax con orario partenza e orario di arrivo. Indagheremo sulle regole e sui dispositivi di sicurezza, dobbiamo leggere il regolamento dettagliato e verificheremo cosa fosse indicato al personale di comportarsi».

Dunque non ci sono persone indiziate di reato: «Abbiamo il dovere di approfondire: cercheremo di capire se ci siano mai state situazioni critiche denunciate in precedenza, che avrebbero dovuto metterle in allarme qualcuno. Un lavoro immane per andare indietro nel tempo, e vedere se le segnalazioni ci sono state, quando e perché, e se rischio ipotetico era stato immaginato».

Chi ha ricevuto il dispaccio telefonico di «via» nella stazione coratina avrebbe dovuto rendersi conto che era un errore

Come conseguenza degli accertamenti aziendali sulla tragedia, la società ha sospeso i capistazione di Andria e Corato

Sono indagati tre ferrovieri in servizio ad Andria e Corato

Ma altre persone potrebbero essere coinvolte nei prossimi giorni. L'accusa è di disastro ferroviario e omicidio colposo plurimo

MASSIMILIANO SCAGLIARINI

● **BARI.** Due ferrovieri, in servizio martedì mattina nella stazione di Andria, intorno alle 11,38 potrebbero aver dato il via libera al regionale ET1023 partito da Barletta alle 11,24 e diretto a Bari. E un terzo loro collega, quello che ha ricevuto il dispaccio telefonico di «via» nella stazione di Corato, avrebbe dovuto rendersi conto che era un errore, perché la linea verso Andria era già impegnata dal treno ET1018 partito da Corato da meno di 5 minuti. È per questo che i capistazione di Andria, Vito Piccarreta, e di Corato, Alessio Porcelli, insieme a un altro dipendente della Ferrotramviaria Spa sono indagati con l'accusa di disastro ferroviario e omicidio colposo plurimo. E ben presto potrebbero arrivarne altri. La Procura di Trani ha formalmente iscritto i tre nel Registro degli indagati solo ieri nel tardo pomeriggio, a seguito degli accertamenti compiuti dalla Polfer in parallelo a quelli dell'Ustif e del Fema del ministero delle Infrastrutture. «Il treno che non doveva partire in linea di massima è quello da Andria», ha confermato ieri il procuratore Francesco Giannella, che ha delegato gli accertamenti sulla dinamica dell'incidente al pm Antonio Savasta e Simona Merra. Un punto, questo, su cui ormai ci sono pochi dubbi: «Quel treno non doveva trovarsi lì», aveva spiegato il direttore tecnico di Ferrotramviaria, Massimo Nitti.

La linea interessata dal disastro prevede il passaggio di non più di tre treni all'ora nei momenti di punta, ma tra le 11 e mezzogiorno ce ne sono soltanto due verso Barletta e uno verso Bari. Dal punto di vista di chi controlla i movimenti dei convogli utilizzando l'antiquato sistema del blocco telefonico, ogni singolo passaggio comporta quattro telefonate (arrivo e partenza con la stazione di provenienza e di destinazione): non certo un ritmo impossibile, soprattutto per gente esperta e abituata ad avere a che fare ogni giorno con gli stessi treni. Ecco perché la concausa

più probabile del via libera sbagliato, e dunque del disastro, può essere quella che i tecnici definiscono una «perturbazione della circolazione»: c'era un secondo treno, denominato «6 bis», che precedeva l'ET1018, quello in arrivo da Corato (e poi coinvolto nell'incidente) con un ritardo di circa 8 minuti dovuto a lavori in uscita da Bari. Il capostazione di Andria potrebbe aver scambiato il

«6 bis» con l'ET1018 e, ritenendo che la linea fosse libera, avrebbe potuto dare il segnale di partenza all'ET1023. Ma il capostazione avrebbe anche dovuto comunicare quel «via» al collega di Corato, e Corato avrebbe dovuto rilevare l'errore: forse la telefonata partita da Andria - questo andrà accertato attraverso i registri di stazione - è arrivata troppo tardi per rimediare con una chiamata sul cellulare dei due macchinisti. Di certo c'è che ieri, come conseguenza dell'inchiesta aziendale avviata in merito al disastro, la società ha sospeso i capistazione di Andria e Corato.

I treni si sono scontrati in prossimità di una lieve curva, quando quello proveniente da Andria era in piena corsa (90-100 km all'ora) e quello da Corato era in accelerazione. L'impatto, come ormai noto, è stato devastante: la dinamica potrà essere più chiara dopo l'esame delle scatole nere, che nei treni registrano velocità, accelerazione e posizione. Ma qualche indicazione potrebbe arrivare anche dalle immagini delle telecamere di sicurezza installate sul Flirt (è il treno colorato di giallo), che trasmettono in tempo reale alla centrale operativa e sono state acquisite dalla Procura.

I tre ferrovieri poi risultati indagati ieri non erano in servizio, magia martedì sera - in fase di raccolta dei documenti - sono stati ascoltati informalmente dalla Polfer: «Sì, è probabile che ci siamo confusi», ha ammesso uno dei tre, che ieri mattina si è sfogato con i colleghi: «In questa brutta storia - ha detto, tra le lacrime - siamo vittime anche noi». Episodi simili (un «via» errato), a quanto spiegavano ieri, per quanto rarissimi possono sempre capitare: ma l'incrocio dei fonogrammi e la distanza tra le stazioni lasciano ai dirigenti del movimento il tempo necessario ad avvertire il personale di condotta dei treni.

Giannella ha annunciato una indagine a tutto campo. E dunque, ad esempio, il sostituto Michele Ruggiero è stato delegato con il Nucleo di polizia tributaria della Finanza di Bari a svolgere accertamenti sui finanziamenti per il raddoppio della

linea e per l'installazione dei sistemi di sicurezza. Ma gli investigatori vogliono anche capire se l'errore umano sia stato causato da un livello di traffico eccessivo rispetto alla capacità tecnica della linea: ed è per questo che verranno passati al setaccio, con l'aiuto di un consulente tecnico, anche i manuali operativi e le disposizioni fornite dalla Ferrotramviaria.

LE VITTIME

Pasquale **ABBASCIANO**, 61 anni, di Andria
 Giuseppe **ACQUAVIVA**, 59 anni, di Andria
 Serafina **ACQUAVIVA**, 62 anni, di Andria
 Maria **ALOYSI**, 50 anni, di Bari
 Alessandra **BIANCHINO**, 29 anni, di Trani
 Rossella **BRUNI**, 22 anni, di Trani
 Pasqua **CARNIMEO**, 31 anni, di Modugno
 Enrico **CASTELLANO**, 72 anni, di Ostuni
 Luciano **CATERINO**, 37 anni, di Ruvo
 Michele **CORSINI**, 61 anni, di Milano
 Albino **DENICOLO**, 57 anni, di Terlizzi
 Salvatore **DI COSTANZO**, 57 anni, di Bergamo
 Giulia **FAVALE**, 61 anni, nata in Francia
 Nicola **GAETA**, 56 anni, di Bari
 Jolanda **INCHINGOLO**, 25 anni, di Andria
 Benedetta **MERRA**, 52 anni, di Andria
 Donata **PEPE**, 63 anni, di Cerignola
 Maurizio **PISANI**, 50 anni, di Pavia
 Giovanni **PORRO**, 60 anni, di Andria
 Fulvio **SCHINZARI**, 59 anni, di Galatina
 Antonio **SUMMO**, 15 anni, di Terlizzi
 Ludovico Francesco **TEDONE**, 17 anni, di Terlizzi
 Gabriele **ZINGARO**, 25 anni, di Andria

LA CATASTROFE

«Il nostro è un servizio pubblico, non possiamo interromperlo, è difficile accettarlo ma la vita va avanti»

«Piangiamo i colleghi ma siamo tutti al lavoro»

Macchinisti in lacrime nel quartier generale dell'azienda nel centro di Bari

La presidente Ferrotramviaria Pasquini: «Questo è un momento che non avremmo mai immaginato di vivere»

ENRICA D'ACCIO

«BARI. Il giorno dopo la tragedia, la Ferrotramviaria dà prova di forza e umanità. Macchinisti al lavoro, anche se qualcuno non riesce a trattenere le lacrime. Alle 12, un momento di raccoglimento, mentre tutti i treni fermi a Bari fischiano in onore delle vittime. Nel primissimo pomeriggio, le parole della presidente dell'azienda, Gloria Pasquini: «Cordoglio ai familiari, un ringraziamento ai soccorritori e al personale della nostra azienda che ha continuato a lavorare in questo momento che non avremmo mai immaginato di vivere».

La circolazione ferroviaria è ripresa regolarmente già nel pomeriggio di martedì, eccezione fatta, naturalmente, per il tratto maledetto, quel binario unico che ha portato la morte nel cuore della Puglia. Nelle stazioni, i display con gli orari e le coincidenze avvisano che «fra Andria e Corato la tratta è interrotta», precisando che «è attivo un servizio sostitutivo in bus» e chiedendo «scusa per il disagio». Nessun segno di lutto nelle stazioni e nemmeno nel quartier generale dell'azienda, a Bari, in piazza Moro, proprio nel mezzo fra la stazione delle Ferrovie dello Stato e le Ferrovie Appulo-Lucane. «Il nostro è un servizio pubblico, non possiamo interromperlo», dicono i macchinisti, in pausa, alla stazione centrale di Bari. «È difficile accettarlo ma la vita va avanti». Fra loro, una macchinista non trattiene le lacrime. È una delle giovanissime donne arruolate alla guida dei treni che l'azienda ha assunto da qualche anno, nel programma di rinnovamento avviato nel 2004. Un collega più anziano le stringe le mani. Il personale piange almeno due colleghi di cui, a 24 ore dall'incidente, è stata accertata la morte. Nell'impatto però potrebbero essere stati coinvolti altri dipendenti dell'azienda, personale viaggiante che, seppure non in servizio, si trovava su uno dei due treni.

Nel miscuglio di dolore, rabbia e stupore che ha travolto l'azienda, c'è spazio anche per questa profonda incertezza sul destino dei propri colleghi e sui dubbi in merito alle responsabilità. Anche per questo, al momento, l'azienda non ha dato indicazioni su celebrazioni di cordoglio o iniziative di solidarietà per le famiglie coinvolte. Nel pomeriggio, rompendo le quasi 24 ore di silenzio, è intervenuta Gloria Pasquini, presidente della Ferrotramviaria, presente già martedì sul luogo dell'incidente: «Quanto accaduto ieri (avanti per chi legge; ndr) sulla tratta fra Corato e Andria ha lasciato tutti noi attoniti e senza parole. In un momento in cui prevale inevitabilmente l'emotività vorrei esprimere a nome di Ferrotram-

viaria un profondo e sentito cordoglio ai familiari delle vittime ed un sentito pensiero ai feriti. Mi preme inoltre ringraziare tutti i soccorritori e tutte le forze dell'ordine che hanno lavorato incessantemente per ore in una giornata particolarmente torrida, proseguendo nel loro sforzo per tutta la notte con un impegno che non è quantificabile. Vorrei inoltre ringraziare anche tutto il personale della nostra azienda, che come sempre, con dedizione, ha continuato a svolgere il proprio dovere per garantire il servizio in un momento che non avrebbe mai immaginato di dover vivere».

LA NAVETTA SOSTITUTIVA IL SERVIZIO PREVEDE IL TRENO SULLA BARI-CORATO. POI UN BUS TRA CORATO E ANDRIA E QUINDI DI NUOVO IN TRENO FINO A BARILETTA

La paura non ferma i pendolari

In stazione ognuno racconta di una persona cara che non tornerà mai più a casa

«ANDRIA. Picchia forte il sole sull'edificio anni Venti fresco di tinteggiatura celestina della stazione di Andria. Ma a bruciare su dipendenti e pendolari - il giorno dopo la strage ferroviaria in Puglia - non sono tanto i 34 gradi all'ombra, quanto il dolore per la perdita di amici e conoscenti.

Ognuno di loro nella disgrazia dello scontro ferroviario avvenuto avantieri mattina tra le campagne di Corato e Andria aveva un parente, un amico o solo un conoscente. Accade nelle piccole comunità come sono Barletta, Andria o Corato dove ci si conosce tutti. La famiglia più colpita è quella dei ferrovieri: nessuna voglia parlare dell'accaduto in stazione «ordine tassativo dell'azienda - dice uno di loro - anche se un'idea di come sono andate le cose ce l'abbiamo ma ce la teniamo per noi». Nè di ricordare i loro colleghi deceduti: «Preferiamo ricordarli così com'erano».

Su quel treno non c'erano solo i due macchinisti morti, Luciano Caterino e Pasquale Abbasciano, e i due capotreno di cui non si hanno notizie, ma anche altri colleghi fuori servizio che tornavano a casa o che si recavano da Bari a Barletta per prendere servizio. Forse sette, otto persone in tutto. Tutti dipendenti della Ferrotramviaria Spa che garantisce la copertura sulla tratta Bari-Barletta. E poi ci sono gli utenti abituali. Quelli che anche ieri non hanno rinunciato al servizio sobbarcandosi lunghe attese sotto il sole per aspettare la navetta sostitutiva.

Il servizio non si ferma e prevede il treno sulla tratta compresa tra Bari e Corato. Poi un bus che copre il tratto interrotto tra Corato e Andria e quindi di nuovo in treno fino a Barletta. I disservizi non mancano, qualche corsa salta e tra gli utenti qualcuno protesta. Sono soprattutto giovani e pendolari. «Lo prendiamo lo stesso il treno, anche oggi, per-

ché è conveniente e si risparmia. Un biglietto da Barletta ad Andria costa solo 1,10 euro. L'abbonamento mensile 30 euro. Certo che lo prendo il treno - spiega Giampaolo, un consulente aziendale che questa linea la percorre quattro volte al giorno - non ci sono alternative. Anche perché finora il servizio ha sempre funzionato bene».

Ci si interroga sulle possibili cause dello scontro e chi conosce le dinamiche di questa ferrovia non ha dubbi. «È venuta meno una chiamata. Uno dei due treni doveva fermarsi ad Andria o a Corato e attendere l'altro per lo scambio. Non è successo. Quasi sicuramente per una mancata comunicazione». Tutti sono concordi nel dire che si tratta di una tragedia che si poteva evitare. Ma sulla rabbia prevale la commozione. Quella dei ferrovieri, che fanno la conta delle loro vittime «Ieri mattina (avanti per chi legge; ndr) ho chiamato

Luciano e Pasquale (i due macchinisti deceduti, ndr) - racconta commosso uno di loro che chiede di mantenere l'anonimato - e non rispondevano al telefono. Poi sono arrivate le notizie, il ritrovamento di resti umani. Non ci credo, non è possibile. Poteva succedere a uno di noi».

Commozione alla quale si aggiunge quella dei passeggeri: «Una tragedia senza fine - racconta Lia mentre aspetta il bus - oggi non lo volevo prendere il treno, il pensiero va ai morti ma anche alle famiglie». «Conoscevo una delle vittime, Alessandra. Eravamo amici di infanzia - spiega Giampaolo - Una ragazza dolce, impegnata nel volontariato, con tanta voglia di vivere». La stessa di tanti ragazzi che ieri come oggi sono qui regolarmente ad aspettare un bus o un treno, magari solo perché costa poco e conviene.

Armando Petretta



LA CATASTROFE

FERROVIA DEL NORD

«Il nostro è un servizio pubblico, non possiamo interromperlo; è difficile accettarlo ma la vita va avanti»

complesse operazioni. La zona è stata a sua volta meta di centinaia e centinaia tra operatori delle forze dell'ordine, rappresentanti delle istituzioni, addetti e volontari del soccorso, giornalisti e tanti altri che, a vario titolo, erano lì per fare il proprio lavoro, dare conforto, chiedere informazioni, rendersi utili. Così quel luogo, da ameno che era, è diventato, suo malgrado, la scenografia di una strage.

Presto, quel posto tornerà quasi del tutto disabitato, come

sempre è stato, con l'eccezione di quei contadini e operatori di quella terra che hanno conosciuto, trattato, amato come una figlia. Uno di loro, proprio mentre era al lavoro, ha perso la vita investito dalle lamiere impazzite dei due treni scontratisi a breve distanza da lui. Sotto quegli ulivi, c'è il sangue di chi quella terra l'ha sempre vissuta, insieme con quello di chi quel luogo lo stava osservando di sfuggita nel migliore dei casi, oppure neanche quello perché era assorto, magari, sullo schermo di un telefonino durante uno dei tanti spostamenti pendolari, che sarebbe diventato, per ventitré di loro, l'ultimo.

I binari sono tornati liberi, ma non sicuri al punto che la circolazione in quel tratto riprenda. Anche in questo caso, quando questo avverrà, e nell'attesa di quel raddoppio che sarebbe già dovuto avvenire, e che grida vendetta, nulla sarà più come prima. Nei prossimi giorni scomparirà il cimitero delle lamiere, forse i treni andranno più piano, più in avanti qualcuno potrebbe pensare di installare un cippo commemorativo, ma la galleria degli ulivi sarà sempre lì. Quegli alberi custodiranno la memoria della tragedia e, grazie a loro, da oggi, l'ulivo in quanto tale avrà una doppia simbologia: ombra e ristoro per chi ce l'ha fatta, pace per chi non c'è più.

Il binario unico è tornato libero

NICO AURORA

● **TRANI.** Dopo un giorno e mezzo di lavoro ininterrotto, il binario unico delle Ferrovie del Nord Barese tra Andria e Corato, teatro di una delle tragedie più gravi della storia ferroviaria italiana e mondiale, è tornato libero. Ma, in realtà, nulla sarà come prima. Ed anche quando lo scenario circostante tornerà come prima, si avvertirà che qualcosa sarà cambiato. E per sempre.

Nel giro dello stesso giorno e mezzo si è passati dall'inserimento paesaggistico, finanche gradevole di una strada ferrata monodirezionale all'interno di un'autentica galleria di ulivi, ad un cimitero di lamiere che hanno completamente cambiato il territorio. Fino a che i vigili del fuoco non hanno terminato le

LA GAZZETTA DEL MEZZOGIORNO
Giovedì 14 luglio 2016

PRIMO PIANO | 5

LA CARCASSA
Ultimato le operazioni di ricerca di eventuali dispersi, le lamiere contorte sono state smantellate e trasportate altrove, a disposizione degli inquirenti

Al Centro Trasfusionale del Policlinico tra gli altri volontari, pure una ventina di persone del Centro Islamico barese

«In 24 ore, 2.274 pugliesi hanno donato il sangue»

Emiliano: orgoglioso di loro. Anche 700 migranti del Cara chiedono di donare

LIA MINTRONE

● **BARI.** L'umanità nell'umanità, la solidarietà che non conosce etnie, religioni, colore della pelle. Quello che sta accadendo da 48 ore in Puglia è commovente. Dopo che migliaia di corregionali («2.724 pugliesi in 24 ore», ha detto il presidente della Regione, Michele Emiliano) si sono messi in coda, in tutti gli ospedali, per donare il sangue per i feriti del tragico incidente ferroviario, anche i ragazzi del Cara di Bari-Palesè hanno voluto fare lo stesso. Gli ospiti del centro di prima accoglienza,

gli stessi arrivati a bordo di barconi da Paesi straziati da guerre e ataviche ingiustizie, da ieri stanno donando il sangue per i loro fratelli pugliesi. Sono 700 quelli che finora hanno fatto domanda agli amministratori del Cara. Ieri mattina, al Centro Trasfusionale del Policlinico di Bari, sono arrivati in otto tra cui Am-

broise e Ali del Camerun, Hassan e Hacred dell'Iraq, Halem dall'Eritrea, Kaled dalla Nigeria. Avevano gli occhi lucidi ma anche grandi sorrisi pieni di speranza, carità, solidarietà. Oggi ne arriveranno altri 15 e via così, fin quando al Policlinico diranno che non c'è più bisogno di sangue. Gesti talmente forti che hanno lasciato senza parole anche chi con questi ragazzi ci vive da tempo. «In otto anni che dirigo il Cara di Palesè non ho mai visto una cosa del genere - ci racconta tra il commosso e l'orgoglioso Michele Di Lorenzo, direttore del Cara per conto dell' Auxilium Cooperativa

Sociale che gestisce il centro - Sono stati loro a chiederci di poter donare il sangue, avevano letto la notizia della tragedia sui cellulari. Ed è stato un mare inarrestabile di volontari». La commozione di Di Lorenzo, mentre racconta, è palpabile. I suoi ragazzi, figli adottivi di Puglia soltanto temporaneamente, tendevano la mano agli abitanti della regione che li ha accolti. «I pugliesi hanno aiutato noi, ora siamo noi a voler aiutare loro» - hanno detto i ragazzi agli assistenti sociali. A quel punto la direzione del Cara ha contattato il Centro Trasfusionale del Policlinico per accordarsi sulle mo-

dalità, non sarebbe stato possibile portare i ragazzi tutti insieme. Di qui la decisione di farli andare 15 alla volta, sempre accompagnati dagli operatori del centro che regolamentano le uscite. E da ieri anche una ventina di fratelli del Centro Islamico di Bari hanno deciso di donare il proprio sangue e si

sono messi in coda al Centro Trasfusionale del Policlinico accompagnati da uno dei due imam della Comunità Shwandy Gazi, il responsabile organizzativo del Centro Islamico Ali Pagliara. «Ci sentiamo anche noi musulmani pugliesi colpiti profondamente da questa tragedia che ha sconvolto le nostre famiglie - ha detto Sharif Lorenzini presidente della Comunità Islamica d'Italia - Questa è una vicenda verso la quale siamo chiamati a dare il nostro contributo in nome della solidarietà e della carità nei confronti di chi in questo momento sta soffrendo».

I PROFUGHI
«I pugliesi hanno aiutato noi, ora siamo noi a voler aiutare loro»

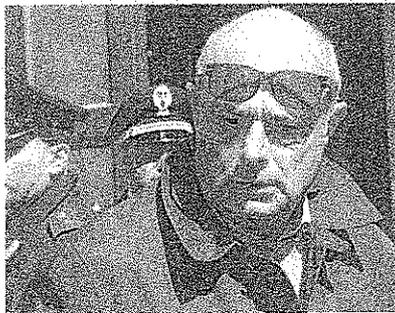
Corologio corale
A mezzogiorno
fischio lacerante
da tutti i treni
Poi un interminabile
minuto di silenzio

● **BARI** - Lunghi, ripetuti e strazianti fischi, poco prima delle 12, per ricordare le vittime dell'incidente ferroviario di martedì. Così ieri, i treni fermi a Bari hanno voluto commemorare i 23 morti sulla tratta Andria-Corato. Hanno fischiato i treni del gruppo Ferrovie dello Stato, della Ferrotramviaria, delle Appulo-Lucane e del Sud Est, facendo giungere la voce e l'anima di tutta la categoria in piazza Moro e nel centro città. Subito dopo, è stato osservato un minuto di silenzio nelle stazioni e a bordo dei treni in tutt'Italia nelle linee del gruppo Ferrovie dello Stato.

LA CATASTROFE

IL DISASTRO DI ANDRIA

Il direttore dell'Istituto dell'Università di Bari: «Difficoltà per gestire il numero di salme»



BARI Il prof. Franco Introna, direttore dell'Istituto di medicina legale dell'Università

A Bari il dramma dei riconoscimenti

Il compito ingrato dell'équipe guidata dal prof. Introna

GIOVANNI LONGO

«BARI. «Professore, iniziamo subito o facciamo un briefing prima». Primo pomeriggio. Il professor Franco Introna e la sua équipe hanno appena terminato l'identificazione di 22 vittime su 23 (l'ultima sarà riconosciuta poco dopo). Il lavoro non è finito. Un suo collaboratore si affaccia nello studio al primo piano. E l'assistente chiede indicazione al direttore dell'Istituto di medicina legale dell'Università di Bari.

«Dobbiamo procedere con gli accertamenti radiologici e poi con due-tre autopsie al massimo, quelle

dei due macchinisti anche se la il cadavere di uno di loro è in condizioni terribili», spiega Introna. Su di loro si procederà anche con gli esami tossicologici. Per le altre vittime basterà invece una Tac. «Le salme saranno riconsegnate alle famiglie venerdì sera, i funerali dovrebbero essere celebrati sabato».

Un lavoro durissimo, ma estremamente utile alle indagini. Le conclusioni saranno consegnate al procuratore aggiunto della Procura di Trani che coordina le indagini sul disastro ferroviario.

«Abbiamo lavorato tutta la notte - spiega Introna - e tra un po' ri-

prenderemo. Siamo abituati a questi ritmi, questa volta abbiamo dovuto affrontare e superare qualche problema logistico con l'aiuto della Regione». L'Istituto dispone di otto celle dove conservare i cadaveri. Di fronte a 23 salme è intervenuta la Regione con altri frigoriferi. «Il nostro istituto è in fase di ammodernamento - spiega Introna - saremo ancora di più un punto di riferimento in Italia come istituto necroscopico superiore».

La fase più delicata e d'impatto emotivo è stata certamente il riconoscimento da parte dei parenti. «Ci sono due tecniche, uno "collettivo" con i parenti che passano

davanti a tutte le salme. Ovviamente abbiamo scelto un metodo meno cruento anche se certo non meno doloroso». Da un lato le denunce di scomparsa, dall'altro gli effetti personali. Un mazzo di chiavi, un anello, un vestito, il cellulare, una foto sul tablet, un vestito. Una volta verificata la corrispondenza, con l'ausilio preziosissimo degli psicologi, «si fa visionare il volto della vittima, se non sfigurato o un'altra parte del corpo». A seguire da vicino questa fase tutti i medici, gli infermieri, il personale dell'istituto che hanno lavorato e lavorato senza sosta. Naufragio del Norman Atlantic, strage

Tra le vittime il fratello di un nostro collaboratore!

Enrico Castellano, 74 anni, fratello del nostro collaboratore sportivo e storica firma della Gazzetta del Mezzogiorno, Franco, è tra le vittime dell'incidente ferroviario tra le campagne di Andria e Corato. Viveva tra Torino e Cuba, dirigente bancario in pensione, ed era tornato lunedì in Puglia per poter festeggiare il suo onomastico in famiglia. Parlando con i giornalisti all'esterno dell'Istituto di Medicina legale al Policlinico di Bari, sua figlia, che ha definito Enrico una «persona gioiosa», ha detto che ora «mi aspetto la verità, non insabbiatela, voglio i nomi dei colpevoli».



Enrico Castellano

«Le istituzioni - ha aggiunto - si ricordino che meritiamo di andare in treno e tornare a casa». Suo figlio Giuseppe ha detto di avere un «enorme senso di colpa». Da Andria, il giorno dell'incidente Enrico ha preso il treno per Bari dove avrebbe incontrato suo fratello, Franco, che ora dichiara: «Delitto di Stato».

A Franco e ai familiari tutti, le condoglianze della Gazzetta.

nella fabbrica dei fuochi pirotecnici Bruscella. E poi tanti altri casi ancora quelli seguito da un istituto, quello barese, che fa scuola non solo in Italia. «Non mi chiedo impressioni personali, è certamente una terribile tragedia, un disastro tra i più gravi, ma da parte mia non ci può essere pathos o emotività», taglia corto Introna. Qui, nel suo ufficio, c'è solo il tempo di prendere un caffè. Una piccola pausa prima di tornare al lavoro per dare risposte agli investigatori. Un suo assistente, dunque, bussa alla porta, si affaccia, chiede indicazioni. C'è da tornare al lavoro.

LA CATASTROFE
CONSAZIO DI PASSENTI

Il direttore dell'Istituto dell'Università di Bari: «Difficoltà per gestire il numero di salme»

ANDRIA LE STORIE DI CINQUE VITTIME. TRA QUESTE, ALESSANDRA BIANCHINO, ANIMATRICE ALL'ORATORIO DEI SALESIANI E MAURIZIO PISANI, ESPERTO DI MARKETING

Jolanda, un sogno cancellato

Uno dei due macchinisti, Pasquale Abasciano, era prossimo alla pensione

ALDO LOSITO

ANDRIA. Storie di pendolari ma anche di chi prendeva il treno della Bari Nord per necessità, per comodità e magari per una maggiore sicurezza che alla fine si è rivelata illusoria. Ecco le storie di alcune vittime.

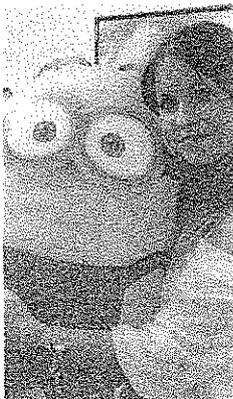
Maria Aloysi, 49 anni era andriese e viveva a Modugno perché sposata con cittadino modugnese. Lei era in cerca di occupazione e si trovava ad Andria da qualche giorno per accudire il padre ammalato. Suo marito era venuto ad Andria a darle il cambio e l'aveva salutata poco prima che salisse sul treno, su quel maledetto primo vagone del «treno bianco». Lascia due figli maggiorenni da poco, un padre ed una sorella.

La notizia in questo caso è arrivata martedì sera dopo lunghissime ed interminabili ore di attesa. Il corpo di Alessandra Bianchino era tra quelli portati nell'Istituto di medicina legale del Policlinico di Bari. La speranza del padre Raffaele di stringerla ancora tra le braccia si è spenta dopo la telefonata ricevuta la sera della tragedia. Alessandra, 29 anni, era animatrice all'oratorio Salesiano di Andria. Ma dopo la laurea cercava una occupazione che le regalasse altre soddisfazioni. «Ragazza solare e sempre disponibile», la ricorda così don Mimmo Sandivasci direttore dell'opera Salesiana. «Con noi aveva appena terminato l'insegnamento della catechesi - aggiunge il sacerdote - e continuava a frequentarci nelle sere dell'Estate Ragazzi con importanti contributi. Non ci aveva mai abbandonato, anche se nell'ultimo periodo si spostava spesso per cercare lavoro e non poteva dedicarci il tempo che avrebbe voluto. Amava il ballo e aveva anche realizzato insieme un laboratorio all'oratorio. Per noi è una grande perdita». L'intera comunità salesiana ha già ricordato Alessandra con momenti di preghiera che sono proseguiti anche ieri. Alessandra aveva preso quel maledetto treno dall'aeroporto di Palese. Stava rientrando ad Andria, dopo aver fatto visita alla sorella che risiede a Milano. «Appena avuta la triste notizia - conclude don Mimmo - ho incontrato i suoi familiari offrendo loro tutto il supporto umano e di fede».

Jolanda Inchingolo è tra le più giovani vittime del distratto ferroviario.



Alessandra Bianchino



Jolanda Inchingolo



Maria Aloysi



Maurizio Pisani

Aveva 25 anni, anche lei di Andria, e stava andando a Bari per un tirocinio propedeutico al conseguimento della laurea in Chimica. Aveva programmato a breve il matrimonio con il suo fidanzato Marco. Proprio lui, assieme ai familiari, hanno girato per ore tra ospedali e palasport di Andria, senza però avere notizie. Sulle pagine di Facebook il dolore del fidanzato che non si rassegna alla scomparsa di Jolanda.

Maurizio Pisani era andriese ma ri-

siedeva da anni al Nord Italia. Si occupava di marketing legato al settore del food. Da poco si era tolto un'altra soddisfazione lavorativa, rientrando nella produzione televisiva nazionale "La ricetta perfetta". Era tornato ad Andria per il matrimonio della cognata. Con lui in Puglia erano giunti anche la compagna e la figlia. Lui, però doveva risalire subito per lavoro, mentre le donne della sua vita si sarebbero trattenute per qualche giorno in più di vacanza. Proprio la

compagna si era offerta di accompagnarlo con l'auto all'aeroporto, ma Maurizio non voleva disturbarla e purtroppo per lui ha scelto il treno.

Pasquale Abasciano, è uno dei due macchinisti. Andriese doc, risiedeva a Corato, la città della moglie. Dipendente della Ferrotramviaria da anni, era ormai prossimo alla pensione che avrebbe conseguito il primo gennaio 2017. Stava tornando ad Andria per aiutare la figlia nei preparativi del matrimonio.

LA DECISIONE FINO AL GIORNO DEI FUNERALI (PROBABILMENTE SABATO). PARTECIPERANNO ANCHE GLI ALTRI CENTRI DELLA PROVINCIA

Cala il lutto cittadino su tre comunità

Firmate le ordinanze dai sindaci di Barletta, Andria e Corato. Ma tutta la Bat si fermerà

LUCIA DE MARI

È stato proclamato il lutto cittadino, da oggi e fino al giorno dei funerali (probabilmente sabato) delle vittime della sciagura ferroviaria, nei Comuni di Barletta, Andria e Corato, con altrettante ordinanze firmate dai sindaci Pasquale Cascella, Nicola Giorgino e Massimo Mazzilli.

Il sindaco di Barletta e il sindaco di Andria, d'intesa con il sindaco di Corato, hanno poi rivolto l'invito ai primi cittadini della Provincia Barletta-Andria-Trani, i quali da subito hanno espresso la vicinan-

za delle proprie comunità, l'invito a unirsi alla partecipazione solidale dell'intero territorio al lutto nella giornata delle esequie.

In particolare a Barletta, la decisione è stata disposta da Cascella con una ordinanza che, integrando quella emessa già martedì, prolunga il divieto di attività ludiche, musicali e spettacolari e ogni altro comportamento che contrasti con il carattere luttuoso di queste tristi giornate per la comunità cittadina. Particolarmente commosso è stato l'incontro del sindaco Cascella a Palazzo di Città con i famigliari di Michele Corsini.

Anche per Andria, Nicola Giorgino ha rimarcato «l'intenzione e la volontà di partecipare al dolore dei familiari delle vittime e dell'intera comunità andriese, anche in forma pubblica ed istituzionale, al fine di testimoniare la vicinanza di tutta la città, in ogni sua componente, alla grave tragedia».

Lutto anche a Corato. Scrive il sindaco: «L'amministrazione rimarca l'intenzione e la volontà di partecipare al dolore dei familiari delle vittime e dell'intera comunità coratina, anche in forma pubblica ed istituzionale».

LA CATASTROFE

Cronache del disastro

Tedone, 17 anni, era iscritto all'Istituto di Barletta e aveva frequentato il quarto anno di informatica in Giappone

LA STORIA EMILIANO GLI HA DONATO UN FLIPPER E UN CALCIO BALILLA

Samuele, compleanno in ospedale senza la nonna

■ **ANDRIA.** C'è una bella crostata alle ciliegie con le candeline dei 7 anni, due scatole di giochi da tavolo in regalo, una di Lego e una dei Monopoli, ma soprattutto la maglia rossonera dell'amatissima squadra del Milan. E ci sono anche i cuginetti vicini che aiutano a soffiare forte per spegnere le fiammelle. Ma nessuno se lo aspettava così, questo compleanno di Samuele.

Non la mamma e il papà, che piangono e ridono per questo loro bimbo scampato alla tragedia. Non lui, che porta la maglia del suo club preferito sopra le ferite che nonna Donata, morta nel disastro ferroviario facendogli scudo con il suo corpo, non è riuscita a risparmiargli.

Non gli zii, che lo avevano accompagnato al treno per tornare a Milano con i nonni, dopo un mese di mare, partite dell'Italia viste in tv e ricordi bellissimi, che ora sembrano senza senso, nella stanza in

ombra dell'ospedale di Andria.

Il sindaco Nicola Giorgino, in un giorno così difficile per la cittadina pugliese, ha voluto trovare lo stesso del tempo per portare al piccolo Samuele un bacio e la promessa che insieme andranno a vedere la partita tra Milan e Juventus, anche se il piccolo Samuele spera di assistere al derby Milan-Inter.

Le dottoresse clown nella stanza di ospedale lo chiamano «Super Samuele», mentre il personale medico segue attento ogni suo gesto e lo protegge dal clamore che è fuori. Lui parla con il sindaco delle trattative con i cinesi per la vendita del Milan, gioca con i nasi finti da clown e cerca di non ricordare quell'inferno di lamiere e grida da cui è uscito vivo, guardando i cartoni sul cellulare dei vigili del fuoco. Senza mai smettere di chiedere: «ma la nonna dove sta?».

Visita a sorpresa, poi in serata, del governatore pugliese Michele Emiliano, che ha constatato le condizioni dei feriti, in generale buone, soffermandosi in particolare col piccolo Samuele. Al bambino il presidente della Regione Puglia ha regalato un flipper e un calcio balilla. Emiliano ha avuto parole di elogio per come lo staff medico del presidio ospedaliero ha saputo fronteggiare l'emergenza.

10 | PRIMO PIANO

LA GAZZETTA DEL MEZZOGIORNO
Giovedì 14 luglio 2015

LA CATASTROFE

«Le colpe dei dirigenti aziendali che hanno continuato a non adottare "occhi elettronici" innovativi su questo tratto»

«Errore umano? Sì, ma anche falla nel sistema di sicurezza»

L'esperto: è come se i capistazione giochino alla roulette russa. Ed è partito un colpo

«La velocità commerciale qui è più alta. Uno dei due treni non doveva partire. Deve essere andata per forza così»

GIAMPADO BALSAMO

■ **ANDRIA.** «Un errore umano? Probabilmente ma c'è stata anche una chiara falla nel sistema di sicurezza. È come una folle roulette russa. I due capi stazione, su quel tratto di ferrovia a binario unico e ancora privo di sistemi di sicurezza adeguati, è come se si passassero una pistola carica ogni qualvolta danno il via libera alla partenza di un treno e all'ingresso di un altro. L'altro ieri, purtroppo, il «colpo» accidentale è partito. Ed è stata la tragedia».

Un esperto di tecnica ferroviaria guarda a distanza i binari sui quali martedì mattina si è consumata la sciagura ferroviaria. I suoi occhi sono lucidi. Conosceva bene alcuni dei colleghi rimasti senza vita in quell'inferno di lamiere contorte. Preferirebbe stare in silenzio ma riusciamo ugualmente a farlo parlare in una sorta di sfogo liberatorio.

«Essendo la linea a binario unico, la velocità commerciale è più alta del solito - dice - Uno dei due treni non doveva partire. Deve essere andata per forza così».

Ed aggiunge: «L'errore umano viene commesso tutti i giorni da chi permette che sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario insistano due agenzie differenti (l'Agenzia italiana per la sicurezza delle ferrovie e l'Ufficio speciale trasporti a impianti fissi) che adottano norme differenti in tema di mezzi e sistemi di distanziamento ferroviario. Errore umano è quello dei dirigenti aziendali che hanno continuato a non adottare sistemi di sicurezza innovativi su questo tratto ferroviario sulla quale, ogni giorno, viaggiano oltre 190 treni in 20 ore».

La sicurezza, su questa tratta, è infatti affidata al cosiddetto «blocco telefonico», il più antico tra i sistemi manuali di sicurezza. «Praticamente la richiesta e la concessione del via libera - spiega l'esperto - avviene attraverso uno scambio di telefonate tra i due capi stazione. Materialmente vengono scambiati una serie di dispacci via telefono (un cellulare di stazione o un telefono particolare telefono Voip o un classico telefono con cavo), delle formule prestabilite che poi vengono annotate su appositi registri. È il capostazione che dà via libera al treno quando la linea è sgombra. È logico che se uno dei due dà il via libera e, alzando la palette, licenzia il treno, l'altro capostazione prima di fare lo stesso, dovrà aspettare che il treno sia giunto in stazione. Questo, purtroppo, non è avvenuto l'altra mattina. E quando ci si è accorti dell'errore, probabilmente i due capi stazione non hanno avuto neanche il tempo di togliere corrente sulla linea così da far arrestare immediatamente i convogli».

Questo sistema «obsoleto», insomma, dipende molto dal fattore umano. Se uno degli operatori sbaglia, difficilmente si può rimediare. E quello che è accaduto non è una conferma.

«Sì, è giusto. Il blocco telefonico presuppone una grande fiducia tra il capostazione ed il macchinista. Ma siamo uomini e possiamo sbagliare!»

Sul restante della tratta ferroviaria del Nord Barese (da Ruvo e Bari), invece, opera il sistema di controllo marcia del treno (Scmt) che è il cosiddetto sistema di

sicurezza automatico. «In questo caso - chiarisce il ferroviere - la trasmissione dei dati avviene solo fra le apparecchiature di terra e quelle di bordo preposte a controllare la velocità del treno in quel determinato punto della linea. Il sistema controlla il traffico attraverso dei sensori in grado di monitorare il movimento, la velocità e la distanza tra le vetture».

In ogni caso i due treni (l'«Et 1016» partito da Bari alle 10,42 e in arrivo a Barletta alle 11,50 e l'«Et 1023» partito da Barletta alle 11,24 e diretto a Bari alle 12,34), uno del 2005 e uno del 2009 (i due convogli avrebbero potuto contenere 180 e 250 utenti seduti, ndr), non hanno neanche potuto frenare, mentre avrebbero potuto farlo in un tratto rettilineo se i macchinisti si fossero resi conto del pericolo. «Alla velocità stimata di 100-110 chilometri orari si fermano in 250 metri».

L'esperto di tecnica ferroviaria si ferma. Abbraccia un amico, probabilmente un suo collega. Si congeda da noi ma prima di farlo, si gira e ci dice: «Mi creda, è inaccettabile considerare solo l'errore umano fra le possibili cause di questa immane tragedia. Lo scriva pure».

Emiliano «Eravamo a un passo dall'avvio dei lavori»

■ «Eravamo a un passo dall'inizio dei lavori per mettere in sicurezza anche quel tratto» e questo «fa ancora più rabbia». Emiliano ha ricordato che «è stato fatto uno stralcio da un progetto complesso della Ue» anche grazie «alla delibera di giunta del 18 settembre 2015 che ha consentito di utilizzare 145 milioni per il raddoppio della tratta, per la messa in sicurezza della tratta dove è avvenuto l'incidente: la gara è stata bandita il 19 aprile - ha sottolineato - per un importo a base d'asta di 31 milioni e le offerte scaddero il 19 luglio».

LA CATASTROFE

«Le colpe dei dirigenti aziendali che hanno continuato a non adottare "occhi elettronici" innovativi su questo tratto»

LA SOCIETÀ A GUIDARE L'AZIENDA FONDATA NEL 1937 DAL PADRE, UGO PASQUINI CONTE DI COSTAFIORITA, È OGGI LA SORELLA GLORIA MARIA

Il conte, dai binari alla finanza

Romano, 68 anni, imparentato con gli Agnelli deteneva il 25% del capitale FNB

«BARI. Le ferrovie sono l'affare di famiglia. Ma da qualche tempo il conte Enrico Maria Pasquini ha imboccato una strada diversa. Dai binari alla finanza, dall'Italia a San Marino e da qui in paradisi fiscali come Malta, Madeira e le isole Vanuatu. Perché dalle mani del nobile romano, imparentato con un ramo cadetto degli Agnelli (sua moglie è una Nasi, cugina dell'Avvocato), sono passati per oltre un decennio i soldi dei personaggi più in vista d'Italia: cantanti come Zucchero, il patron della Berloni, il papà del pilota Valentino Rossi, oltre che di tanti imprenditori pugliesi. Una passione, quella per la finanza, che ha portato Pasquini nel mirino della giustizia.

Sarà forse per questo che oggi non c'è più traccia del conte romano, 68 anni, nell'organigramma delle Ferrovie del Nord Barese di cui fino a luglio 2014 ha detenuto il 25% del capitale prima di dividere le sue azioni in parti uguali tra la moglie Clara Nasi e il figlio Emanuele Maria.

A guidare la società fondata nel 1937 dal padre, Ugo Pasquini conte di Costafiorita, è oggi la sorella Gloria Maria, subentrata a dicembre 2013. Ovvero quattro mesi prima che il Tribunale di San Marino condannasse in primo grado Enrico Maria Pasquini a quattro anni di carcere per appropriazione indebita (e al risarcimento dei danni) in relazione alle attività della finanziaria Smi, una fiduciaria che avrebbe consentito a 1.500 imprenditori italiani di riciclare 100 milioni di euro.

Una «scassaforte» da cui sono passati molti dei segreti d'Italia. L'accusa di appropriazione indebita è caduta a gennaio 2016, quando il tribunale ha dichiarato la prescrizione sia per Pasquini che per Eugenio Bonfrate, direttore finanziario della Smi. Fino al 2010 il conte è stato ambasciatore di San Marino in

La presidente «tutti noi attoniti e senza parole»

«Quanto accaduto sulla tratta tra Corato e Andria ha lasciato tutti noi attoniti e senza parole. In un momento in cui prevale inevitabilmente l'emotività vorrei esprimere a nome di Ferrotramviaria un profondo e sentito cordoglio ai familiari delle vittime ed un sentito pensiero ai feriti». Lo afferma Gloria Pasquini, Presidente di Ferrotramviaria Spa dopo l'incidente ferroviario avvenuto sulla tratta Corato-Andria. I dipendenti dell'azienda sono 471, di cui 455 impiegati nel comune di Bari e 16 nel comune di Roma.



Spagna e presso l'ordine di Malta, esattamente come lo era stato suo padre Ugo. Poi, passò il passaporto diplomatico, sono cominciati i guai giudiziari anche in Italia. Una inchiesta condotta dalla Procura di Roma con il Nucleo Valutario della Finanza ha ricostruito il sistema Smi, facendolo crollare e innescando una serie di altri fascicoli in tutta Italia. Erano ritenute riconducibili a Pasquini, ad esempio, la Amphora di Roma e la United Investment Bank di Vanuatu.

E potrebbe aver avuto un ruolo centrale - secondo i magistrati - anche il cognato di Pasquini, Giuseppe Pavoncelli, attuale consigliere di amministrazione della Ferrotramviaria e braccio destro del conte nella Smi: dalla banca di Vanuatu sarebbero passati i soldi che alcuni ex manager di Mps (indagati

hanno poi scudato, facendoli rientrare in Italia, proprio tramite Smi. La Smi ha fatto da riferimento anche a molti imprenditori pugliesi.

Una rogatoria del 2008 aveva infatti scoperto nella società del conte i soldi di Giacomina Viterbi, madre dell'imprenditore Lello Degennaro (nessuno dei due risulta indagato per questa vicenda).

Tramite la Smi - dice sempre la Procura di Roma - sarebbero stati riciclati anche i soldi di due importanti imprenditori delle carni. Più recentemente, Ferrotramviaria si era invece fatta avanti per acquistare dallo Stato le Ferrovie Sud-Est in cordata con i tedeschi di Arriva e con il consorzio Cotrap. Si sarebbe trattato di un ritorno a casa: il conte Ugo Pasquini figurava, nel 1937, tra i fondatori delle Sud-Est. [m.s.]

Chi è Enrico Maria Pasquini, ex amministratore delegato della Ferrotramviaria. Da luglio 2014 ha ceduto le sue quote alla moglie Clara Nasi e al figlio Emanuele Maria



«Si tolgano dalla testa i soloni che parlano in queste ore che con l'automatismo la situazione è più sicura»

«Negli ultimi anni, in controtendenza, scommesso più sul ferro che sulla gomma, come dimostrano i lavori fatti»

Gli ex assessori di Vendola «Abbiamo investito molto»

Loizzo: il controllo telefonico è valido. Minervini: il governo si sveglia tardi

BEPI MARTELLOTTA

«Il sistema di controllo telefonico, che oggi finisce nel mirino, è stato validato dagli organismi di controllo ed è considerato valido su migliaia di chilometri di tratta a binario unico che ci sono ancora in Italia». Mario Loizzo, assessore ai Trasporti della Regione dal 2005 al 2010, non ci sta a tenersi la poggia di recriminazioni che sta arrivando sulla Puglia dopo il tragico incidente ferroviario.

E spiega che, al netto della manutenzione ordinaria della rete (spetta al titolare del contratto di esercizio), su quella tratta era stato previsto un grande progetto di ammodernamento né più né meno come si è progettato (e in alcuni casi portato a termine) su tante tratte della Puglia. Anzi, il programma - con tanto di bando che si chiuderà tra pochi giorni - prevedeva proprio il

completamento del raddoppio e la messa in sicurezza su tutta la linea col sistema automatizzato. Loizzo, però, ci tiene a chiarire un concetto: «Non è vero che quel tratto non era in sicurezza, il sistema telefonico - adottato in tutta Italia - è sicuro ed è regolato dalla comunicazione tra due capistazione. Di sicuro sarà accaduto un errore umano ma - sottolinea - si tolgano dalla testa i soloni che parlano in queste ore che il sistema automatico è più sicuro. Basta che qualcuno si metta a tagliare i binari per il rame per far accadere una tragedia».

Insomma, qui in Puglia non c'è il Far West, insiste Loizzo: «È l'intero Paese che paga un gap di infrastrutture e sicurezza che dura da decenni. C'è un ritardo culturale e di scelte politiche commesse per decenni che, anzi, la Puglia ha provato a contrastare: con la programmazione 2007-2013 abbiamo messo in campo investimenti nell'ammodernamento ferroviario per 1 miliardo e 50 milioni di euro. Si sa quando fu programmato

con i fondi europei 2000-2006? Appena 380 miliardi di vecchie lire».

Il problema non sono le scelte fatte in Puglia (la cosiddetta «cura del ferro» messa in atto dalla giunta Vendola tra il 2005 e il 2015 proprio per invertire la rotta nazionale che privilegiava il trasporto su gomma) ma «i tempi di autorizzazione, di progettazione, l'infinita trafila di Via, Vas, autorizzazioni delle Sovrintendenze - dice Loizzo - e le varianti dei piani regolatori dei Comuni». Un anno e mezzo perso, tra faccende burocratiche e ricorsi al Tar, per il raddoppio Ruvo-Corato, ma anche su quel maledetto tratto (Corato-Andria) gli investimenti c'erano e «dovevano realizzarsi entro il 2015 - conferma Guglielmo Minervini, assessore dal 2010 al 2013 - peccato che siamo arrivati solo ora, al 19 luglio 2016, con l'apertura delle buste. Se raddoppio fosse stato già realizzato, ora non staremmo a parlare di queste tragedie». Anche lui insiste: «Tutto il problema è il binario unico su quella tratta? Ma Lorisgnori si sono dimen-

ticati che ci sono 30 km di binario unico sulla Termoli-Lesina, ovvero sulla dorsale adriatica dove corrono i Frecciarossa e la Puglia, per questo, è isolata dall'Alta velocità? Si sveglia ora, dal governo?».

Ebbene, la Puglia negli ultimi anni è stata «la regione in controtendenza: ha investito più sul ferro che sulla gomma, come dimostrano il collegamento Bari-San Paolo, il passante ferroviario per l'aeroporto di Bari, i circa 500 milioni sull'elettrificazione e l'ammodernamento della Sud Est o il raddoppio della Garganica. Ovvio che un gap così sistemico - dice Minervini - non si colma solo con le risorse regionali e in pochi anni. Certo, col sistema automatizzato forse le cose sarebbero andate diversamente. Ma lo sapevo che data riportavano le traversine della Sud Est quando aprimmo il cantiere di ammodernamento? C'era scritto "1876": era da allora che non si faceva manutenzione straordinaria. Ma qualcuno se ne accorge solo quando ci sono da piangere i morti».

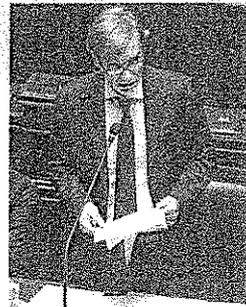
LA CATASTROFE

LE INIZIATIVE POLITICHE

I parlamentari pugliesi contrari a un trasporto ad Alta velocità per ricchi e uno lento e a bassa sicurezza per pendolari

Delrio: «In tempi brevi chiarite le responsabilità»

Il ministro: no al solo controllo umano della circolazione ferroviaria



ALLA CAMERA Il ministro Graziano Delrio

ALESSANDRA FLAVETTA

ROMA. Le Camere, gremite per l'informativa del governo sullo scontro frontale dei treni tra Andria e Corato, hanno osservato un minuto di silenzio in ricordo delle vittime, prima di ascoltare le comunicazioni del ministro dei Trasporti Graziano Delrio. Quest'ultimo ha assicurato un lavoro celere della Commissione di inchiesta che dovrà individuare le responsabilità di quanto accaduto, dopo aver ringraziato la prontezza dei soccorsi ed il popolo pugliese per la generosità e la solidarietà manifestate durante l'emergenza.

Il ministro ha rilevato che «da tragedia colpisce tutta l'Italia e ci interroga sul fatto che un diritto democratico come il trasporto pubblico non debba trasformarsi in un evento luttuoso». Il diritto ad una mobilità sicura in tutto il Paese, negato al meridionali che hanno la percentuale più alta di tratta ferroviaria a binario unico e priva di adeguati sistemi di sicurezza tecnologica è stata al centro degli interventi dei parlamentari di maggioranza e opposizione, che si sono succeduti dopo l'informativa del governo. I pugliesi, in particolare, da Quagliariello a Di Gioia, da

Pisicchio a Distaso, hanno detto no a un trasporto ad Alta velocità per ricchi e uno lento e a basso tasso di sicurezza per i pendolari: la tragedia - è stato detto in sostanza - è frutto della mai risolta questione meridionale, che con la crisi ha aumentato il gap infrastrutturale tra Nord e Sud, senza che questo o i precedenti governi siano intervenuti.

Delrio ha affermato che il binario unico non è il problema, mentre ha puntato il dito contro il sistema di sicurezza «a consenso telefonico, tra i meno evoluti, che lascia interamente all'omo la regolazione della circolazione ferroviaria». Il Paese «non ha fatto la cura del ferro», nonostante ci siano 5 milioni di pendolari sulle linee regionali, che non sono di competenza del governo, e 2.700 chilometri di rete a binario unico. Ma il ministro rivendica che sul fronte degli investimenti, con questo esecutivo «c'è stata una inversione di tendenza: nel contratto di programma con Fs, per il 2015 ci sono 9 miliardi e altri 9 miliardi per il 2016, di cui 4,5 destinati alle reti regionali. E la Legge di Stabilità ha stanziato un miliardo per il rinnovo del parco rotabile, ma in questo caso - ha rilevato - i treni regionali erano nuovi, ma non era adeguata l'infrastruttura».

Con i Fondi strutturali, inoltre, «ci sono 1,8 miliardi per le Regioni del Sud e abbiamo invitato Rfi a collaborare maggiormente con le Regioni per adeguare gli

standard dei servizi ferroviari in concessione», la cui sicurezza è attribuita al gestore dell'infrastruttura, cioè a Ferrovie dello Stato nel caso in questione.

La puntualizzazione del ministro rispondono alle notizie pubblicate sul blog di Beppe Grillo e rilanciate in aula dal deputato del M5S Giuseppe D'Ambrosio: «Lei, ministro, è il primo responsabile, politicamente, di questa tragedia», ha accusato il fisioterapista di Andria, ricordando l'interrogazione proprio sul raddoppio del binario sulla tratta Corato-Andria da lui presentata tre anni fa e che non ha avuto risposta. «Nella legge di Stabilità 2015 il governo ha assegnato 4,5 miliardi per il miglioramento della rete ferroviaria del Centro Nord e solo 60 milioni per quella del Sud, cioè l'1,3%», ha sottolineato Grillo.

Il M5S è stato così, per tutto il giorno, al centro dei commenti degli esponenti della maggioranza, che hanno criticato l'irresponsabilità e le strumentalizzazioni di una tragedia che ha unito il Paese da parte di un movimento che vuole essere forza di governo. Eppure, parole simili sono state pronunciate, al Senato, da Dario Stefano: «Dei 5 miliardi dello Sblocca Italia 2014, solo 60 milioni - ha detto l'esponente pugliese della minoranza - sono andati a Sud di Firenze e in tutto il Mezzogiorno i treni pendolari sono meno di quelli della sola Lombardia».

GRILLO SUI TRENI

«Nel 2015 stanziati 4,5 miliardi per il Centro Nord e 60 milioni per il Sud»

LA VISITA IL PRESIDENTE ANDRÀ ALLA CAMERA ARDENTE

Mattarella oggi a Bari omaggio alle vittime



A BARI Il presidente della Repubblica Sergio Mattarella

BARI. Il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, arriverà oggi pomeriggio a Bari e visiterà la camera ardente, allestita al Policlinico, per rendere omaggio alle vittime dell'incidente ferroviario.

PROPOSTA EMENDAMENTO AL DECRETO ENTI LOCALI

Boccia e Palese: «Subito un sostegno economico alle famiglie delle vittime»

«D'intesa con il Presidente Francesco Boccia, insieme ai colleghi degli altri gruppi politici, come Commissione Bilancio presenteremo un emendamento al decreto Enti locali in favore delle famiglie delle vittime e dei superstiti del disastro ferroviario avvenuto tra Andria e Corato». Lo annuncia l'onorevole Rocco Palese, vicepresidente della commissione Bilancio della Camera, che spiega: «Sulla scorta di quanto fatto in passato con le Leggi 33/2013 per il disastro aereo di Linate e le Leggi 106/2010 e 107/2012 per il disastro ferroviario di Viareggio, la Commissione proporrà di inserire nel Decreto misure di sostegno economico in favore dei familiari delle vittime e in favore dei superstiti di questo disastro ferroviario che ha colpito al cuore tutta la Puglia e tutta l'Italia. Una piccola ma doverosa mano che certamente non riporterà in vita le vittime, né allevierà il dolore dei superstiti ma che lo Stato ha il dovere di tendere».

LA CATASTROFE

I parlamentari pugliesi contrari a un trasporto ad Alta velocità per ricchi e uno lento e a bassa sicurezza per pendolari

LE CONSEGUENZE DIVENTA FONDAMENTALE IL VERDETTO PENALE

Per i risarcimenti i tempi sono lunghi

● MILANO. Dal punto di vista assicurativo, tragedie come quella ferroviaria avvenuta tra Andria e Corato, in Puglia, aprono scenari molto complessi, che riguardano tutti i diversi soggetti coinvolti: i passeggeri, ovviamente, il personale ferroviario, il gestore della rete ferroviaria, l'operatore, altri. E innescano un «processo valutativo» che può avere tempi lunghissimi.

Per la valutazione (anche penale) delle diverse responsabilità, sono fondamentali i dati registrati nelle scatole nere dei convogli. Ed è fondamentale - alla fine di un percorso che può anche avere tempi molto lunghi - cosa in ultima istanza deciderà il giudice in tema di responsabilità.

Per la valutazione dei risarcimenti, invece, le coperture assicurative variano da caso a caso, e da soggetto a soggetto, e inevitabilmente non possono che partire dal concetto di «responsabilità». «alla base di tutto - precisano gli esperti di assicurazioni - il risarcimento si basa sull'individuazione di uno o più responsabili».

Per questo in casi gravi come quello dello scontro tra Andria e Corato prima di prendere provvedimenti di qualsiasi tipo le diverse assicurazioni coinvolte devono necessariamente riunire i loro legali, e valutare nel dettaglio la complessità del caso.

«spacchettandolo» caso per caso. «Di certo la copertura riguarda la responsabilità civile generale - spiegano gli esperti - ma sono innumerevoli le voci di cui tener conto, che vanno valutate volta per volta: l'assicurazione del mezzo di trasporto, quella del trasportato, quella del gestore della rete. In più entrano in gioco un certo numero di direttive europee».



Impossibile dunque al momento stabilire seppur in termini molto generici quali possano essere i meccanismi per una valutazione dei diversi risarcimenti.

Tuttavia in casi molto gravi, come appunto quello della tragedia pugliese, è consuetudine da parte delle compagnie di assicurazione cercare di «andare incontro» ai danneggiati. Ma fino a quando non saranno definite le diverse responsabilità sarà impossibile arrivare ad una quantificazione dei diversi risarcimenti.

LA DIFESA IL DIRETTORE GENERALE DI FERROTRAMVIARIA

Nitti: Lavori fermi per le autorizzazioni e i soliti ricorsi al Tar

● BARI. «Non è assolutamente vero che non ci sono soldi. Non è assolutamente vero che ci sono i soldi e non si spendono. Abbiamo il problema che conosciamo noi italiani: i processi autorizzativi in questa nazione sono il 60-80% più lunghi di qualunque altra nazione in Europa, per non parlare poi delle gare che si appaltano e che restano ferme per qualche anno in attesa di valutazioni del Tar e del Consiglio di Stato». È lo sfogo del direttore generale di Ferrotramviaria, Massimo Nitti, dopo il disastro ferroviario.

«Questa è l'Italia - aggiunge Nitti riferendosi ai tempi lunghi delle autorizzazioni - se ce ne dobbiamo ricordare soltanto quando succedono le tragedie, va bene, fa parte delle regole del gioco, ma non si dica che i soldi ci sono e non si spendono, almeno per quanto riguarda Ferrotramviaria».

Nitti ha ricordato che il «16 luglio (anche se il sito web di Ferrotramviaria indica il 19 luglio, ndr) scade il termine per la presentazione delle offerte» per la gara d'appalto per la progettazione esecutiva e la realizzazione del raddoppio della Corato-Andria e che «per il 26 è fissata l'apertura delle buste».

A proposito della dinamica dell'incidente, Nitti osserva che «forse i macchinisti non hanno neppure provato a frenare». «L'unica stazione di incrocio è quella di Andria. Quel treno che scendeva da Andria, lì non ci doveva essere». «I macchinisti non si potevano vedere - ha aggiunto - perché la disgrazia è stata anche quella di trovarsi faccia a faccia all'uscita di una curva, probabilmente non hanno neanche provato a frenare». Questo - ha aggiunto Nitti - lo capiremo dai registratori di bordo che sono stati trovati ieri. I registratori di bordo ci serviranno a capire a che velocità andavano, anche se pensiamo che si siano scontrati al massimo della velocità entrambi. Da quello che abbiamo capito ieri le possibilità che i due macchinisti si vedessero erano praticamente inesistenti».

Il direttore di Ferrotramviaria ha precisato infine che sulla tratta Corato-Andria «ancora per un po' abbiamo la circolazione regolata con il cosiddetto consenso telefonico che tutti stanno criminalizzando, ma che è una delle modalità di esercizio che viene regolarmente utilizzata nelle ferrovie».

Il disastro in Puglia

«Il terzo convoglio e il fonogramma sbagliato» Indagati i ferrovieri

**Gli inquirenti e la pista di un errore umano all'origine dello scontro frontale fra i treni
Ecco perché ad Andria non è scattato lo stop**

9,1

Mila
Sono 9.161 chilometri le linee a binario unico gestite dallo Stato su un totale di 16.674 chilometri. A questi vanno aggiunti circa seimila chilometri a binario unico non gestiti dallo Stato

100

Per cento
È la quota di linee a binario unico sul totale esistente in Valle d'Aosta (record italiano). Segue la Basilicata con il 94,8 per cento

dai nostri inviati

Antonio Castaldo e Virginia Piccolillo

ANDRIA Un semaforo rosso. E quel treno sarebbe rimasto al suo posto, in stazione. Perché ormai una cosa è certa nel disastro ferroviario di martedì scorso in Puglia: quel treno doveva restare ad Andria, aspettare, e dare la precedenza al regionale proveniente da Corato. Un errore frutto di un'errata comunicazione. E della confusione generata dalla presenza contemporanea, sulla Ferrovia Bari Nord, non di due ma di tre treni regionali, partiti a pochi minuti di distanza l'uno dall'altro. Sarebbero queste le prime conclusioni alle quali sono giunti gli inquirenti, che naturalmente si riservano di andare fino in fondo, e di verificare versioni e documenti acquisiti. Ma nel frattempo gli indagati sono tre. Innanzitutto il capostazione di Andria, Vito Piccarreta, che avrebbe innescato il cortocircuito di informazioni che è poi culminato nel devastante impatto e nella morte di 23 persone. Poi il suo collega di Corato, in ogni caso coinvolto nell'errato scambio di messaggi. Infine un terzo dipendente della società Ferrottramviaria, qualcuno che avrebbe avuto un ruolo diverso. Ma sono solo i primi, in Procura dicono: «Non intendiamo fermarci qui».

Nel frattempo si attende il miglioramento delle condizioni dell'unico capotreno superstite per fare piena luce sulla vicenda. Un altro filone d'indagine, seguito dal pool di magistrati guidati dal procuratore Francesco Giannella, riguarda i ritardi nel completamento delle opere per il doppio binario.

Come si è più volte detto, il disastro si poteva evitare: se anche il tratto Corato-Andria fosse stato raddoppiato come già accaduto per parte della restante linea, non ci sarebbero stati incroci, quindi nessuno stop e nessuno scontro frontale.

Il ritardo dei convogli

Il nodo decisivo, però, è nelle errate comunicazioni. Nulla al momento è ancora certo, ma il quadro si sta chiarendo. Tutto sarebbe nato dalla presenza sulla medesima tratta ferroviaria, a pochi minuti di distanza l'uno dall'altro, di due treni in ritardo. Provengono da Bari, il primo transita da Corato, ad Andria il convoglio diretto al capoluogo attende come da regolamento il passaggio, poi a sua volta occupa il binario unico e si avvia verso Sud. A quel punto sopraggiunge il secondo treno in ritardo. Ed è qui che il capostazione di Andria avrebbe sbagliato: avrebbe dovuto rimandare la partenza dal suo primo binario, lasciando libero il secondo. O al massimo chiedere a Corato di fare altrettanto. Qualcosa qui non ha funzionato.

L'alta velocità all'uscita dalla curva

I due convogli hanno lasciato le rispettive fermate. E hanno preso velocità tagliando la campagna afosa, affollata di ulivi, percorrendo a oltre cento chilometri orari il breve tratto che li separa da un imratto devastante. All'uscita da

una curva complice nel disastro — ulteriore ostacolo frapposto alla possibilità di fermare i due missili in corsa —, le motrici di recente costruzione, una del 2005 l'altra del 2009, si sono fronteggiate. Per frenare ci sarebbe stato bisogno di 250 metri almeno. Ce n'erano meno di 50. I macchinisti hanno avuto pochi istanti per rendersi conto di quanto stava accadendo. Poi i due treni si sono schiantati, fondendosi quasi in un ammasso di acciaio e lamiere.

A conferma di questa ricostruzione, ci sono le dichiarazioni rilasciate nel corso delle conferenze stampa che si sono inquisite in queste ultime, frenetiche, ore. «Il treno che è partito per secondo, non doveva partire», ha dichiarato il procuratore facente funzione Giannella riferendosi al convoglio partito da Andria. Mentre, in un'altra occasione, il direttore generale di Ferrottramviaria Massimo Nitti ha aggiunto: «L'unica stazione di incrocio è quella di Andria. Quel treno diretto verso Sud, lì non ci doveva essere».

Ieri in Procura a Trani si è tenuto il vertice degli inquirenti. Il procuratore Giannella ha formato un pool, composto da cinque sostituti. E nelle prime dichiarazioni invita alla cautela:

«Stiamo accertando se si sia trattato di un atto di incoscienza o se non siano state rispettate le procedure o ancora se le procedure seguite non siano sufficienti. O se, infine, ci sia stato un guasto meccanico. Prima di accertare questo non possiamo individuare responsabilità precise». Si attende l'esame delle scatole nere. E i fonogrammi? «Abbiamo dei dati rappresentativi, dobbiamo capire tutto il resto». Gli inquirenti stanno valutando le immagini delle telecamere che sono sistemate a ogni passaggio a livello e sui treni. «Le immagini sono tante e sono al nostro vaglio. L'esame durerà per giorni».

Ma come dicevamo c'è anche un secondo filone d'indagine, molto più complesso e di lungo sviluppo. Per il quale al momento non ci sono indagati: «Dobbiamo scandagliare ogni possibilità — ha spiegato Giannella — anche per

non commettere l'errore di fermarci a quanto accaduto ieri». La questione della sicurezza della linea diventa nell'impostazione d'indagine della procura di Trani fondamentale. I magistrati intendono verificare l'efficacia dei controlli da parte degli enti preposti e la questione del raddoppio della linea Bari-Barletta.

Un progetto partito nel 2007, finanziato con fondi della Comunità Europea, avviato con discreto ritmo ma che poi si è improvvisamente rallentato. A oggi si viaggia su due binari soltanto per 33 chilometri. I restanti 37 della linea che collega la città della disfida al capoluogo pugliese sono collegati con un unico binario. «Quel che più brucia — ha dichiarato ieri il sindaco di Corato, Massimo Mazzilli — è che il prossimo 19 luglio si sarebbero aperte le buste per aggiudicare i lavori per la tratta ancora sco-

perta». In questo momento sul banco degli accusati, prima ancora dei capistazione coinvolti nelle indagini, c'è il sistema di sicurezza basato sul «blocco telefonico». Come ha ribadito il manager di Ferrottramviaria Nitti, è una procedura che ha funzionato alla perfezione per 50 anni: «Tutto ruota attorno al cosiddetto "consenso telefonico", è una delle modalità di esercizio che viene regolarmente usata nelle ferrovie». Sicuramente ha ragione, e come ha spiegato il ministro Delrio nella sua relazione alla Camera, a oggi in Italia migliaia di chilometri di linea ferroviaria sono a binario unico.

La Finanza in azione

Resta da capire per quale motivo lavori di ammodernamento già finanziati e disposti sono slittati di mese in mese, accumulando un ritardo di quasi due anni rispetto al previsto. Ed è per questo motivo che i magistrati vogliono far luce sulla questione dell'appalto non ancora partito. Perciò alla polizia ferroviaria si affianca anche la Guardia di finanza, incaricata di approfondire proprio l'aspetto della sicurezza e dei lavori ritardati. Il primo passo sarà esaminare le carte, in particolare tutti gli atti amministrativi relativi al finanziamento che secondo i primi accertamenti della Procura sarebbe stato erogato ma accantonato e non speso. La maggior parte dei documenti dovrebbe essere acquisita negli uffici di Ferrottramviaria, società privata che gestisce le Ferrovie Bari Nord. Altre acquisizioni potrebbero essere fatte in uffici pubblici legati alle procedure di raddoppio della tratta. Il progetto del raddoppio del binario, previsto dal 2008, doveva concludersi all'inizio del 2015. Il 19 luglio è la settimana prossima. Certo, di mezzo ci sono i lavori. Ma la coincidenza di date, in questo incrocio di errori e fatalità, è un ulteriore peso, uno sguardo nel buio oltre quella maledetta curva.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I magistrati vogliono fare luce sui lavori di ammodernamento della linea già finanziati ma slittati di due anni rispetto al previsto

Il disastro in Puglia

Vito Piccarreta



Su Facebook Vito Piccarreta

La notte in bianco del capostazione «Non speculate sulla disgrazia»

DALLA NOSTRA INVIATA

ANDRIA «È sconvolto. Distrutto. Non mangia. Non dorme. Continua a pensare a quell'istante che ha cambiato per sempre la sua vita. Schiacciato dal peso di tutta quella gente morta in un modo orribile. Lui ha sempre fatto il suo lavoro con coscienza. Lasciatelo stare. Non state a speculare sulle disgrazie». Un'amica di famiglia lo descrive così, Vito Piccarreta, il

capostazione di Andria che ha dato il via libera a un treno che, come dice il procuratore facente funzioni di Trani, Francesco Giannella, «comunque sia andata, su quel binario non doveva esserci». «Rispettate il nostro dolore. Siamo distrutti», diceva ieri la moglie a chi si presentava alla sua porta, nel residence in una zona periferica di Corato, vicino allo stadio. Piccarreta, descritto da un amico che condivide con lui

la passione della pallacanestro, come «persona garbata e perbene, padre di famiglia e marito affettuoso, non un pazzo, ma un serio lavoratore» e orgoglioso del suo ruolo al punto di apparire sul profilo Facebook con la paletta in mano, è tra gli indagati per disastro colposo e omicidio colposo plurimo. «La vera vittima sono io», si sarebbe sfogato con gli amici. «Ma non è stato ancora interrogato», assicura il procuratore Giannella, smentendo le indiscrezioni di un suo interrogatorio informale del giorno dell'incidente, andato avanti fino a notte fonda. Intanto, cautelativamente, è stato sospeso dal servizio. In attesa di capire qual è stato il corto circuito delle informazioni. Una misura che ha colpito anche Alessio Porcelli, il capostazione di Corato, da dove è partito l'altro treno

dell'incidente. Spiega il figlio, ventisettenne, informatore farmaceutico, al telefono: «Al di là di come è andata, papà è molto addolorato. Non solo per le persone che viaggiavano sul treno. Ma anche per una cosa che molti sottovalutano: in quell'incidente ha perso dei colleghi. I macchinisti, che erano a bordo di quei treni. La tragedia ha turbato per sempre l'equilibrio di queste parti. Sarebbe accaduto ovunque. Ma qui ancor di più». Il padre, «un settantatreenne, ma che si mantiene molto bene, e fa questo lavoro da prima che nascessi», dice, non getta la croce addosso al collega. «Un errore tecnico, un errore meccanico, possono essere sempre in agguato». Un agguato, stavolta, mortale.



Non è un pazzo ma un lavoratore, persona perbene e padre di famiglia. È distrutto, non mangia e non dorme, continua a pensare a quell'istante

V. Pic.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il disastro in Puglia

«Non si muore così»

Il dolore e l'ira delle famiglie
Tre madri ai carabinieri:
«Voi qui non comandate
noi portiamo il dolore»

250

Metri
Lo spazio in cui si ferma un treno a una velocità di 110 km/h. Ma lo scontro tra i due convogli è avvenuto all'uscita da una curva, i macchinisti non hanno percepito il pericolo e non sono riusciti a frenare

59

incidenti
I morti nel 2015 (41 i feriti) in incidenti ferroviari: 57 sono pedoni investiti mentre attraversavano i binari. Altre due persone sono morte mentre salivano o scendevano dai vagoni

2.724

Sacche di sangue
raccolte in Puglia, dopo l'incidente, fino alle 13 di ieri. In 24 ore 1.400. Secondo la Regione è un numero che rappresenta il triplo delle donazioni in una giornata media, pari a 464 unità

DAL NOSTRO INVIATO

BARÌ La nostra rabbia sono loro. È la rabbia d'Italia, qui, raccolta davanti all'obitorio, con quelle ventitré bare allineate nella fredda sospensione del seminterrato. E ha la voce rotta d'una figlia biondissima che dice «auguri, papà» come un pugno nello stomaco: perché Enrico Castellano era venuto giù da Torino per festeggiare il suo onomastico con lei, ma il futuro gli s'è chiuso addosso qualche ora prima e quegli auguri non li ha sentiti. Ha le guance rosse d'un vecchio stremato e scarmigliato che grida «il secondo binario! Dovete farlo il secondo binario, io ci ho perso mio fratello su quel binario unico». Ha gli occhi liquidi d'un vedovo, mani grandi e tormentate da uomo di fatica, che scuote la testa e ripete soltanto «bastardi, bastardi!», in una preghiera da bestemmiatore, aggrappato ai figli che avranno vent'anni passati ma si tengono per mano come bambini senza più la mamma. Ha il suono di questo coro che ripete «dateci giustizia, non lasciate che s'insabbi e si dimentichi».

No, non è un dolore composto e bello da vedere questo che si trasforma in sfogo, ruggito, imprecazione; non può esserlo, nel catino rovente di anime e attese formato dal palazzotto dell'istituto di Medici-

na legale da un lato e le tende dall'altra parte della strada, gialla per il posto medico, verde per i militari, bianca per la Croce Rossa, con gli psicologi e l'acqua fredda e il ghiaccio nei secchi e le merendine a mezzogiorno. In mezzo i pini, le aiuole, i tanti giornalisti, le troppe telecamere, il caldo come un sigillo.

Sfilano dalle nove del mattino, schivando domande insopportabili nella loro quietà banalità, le famiglie che devono dare un nome a quei corpi allineati, sottomesse a una liturgia pignola che vorrebbe anestetizzare, placare: si entra tre per volta, si guardano gli oggetti disposti in ordine sui tavoli al pianoterra dietro un paravento sorvegliato dai finanziari, e forse un po' ci si prepara, forse si centellina la nausea; forse ci si abitua, può pensare chi non ha i propri cari là sotto. Sì, quella spilletta, sì la custodia di uno smartphone, sì l'ultimo regalo prima che tutto finisse, oggetti che annunciano, in fondo. Ma si scende poi d'una rampa, fino all'orrore, fino all'inferno che



Siamo italiani anche noi, meritiamo di andare in treno senza dover piangere

attende ciascuno: e l'inferno non è mai ripetitivo, cambia tormento ogni secondo.

Soprattutto questo inferno si alimenta dell'assenza d'una ragione plausibile e decante. Lo spiega bene Valentina, dal suo letto d'ospedale a cinquanta chilometri da qui, ad Andria, quando va a trovarla Michele Emiliano, il presidente pugliese che dalla mattina del disastro non ha praticamente mai staccato la spina e continua a girare tra famiglie, tormenti, domande. «Ho pensato a un attentato, poi mi sono detta che noi su quel treno non contavamo niente, perché farci un attentato? Allora ho pensato che non si può morire così, presidente, siamo nel 2016!», dice questa studentessa piena di buonsenso, serena eppure dolente. Si può morire appunto perché non si conta nulla, non meriti nemmeno un sistema di sicurezza sui binari.

Così in queste ore ed in questi cinquanta chilometri che vanno dalla scena dello scontro fra i due treni nelle campagne di Andria fino alla scena

dell'ultimo orrore nell'obitorio di Bari, uno studioso del dolore potrebbe seguirne gli smottamenti progressivi verso il rancore, in una parabola che tutti ci interpellano. Franco Castellano, collega giornalista ma qui soltanto fratello di Enrico, dice che «da galera non basta, è assolutamente poco per chi ha provocato una tragedia gravissima». Ma è ancora la bionda figliola di Enrico la voce che vibra di più e che riassume le altre voci qua fuori. Ci cerca, lei, non scansa le telecamere e i taccuini, ma non per protagonismo, vuole fare un annuncio. E dice: «Non meritiamo di morire così. Ho paura che i soliti poteri forti possano nascondere tutto. Qui c'è chi ha perso un figlio, un fratello, un padre, una moglie. Io voglio i nomi di chi mi ha portato via papà. Le istituzioni si ricordino che siamo italiani, meritiamo giustizia, meritiamo di avere un treno che ci riporti ad abbracciare i nostri cari senza venire qui a piange-

re. Nessuno li ha avvisati, a quella velocità folle! Mio padre era partito da quattro minuti dalla stazione di Andria. Per piacere, trovate i colpevoli».

Resta sul fondo, simile a un rumore fastidioso, l'idea che finisca tutto «come al solito», una sfiducia terribile nello Stato. Davanti a Medicina legale due o tre madri spintonano i carabinieri che fanno filtro alla porta con una frase assurda e invincibile assieme: «Voi non comandate qua, noi portiamo il dolore». Il sentimento è che solo stando abbracciati, come in una tormenta, si potrà uscire. E s'abbracciano nella sera, alla stazione di Corato, una delle tappe fondamentali di questa tragedia, tanti ragazzi di qui, con le fiacole, i fiori. Come s'abbracciano davanti alla cattedrale di Andria, levando nel cielo altre fiacole e lanterne: cantano e pregano. È una specie di esorcismo, un'ultima ribellione.

Questi ragazzi ci dicono che non vogliono odiare, che nessuno ha il diritto di cambiare il senso del dolore, di avvelenare un'anima. Non è facile crederlo. Men che mai oggi, men che mai qui, per chi ha negli occhi e nelle orecchie frammenti della mattina, immagini che hanno fatto il giro del Tg per il loro peso simbolico: quel ragazzone di Marco che sale le scale dell'obitorio stringendo in mano la foto della sua Jolanda; a settembre avrebbe dovuto sposarla: «Perché stai qua? Perché stai qua?», ruggisce adesso, quasi come se lei lo avesse tradito.

Ci alziamo tutti, su quelle scale, quasi tutti piangiamo. E nessuno potrebbe dire, con onestà, dove il dolore diventi rabbia.

L'intervista / 1

di Emilia Costantini

L'emozione di Scamarcio: andavo a scuola su quel treno come Antonino dopo l'esame

«Era il treno che prendevo da ragazzo per andare a scuola». La tragedia in Puglia è accaduta praticamente vicino a casa di Riccardo Scamarcio, che è nato a Trani.

«Noi non lo chiamavamo nemmeno "treno", ma "trenino" perché non andava a velocità elevata, era una specie di metropolitana che collega Bari a Barletta e si ferma in tutte le stazioni intermedie. Me le ricordo le persone che incontro là sopra: studenti come me, impiegati, insegnanti... Tutti pendolari. Mi fa una sensazione davvero strana pensare che su un trenino del genere, su cui sono salito tante volte, possa essere successa una tragedia tanto grande. Prendiamo continuamente frecce che procedono ad altissima velocità, saliamo su aerei che ci por-

Attore



© Riccardo Scamarcio, attore e produttore cinematografico, è nato a Trani, in Puglia, il 13 novembre del 1979

tano dall'altra parte del mondo e poi su una locomotiva domestica e innocua può succedere una simile catastrofe... Sono attonito e profondamente addolorato».

Lei ha ancora lì tutta la sua famiglia. Quando ha saputo della notizia ha temuto che su quei treni ci potesse essere qualche familiare?

«Per fortuna no. Nei giorni scorsi ero in Puglia e ho appreso la notizia proprio mentre ero al telefono con mio fratello, quindi conoscevo la posizione fisica dei miei parenti e, da subito, ho capito che non c'era questo pericolo. Però ho degli amici che hanno dei conoscenti diretti che sono stati coinvolti nella strage».

Le immagini del disastro che cosa le hanno evocato?

«Penso a quel ragazzino,

Antonino, che tornava dall'esame a scuola come me tanti anni fa. Penso a quel contadino che stava curando i suoi ulivi ed è stato centrato da una scheggia... Penso soprattutto al fatto che a volte il destino si mette proprio d'impegno affinché accadano delle cose che hanno dell'incredibile: la Puglia è una regione pianeggiante e quei due treni viaggiano su un rettilineo, ma il tratto dove è avvenuto l'incidente è l'unico dove c'è una curva, quindi non hanno avuto il tempo di vedersi, di reagire in qualche modo... Da quello che ho capito, non erano dotati di un sistema autofrenante, né di sensori con cui un treno "intelligente" avrebbe avvertito l'arrivo dell'altro sullo stesso binario».

La figlia di una vittima ha

chiesto in lacrime di fare chiarezza, affinché i soliti poteri forti non nascondano le responsabilità.

«Non credo che ci sia una questione di poteri forti, ma semmai deboli. Non credo nemmeno ci possa essere la volontà di nessuno nel creare una simile tragedia. Certo, ci sarà stato qualcuno che ha sbagliato, e ora le indagini faranno il loro corso, ma forse la responsabilità più grave consiste nel fatto che quando si tagliano le risorse a certi servizi pubblici occorre fare molta attenzione: quei treni sono importanti per la comunità locale e un ammodernamento della tratta per renderla all'altezza del compito sarebbe fondamentale. Ma queste considerazioni andrebbero fatte a priori, non a posteriori. E il do-



Non è una questione di poteri forti, ma di poteri deboli. Qualcuno avrà sbagliato, ma la responsabilità più grave è ridurre le risorse per i servizi pubblici

lore dilaniante di chi si è trovato coinvolto con i propri cari, pagando un prezzo altissimo, non può essere alleviato da queste riflessioni. Ci ritroviamo impotenti di fronte a un evento nefasto che ci atterrisce e ci fa capire che noi esseri umani siamo tutti "sotto al cielo", come diciamo in Puglia: molte cose dipendono dalle nostre azioni, altre dagli dei».

Il destino di cui parlava prima?

«Il destino ci rincorre. Mi tornano in mente le storie di persone che si salvarono miracolosamente dalla strage delle Torri Gemelle e, poco tempo dopo, morirono in altri incidenti. La morte fa parte della vita, che ci piaccia o no. Bisogna fare appello alla propria spiritualità per accettarla. Non mi riferisco a una questione religiosa, né di fede, ma al mistero che domina la nostra esistenza... Non possiamo far altro che prenderne atto. In un caso come questo resta solo il rispetto per la sofferenza delle vittime. Il silenzio è l'unica cosa che merita di essere detta».

Il disastro in Puglia

Due giorni al lavoro nel groviglio di lamiere Trovati altri resti umani

Non ci sono dispersi. Oggi a Bari arriva Mattarella
Il governatore Emiliano: «Non vogliamo verità di facciata»

di **Adriana Logroscino**

DALLA NOSTRA INVIATA

ANDRIA Un vigile del fuoco tra i meno giovani, senz'altro esperto, a un certo punto ha quasi un presentimento. «Secondo me — dice rompendo appena il vincolo del silenzio — qualcuno si è sbagliato: le vittime sono le 23 di cui abbiamo trovato i resti. Dispersi, che a questo punto sarebbero altre vittime, non ce ne sono». È ancora mattina. La prefetta della Bat Clara Minerva, al contrario, nel riepilogare i numeri conferma 23 morti, 4 dispersi 51 feriti transitati dagli ospedali. Nel pomeriggio si scopre che aveva ragione lui, il pompiere che si sorprende di non essere riuscito, a 55 anni, ad abituarsi ai disastri. «Ricordo ancora i 7 studenti che ho trovato morti intorno a un tavolo, a L'Aquila — dice reprimendo un singhiozzo —. Avevo sperato di non vedere mai più niente di simile. E invece...».

I soccorritori anche ieri si davano un gran da fare, sotto il caldo impietoso delle campagne di quella zona. Certo, l'atmosfera, il giorno dopo il disastro, era diversa: niente parenti, meno curiosi, quasi inevitabile rilassarsi un po'. Anche qui, anche sotto

questi ulivi oscenamente ornati dalle carrozze dei treni sventrate, dalle poltrone macchiate di sangue, dagli oggetti di uso comune, una ciabatta, un fazzoletto, o dalle tracce lasciate nei momenti concitati del primo soccorso, un collare medico, guanti di lattice, anche in questo fazzoletto di terra ora transennato e messo sotto sequestro, è la vita che si impone. Solo alle 14.30, quando finalmente iniziano le operazioni per sollevare con la gru l'ultimo vagone giallo, il colore del treno proveniente da Corato, dai binari deformati dalla violenza dell'impatto, torna il silenzio perfetto. Questa volta non si spera di ascoltare il lamento di un ferito. Si teme, invece, di rinvenire un arto, come

il piede e il braccio recuperati in mattinata. Non c'è nulla, nessuna traccia umana. Neppure nel terreno ai lati della strada ferrata rimescolato con pazienza ed estrema cura dai mezzi meccanici. Aveva ragione lui, il vigile del fuoco con le lacrime agli occhi: 23 morti possono bastare.

Sicuramente per Michele Emiliano che, scosso, provato — «non posso spiegare quello che sento, non ancora, non ce la faccio» — ha vigilato e partecipato, prima sul luogo del disastro, poi negli ospedali. Orgoglioso della reazione generosa della Puglia: «Sono 2.724 i pugliesi che hanno donato il sangue nelle ultime 24 ore — annuncia — vorrei ringraziare e abbracciare tutti. Un bellissimo gesto che ci restituisce il senso di una comunità che, al momento del bisogno, si stringe intorno ai più fragili, ai più colpiti». Il secondo grazie è per soccorritori e medici, il «sistema Regione nel suo complesso e in tutte le sue articolazioni ha reagito molto positivamente di fronte a una delle più gravi emergenze della storia della regione, la risposta è stata perfetta. E di questo, siamo tutti orgogliosi». Quindi l'impegno che riecheggia quello del premier Matteo Renzi: «Ora inizia il momento della ricerca della verità. Il mio impegno d'ora in poi sarà quello di cercarla, in piena e totale collaborazione con i magistrati, ovunque essa sia. Non ci accontenteremo di verità di facciata. Non lasceremo alcun dubbio a nessuno».

Il tempo del dolore, però, sarà onorato a tutti i livelli. I sindaci di Andria e Corato Nicola Giorgino e Massimo Mazzilli annunciano il lutto cittadino fino al giorno dei funerali, probabilmente sabato mattina. Oggi pomeriggio al policlinico di Bari il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, renderà omaggio alle vittime della sciagura.

 [@adlogroscino](#)
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Volontari, ultras, vigili del fuoco Chi sono gli «angeli degli ulivi»

In azione il popolo della solidarietà. Tanti giovani, anche un 17enne

Il reportage

ANDRIA Chiamateli semplicemente «angeli dell'uliveto». Sono i volontari e i soccorritori, laboriosi come formiche, intervenuti prontamente dopo la strage dei treni. Infermieri, medici, studenti, ultras, vigili del fuoco, giovani delle associazioni legate alle forze dell'ordine, agenti del corpo forestale, poliziotti della Scientifica. Nei cuori dei volontari resterà il dolore di queste ore insieme alla gioia del dono e della solidarietà. È il caso dei più giovani sul campo, Riccardo D'Addario e Vincenzo Pistillo: studenti di diciassette anni, dopo aver seguito la scuola di primo soccorso con l'associazione «Misericordie», sono stati impegnati direttamente con gli attivisti più grandi e i medici nell'assistenza ai feriti. «Dall'alluvione di Firenze al terremoto in Abruzzo, il mondo del volontariato dà sempre prove di generosità assoluta - spiega uno dei responsabili di «Misericordie» ad Andria, Gianfranco Gilardi -. Chiamarci "angeli dell'uliveto"? Richiama gli angeli del fango... Non cerchiamo riconoscimenti. Abbiamo raccolto e sostenuto i feriti, tanti in codice rosso. Eravamo lì, tra i rottami delle prime due carrozze dei treni, impegnati nel ri-

comporre corpi di vite dilaniate».

Straordinari i numeri: sessanta volontari, due equipaggi del 118, un cambio di turno predisposto ogni otto ore, una sala operativa nazionale a supporto, il coinvolgimento delle unità di Bisceglie, Trani e Molfetta, la presenza della squadra speciale - giunta da Borgo Mezzanone - con un pool esperto in logistica. Gli interventi più complessi: «Abbiamo caricato su un elicottero un anziano. Speravamo ce la

facesse. Poi la mamma e la bambina, trovate fra le lamiere abbracciate. Non si sono salvate. Il piccolo Samuele che ora è in ospedale. Il nostro servizio? Non finisce adesso. Parteciperemo anche alla veglia con il vescovo, nella Cattedrale di Andria».

La sera dell'incidente c'erano nella campagna tra Andria e Corato ben cinquantatré vigili del fuoco, guidati dal comandante Vincenzo Ciani, con diciotto mezzi operativi. Hanno installato i gruppi elettrogeni

che hanno consentito di proseguire le ricerche dei corpi anche di notte, lavorando tra le lamiere con attrezzature speciali (anche lance termiche) e con nuclei cinofili. «È stata una esperienza molto forte, sul piano umano ed emotivo - confessa un vigile del fuoco dopo il recupero della salma dilaniata dell'ultimo macchinista - ma abbiamo fatto solo il nostro lavoro, al meglio». Hanno trasportato tra gli ulivi migliaia di bottigliette di acqua minerale, pacchi di

taralli e patatine, panini e barre di ghiaccio per refrigerare le bevande: non si sono risparmiati in solidarietà gli ultras dell'Andria. Mario Campanile, uno dei leader della curva dei Degli Ulivi: «È bastato il tamtam sulla chat di WhatsApp e ci siamo mobilitati per essere qui». Hanno magliette con slogan guerrafondai, t-shirt del gruppo musicale Zetazero-alfa, il leone simbolo del tifo andriese tatuato sulle braccia. «Abbiamo avuto la vicinanza anche di curve rivali, come quella del Foggia o del Trani - puntualizza Campanile -. Sono venuti anche "i seguaci della nord" del Bari. Essere qui fa parte della nostra mentalità. E vorremmo che i media non si ricordassero di noi solo per le pagine oscure». Nel piazzale accanto ai treni anche le divise verdi del corpo forestale dello Stato. L'ultimo pensiero è di Angela, una volontaria: «Vorremmo che questa testimonianza di impegno sociale, al pari della corsa alle donazioni di sangue non fosse circoscritta alle tragedie come questa, ma diventasse una forma contagiosa di cittadinanza». Un seme di speranza si rinnova nell'uliveto striato di sangue.

Michele De Feudis
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le vittime

● Ecco i nomi delle 23 vittime

- Pasquale Abbasciano (Andria, 1955); Giuseppe Acquaviva (Andria 1957); Serafina Acquaviva, (Andria 1954); Maria Aloyst, (Bari 1966); Alessandra Bianchino, (Trani 1987); Rossella Bruni, (Trani 1994); Pasqua Carnimeo, (Modugno 1985); Enrico Castellano, (Ostuni 1942); Luciano Caterino, Ruvo 1979); Michele Corsini, (Milano 1955); Albino De Nicola, (Terlizzi 1959); Salvatore Di Costanzo, (Bergamo 1959); Giulia Favale, (Francina 1965); Nicola Gaeta (Bari 1960); Jolanda Inchingolo, Andria 1991); Benedetta Merra (Andria 1964); Donata Pepe, (Cerignola 1953); Maurizio Pisani, (Pavia 1966); Giovanni Porro (Andria, 60 anni); Fulvio Schinzari (Galatina 1957); Antonio Summo (Terlizzi 2001); Francesco Ludovico Tedone, (Terlizzi 1999); Gabriele Zingaro, (Andria 1991)

I lamenti e la rabbia

«Non abbandonateci»

Riconosciute tutte le vittime. Il bilancio è di ventitré morti
Samuele festeggia i suoi 7 anni in ospedale: un flipper in dono

BARÌ L'opera è compiuta. Il più drammatico dei gesti è stato portato a termine. Tra lacrime e sudore, lamenti e rabbia, grida e singhiozzi. Nel primo pomeriggio, all'istituto di Medicina legale del Policlinico, sono terminate le operazioni di riconoscimento delle vittime. Un'attività condotta, come ha detto il governatore Emiliano, con «sensibilità umana». Il direttore dell'istituto Francesco Introna e il manager del Policlinico Vitangelo Dattoli avevano organizzato il necessario: il medesimo percorso per ogni famiglia. Prima in una sala di stationamento, al riparo dai raggi inclementi del sole, poi l'ingresso in una stanza dove si poteva vedere i reperti o gli effetti personali ritrovati sul luogo della sciagura. Solo se gli oggetti erano riconosciuti, veniva concesso di entrare nella sala mortuaria. E qui guardare — se possibile — il volto del proprio figlio, della propria moglie, del proprio papà. E siccome la vista dilania l'anima, dopo lo schianto emotivo i familiari vengono condotti in una sala dove si trovano gli psicologi volontari e quelli del Policlinico. Al termine si esce

I reperti
I familiari vedono i reperti e solo dopo sono ammessi nella sala mortuaria

dall'istituto, fuori ci sono le tende montate dalla Croce rossa per l'eventuale assistenza, qualcuno si fa incontro ai microfoni delle tv. La figlia di un bancario in pensione, morto nella sciagura, piange e scongiura i cronisti: «Non abbandonateci, aiutateci a trovare chi deve pagare. Abbiamo paura che i poteri forti nascondano tutto. Questi morti meritano giustizia». Più tardi Emiliano — nella conferenza stampa con Introna, Dattoli e il capo dipartimento sanità Giovanni Gorgoni — sembra rispondere a lei. «Non ci accontenteremo di verità di facciata — dice il governatore — Noi cercheremo la verità e sosterremo il lavoro dell'autorità giudiziaria per capire fino in fondo

cosa è accaduto». La conclusione delle operazioni a Medicina legale consente di attestare che le persone morte nella sciagura sono 23. «Di queste — spiega Introna — 22 sono stati identificati e denunciati come scomparsi dalle famiglie». Resta una salma, un uomo sui 55-60 anni, la cui assenza da casa non è stata segnalata alle autorità. Tuttavia, spiega il medico, la vittima è «facilmente identificabile». Introna, consulente della Procura di Trani, aggiunge che tut-

te le vittime saranno sottoposte a Tac, ma che procederà con «due o tre autopsie, al massimo». Non dice su quali salme. È possibile che si riferisca ai due macchinisti per verificare, tramite gli esami tossicologici, che non fossero in stato di alterazione al momento della collisione tra i convogli.

In ospedale restano 23 feriti, ricoverati ad Andria (9), Barletta (4), Bisceglie (1), Molfetta (2), Terlizzi (2), Policlinico (4), San Paolo di Bari (1). Per otto di loro,

compreso il piccolo Samuele che ieri ha compiuto 7 anni, i medici non hanno sciolto la prognosi. Ma per il bambino, che ha perso la nonna che l'accompagnava, la riserva dei medici è solo di cautela. Ieri ha pure festeggiato con i cugini e i genitori e soffiato sulle candeline di una crostata. Ha ricevuto anche la visita del sindaco di Andria e dello stesso Emiliano che gli ha portato in regalo un flipper e un calcio balilla.

Le salme saranno riconse-

gnate venerdì sera ai parenti. I funerali saranno celebrati probabilmente sabato. «È un evento catastrofico — commenta Emiliano — che ha cambiato la vita di tutti noi e di tutto il Paese. Una catastrofe senza precedenti che rimarrà come un peso insopportabile sul cuore di tantissimi di noi». L'ultimo suo pensiero, come il giorno prima, è per il sistema dei soccorsi che ha funzionato egregiamente.

Francesco Strippoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

In 24 ore

Donazioni sangue 2.700 pugliesi in fila

BARÌ La generosità dei pugliesi si misura pure con il numero delle donazioni eseguite nelle 24 ore successive alla sciagura ferroviaria. Sono state raccolte 2.724 sacche di sangue nei 21 servizi trasfusionali di tutta la Puglia. Il presidente della Regione, Michele Emiliano si dice «orgoglioso» di questo esempio di generosità. «Vorrei ringraziare e abbracciare — dice il governatore — tutti i cittadini che si sono messi in fila per donare il proprio sangue. È un bellissimo gesto che ci restituisce il senso di una comunità». «Il popolo pugliese — dice al riguardo Ruggiero Menna — è la vera nostra protezione civile».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Aveva 17 anni, stava andando ad Andria

Francesco, lo studente tornato dal Giappone

ANDRIA Capelli rossi, occhiali e sorriso acqua e sapone. Era stato un anno a studiare in Giappone e mai avrebbe immaginato di finire il suo viaggio terreno sui binari maledetti tra Corato e Andria. È la storia struggente di Francesco Tedone, 17enne di Corato, studente dell'itis di Andria. «Non ci credo che possa perdere mio figlio in questo modo, dopo averlo avuto lontano per un anno», commentava distrutto il padre durante le iniziali operazioni di soccorso. Francesco sul suo profilo Facebook aveva la bandiera della Francia, per esprimere solidarietà dopo le stragi islamiste. Era un ragazzo curioso, colto, appassionato. Apprezzava molto gli «anime» giapponesi, soprattutto la serie Evangelion, ambientata in una immaginaria Neo-Tokyo3. Leggeva anche Tolkien e «Il

Signore degli anelli». Sul social ask.fm scriveva che era contento della vita, «senno' farei qualcosa per cambiarla!». Alla domanda sul regalo che desiderava, puntuale rispondeva: «Niente di materiale». Poi la passione per i videogame e il sogno di cenare con il grande autore di giochi nipponici, Hideo Kojima. La preside della sua scuola, Fortunata Terrone, lo descrive come uno studente fuori dal comune: «Un solo aggettivo: eccezionale. Era stato un anno nel Sol Levante per un progetto interculturale. A settembre avrebbe sostenuto esami integrativi per completare il corso e iscriversi al quinto anno. Era un pugliese coraggioso. Compagni e docenti sono affranti. Tutti esprimiamo dolore e raccoglimento».

M. D. F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il disastro in Puglia

Prima svolta nell'inchiesta Spuntano tre indagati a Trani

Sono i capistazione (sospesi dal servizio) e un tecnico. Sotto accusa i ritardi nei lavori



Francesco Giannella
L'indagine non si fermerà all'errore umano

Autopsie per escludere un malore di uno dei due macchinisti

BARI Tre indagati. Tre persone sulle cui teste pende l'accusa terribile di aver provocato il disastro ferroviario e causato la morte di 23 persone. Dalla Procura della Repubblica di Trani non confermano e non smentiscono, ma la voce che gli iscritti nel registro degli indagati siano proprio tre è circolata per tutta la giornata di ieri. E si possono azzardare delle ipotesi su chi possano essere: i capistazione di Andria e Corato (sospesi dal servizio da Ferrottramviaria), quelli che attraverso un collegamento telefonico autorizzano la partenza dei treni dalle stazioni, e qualche loro collaboratore. Un ruolo importante è anche quello del capotreno, che dà materialmente il via alla partenza con un gesto del braccio in direzione del macchinista. Uno solo dei due è sopravvissuto ed è ricoverato in ospedale.

Ieri mattina, il procuratore aggiunto di Trani Francesco Giannella ha nominato un pool di pm che lo affiancherà nelle indagini. Ne fanno parte Antonio Savasta, Simona Merla, Marcello Catalano e Michele Ruggiero. Quest'ultimo è noto per aver indagato in distinti procedimenti la Deutsche Bank di Francoforte e due agenzie di rating (Standard

Il pool
Indaga
un pool
di cinque
pm

Poor's e Fitch) per manipolazione del mercato, e per aver svolto indagini (delle quali è stata poi chiesta l'archiviazione) sulla presunta correlazione tra vaccini e autismo.

Fra le tante decisioni assunte durante le lunghe ore di incontri e vertici che si sono tenuti ieri tra gli investigatori e il

pool ce n'è una che trapela dal riserbo strettissimo deciso dagli inquirenti. Saranno eseguite le autopsie solo sui corpi dei due macchinisti, Pasquale Abbasciano, sessantenne di Andria, e Luciano Caterino, trentasettenne di Corato, e del capotreno, «ma solo per escludere che uno di loro possa aver

avuto un malore», precisa Giannella. È chiaro, però, che se errore umano c'è stato nella comunicazione tra la stazione di Andria e quella di Corato, se il treno in partenza da Andria e diretto a Corato si è mosso quando non avrebbe dovuto, rimane il fatto che ancora ci si affidi a dispacci telefonici per

autorizzare l'inizio del viaggio. E proprio questo è, uno degli aspetti che la magistratura approfondirà. «L'indagine non si fermerà all'errore umano, dobbiamo scandagliare tutte le possibilità anche per non fare l'errore di fermarci a quello che è successo — ha detto Giannella —. Indaghiamo anche sui ritardi nei lavori sulla linea e sui mancati sistemi di sicurezza». Agli incontri hanno partecipato gli investigatori della Polizia ferroviaria, che hanno acquisito i filmati delle videocamere installate nelle due stazioni, come ha confermato il direttore della Polfer Puglia, Giancarlo Canticchio. Affiancheranno i magistrati anche gli esperti del nucleo specializzato in disastri ferroviari della Polizia, arrivati sul luogo del disastro poco dopo l'incidente. Sono state recuperate le scatole nere dei due treni, pressoché intatta una delle due, quasi completamente distrutta l'altra. Si cercherà di estrarre le informazioni sulla velocità alla quale viaggiava il treno, quasi certamente quella massima consentita di 110 chilometri all'ora, e di ricostruire tutti i movimenti prima dell'impatto. Sono stati inoltre sequestrati e acquisiti i registri delle stazioni di Andria e Corato e le comunicazioni telefoniche, trascritte nei fonogrammi, tra i capistazione dei due scali. «Che c'è stato un errore è chiaro - ha detto Canticchio -, stiamo valutando se di natura umana o tecnica». L'area dell'incidente è stata sottoposta a sequestro dalla Procura di Trani.

Francesca Mandese
@fmandese
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il raddoppio mancato Eurofondi

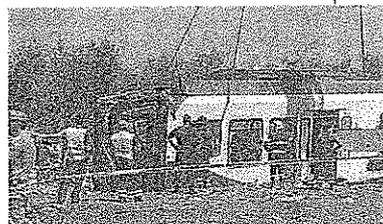
di Rosanna Lampugnani

SEGUE DALLA PRIMA

Ma per il raddoppio della linea tra Corato ed Andria i 33 milioni e mezzo della Ue c'erano, ma non sono stati usati: è l'accusa del pentastellato Giuseppe D'Ambrosio, il quale ha gridato: «Il ministro è il primo responsabile di questa tragedia», per non aver risposto ad un'interrogazione sui lavori che nel 2013 ancora non erano partiti. La cronistoria dei fondi europei la fa Guglielmo Minervini, assessore fino al 2013: «Gli ultimi governi regionali hanno creduto in quest'opera. Nel 2007 inviammo a Bruxelles i titoli delle opere da realizzare in Puglia, tra cui il raddoppio della linea ferroviaria. I fondi, però, sono

stati stanziati nell'aprile 2012, cinque anni dopo: la Commissione ci fece pensare perché il progetto è grosso e complesso, infatti prevede persino l'interramento ad Andria di 3,5 Km di binario. Dopo il sì della Ue sono iniziati gli espropri dei terreni. Ma non è stato semplice, perché ci vuole anche l'adesione dei Comuni e se Andria si è sempre dimostrata collaborativa, non altrettanto ha fatto Corato. Quando si tratta di realizzare opere importanti a seconda del colore politico sorgono sempre problemi tra i vari livelli istituzionali. Comunque - conclude Minervini - noi abbiamo spinto sempre come dannati per questa opera». Per queste lungaggini e per non perdere i fondi europei la Regione ha traslato le opere del progetto non ancora realizzate (come il raddoppio della Corato-Andria) sulla nuova programmazione 2014-2020. Resta il tema dei sistemi di controllo in uso alle ferrovie concesse:

queste, in base al decreto 112 del 2015, già da sei mesi avrebbero dovuto entrare nella giurisdizione dell'Agenzia per la sicurezza, ma il decreto attuativo da febbraio è ancora all'esame della Con-



ferenza Stato-Regioni. Per dirla con il sottosegretario Luca Lotti: il problema di fondo è «la mancanza di idee, progetti e capacità di spesa della pubblica amministrazione e della semplificazione delle procedure».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il disastro in Puglia

Alessandro Piva ha lavorato con la Ferrotramviaria: «Ho visto la loro attenzione maniacale per la sicurezza»
 «Assurdo che sia capitato nella terra all'avanguardia nella produzione di sistemi ipermoderni per le ferrovie»

Il regista, lo spot e la tragedia sui binari

BARÌ «Ieri ho preso un aereo per la Sicilia, e dopo il decollo ho sorvolato la zona del disastro ferroviario, riconoscendo le macchie bianche di Andria e Corato, e la campagna in mezzo. Ho pensato a quanto piccole siano viste dall'alto le nostre vicende personali, ma al tempo stesso a quanto drammatiche e laceranti possano essere le sequenze di pochi attimi fatali. Ho visto gli altri passeggeri attorno a me, gente normale, giovani, famigliole, e mi sono commosso. Questa vicenda è destinata a lasciare un segno nel cuore dei pugliesi, dobbiamo trovare la forza di reagire con lucidità e coraggio».

Alessandro Piva, barese di adozione, regista dell'indimenticabile di *Lacapagira*, è ancora sotto choc.

Quando è accaduta la disgrazia dov'eri?

«Ero a Bari, le prime notizie le ho avute quasi in diretta, non avrei mai immaginato si trattasse di una catastrofe di quelle dimensioni. Poi dal tamtam angoscioso del web mi sono reso conto della gravità dello schianto».

Piva, l'anno scorso ha collaborato più volte con Ferrotramviaria (FTV), che attraverso l'Agenzia di comunicazione Kibrit&Calce ti ha prima chiamato a realizzare uno spot pubblicitario sul servizio navetta con l'aeroporto, e più avanti a documentare un FlashMob musical/danzante, in piazza



Autore
Alessandro Piva ha collaborato con la Ferrotramviaria

Catuma ad Andria, per festeggiare i 50 anni di attività. Quindi ha conosciuto da vicino e a lungo la dirigenza e i quadri FTV, che impressione ne hai avuto?

«Di professionisti molto seri e competenti, con un'attenzione stupefacente a ogni dettaglio. Più di tutto mi ha colpito le attenzioni maniacali sulla sicurezza sul lavoro, tanto del personale ferroviario quanto della troupe al servizio dello spot, erano talmente rigide e complesse che con quelli

della produzione scherzavamo dicendo che stavamo chiudendo l'appalto per la costruzione di un viadotto, invece che uno spot. Questo disastro ci ha lasciato tutti sconcertati, gli attori e i tecnici mi hanno chiamato sgomenti. Ho ripercorso con la mente i miei sopralluoghi lungo la tratta, l'efficienza con cui veniva gestito il movimento dei treni durante le riprese. Per farvi un esempio dell'attenzione alle procedure, durante la lavorazione dello spot, a Barletta due persone della troupe

si sono allontanate per un caffè al bar nei pressi della stazione, immaginando di fare in tempo. Quando il capotreno ha ordinato la partenza l'organizzatore ha chiesto di attendere il mezzo minuto necessario per far salire a bordo i ritardatari che stavano rientrando in carrozza: non c'è stato nulla da fare, il convoglio è partito senza di loro, che hanno dovuto attendere il treno successivo per ricongiungersi alla troupe. La fatalità sa colpire dove meno te lo aspetti».

Chi è

✦ Alessandro Piva è un regista, montatore e direttore della fotografia.

✦ Tra i suoi film: *Milionari*, *LaCapaGira*, *Pasta nera*, *Gli occhi stanchi*, *Blindgänger*, *Girls and Cars*.

✦ Ha ottenuto anche il David di Donatello per il miglior regista esordiente.

Più che fatalità sembra ci siano stati errori. Senza contare la storia del binario unico...

«Questa vicenda del binario unico è grave, è la prova provata della diversa velocità cui deve sottostare lo sviluppo del nostro Paese. Si investono miliardi per linee già efficienti, magari per far arrivare una tratta come la Roma-Milano sotto la soglia psicologica delle 3 ore, e si dimenticano i pendolari e le tratte meno redditizie. Ma la beffa ulteriore è che una disgrazia del genere è accaduta nella regione che vende in tutto il mondo impianti di sicurezza per i treni tra i più sofisticati, mentre in casa nostra ci dobbiamo affidare ai fonogrammi tra i capostazione».

Che ti resterà del fiume di immagini e notizie di queste ore?

«Il silenzio straziante, irreale, della campagna pugliese sventrata dai rottami dei convogli, con i soccorritori che lavoravano senza sosta rispettando la tragedia dei tanti malcapitati e dei primi familiari accorsi sul luogo del disastro. Le code dei due treni, intatte, come pronte a staccarsi dal corpo martoriato e a ripartire. Ecco, vorrei tanto che come in una moviola impossibile questi due treni potessero tornare indietro e attendersi pacifici in stazione, per salutarsi con un colpo di sirena rimproverandosi del ritardo».

Maddalena Tulanti
© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'inchiesta

Lo schianto fra i treni i primi tre indagati Il pm: "È soltanto l'inizio"

Sono i responsabili delle stazioni di Andria e di Corato: "Cerchiamo la verità sui lavori mai fatti"

DAL NOSTRO INVIATO

TRANI. Tre indagati che verranno formalizzati nelle prossime ore: i due capistazione, più il responsabile movimento della stazione di Andria. Ma un'indagine che mira ad altro: capire se ci sono responsabilità istituzionali sulla mancanza di sistemi di controllo, se in qualche modo il traffico aumentato dei treni abbia causato l'errore, come da tempo denunciano i sindacati. E se i soldi per i lavori di innovazione siano stati spesi male o per niente. Lo dice chiaramente il procuratore reggente di Trani, Francesco Giannela: «Non ci accontenteremo della prima verità». Lo conferma nella delega d'indagine con la quale spacchetta l'inchiesta sul disastro ferroviario delle ferrovie del Nord barese in tre fascicoli: il primo sulla dinamica. Il secondo che punta invece a capire il perché i sistemi automatici di sicurezza non fossero attivi su quella linea. Il terzo mira invece a capire come è stata spesa la pioggia di soldi pubblici (poco meno di 100 milioni di euro) arri-

Tre i filoni di indagine: la dinamica, la mancanza di controlli e gli appalti nemmeno concessi

vati in questi anni.

Il primo filone, affidato ai sostituti Antonio Savasta e Silvana Merla, parte da un punto fermo. È chiaro che il convoglio ET1023 arrivato alla stazione di Andria alle 11,37 non doveva partire. Il capo stazione Vito Piccarreta però ha dato il via libera. Perché? C'è stata una "perturbazione" di traffico, hanno spiegato i tecnici. Per via di alcuni lavori in corso sulla linea, i treni in direzione nord avevano accumulato ritardo. Per questo l'azienda aveva deciso di inserire un treno supplementare. Questo significa che nell'ora precedente all'incidente invece di avere i soliti due treni in arrivo da Corato, Piccarreta ne aveva tre. Questo gli era stato comunicato con uno dei fonogrammi, ora acquisito alle indagini insieme alle immagini delle telecamere interne e le due scatole nere (una delle quali era stata danneggiata). Per via dei ritardi c'era stata però una sovrapposizione di orari. Beffa: il treno arrivato precedentemente aveva accumulato ulteriore ritardo per un intoppo alla stazione di Corato. Era dovuto addirittura ritornare indietro perché avevano dimenticato di fare scendere una ragazza disabile. Tutto questo (il treno aggiuntivo, i ritardi), insieme con alcune manovre di treni fermi in stazione ad Andria, è possibile che abbiano mandato in confusione Piccarreta che ha fatto

partire l'ET 1023 quando non doveva. Il capostazione di Andria ha però avvisato i colleghi di Corato della partenza. Che non sono intervenuti. Avendo avuto la comunicazione della partenza dell'ET da Andria avrebbero potuto accorgersi del disastro. Il loro treno era partito da 5 minuti, quando per coprire la tratta di 18

chilometri ne servono 10. E infatti dopo circa 180 secondi c'è stato lo scontro. Ma i pm dovranno però svelare anche se è vero, come denunciano i sindacati, che su quella tratta le cose erano peggiorate da quando c'era una maggiore circolazione di treni con pressione sugli orari, nonostante il personale fosse rimasto lo stes-

so. I ferrovieri, ascoltati, hanno raccontato che non era la prima volta che si verificavano dei problemi sulla linea. È questa la partenza del secondo livello di indagine con al centro le autorizzazioni: l'Ustif (l'organo di controllo per la sicurezza sulle ferrovie concesse) aveva approvato al dicembre 2017 per l'introduzione del si-

stema di controllo. Nonostante, dice la Regione, avessero già messo i soldi sul piatto per farlo partire. Regione che aveva finanziato il raddoppio del binario pronto per il 2015. L'appalto invece non è stato nemmeno aggiudicato. Toccherà alla procura capire il perché. (g.f.)

* RIPRODUZIONE RISERVATA

IL CASO / NELLA RETE DATA IN CONCESSIONE AI PRIVATI MANCANO I SISTEMI DI SICUREZZA PIÙ MODERNI

Quei 2700 chilometri a binario unico dove la vita dipende da una telefonata

ANTONIO FRASCHILLA

Sui centodieci chilometri della Circumetnea sono stati spesi 6 milioni di euro per realizzare un sistema di controllo avanzato che blocca il treno automaticamente in caso di velocità elevata. Ma a causa di furti dei cavi di rame e ritardi, viene ancora utilizzata la vecchia e cara telefonata del capotreno che avvisa della partenza. Anche sulla Viterbo-Roma gestita in concessione vige il sistema del Dopoguerra, la telefonata, per evitare schianti tra i treni. Sono due fotografie dell'Italia non solo a binario unico, ma senza controlli moderni per evitare quanto accaduto in Puglia. Un'Italia su ferro sulla quale vigila un ufficio del ministero delle Infrastrutture, ma soltanto con compiti parziali. Nel Paese a due velocità, con un Nord che sfreccia e

un Sud che va a passo di lumaca, ci sono così 2.700 chilometri di linee ferroviarie date in concessione con binario unico e spesso con il vecchio sistema di controllo della telefonata del capotreno.

Eccola qui l'Italia del binario a rischio vita che non tiene conto dei 5 milioni di italiani che ogni giorno

viaggiano sulle linee regionali, le più vecchie (in media 18 anni di vita) e le più emarginate dal fiume di finanziamenti per il ferro. Oggi la gran parte della rete è gestita da Rfi, in tutto 16 mila chilometri, dei quali 9 mila a binario unico: «Ma il problema non è quello», ripetono gli esperti. Nella rete Rfi il 90 per cento dei chilometri in ferro ha due sistemi di controllo automatici: il Sistema di supporto alla condotta e il Sistema di controllo marcia treno. In sintesi, se il macchinista supera la velocità, sul tracciato sono piazzate delle boe

che frenano il treno automaticamente. Inoltre sui 16 mila chilometri di Rfi vigila l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

Ma nel Paese a due velocità c'è un'Italia che sembra fuori controllo. Quella delle tratte date in concessione a terzi: 3 mila chilometri di linee ferrate, dei quali 2.700 a binario unico. I sistemi di sicurezza? Ci sono esempi virtuosi, come le linee venete che hanno lo stesso sistema di controllo di Rfi, e ci sono "buchi neri", come sull'Etna e sulla tratta Viterbo-Roma. Ma

non solo: a non avere sistemi informatici di controllo sono anche le linee della Lombardia Asso-Seveso e quella Iseo-Edolo e, ancora, scendendo in Campania, le linee sulla Napoli-Benevento e sulla Napoli-Piedimonte Matese. E la vigilanza sulla sicurezza? L'ufficio che si occupa dei controlli, che tra l'altro non di-

pende dalla direzione del ministero sulle ferrovie ma da quella sul trasporto pubblico, non ha report dettagliati. In ogni caso, esiste un'Agenzia che controlla Rfi e non i concessionari.

Di certo c'è che in questi anni lo Stato ha investito, ma soprattutto sull'alta velocità: «Adesso spenderemo 9 miliardi per la sicurezza nelle linee», assicura il ministro Graziano Delrio. Ma sulle linee secondarie si rischiano altri flop, perché le società che le gestiscono non hanno la forza economica per progettare interventi. Non a caso l'amministratore di Fs, Renato Mazzoncin si è detto disponibile a rilevare queste linee. Intanto in mezza Italia, dall'Etna a Viterbo, si spera ancora nella telefonata del capotreno come negli anni Cinquanta. E si incrociano le dita.

* RIPRODUZIONE RISERVATA

Il racconto. Il capostazione di Andria chiuso nella sua casa insieme alla moglie: "Lo so, adesso tutti ci odieranno". Ma i colleghi lo difendono

DAL NOSTRO INVIATO
GIULIANO FOSCHINI

CORATO. «In questa storia anche noi siamo delle vittime. Siamo disperati ma un solo errore non può aver causato tutto questo». Al primo piano di una palazzina nella zona dello stadio di Corato, il capo stazione di Andria Vito Piccarreta e sua moglie sono barricati nel dolore. Lia è appena tornata da Medjugorje dove era andata con don Vito, il prete della parrocchia del Sacro Cuore che la famiglia frequenta da sempre. Sua figlia non è andata al lavoro, un negozio di telefonini in centro che gestisce nel centro della città. «È gente per bene, saranno distrutti», dicono al pianificio di fronte. E hanno ragione. Sono distrutti: «Stiamo soffrendo, quelle immagini sono inaccettabili, tutto quel dolore, quello che è accaduto è incredibile. Ma non è pensabile dare la colpa di quello che è successo soltanto a un errore umano. Non è così», dice la signora. E probabilmente ha ragione: non può essere soltanto un errore umano. Lo ha detto chiaramente il procuratore aggiunto Francesco Giannella: «Non ci fermeremo assolutamente alle prime responsabilità. L'errore umano è soltanto il punto di partenza di questa storia».

Spiega un investigatore: «Il problema non è il binario unico perché in Italia la maggior parte dei treni viaggiano sul binario unico. Il problema è il sistema di controllo che ovunque è automatizzato tranne che qui». Qui fanno tutto i capistazione e i macchinisti. E se sbagliano tocca soltanto a loro rimediare. Gli intoppi sono sempre accaduti. Ma prima era molto più facile rimediare perché su questa linea viaggiavano pochi treni. Da qualche anno, da quando le Ferrovie del Nord Barese sono state rilanciate, e ancora di più negli ultimi mesi con l'introduzione del metro per l'aeroporto di Bari, le corse sono aumentate. E c'è stata grandissima attenzione ai ritardi: treni supplementari, corse eccetera. Questo ha portato un carico di lavoro maggiore pur lasciando inalterate però le obsolete tecnologie di sicurezza. Risultato: lo scontro.

Piccarreta d'altronde non fa un mistero di quello che ha accaduto: «È vero quel treno non doveva partire. E quella paletta l'ho alzata io: non sapevo che da Corato stesse arrivando un altro treno per questo ho dato il via libera», spiega oggi, così come ha confermato ai funzionari che stanno conducendo l'inchiesta interna. A loro ha provato a spiegare che quella era stata una giornata complicata, i treni che portavano ritardo, c'era stata l'aggiunta di un treno supplementare e dunque in quel lasso di orario era previsto l'arrivo di tre treni e non dei soliti due, i

“Sì, ho alzato la paletta ma sono anch'io vittima di questo dramma”



SOTTO INCHIESTA

Vito Piccarreta è il capostazione di Andria ma vive a Corato. È lui ad aver dato il via libera al treno che si è scontrato con quello che arrivava in senso opposto sul binario unico della tratta Nord Barese



LA SOFFERENZA

Stiamo soffrendo, quelle immagini sono inaccettabili, tutto quel dolore, quello che è accaduto è incredibile

L'ERRORE UMANO

Lo ammetto, ho dato il via libera alla partenza. Ma non è pensabile dare la colpa di quello che è successo soltanto a un errore umano. Non è così

LA MOGLIE

Mio marito è il capro espiatorio perfetto. Ma non è giusto: perché è un lavoratore serio, in questi anni ha fatto sempre e soltanto il suo dovere



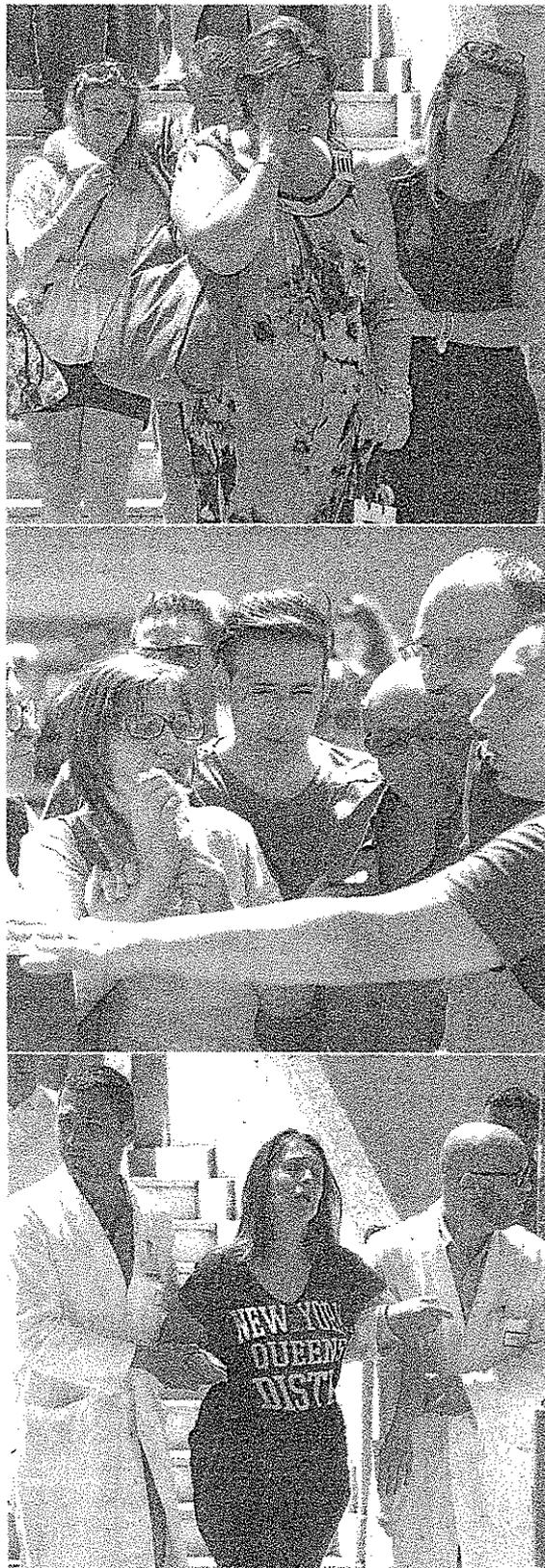
macchinisti che assemblavano nuove vetture per sopperire il ritardo. «È stata una giornata molto particolare», dice. «Ma quello che è successo è troppo». Troppo. «So che ora se la prenderanno tutti quanti con noi», dice la signora Lia, a casa. «Mio marito è il capro espiatorio perfetto. Ma non è giusto: perché è un lavoratore serio, in questi anni ha fatto sempre e soltanto il suo dovere. Questa è una tragedia troppo grande per noi. È un lutto, abbiate rispetto del nostro dolore».

Ecco perché questo capostazione di Andria non è Schettino. Non c'era alcuna ragazza che ballava nella sua stanzetta dello scalo di Andria. Non ha abbandonato nessuna nave. Ha commesso un errore, un gravissimo errore ma ha perso un amico. Un caro amico: Pasquale Abbasciano, uno dei macchinisti morti nello scontro era come uno di famiglia. Stessa città, stesso lavoro, tutti i giorni l'incrocio su quel binario. Uno a bordo del treno, l'altro alla guida delle vetture. «Era uno di noi», racconta fuori dalla chiesa Cataldo Angione, uno dei colleghi. «Vito è persona seria e scrupolosa. Grandissima esperienza. Ma sotto pressione, come sono i nostri colleghi negli ultimi tempi, è più facile sbagliare». Dicono gli amici e colleghi alla stazione di Andria, dove l'azienda ha dato loro la consegna del silenzio: «Non dovette chiedere a Vito perché ha alzato quella paletta ma a qualcun altro perché non è in grado di controllare il nostro lavoro. Noi guidiamo treni. Non siamo piloti di aereo». Nel pomeriggio le finestre di casa Piccarreta sono chiuse. In serata un lungo fiume di persone è per strada. Sono qualche centinaio, portano candele in mano e hanno la faccia rigata dal pianto. Corato è una città segnata dal dolore, molte delle vittime, a partire proprio dai colleghi di Vito, vivevano in questo paese. La città è a lutto, le saracinesche sono abbassate, questa marea di ragazzi è partita da piazza Cesare Battisti e si dirige in silenzio verso la stazione. In testa c'è un prete e un fascio di fiori bianchi. Lia dice: «Ci odieranno» e invece qui in mezzo in molti conoscono Vito, ne parlano con calore misto anche ad affetto. «Uno come lui, seppur con la sua fede, non potrà reggere un dolore così grande» dice Luca Fiore, un ragazzo che frequentava la stessa parrocchia. Il corteo si spinge fino alla stazione, le candele si poggiano per terra. Qualcuno abbozza un applauso, si piange, i ferrovieri si abbracciano. Da poche ore è arrivata la notizia che Vito è stato sospeso. Una ragazza inserisce i soldi in una biglietteria automatica. In lontananza, nessun rumore di rotaie.

Il dolore

Il reportage. Il rito del riconoscimento e gli oggetti recuperati tra le lamiere. Così si è dato un nome a tutte le vittime

Catenine, orologi vestiti e un fischiello lo strazio dei parenti per identificare i corpi



PIERO COLAPRICO

BARI. Sono i calzoncini corti, di moda nei suoi 15 anni, il primo indizio per riconoscere Antonio Summo, studente, suonatore di tromba e centrocampista centrale di una piccola squadra. E sono i pantaloncini da contadino utili a far identificare Giuseppe Acquaviva, che viaggiava con sua sorella Serafina. Per Gabriele Zingaro, raccontano i parenti, sono bastati una medicazione e «la foto della faccia, è intatto, è lui». Aveva saltato il lavoro, «proprio per andarsi a far controllare al Policlinico» e adesso si trova là, sotto un telo verde «nel gelo del sotterraneo», insieme con lo studente, con il contadino, con tutti e ventidue i compagni di viaggio, i ventitré morti dell'ultimo viaggio sul binario unico tra Andria e Corato.

«Che cosa ci potete dire per aiutarci a identificare i vostri cari?», domanda ai medici. Come sui treni locali ci si conosce magari non per nome, ma di vista, così sono i pochi dettagli dell'apparenza a diventare il primo gradino di una procedura che incidenti aerei, attentati, naufragi, tragedie collettive hanno via via perfezionato, codificato, internazionalizzato. È stata l'età, sono stati i suoi 63 anni ad aver reso inconfondibile Donata Pepe: è tra i morti la donna più anziana, è lei la nonna del piccolo Samuele, il bimbo che s'è salvato e ieri ha compiuto sette anni.

Una collanina con due fedeli? La portava Benedetta Merra. «Noi abbiamo descritto l'orologio e dopo un po' ci hanno chiamato», dice un uomo sulla sessantina, e di più non vuol aggiungere. Grazie a un neo, ai braccialetti e agli anelli è emersa Patti Carmineo, 31 anni, estetista: aveva preso il treno prima del solito e ieri, per non lasciarla sola, si danno il cambio nel piazzale davanti all'obitorio una trentina di parenti in lacrime. A un altro papà, il signor Giuseppe, esce un filo di voce: «Per aiutarci a identificare nostra figlia Alessandra ci hanno mostrato alcune foto, quelle con gli abiti che portava». Sta rispondendo dal buio della stanza dove s'è chiuso a parlare con la moglie: «Nostra figlia era appena atterrata da Milano, dov'era andata a trovare la sorella, che ha avuto un bambino, e per rincasare era corsa a prendere il treno». La sua conclusione è un grido di dolore che accomuna molti, moltissimi: «Chi ha sbagliato, perché lo sbaglio c'è, stavolta deve pagare».

Le università di Bari e Milano sono le due all'avanguardia in Italia per la scienza dell'identificazione e — racconta uno psicologo — «qui è stato co-

me per gli acini dell'uva. A uno a uno, senza sbagliare un colpo, abbiamo separato ogni corpo dal grappolo della morte collettiva». E così sono anche le cicatrici che diventano l'elemento per avviare l'identificazione sia del bancario in pensione Enrico Castellano, sia di Maria Aloysi, di Modugno, che ogni giorno andava in treno ad assistere il padre ad Andria, e aveva anche una collanina con un ciondolo a forma di M. Un anello di pietra nera e una collana di Pandora aiutano a individuare Jolanda Inghingolo, 26 anni, studentessa di chimica, e i portachiavi servono per attribuire le spoglie all'alimentarista e giudice di un talent show televisivo Maurizio Pisani e ad Albino De Nicolò, 57 anni, capotreno, che nel mazzo ha l'immane fischiello.

I professori Franco Introna e Alessandro Dell'Erba sono i cardini sui quali hanno girato quattrocento persone, tra medici, infermieri, agenti, volontari, psicologi: «Da una parte ci siamo noi che, con una macchina fotografica, inquadravamo alcuni dettagli. Dall'altra, c'è chi ascolta e lascia parlare i parenti, chiedendo qualcosa sull'aspetto, su qualche caratteristica, sugli abiti. Quando i dati cominciano a collimare, scarichiamo su un computer le foto e — dice Dell'Erba — le mostriamo a chi ha perso i parenti: "Riconosce qualcosa?". Se dicono sì, la famiglia viene accompagnata accanto alla salma».

La stanza dove parenti e amici erano stati messi alle 9 si è rivelata troppo piccola, li hanno spostati in un'aula universitaria con la lavagna. Ognuno viene chiamato ad alta voce, come in un appello d'esame: «I parenti vanno portati tutti insieme accanto al loro corpo, lo facciamo in modo che ciascuno possa dare forza all'altro. Può entrare una famiglia alla volta e ci sta il tempo che ritiene opportuno, ma i parenti sono sempre seguiti, sempre accompagnati, aiutati, se serve, da psicologi e volontari. Sono stati molto bravi, qui — sottolinea il professor Introna — nessuno ha visto una macchia di sangue, non esiste il Grand Guignol, è il nemico della scienza».

Ci si sorregge e si barcolla. Protezione civile e volontari sono mescolati tra chi ha gli occhi rossi e soffre, uscendo dalla porta dell'Istituto di Medicina legale. Nel pomeriggio di ieri, la ventitreesima vittima ritrova alle 17.30 il suo nome dopo che i parenti hanno visto la maglietta alla moda, i jeans Henry Cotton, le scarpe New Balance 91k, il borsello Rodrigo: è Giovanni Porro, 60 anni appena compiuti, anche lui di Andria, la cittadina più crocefissa dallo scontro tra l'Aiston azzurrino e il Flirt giallo. E adesso che nell'obitorio la lista dei caduti dell'incidente ferroviario dell'altro ieri mattina tra Corato e Andria è completa, viene da pensare ai ventitré viaggiatori come fossero ancora tutti insieme su un binario unico. Un binario misterioso che ci accomuna, morti e vivi, sia se si crede, sia se si ritiene che la vita si fermi là dove si è fermato il respiro e non esistano più stazioni.

© FOTOGRAFIONE RISERVATA

Le vittime

La laureanda e il macchinista, l'operaio e la casalinga
Chi sono i ventitré morti nello schianto di Corato

Storie di vite rubate

23

LE IDENTITÀ ACCERTATE

Cinque voluti due giorni per identificare le vittime dello schianto: in questa immagine ripresa dal cielo con un drone da Repubblica, i volti mancanti in questa pagina sono quelli delle vittime di cui non è stato possibile reperire una foto.

GIOVANNI PORRO, 50 ANNI

Hanno scoperto che era lui solo dopo trentasei ore

Per un giorno e mezzo, dopo l'incidente, nessuno ha sporto denuncia per la scomparsa di Giovanni Porro. Poteva rimanere la salma sconosciuta. Al reparto di medicina legale del Policlinico di Bari avevano scritto, sulla sua bara, che era «italiano», «presumibilmente» di età compresa tra i 55 e i 60 anni.

«Con degli indumenti facilmente riconoscibili». Poi nella serata di ieri qualcuno è andato all'obitorio a fare il riconoscimento legale. Di Porro si sa pochissimo: 60 anni, un impiego fisso alla Comunità Montana di Ruvo. Faceva il pendolare: martedì mattina aveva preso il treno per andare al lavoro. Come tanti altri.

* RIPRODUZIONE RISERVATA

FRANCESCO TEDONE, 17 ANNI

Manga, freestyle e racchettoni per il genio dai capelli rossi



Per tutti era Tedo', il piccolo genio: «Sapeva tutto, senza bisogno di aprire libro». Francesco Ludovico Tedone, 17 anni, aveva scoperto in Giappone una passione per il freestyle che si aggiungeva a quella per i manga. Capelli rossi e un sorriso per tutti, era

appena tornato da un anno in Giappone («un po' contro voglia») per il programma Intercultura. Martedì stava andando all'Istituto Jannuzzi di Andria per salutarsi i professori. Di ritorno da Tokyo, si era presentato alla sua migliore amica con maglia sportiva e racchettoni. «Ti mancava solo questo: e ora che sei finalmente muscoloso, ti sei fermato», scrive lei.

* RIPRODUZIONE RISERVATA

DONATA PEPE, 63 ANNI

Samuele si è salvato perché dormiva stretto a lei

Samuele si è salvato, protetto dall'abbraccio della nonna. Lei no. Donata Pepe, 63 anni, ha perso la vita per difendere quella di suo nipote, tra le lamiere accartocciate. Era salita sul treno con Samuele, che proprio ieri ha compiuto 7 anni. Dovevano andare a Barletta, e da lì prendere il diretto per Milano. Donata riportava Samuele a casa dei suoi genitori, dopo qualche giorno di vacanza in Puglia. «Stavo dormendo sulla nonna, e poi c'è stato quello scoppio fortissimo», è riuscito a dire il ragazzino ai medici dell'ospedale di Andria. Ancora non sa che la nonna non c'è più.

* RIPRODUZIONE RISERVATA

FABIO TONACCI

I destini che si incrociano. Il fato bastardo di un treno preso all'ultimo secondo, e pure di corsa. Le sliding doors dell'esistenza che si aprono e si chiudono senza una ragione valida. Le storie delle vittime della strage della campagna di Andria sono pezzetti di esistenze gettati alla rinfusa su due convogli che qualcuno, per errore, ha lanciato uno contro l'altro. In quei vagoni c'era chi non ci doveva essere, come il capostazione che stava dando il cambio a un collega malato. C'erano studenti che andavano a trovare gli insegnanti, e insegnanti che tornavano a casa dopo viaggi all'estero. C'erano i pendolari della tratta Bari-Andria, e i forestieri che per caso, solo per caso, erano a bordo. C'erano spose che non si sposeranno, donne che non diventeranno mamme, universitari che non prenderanno la laurea. E macchinisti che non guideranno più i treni.

HANNO COLLABORATO SILVIA DIPINTO E FRANCESCA RUSSI

MAURIZIO PISANI, 49 ANNI

Il giudice dei talent show in vacanza con la famiglia



Maurizio Pisani aveva il gusto per gli affari. E non solo perché era uno dei tre giudici della trasmissione «La ricetta perfetta» di Canale 5, il talent show per businessmen del settore alimentare. Quarantenne anni, di Pavia, esperto di marketing e manager

di varie aziende, aveva fondato tre anni fa la «Pisani Food Marketing». Una famiglia importante, la sua. Figlio di Mario Pisani, docente emerito di procedura penale all'Università di Pavia, fratello di Simona, avvocato molto noto in città. Era in Puglia con la moglie e la figlia, in vacanza. Martedì doveva rientrare a Milano con un volo da Bari Palese.

* RIPRODUZIONE RISERVATA

JULIA FAVALE, 51 ANNI

Un compleanno a Bruxelles per la prof che amava le gite



Era la prof delle gite, Julia Favale. Parigi, Berlino, Bruxelles. Lei organizzava, lei accompagnava le classi. Gli alunni l'adoravano. Con quell'inconfondibile erre moscia e l'accento francese, Julia insegnava lingue al liceo classico di Andria. Con le colleghe si

divertiva a scambiarsi ricette di cucina. «Era un'ottima cuoca», ricordano. Julia era appena tornata da Bruxelles dove era stata in vacanza con Antonella, sua figlia: avevano scelto il Belgio per festeggiare il 51esimo compleanno di Julia. Mamma e figlia erano scese dall'aereo, e sono salite sul treno per tornare a casa. La figlia è ancora ricoverata.

* RIPRODUZIONE RISERVATA

BENEDETTA MERRA, 52 ANNI

Nell'ultima chiamata a casa ha detto: vi preparo il pranzo

A 52 anni Benedetta Merra non aveva ancora vinto del tutto la sua fobia per le automobili. Le facevano paura, non le considerava mezzi sicuri. Quando in tv sentiva parlare di incidenti si girava verso suo marito e suo figlio: «Vedete che ho ragione io?». Per andare al policlinico di Bari, dove da un po' di

tempo si doveva presentare ogni tre mesi per il controllo del sangue, non poteva che scegliere il treno. Martedì è partita da Andria alle 6. Dopo la visita e ha subito ripreso la strada di casa. Sul treno di ritorno ha chiamato suo marito con il cellulare: «Il dottore ha detto che va tutto bene, quando arrivo preparo il pranzo».

* RIPRODUZIONE RISERVATA

SALVATORE DI COSTANZO, 56 ANNI

L'allenatore delle giovanili appena arrivato da Bergamo



Tra i piedi un pallone da calcio, nelle mani t-shirt e pantaloncini della nuova linea mare. Allenatore per passione e commerciante di abbigliamento di professione, Salvatore Di Costanzo, 56 anni, era arrivato da Bergamo in Puglia per un appuntamento di lavoro. «Più che un allenatore, era un amico delle squadre giovanili», raccontano i suoi calciatori. Chiusa la stagione con la Verdellinese, era pronto all'avventura sulla panchina del Casazza. «Non possiamo dimenticare due storiche promozioni in eccellenza». Aveva anche provato un'esperienza nel calcio moldavo, all'Ungheni, ma non era andata bene.

* RIPRODUZIONE RISERVATA

Le vittime

La laureanda e il macchinista, l'operaio e la casalinga
Chi sono i ventitré morti nello schianto di Corato

ROSSELLA BRUNI, 22 ANNI

La blogger in prima linea
per i diritti delle donne



Per il suo blog, "Il ritorno di Gea", aveva scelto un'orchidea come simbolo. E si era data un nickname bellissimo, Malinii Paroliera. «Scrivo perché le parole possano essere ancora rinnovati doni da regalarsi». Rossella Bruni, 22 anni, di Andria, era tante cose: una

blogger, una scrittrice, un'attivista per i diritti delle donne. Forse, semplicemente, una ragazza incuriosita. Studentessa di Lettere, da un anno aveva aperto il blog e una pagina facebook, per raccontare come "paroliera" le avventure di personaggi che lei stessa inventava. Sullo sfondo, la lotta che più l'appassionava: quella contro la violenza di genere.

«PRODUZIONE RISERVATA»

GABRIELE ZINGARO, 24 ANNI

Il metalmeccanico gentile
che si era fatto male a un dito



«Aiuta qualcuno. Nel dubbio... aiuta qualcuno». Una vita intera racchiusa in una frase su Facebook. Gabriele Zingaro, 24 anni, era così. Si era iscritto all'università, Scienze dei Materiali, ma nel 2011 aveva lasciato perché aveva capito che era il momento di portare un po' di soldi a casa e aiutare la famiglia. Lavorava in fabbrica, a Modugno, senza lamentarsi. Qualche giorno fa si era ferito a un dito, e martedì era andato al Policlinico per una medicazione. Di cui non era convinto: «Non mi piace come me l'hanno sistemato», ha detto alla mamma al telefono. Pochi secondi dopo, lo schianto.

«PRODUZIONE RISERVATA»

SERAFINA ACQUAVIVA, 62 ANNI

Sempre al fianco del fratello
anche su quel vagone



Serafina non concepiva un'esistenza lontano da suo fratello Giuseppe. Vivevano insieme, lui 59 anni, lei 62. Casalinga, non ha mai pensato veramente di trovarsi un lavoro, perché pensava a tutto Giuseppe. Timida e riservata, usciva di casa solo se c'era anche lui. Qualche volta andavano a trovare i quattro nipoti dell'altro fratello, l'unico Acquaviva che si era sposato. Ultimamente Serafina aveva qualche acciaccio. Martedì stavano tornando dall'ospedale di Bari, perché si era fatta fare alcuni controlli neurologici. Seduti vicini, nel vagone. Hanno vissuto accanto, e sono morti accanto.

«PRODUZIONE RISERVATA»

LUCIANO CATERINO, 37 ANNI

Innamorato del suo lavoro
e ancora fresco di assunzione



Un gran lavoratore, che amava passare il tempo libero passeggiando tra gli ulivi. Luciano Caterino, 37 anni, nato a Ruvo di Puglia ma residente a Corato, era alla guida del trenino partito da Andria. Incolpevole "Caronte" della tragedia. Era uno dei più

giovani assunti nell'ultima infortunata delle Ferrovie del Nord Barese. «Il lavoro per lui era tutto — lo ricordano i parenti — quando era dietro ai comandi del treno, era felice perché si sentiva utile». Non ha mai avuto una vita facile, Luciano. Rimasto orfano a 9 anni, si era caricato sulle spalle anche la cura dei terreni di famiglia. Viveva con il padre e i fratelli.

«PRODUZIONE RISERVATA»

ALESSANDRA BIANCHINO, 29 ANNI

La volontaria dell'oratorio
che stava per restare a terra



Alessandra Bianchino era felice quando si sedeva in mezzo ai bambini con una grossa margherita bianca di plastica sulla giacchetta. Avrebbe fatto di tutto, pur di farli ridere. Chiedere di lei, oggi, all'Oratorio Salesiano di Andria, provoca pianti. Ventinove anni, quasi laureata in Scienze biosanitarie, faceva la volontaria da anni. In testa i riccioli e le canzoni di Ligabue, sempre presenti nelle cuffiette dell'iPod. Lo scorso weekend era a Milano da sua sorella, che aveva appena partorito. Atterrata a Bari martedì mattina, si è precipitata alla stazione. Correndo. Il treno dove è morta lo ha preso all'ultimo istante.

«PRODUZIONE RISERVATA»

GIUSEPPE ACQUAVIVA, 59 ANNI

Sbalzato in mezzo agli ulivi
e scambiato per un contadino



Quel martedì Giuseppe Acquaviva stava accompagnando la sorella Serafina al Policlinico di Bari, per alcuni accertamenti neurologici. Gran parte dei suoi 59 anni li ha passati così, occupandosi di sua sorella. Entrambi non sposati, vivevano insieme ad Andria. Lui andava a fare la spesa, lui si occupava delle bollette, lui le offriva il braccio per le lunghe passeggiate serali. Diplomato in ragioneria, ogni tanto riusciva a ottenere impieghi part time. Lo hanno ritrovato tra i rami di un ulivo, dopo lo schianto. E questo ha fatto ipotizzare che fosse un contadino al lavoro nei campi. Invece era sul treno.

«PRODUZIONE RISERVATA»

ALBINO DE NICOLÒ, 57 ANNI

Il capotreno premuroso
con due figli nelle ferrovie

Nelle Ferrovie del nord barese, Albino De Nicolò era uno dei fratelli maggiori. «Lui e Pasquale Abbasciano (anche lui morto nell'incidente) erano i più anziani, gli zii», ricordano i colleghi. E come premurosi zii si comportavano. Aiutavano i giovani, li incoraggiavano, erano punti di riferimento per tutti. Se qualcuno aveva un problema, si rivolgeva a loro. Albino De Nicolò, nato a Terlizzi, aveva 57 anni ed era capotreno. Era in servizio su uno dei convogli che si sono scontrati nella campagna di Andria. Una vita sulle ferrovie, passione trasmessa ai due figli maschi, entrambi dipendenti di Ferrotramviaria.

«PRODUZIONE RISERVATA»

ENRICO CASTELLANO, 74 ANNI

L'ex bancario diretto a Bari
per i due anni del nipotino



Enrico Castellano aveva lasciato la Puglia tanti anni fa, ma non l'aveva mai dimenticata. A Torino una nuova casa, un nuovo lavoro, nuove amicizie. Una carriera di livello al Banco di Napoli, come dirigente. Poi la pensione, e la voglia di trascorrere

il resto della vita tra Torino e Cuba. Aveva 74 anni. Lunedì era ad Andria, a cena con suo figlio Giuseppe. Martedì mattina stava tornando a Bari dal fratello Franco, giornalista della Gazzetta del Mezzogiorno. L'idea era di festeggiare il compleanno del nipotino di due anni. E anche l'onomastico, Sant'Enrico.

«PRODUZIONE RISERVATA»

PASQUA (PATTY) CARNIMEO, 30 ANNI

La giovane mamma estetista
col pallino della puntualità



Diplomata in "trucco permanente", e ossessionata dalla puntualità. Era così Pasqua Carnimeo, per tutti semplicemente "Patty". Lavorava in parecchi centri estetici di Bari, senza un impiego fisso. Bionda, bella e solare, la descrivono le tante amiche d'infanzia di Madonnella, il quartiere affacciato al mare. Patty aveva 30 anni, e da almeno tre si era trasferita col compagno ad Andria. Martedì doveva lavorare nel pomeriggio a Bari, ma si era fatta prendere dall'ansia di non arrivare puntuale. «I treni sono sempre in ritardo», ha detto al padre di sua figlia (due anni), uscendo di casa. Le sue ultime parole.

«PRODUZIONE RISERVATA»

NICOLA GAETA, 56 ANNI

Richiamato dalle ferie
al posto di un collega malato

Nicola Gaeta su quel treno per Barletta non ci doveva essere. Lui è capostazione da tanti anni, e la sua carriera si stava consolidando alle Ferrovie del nord barese. Ma quel giorno era di riposo. Aveva in progetto di portare la famiglia a fare una gita. Ma era stato richiamato all'ultimo minuto per sostituire un collega che si era sentito male. Gaeta, 46 anni, nato a Bari, era salito alla stazione centrale per prendere servizio a Barletta. Lo ha riconosciuto la sorella. «Era molto devoto alla sua famiglia», lo ricorda uno dei suoi amici, Antonio.

«PRODUZIONE RISERVATA»

Le vittime

La laureanda e il macchinista, l'operaio e la casalinga
Chi sono i ventitré morti nello schianto di Corato

JOLANDA INCHINGOLO, 25 ANNI

Dopo l'estate il matrimonio e il viaggio di nozze a Parigi



Il sogno di Jolanda era vicinissimo, doveva soltanto passare l'estate. Oggi avrebbe iniziato il tirocinio ad Andria, perché stava per laurearsi in Chimica. Luglio e agosto li avrebbe passati a studiare, quest'anno non c'era tempo per il campeggio estivo.

Poi a settembre Jolanda Inchingolo, 25 anni, sarebbe andata all'altare con il suo Marco, il ragazzo piegato in lacrime davanti all'obitorio. «Doveva essere la madre dei miei figli». Non aveva dubbi sulla meta del viaggio di nozze, Jolanda: Parigi, la città di cui era innamorata. Martedì stava andando dal suo fidanzato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

MICHELE CORSINI, 61 ANNI

A Barletta per tutti era lo "zio" voleva aprire una web radio



Il grande cruccio dello Zio era di non essere riuscito ad aprire una web radio a Barletta. In città il 61enne Michele Corsini lo chiamavano così, "lo Zio". E non era nemmeno di Barletta, perché era nato a Bergamo. A Barletta però ha aperto un bar, uno di quei posti dove, prima o poi, si finisce a bere un caffè, in pieno centro. A Bergamo aveva un'altra vita. Addetto al controllo qualità di un'azienda e opera di volontariato coi disabili. Trascorreva anche quattro mesi di fila a Barletta, dove ha fondato un giornale free press e un'associazione, "Barletta a 360 gradi". Ma per la web radio non ha fatto in tempo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

MARIA ALOYSI, 49 ANNI

Avanti e indietro tutti i giorni per assistere l'anziano papà



Quel trenino, la 49enne Maria Aloysi, lo conosceva bene. Sapeva in quali vagoni funzionava l'aria condizionata, e in quali era facile che fosse guasta. Ogni giorno saliva a Bari, faceva tutte le fermate, scendeva ad Andria e andava a casa dell'anziano padre, per assisterlo. Quando non poteva, era Donato, suo marito, a sostituirla. Due figli, di 21 e 18 anni. Le piacevano le giocate di Del Piero e la musica di Biagio Antonacci. Martedì mattina Maria era in ritardo, così ha chiesto a Donato — cosa che non faceva mai — di correre un po' con la macchina per accompagnarla in stazione. Non voleva perdere il treno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ANTONIO SUMMO, 14 ANNI

Calcio, musica e quella lezione malgrado il mal di pancia



Se Antonio Summo avesse ascoltato suo padre, sarebbe ancora vivo. Aveva mal di pancia, martedì mattina. «Stai a casa se non ti senti bene». Ma lui ha insistito: «Papà, devo recuperare due debiti formativi, lo sai. Ci sono i corsi a scuola». Per questo da Ruvo di

Puglia aveva preso il treno per Andria. I genitori lo hanno riconosciuto dai libri e dalle scarpe da ginnastica. Le piccole cose di Antonio, studente di 14 anni. Che suonava la tromba, frequentava la seconda superiore all'Istituto industriale di Andria, e correva dietro a un pallone. L'ultima partita con la sua squadra "Real Football" l'aveva giocata a giugno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PASQUALE ABBASCIANO, 61 ANNI

Appuntamento a fine turno per il genitore della sposa

Il macchinista Pasquale Abbasciano guidava i treni e raccoglieva ciliegie. Sessantun anni, a settembre sarebbe andato in pensione dopo una vita intera spesa tra vagoni e stazioni, alle ferrovie del nord barese. «Era molto esperto», dicono gli amici. «Par-

lava sempre di quando avrebbe smesso di lavorare: intendeva coltivare la terra, in campagna. Ci portava sempre le ciliegie». Martedì era una giornata particolare, per Pasquale: sua figlia lo stava aspettando ad Andria al municipio perché doveva recitare la promessa di matrimonio con il suo compagno. Pasquale non vedeva l'ora di finire il turno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

FULVIO SCHINZARI, 50 ANNI

Il vicequestore chitarrista con il sogno del rock'n'roll



Il vice questore Fulvio Schinzari coltivava sogni di rock 'n' roll. Cinquantanove anni, viveva ad Andria con la moglie e le due figlie. Martedì alle 14 rientrava in servizio dopo le ferie all'ufficio personale della questura di Bari. Nell'ultima foto su Facebook ha i

capelli arruffati e una sigaretta in bocca. Adorava Pat Metheny, Mark Knopfler, Joni Mitchell, e aveva fondato Radio Antenna Adriatica, la prima radio libera andriese. Seduto sul trenino Andria-Bari, due anni fa, scriveva: «Ferrovie Bari Nord news: dopo un anno cambia la playlist per allietare i viaggiatori. Da Sanremo 2013 a Sanremo 2014. Wow...».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il disastro ferroviario

La visita di Mattarella nel giorno del dolore. Sabato i funerali

Il day after sul luogo della strage a caccia degli ultimi indizi. Delrio promette nuovi fondi per le Regioni

LA SCHEDA

LE VITTIME

Nello scontro tra i due treni nelle campagne tra Andria e Corato sono morte 23 persone, 52, invece, i feriti. Tra loro alcuni sono in condizioni serie

GLI INDAGATI

Sul disastro ferroviario la procura di Trani ha avviato un'inchiesta che conta già i primi indagati. La pista privilegiata quella dell'errore umano

I FONDI

Il ministro dei Trasporti Graziano Del Rio ha annunciato lo stanziamento di quasi due miliardi di euro per potenziare i servizi di sicurezza

DAL NOSTRO INVIATO
GABRIELLA DE MATTEIS

ANDRIA. Sul binario, nel punto esatto dello scontro, i vigili del fuoco cominciano a scavare con le mani. Fanno piano, una pietra dopo l'altra. I cani molecolari, due labrador, addestrati a segnalare la presenza di corpi o resti umani, hanno fiutato qualcosa. Sono tracce di sangue, macchie rosse che i detriti del treno hanno nascosto. Il giorno dopo, mentre la città si prepara ad accogliere il presidente della Repubblica Sergio Mattarella che questo pomeriggio visiterà la camera ardente al Policlinico e i feriti ricoverati, negli uliveti tra Andria e Corato, il bilancio del disastro ferroviario è ancora incerto, non definitivo. Tra le lamiere si cercano altri corpi per archiviare la conta dei dispersi che sarà chiusa, cinque ore più tardi, con un comunicato ufficiale dell'istituto di Medicina legale del Policlinico. Le vittime del disastro ferroviario sono 23, anche l'ultimo corpo, un uomo di 60 anni, viene riconosciuto. Era su una delle carrozze che, ora, nelle campagne a ridosso dei binari, non è facile distinguere.

Sono le immagini dei convogli, adagiati sui terreni, a restituire la dimensione della strage, a ridefinire le traiettorie del destino. I vigili del fuoco, coadiuvati da carabinieri, polizia, guardia di finanza, hanno lavorato per tutta la notte. Una gru ha spostato e rimosso le carrozze che si sono accartocciate l'una sull'altra, in un unico, informe cumulo di lamiere. «La forma assomigliava a quella di un fungo, a una montagna» racconta un soc-

Le 23 vittime



Pasquale ABBASCIANO
(17 aprile 1955, Andria)
macchinista



Giuseppe ACQUAVIVA
(15 febbraio 1957, Andria)
ragioniere part time



Serafina ACQUAVIVA
(14 maggio 1954, Andria)
casalinga



Maria ALOYSI
(4 ottobre 1966, Bari)
casalinga



Alessandra BIANCHINO
(5 novembre 1987, Trani)
studentessa



Rossella BRUNI
(16 marzo 1994, Trani)



Pasqua CARINIMEO
(1 novembre 1985, Modugno)
estelista



Enrico CASTELLANO
(1 gennaio 1942, Ostuni)
bancario in pensione



Luciano CATERINO
(29 aprile 1979, Ruvo di Puglia)
ferroviero



Michele CORSINI
(20 febbraio 1955, Milano)
titolare bar



Albino DE NICOLÒ
(23 gennaio 1959, Terlizzi)
capotreno



Salvatore DI COSTANZO
(2 novembre 1959, Bergamo)
allenatore



Giulia FAVALE
(4 luglio 1965, Francia)
insegnante



Nicola GAETA
(16 gennaio 1960, Bari)
capostazione



Iolanda INCHINGOLO
(10 dicembre 1991, Andria)
studentessa universitaria



Benedetta MERRA
(18 giugno 1964, Andria)



Donata PEPE
(3 ottobre 1953, Cerignola)
pensionata



Maurizio PISANI
(26 agosto 1996, Pavia)
manager settore alimentare



Giovanni PORRO
(1 giugno 1956, Andria)



Fulvio SCHINZARI
(31 ottobre 1952, Galatina)
vice questore



Antonio SUMMO
(12 novembre 2001, Terlizzi)
studente



Ludovico Francesco TEDONE
(4 gennaio 1999, Terlizzi)
studente



Gabriele ZINGARO
(30 ottobre 1991, Andria)
metalmecanico

sere irrigata e coltivata, viene circoscritta, così come quella più vicina al binario. Gli agenti della polizia scientifica attaccano il nastro bianco e rosso agli alberi di ulivo. Fogli bianchi annunciano che l'area è sotto sequestro.

Attraversando gli uliveti, trasformati martedì in improvvisati campi per il soccor-

so dei superstiti, i detriti dei convogli sono dovunque, schizzati dalla violenza dell'impatto anche a numerosi metri di distanza. I guanti in lattice, le borse del ghiaccio, le bombole dell'ossigeno, disseminate sotto gli alberi e lasciate dai soccorritori, raccontano la corsa per salvare più vite umane possibile, le

bottigliette di acqua la gara di solidarietà. La temperatura supera i quaranta gradi nelle campagne, i vigili del fuoco sono stremati dal caldo. Gli uliveti della Fidelis Andria hanno portato ghiaccio, acqua e frutta fresca. «Ci hanno chiamato quelli del Trani con i quali — racconta uno di loro — c'è una forte rivalità. Ci hanno chiesto se avessimo bisogno di qualcosa».

Alle sei del pomeriggio, il comando dei vigili del fuoco annuncia che l'intervento è terminato, concluso con le ultime operazioni di rimozione dei detriti. La scena dello scontro appare inanimata. Il binario è un percorso accidentato che procede su un rettilineo, subito dopo una curva stretta che ha impedito ai macchinisti di avvertire il pericolo, di provare a frenare la propria corsa. La sicurezza della circolazione ferroviaria è stata al centro dell'intervento al Parlamento del ministro Graziano Del Rio che ha annunciato lo stanziamento di quasi due miliardi di euro di investimenti per le reti regionali non di competenza nazionale e la dismissione graduale del sistema di allarme attraverso i fonogrammi che, ha riconosciuto, «è rischioso».

corritore. Adesso, sul binario unico, sono rimasti due convogli, gli unici che l'impatto risparmiò. I finestrini sono rotti, i sedili non stati divelti dall'impatto. I passeggeri che martedì mattina hanno trovato posto su questi due convogli sono sopravvissuti. Feriti, ma salvi. A fatica, ricorda una studentessa, hanno

aperto il portellone per uscire. Alessandra, Fulvio e Jolanda e le altre vittime del disastro, forse, erano sedute nella carrozza che l'impatto ha sventrato, tagliato in due e che ora è diventata materia d'indagine.

La zona dove viene portato ciò che rimane dei due treni, una campagna pronta per es-

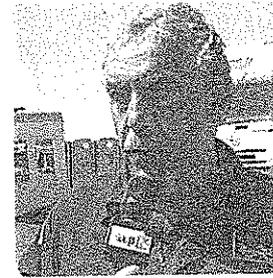
Le interviste

La psicologa Vanda Vitone
 «Chiedono gli oggetti dei loro cari»

“Dopo i parenti assisteremo i soccorritori”



«Al Policlinico abbiamo fornito supporto alle famiglie: una catastrofe di queste dimensioni traumatizza tutti quelli che ne vengono a contatto, impossibile rimanere indifferenti»



«La scena più emozionante quando abbiamo estratto Samuele, il bambino di 7 anni. Dai volontari e dalle associazioni è arrivata una grossa mano»

SILVIA DIPINTO

«Le ferite emotive fanno male, quanto quelle fisiche». Ci provano ad alleviare il dolore e a tendere una mano, l'esercito di psicologi mobilitati per assistere superstiti e parenti delle vittime. «Una catastrofe così, traumatizza tutti, anche i soccorritori — spiega Vanda Vitone, vicepresidente dell'Ordine degli psicologi — e per questo non lasceremo sole le famiglie nei prossimi mesi». In prima fila con più di sessanta colleghi nel reparto di Medicina legale del Policlinico di Bari, la dottoressa Vitone racconta come si affronta la psicologia dell'emergenza. «La fase più difficile è quella del riconoscimento — ammette — i parenti chiedevano di poter tenere con sé gli oggetti dei propri cari, dalla borsetta al bracciale: un modo per aggrapparsi all'ultima presenza».

Una catastrofe così, come si affronta? «Non è facile, ma la psicopatologia ci aiuta, con una serie di tecniche ad hoc. Siamo stati chiamati ad accompagnare i superstiti e i parenti delle vittime dalla ricerca dei propri cari fino al riconoscimento. E non li lasceremo soli. Si è riunito un tavolo di coordinamento, per capire come continuare l'assistenza con i servizi sul territorio nei prossimi mesi».

Una mobilitazione straordinaria. «Come non la si vedeva dai tempi del disastro dell'Atr o della Norman Atlantic. È importante capire che il sostegno psicologico non va sottovalutato. Certe ferite non si rimarginano da sole e rischiano di trasformarsi in patologie con il passare degli anni. Si tratta di interventi preventivi, fondamentali quanto quelli della psicologia dell'emergenza».

Il momento più difficile, il ri-

conoscimento dei corpi martoriati?

«Ogni squadra, composta da due psicologi, ha preso in carico una famiglia. Anche fisicamente, con un supporto costante, tenendo mamme, papà, nonni, mano nella mano. Ci chiedevano oggetti personali dei parenti scomparsi. Una borsetta, un braccialetto, i documenti, da portare via. L'ultimo e unico ponte rimasto con i propri cari, un modo per aggrapparsi a quello che resta».

Un evento disastroso, l'impatto tra i due treni, che ha stravolto anche i volontari.

«Il nostro sostegno infatti sarà anche per i soccorritori. Una catastrofe di queste dimensioni traumatizza tutti quelli che ne vengono a contatto, impossibile rimanere indifferenti. Chi è stato sul posto, a scavare tra le lamiere, ha subito uno stress importante e quindi non va lasciato solo».

IL DOLORE

I LUOGNI
 È al Policlinico di Bari che è stata allestita la camera ardente per le 23 vittime finora accertate nell'incidente fra i due treni di martedì: qui è prevista la visita del presidente Mattarella. Sabato invece i funerali si terranno nella città di Andria

Vincenzo Ciani, comandante dei vigili del fuoco: «Un orrore»

“Sangue e lamiere non ho mai visto un inferno simile”

«La scena che si è presentata ai miei occhi quando sono arrivato sul luogo dell'incidente assomigliava a quella di un disastro aereo». Vincenzo Ciani è il comandante dei vigili del fuoco di Bari che ha coordinato le operazioni di soccorso e di rimozione dei convogli.

Si tratta di una tragedia di proporzioni rilevanti.

«Purtroppo sì e non ricordo interventi di queste proporzioni a Bari, ma non solo. La scena è stata molto forte. È una tragedia straordinaria, avvenuta in un tratto ferroviario apparentemente innocuo, in aperta campagna, e quindi in un punto non facilmente raggiungibile. Nella mia storia professionale, di simile, ricordo un disastro aereo, nel '96, quando ero a Torino: mi riferisco alla tragedia dell'Antonov, l'aereo russo precipitato su una palazzina alla periferia del capoluogo piemontese.

O ricordo un incidente ferroviario accaduto in Piemonte, nel '92. In termini di perdite di vite umane questo disastro, però, non ha termini di paragoni».

Per i suoi uomini sono state ore di intenso lavoro. Quante persone sono state impiegate nelle operazioni di soccorso?

«Sul luogo della tragedia sono state impegnate 50 unità. Sono stati richiamati in servizio vigili che erano in ferie o che dovevamo fare altri turni e poi ovviamente sono arrivati uomini dai comandi di altre province. Abbiamo utilizzato apparecchiature classiche, i nostri tradizionali "ferri del mestiere"».

Qual è il momento che l'ha più colpita?

«Il salvataggio del piccolo Samuele, il bambino di 7 anni. Il suo è stato il primo operato dagli aerosoccorritori imbarcati sull'elicottero di stanza a Palese. Erano impegnati in una ricognizione dell'area ferroviaria quando è arrivata la richiesta di intervento. Poi è giunto un mezzo dal distaccamento di Corato e poi gli altri da Bari e dalle altre province».

Il numero di vittime è molto alto, ma è stato fatto tutto il possibile per salvare chi si trovava sul treno.

«Sì, su questo non ci sono dubbi. Vedendo la scena dello scontro non ho dubbi: chi ha perso la vita è stato ucciso dalla violenza dell'impatto».

Questa tragedia ha scatenato una gara di solidarietà anche per i soccorritori.

«Le operazioni di soccorso sono state condotte con una forte sinergia tra le forze di polizia, ma anche con il mondo delle associazioni e del volontariato che ci hanno fornito un grande supporto».

(g.d.m.)

Il disastro ferroviario

Con i pendolari sui treni della strage mentre sui monitor scorre il dolore

Paura e lacrime: «Conoscevamo le vittime, abbiamo viaggiato spesso insieme. Ma questi convogli non sono da Far West»

ANTONIO DI GIACOMO

NO, non sarà più tutto come prima. Mai viaggiatori non smettono di salire a bordo dei treni delle Ferrovie del Nord Barese. E ci si mette in coda con loro: prima per acquistare il biglietto e dopo nell'attesa del treno che, diretto a Barletta, seguirà solo fino a Corato la stessa tratta percorsa dai pendolari morti nel disastro ferroviario dell'altra mattina, quando le campagne di Andria sono state bagnate dal sangue di studenti e lavoratori. Potrebbe sembrare una giornata qualunque, ma no che non lo è. La gente non parla d'altro e, se sta zitta, lo fa perché ha gli occhi incollati sullo smartphone per seguire il bollettino della strage del giorno prima. Eppure quelli delle Ferrovie del Nord Barese

«Per la prima volta sono preoccupato. Mia figlia non voleva che lo prendessi»

«non sono mica i trenini del Far West» rivendica Lorenzo Schiraldi, studente universitario

che ogni giorno fa la spola per una manciata di chilometri fra il capoluogo e la frazione di Palese: «Questi treni sono efficientissimi: li ho sempre preferiti anche alle Ferrovie dello Stato: la puntualità e la qualità delle carrozze sono impeccabili. E non credo che questa tragedia sia il frutto di una cattiva gestione o della solita inefficienza dei trasporti nel Sud: no, non ci sto. Spero che la verità sul disastro venga fuori il prima possibile. Ma ha visto come sono moderni e puliti i treni?».

Si, è vero. Saliti a bordo l'impressione di modernità è tangibile e che questo sia il day after lo ricordano, prima di tutto, i monitor installati in ogni vagona, dove il rullo delle news aggraziate in italiano e inglese sulle evoluzioni del disastro ferroviario avvenuto fra Andria e Corato: un singolare effetto eco con gli occhi dei viaggiatori che non si scollano dalle immagini. Il giorno dopo la tragedia, insomma, la vita continua per i pendolari: a bordo dei convogli ci sono centinaia fra studenti e lavoratori, ma la tensione è palpabile. Come quella del giovane andriese Antonio Lamesta, che a Bari studia Medicina, e confida: «Non ci posso credere: su quel treno potevo esserci anche io. Quando ho saputo della cata-

strofe ero a casa, con la testa sui libri per l'esame che ho sostenuto oggi. La prima cosa che ho fatto è stata attaccarmi al telefono per avere notizie degli amici che viaggiano spesso con me: per fortuna nessuno di loro era salito su quei treni».

Il binario unico? «Sapevamo tutti che in quella tratta era così, ma — ricorda Antonio — an-

che i primi chilometri dalla stazione di Bari fino al quartiere di Fesca sono a binario unico: dov'è la sorpresa? Mi rifiuto di averne paura: a cambiare oggi sarà solo il modo in cui arriverò a casa. Giunto a Corato, infatti, dovrò prendere il bus sostitutivo delle Ferrovie del Nord Barese». Non si dice affatto sereno, poi, Gianfranco Menduni, ope-

raio di Corato: «Questi treni sembrano perfetti, è vero, ma lo ammetto: oggi, per la prima volta, sono preoccupato. Stamattina, mia figlia Jenny ha detto: "Papà, mi raccomando". È da quando sono partito che non smetto di mandarmi messaggi per chiedermi: "Sei arrivato? Quando torni?". Anche Francesca Carbone, studentes-

sa di Giurisprudenza di Terlizzi, appare tesa: «Sono una pendolare anche io: ero a casa quando ho avuto la notizia dell'incidente e subito ho pensato che il treno l'indomani l'avrei preso anche io per sostenere un esame. Ed eccomi qui. Mi disorienta sapere che i nostri trasporti non sono sicuri o efficienti come dovrebbero essere. Anzi,

ero convinta che questa ferrovia fosse all'avanguardia: mi sono sempre trovata al meglio, d'accordo, ma temo che, dietro questa tragedia, ci siano aspetti che un viaggiatore qualunque non può percepire». Si scende, allora, alla stazione di Terlizzi per ripercorrere la tratta nella direzione opposta, alla volta di Bari: il treno parte puntuale,

come all'andata del viaggio del resto, solo che stavolta le carrozze sono più vuote.

E la voce rotta dal pianto di Tiziana Milella, casalinga di Andria, è uno squarcio nel silenzio del vagone: «Conoscevo Gabriele e Iolanda, che sono morti in questa assurda tragedia. E adesso ho paura: sono stata costretta a prendere il treno per forza: mia madre è ricoverata a Bari e non ho alternative: non ho l'auto. Sono otto anni che prendo questi treni ed è sempre andato tutto bene: che cosa è successo ieri? Abbiamo il diritto di sapere. So solo che su quei treni maledetti ci sarebbe potuta essere mia figlia, che studia a Bari: quando mi hanno detto della catastrofe ho provato un dolore indescrivibile. Non ho capito più niente: ho guardato mia figlia e l'ho abbracciata».

Scampato per un pelo alla tragedia, invece, è Giuseppe Zitoli di Corato, studente di Chimica: «Il destino ha voluto che riuscissi a prendere, per tornare a casa da Barletta, il treno immediatamente precedente al disastro. Rimango senza fiato, quando mi ci fermo a pensare. Non ho ancora realizzato l'accaduto, ecco la verità: sono rimasto sconcertato, perché è una vita che viaggio su questi treni». E che sia tutto vero a ricordarlo sono proprio quei monitor, che non smettono di trasmettere le immagini della catastrofe.

IN FOTOGRAFIA RISERVATA

LA SOLIDARIETÀ/ ANCHE LA COMUNITÀ ISLAMICA SI È MOBILITATA

Sangue da record, tremila donatori

ANTONELLO CASSANO

OLTRE tremila sacche di sangue donate nel giro di 48 ore. Un numero mai visto prima che basta a descrivere la grandissima mobilitazione spontanea dei pugliesi per cercare di arginare i timori di carenza di sangue negli ospedali che si erano diffusi subito dopo le prime ore successive all'incidente sulla tratta Andria-Corato. Eccoli qui i risultati prodotti da quelle lunghe file di persone in attesa agli ingressi dei centri trasfusionali per donare il proprio sangue.

Immagini che hanno fatto il giro d'Italia, anche grazie ai tam tam sui social network che ha intensificato la gara alla solidarietà. In totale alla fine della serata il Crat, coordinamento regionale delle attività trasfusionali, parla di oltre tremila sacche di sangue raccolte nel giro di 48 ore. Numeri impressionanti se si considera che in media in due giorni la

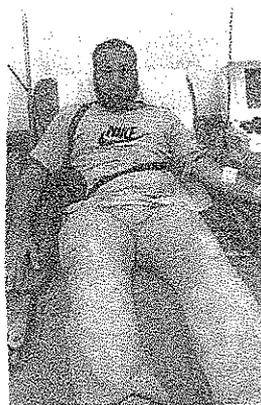
raccolta di sangue da donatori non supera le 900 sacche. Con numeri simili, non solo si risolve l'emergenza immediata, ma addirittura si copre il fabbisogno di sangue degli ospedali pugliesi da qui alle prossime settimane. A metà giornata è la Regione a diffondere i primi dati della campagna di donazione: 2724 donazioni nei 21 servizi trasfusionali pugliesi. Le donazioni maggiori provengono dal Policlinico di Bari (247 sacche raccolte, anche con il contributo di decine di migranti, ospiti del Cara, e di alcuni rappresentanti della comunità islamica) e dal San Paolo (205), ma si mobilitano anche Taranto (239), Molfetta (209) e gli altri territori regionali.

Solo nella Bat si raccolgono oltre 500 sacche di sangue. Qui molti medici e infermieri in ferie si sono presentati spontaneamente a lavoro per dare una mano ai colleghi impegnati nella raccolta: «Una dimostrazione di grande solidarietà» commenta il direttore

del dipartimento di medicina trasfusionale dell'Asl Bat, Ennio Peres. Soddisfatto anche il direttore del Crat Puglia: «Mai vista tanta solidarietà — commenta Michele Scelsi — neanche nei periodi natalizi. Un numero che non rivedremo facilmente» afferma il direttore che rende noto anche di aver rifiutato la solidarietà proposta dai centri trasfusionali di altre regioni. Si fa per dire "solidarietà", visto che il sangue sarebbe stato offerto sotto pagamento: 200 euro per ogni sacca.

Il risultato raggiunto è tale da spingere anche il presidente della Regione, Michele Emiliano, a congratularsi con gli operatori dei centri trasfusionali e con i donatori: «Vorrei ringraziare tutti i cittadini che si sono messi in fila per donare il proprio sangue — afferma — di fronte a una delle più gravi emergenze della storia della regione la risposta è stata perfetta. E di questo siamo orgogliosi».

IN FOTOGRAFIA RISERVATA



IN FILA

Code negli ospedali per donare il sangue: raccolte in 48 ore tremila sacche. Anche la comunità islamica si è mobilitata

L'intervista

Parla il regista della "Stazione", Sergio Rubini
"Stato dei trasporti al Sud terribile e paradossale"

"Dramma dal finale già scritto le istituzioni sempre latitanti ora vogliono un colpevole"

ANTONELLA GAETA

SERGIO Rubini, figlio di ex capostazione delle Ferrovie appulo lucane, a prevalente binario unico. Alla sua prima regia nel 1990, gira *La stazione*: il protagonista è un capostazione, appunto, di quelli che comunicano per telefono la partenza dei treni. E, ancora, a distanza di quasi vent'anni, dirige "L'uomo nero", un macchinista buio di fuliggine.

Rubini, il treno ritorna spesso nella sua poetica.

«Nel mio immaginario è l'altrove, il viaggio, l'allontanarsi, la possibilità di cambiare vita, è romantico, è una storia d'amore. Oggi, però, fa impressione, sono lamiere che si schiantano le une contro le altre».

Come ha appreso della sciagura?

«Su internet. Mi fa strano perché, l'altra mattina, in macchina con il nipote di Placido, eravamo all'altezza di Campobasso e, per gioco, ragionavamo su come fosse difficile raggiungere il Sud. Ci dicevamo che è facile raggiungere Milano da Roma, per esempio, ci vogliono tre ore, ci sono treni ogni ora. Ma per andare in Calabria, per esempio, allora ci vogliono quindici ore e per arrivare in Puglia invece ci sono solo quattro treni al giorno che sono sempre stracolmi. È stato un gioco di cattivo auspicio alla luce dei fatti ma che si potrebbe leggere con la chiave della prevedibilità. La situazione dei treni al Sud è terribile, paradossale. Tutto questo era prevedibile».

Si parla di errore umano.

«Fin troppo facile, un uomo sbaglia, si distrae e si risolve tutto. Ma io non mi affido a quell'unico uomo quando viaggio ma a un'istituzione che ha il compito di vigilare. È come lasciare l'aereo al solo pilota ma non è così perché ci sono i computer, i sistemi di controllo. A colpirmi sono state le parole violente dei politici, individuare subito i colpevoli, parole di poliziotti. Mi risulta che Renzi abbia saltato un paio di appuntamenti in Puglia con gli operai, forse c'erano dei ferroviari tra loro, allora sarebbe potuto venire, ascoltarli, non ora. Questa sciagura chiama in causa direttamente le istituzioni».



“

LA RABBIA

Siamo la terra dei tagli perenni. A Milano ci sono trenta treni al giorno, noi riceviamo le briciole. Se da domani i pugliesi non pagassero le tasse, li capirei

”

C'è molta rabbia nelle sue parole.

«E' proprio così, mi incazzo per la tragedia. Per il lavoro che faccio, sto spesso sui treni, ora sono a Torino, poi Milano, Bologna, Bari. E, dunque, di che parliamo? La colpa è dei tagli, dei mancati investimenti e, adesso, ce la prendiamo col capostazione. Tutto l'impegno che l'Italia doveva profondere in modernizzazione, trasporti, infrastrutture, tutto si risolve col capostazione che ha sbagliato? Pare di stare in un film di Totò, in quell'Italia lì. La verità è che vogliamo che ci scagliamo gli uni contro gli altri. Se spengo il computer i dati vengono salvati automaticamente, se giro un film prevedo un cover set in caso di pioggia. Se i manager tagliano, alla fine si sbaglia e in quell'errore si perde tutto, anche se in cinquant'anni non è mai successo niente. Non si possono tagliare così i fondi al Sud».

Parla di divario, disparità di trattamento?

«Questa nostra regione è bellissima, bello il mare, buono il cibo, bella come la Grecia, che ci stai benissimo e mentre ci stai ti scordi che è in default. La Puglia è splendida, ci vengono in tanti a fare le loro vacanze, ma se la dimenticano subito dopo e qui ci restano i pendolari che devono prendere i treni. A Gallipoli ci possono stare due milioni di persone a Ferragosto ma è in un giorno qualunque che 27 persone muoiono in un incidente ferroviario. E in quel giorno qualunque che si valuta la qualità di una regione che ha il problema dell'Ilva, della sanità e dei trasporti. Il Sud è la terra del taglio perenne, del pregiudizio costante. Le tasse vengono pagate qui come al Nord, ma a Milano ci sono trenta treni al giorno e noi riceviamo le briciole. Se da domani tutti i pugliesi non pagassero le tasse li capirei».

Ha avuto modo di sentire suo padre?

«Non ancora, tornerò tra un paio di giorni in Puglia e mi confronterò con lui. Ma mi dirà quello che ha sempre detto, di quel mestiere sventurato e terribile in cui si è soli e della responsabilità che ricade tutta su un uomo pagato per non sbagliare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL CASO / LA CONTESSA GLORIA PRESIDENTE DELLE FERROVIE: SI USA IN TUTTA EUROPA

Pasquini: sistema sicuro, uno shock

«SEGUE DALLA PRIMA PAGINA»

LELLO PARISE

ERA in prima fila, il nipote di nonno Ugo, conte di Cestafiorita e fondatore di Ferrottramviaria, per l'inaugurazione del passante lungo otto chilometri che collega l'aeroporto Karol Wojtyła con il centro murattiano. Accanto a lui, tutto il gotha della politica: dal governatore e capo di Sel Nichi Vendola all'allora sindaco della città Michele Emiliano, poi successore del rivoluzionario gentile alla guida di lungomare Nazario Sauro. Romano di nascita, il signor Enrico è un collezionista di guai giudiziari. Li metteva insieme *L'Espresso* ad aprile del 2014: una condanna in primo grado per i grattacapi della sua Smi (San Marino investimenti), indicata come crocevia di intrecci societari fra Vanuatu e Madeira e di movimenti di liquidi con i principali istituti di

credito italiani che i giudici avevano stimato nell'ordine di 1 miliardo di euro all'anno; sempre il tribunale di San Marino, lo sospettava di riciclaggio; l'ennesimo processo si era aperto a Roma e ruotava attorno alla Amphora, la fiduciaria tricolore dello stesso Pasquini, attraverso cui secondo gli investigatori sarebbero stati orchestrati trasferimenti di capitali in nero tra l'Italia e vari paradisi fiscali. Sette anni prima aveva pure tentato, senza successo, di tirare su una banca di credito cooperativo a Giovanni: la Aurora.

Poi, «dalla fine del 2013», fa capolino nell'azienda di famiglia, che ha il 61,36% del capitale sociale, la signora Gloria Maria. Un'azienda che per il ministro dei Trasporti «è una delle migliori». Purtroppo, aggiunge Graziano Delrio ieri in Parlamento, «un sistema come quello del consenso telefonico, che lascia interamente all'uomo la

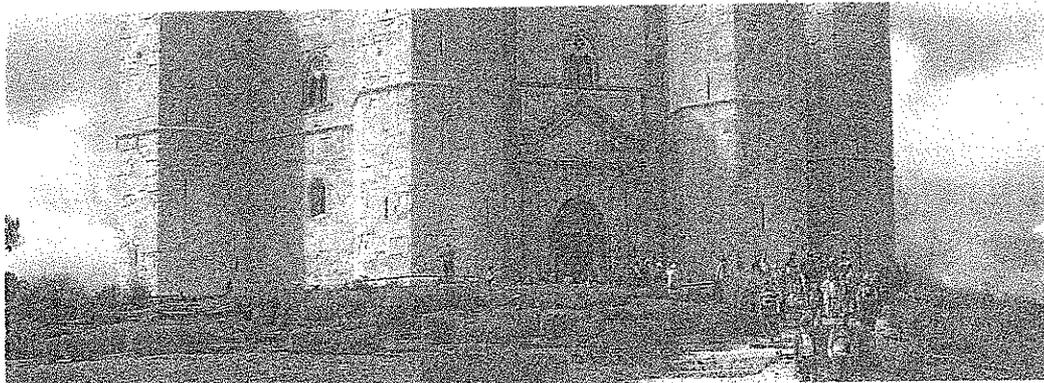
possibilità di intervento, oggi è considerata maggiormente a rischio».

La presidente spiega: «Noi non ci siamo inventati nulla». Quella della telefonata per dare il via libera a un convoglio, «è una procedura certificata. Non solo in Italia. Accade lo stesso, col binario unico, in Svizzera o in Germania». La voce diventa sottile: «Mi trovavo a Roma quando mi hanno telefonato per farmi sapere quello che era successo. Quasi non ci credevo. È stato come avere una porta in faccia. Tuttora mi sento così. Sono arrivata a Corato, dove in serata ho voluto presentarmi al presidente Renzi, che mi ha detto di essere dispiaciuto. Ho incontrato anche il governatore Emiliano, che è stato lì tutto il giorno: eccezionale, veramente. Lui mi ha detto: "Coraggio". Il fatto è che devo ancora digerire questa tragedia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Provincia Bat

Per il festival internazionale di teatro omaggi al poeta inglese e a Cervantes con un palcoscenico elisabettiano e una "Maratona Don Chisciotte"



Castel dei Mondi, vent'anni nel nome di Shakespeare

ANTONIO DI GIACOMO

VENT'ANNI di teatro e di sguardi incrociati sulla scena contemporanea. A celebrare quest'anniversario è il festival Castel dei Mondi che, in programma ad Andria dal 21 agosto al 4 settembre, taglia in questo 2016 il traguardo della ventesima edizione. E lo fa, secondo quanto annuncia l'assessore comunale alla Cultura, Luigi Del Giudice, nel nome di Shakespeare e Cervantes, complice il quattrocentesimo anniversario della scomparsa di entrambi i giganti della letteratura di tutti i tempi.

«Come risorse a disposizione abbiamo budget decisamente più ridotti al passato ma -premette- va da sé che Castel dei Monti resta un appuntamento irrinunciabile». In agenda un'anteprima ancora top secret negli spazi di Castel del Monte, la punta di diamante sarà l'approdo, per la prima volta in Italia, della fondazione svizzera Tour Vagabonde. «Proprio in



IN SCENA

Claudio Santamaria voce guida per il "Don Chisciotte", al centro di un reading collettivo

omaggio a Shakespeare la nostra idea è far sì che durante il festival si possa respirare l'atmosfera dell'età elisabettiana, sia attraverso i contenuti e dunque gli spettacoli scespiriani che tramite i contenitori. In quest'ultimo caso l'idea è stata quella di portare, attraverso Tour Vagabonde, un teatro elisabettiano su due piani, tutto in legno e con 350 posti a sedere. Questo palcoscenico temporaneo, che rappresenta una replica del Globe, sarà il cuore nevralgico del festival e sarà sistemato in piazza Caturna. Avremo così uno sguardo come sempre internazionale, nazionale e dunque locale, visto che proprio l'esperienza di Castel dei Mondi in questi vent'anni ha visto balire sul suo palco artisti pugliesi che hanno fatto parlare di sé in ogni dove.

Rispetto a Cervantes, poi, in programma c'è una maratona Don Chisciotte: una lettura corale del capolavoro di Cervantes alla quale saranno invitati a prendere parte politici, professionisti e cittadini "diretti" dalla voce guida

dell'attore Claudio Santamaria. Ogni intervento di lettura durerà una decina di minuti e l'intento è dare vita a una staffetta letteraria lunga qualcosa come ben 7 ore.

Ancora in tema scespiriano fra le prime anticipazioni spicca la compagnia Charioteer di Edimburgo che, diretta da Laura Pasetti, presenterà a Castel dei Mondi lo spettacolo

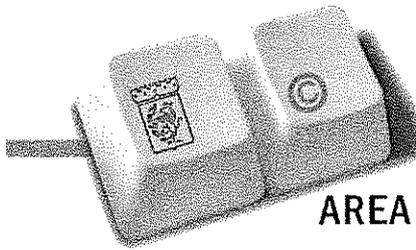
#SonsofGod#VOX, un adattamento del *Coriolano* di Shakespeare firmato da Jan Mc Gregor. Uno spettacolo, anticipano dal festival, «ispirato alla cultura pop e alla narrativa per ragazzi, al mito della celebrità, ai reality show e alla crescente importanza dei social media, #SonsofGod#VOX esamina i temi del dovere e dell'individualità in relazione all'uso e all'abuso del linguaggio e al modo in cui siamo presentati e ci presentiamo attraverso i media». Quanto al programma nel dettaglio potrà essere consultato sul portale del festival (www.casteldeimondi.it).

CRIPRODUZIONE RISERVATA

LA SCENA PUGLIESE

E Sinisi porta il suo "Amleto"

Non mancherà un focus dedicato alla scena teatrale pugliese, all'interno del programma della ventesima edizione del festival Castel dei Mondi. Fra i protagonisti anche il talento andriese di Michele Sinisi che metterà in scena il suo *Amleto*. Ed ancora, fra gli altri, giovani compagnie attive sul territorio come Principio attivo teatro.



andriaComunica

AREA COMUNICAZIONE DELLA CITTÀ DI ANDRIA

DALLA PROVINCIA

BARILETTA L'INTERVENTO SUL PROVVEDIMENTO DEL CONSIGLIERE COMUNALE, RUGGIERO MARZOCCA

● **BARILETTA.** A proposito del recente provvedimento approvato dalla Giunta Comunale di disporre la chiusura del tratto di controstrada sul Lungomare Pietro Paolo Mennea, interviene il Consigliere Comunale e Presidente della Commissione Consiliare "Controllo e Garanzia" Ruggiero Marzocca.

«Preliminarmente - afferma Marzocca - la chiusura di un tratto di strada così importante come quello che l'Amministrazione Comunale Cascella ha deciso di chiudere al traffico veicolare dalle ore 00 alle ore 24, doveva prevedere un momento di partecipazione democratica, in cui chiedere attraverso un confronto pubblico con i cittadini, che purtroppo non vi è stato».

E poi: «L'assenza di tale confronto pubblico crea inevitabile proteste da parte dei cittadini che si sono visti all'improvviso un provvedimento che sta creando, a tutt'oggi, non poche

problematiche. Innanzitutto, la chiusura del tratto di strada con un cancello di cattivo gusto estetico, che ha creato non poche polemiche sui social network, evidenzia la necessità di rivedere in toto il ridetto provvedimento».

Conclusione: «Ulteriore questione è la dislocazione dei parcheggi riservati ai disabili posti sul lato opposto della ridetta controstrada, con enormi difficoltà da parte degli stessi di poter accedere agli stabilimenti balneari, con la massima sicurezza, ciò che non è possibile atteso che gli stessi soggetti sono costretti ad attraversare un tratto di strada ad elevato

traffico veicolare. Il provvedimento, oltre a non essere stato in alcun modo condiviso con i cittadini, non è stato neppure discusso con il Consiglio Comunale, ma è stato deciso ed approvato dalla Giunta Comunale. Ecco perché faccio un formale invito all'amministrazione Cascella ad avviare dei percorsi di partecipazione democratica, e di discuterne al prossimo Consiglio Comunale di tale questione, anche per apportare delle modifiche necessarie al suddetto provvedimento che permettano alla ridetta area pedonale di poter essere quanto più fruibile per i cittadini».

«L'isola pedonale realizzata a Ponente va ridiscussa nelle sedi competenti»

LA GAZZETTA DEL MEZZOGIORNO
14 luglio 2016

BARILETTA

CONCLUSO L'ITER «DECISORIO»

«Sì all'eliminazione dell'inquinamento»

Camaiora (Timac): la conferenza di servizi ha autorizzato l'intervento

L'ESTRAZIONE

«Saranno estratte dalla falda le acque che registrano valori anomali, pur se non dovuti all'attività dello stabilimento»

NORDLATINESE PROVINCIA | IX



BARILETTA Lo stabilimento della Timac (foto Calvaresi)

● **BARILETTA.** «Il lungo e tortuoso iter intrapreso nella seconda metà del 2015 e finalizzato ad attività di bonifica - per un inquinamento non prodotto da Timac Agro - è finalmente giunto a compimento. La Conferenza di servizi di lunedì 11 luglio, svoltasi presso la sede dell'assessorato all'ambiente della regione Puglia, ha infatti autorizzato in sede "decisionale" l'ormai famoso pump&treat proposto da Timac Agro per rimuovere un inquinamento che come accertato dal Centro nazionale ricerche attraverso lo studio

idrogeologico proviene dall'esterno dello stabilimento. Si tratta di un meccanismo che consentirà di estrarre dalla falda le acque che registrano valori anomali (pur se non dovuti all'attività del nostro stabilimento) e di sot-

toporre queste acque a trattamento per renderle definitivamente inoffensive per l'ambiente».

IL RIESAME

E lunedì il Riesame discuterà il ricorso di Timac contro il sequestro

toporre queste acque a trattamento per renderle definitivamente inoffensive per l'ambiente».

Lo sottolinea Andrea Camaiora, portavoce di Timac Italia, il cui stabilimento di Barletta dallo scorso 14 giugno è sotto sequestro preventivo con facoltà d'uso disposto dal sostituto procuratore Silvia Curione e poi convalidato dal gip di Trani, Angela Schiralli. A Pierluigi Sassi, amministratore delegato dell'azienda del Gruppo Roullier, la Procura contesta la violazione dolosa di disposizioni in materia ambientale e l'omessa bonifica del sito. Il ricorso contro il sequestro sarà discusso lunedì 18 luglio dal Riesame a Trani: gli

avvocati Francesco Bruno e Francesco Salvi chiedono l'annullamento del decreto del gip per insussistenza degli indizi e delle esigenze cautelari.

«Il pump&treat proposto da Timac Agro per rimuovere un inquinamento sarà svolto, come di competenza - aggiunge Camaiora - sotto l'attento controllo di Arpa, che nella seduta della Cds di lunedì, attraverso l'ingegner Giuseppe Gravina, ha chiesto e avuto conferma di un punto definito per la verifica del corretto svolgimento delle operazioni di emungimento e trattamento delle acque».

«L'azienda - sottolinea la nota - ha quindi mantenuto la parola più volte ribadita sugli organi di informazione. L'intervento sulla falda, che per parte nostra sarebbe stato possibile autorizzare già mesi fa, si aggiunge così a quello già operativo sul suolo e allo studio idrogeologico reso possibile dalla disponibilità dell'azienda in termini operativi ed economici».

«Come abbiamo più volte ribadito, pur senza cercare a tutti i costi visibilità, avevamo e abbiamo sempre avuto a cuore la sostenibilità ambientale del nostro territorio e abbiamo sempre ricercato la leale collaborazione di tutti gli enti. Nella conferenza di servizi - prosegue Timac - è stato dato unanimemente atto all'azienda di aver operato sempre con la massima apertura e l'azienda ha apprezzato l'intervento chiarificatore reso in conferenza di servizi dal sindaco Cascella che ha messo in evidenza la necessità che venisse ben chiarito che gli interventi in approvazione si configurassero quali intervento di bonifica».

«Il recupero e il riutilizzo delle acque estratte dalla falda nel ciclo produttivo di Timac - evidenzia l'azienda del gruppo Roullier - rappresenta un esempio avanzato di sostenibilità ambientale. In accordo con Arpa e su richiesta della Provincia, Timac si è dunque impegnata a fornire un'ulteriore documentazione tecnica in cui in modo particolareggiato espone gli aspetti ingegneristici del trattamento delle acque. L'azienda stessa, per mostrare la volontà di proseguire speditamente, ha proposto la data del 31 luglio per fornire l'ulteriore documentazione e la

proposta è stata accolta favorevolmente dagli enti. Anche la Asl, in accordo con Arpa, ha espresso parere favorevole, non rilevando alcun pericolo per i lavoratori, associandosi alla richiesta di verifica delle acque espressa da Provincia e Arpa. In conferenza di servizi è stato infine stabilito che entro il 20 settembre sarà avviato il barriera idraulico e dunque il pump&treat. Timac - pur presentando agli enti le difficoltà di attivarsi in tempi così rapidi, data l'imminenza del mese di agosto che rende difficile operare, soprattutto per le aziende - si è resa disponibile a procedere. Non c'è mai stata, infatti, alcuna volontà da parte dell'azienda di perdere tempo. Anzi, si è impegnata e ha operato per rendere operative le misure di tutela, ancorché non dovute, nel solo spirito di garanzia del territorio e rispetto di un ambiente oltraggiato da attività progredite ed esterne al suo sito, giungendo addirittura - con l'approvazione di lunedì - a realizzare molto più di quanto indicato nelle illegittime ordinanze della Provincia, il cui contenuto è stato già impugnato dinanzi al Tar di Bari dall'azienda, che ha dato mandato ai propri legali di velocizzarne l'annullamento giudiziario».

Conclusione: «L'azienda sottolinea con soddisfazione come tutte le amministrazioni coinvolte abbiano riconosciuto nei propri scritti e dichiarazioni il pieno adempimento della società agli impegni assunti sull'attuazione delle MISO sul suolo. Questi attestati sono la miglior prova della serietà con cui Timac opera e intende operare e che naturalmente attende da tutti gli altri interlocutori».

BISCEGLIE L'ATTIVITÀ PROSEGUIRÀ NEI PROSSIMI GIORNI CON L'ANALISI DELLA DOCUMENTAZIONE Pervenuta

Casa della Divina Provvidenza via alle proposte di acquisto

È iniziata lunedì scorso l'apertura dei plichi relative alle offerte

♦ **BISCEGLIE.** Si sono svolte lo scorso 11 luglio, presso gli uffici del notaio Pietro Acquaviva di Bisceglie, le operazioni di apertura dei plichi pervenuti e contenenti le offerte migliorative, le integrazioni ed i chiarimenti alle proposte d'acquisto dei complessi aziendali della Casa della Divina Provvidenza di Bisceglie e di Foggia. L'Amministrazione Straordinaria dell'Ente, autorizzata dal Ministero dello Sviluppo, aveva richiesto chiarimenti ed integrazioni ai soggetti offerenti, finalizzati a valutare meglio la convenienza delle proposte d'acquisto ricevute. Questa attività proseguirà nei prossimi giorni con l'analisi della documentazione pervenuta, onde comprendere se le offerte presentate sono in grado di assicurare il salvataggio dell'azienda in Amministrazione Straordinaria, la massima salvaguardia possibile dei livelli occupazionali ed il miglior grado di soddisfazione del ceto creditorio della procedura. "Massima cautela e rigore per evitare scelte improvvisate e lesive degli obiettivi della procedura", dice il commissario avv. Bartolo Cozzoli. Ai sensi del disciplinare di gara non v'è alcuna obbligazione di vendita dei

complessi aziendali agli attuali offerenti, né, per tali soggetti, alcun diritto ad esigere qualsivoglia prestazione nei confronti dell'Amministrazione Straordinaria della Congregazione; sino al momento della vendita. Il Commissario Straordinario ha la facoltà di recedere dalle trattative di vendita, qualunque sia il loro stato e grado di avanzamento, nonché di sospendere, interrompere o modificare i termini e le condizioni della procedura di vendita, ovvero di assumere impegni vincolanti nei confronti di altri soggetti terzi, qualora questo serva ad assicurare la continuità aziendale e la tutela dei creditori. "Il salvataggio della Casa della Divina Provvidenza è una sfida impegnativa e dall'esito tutt'altro che scontato - aggiunge Cozzoli - mentre si valutano le proposte d'acquisto, resta pendente la spada di Damocle del fallimento (con cessazione dell'attività dell'Ente). Oggi 14 luglio, nel Tribunale di Trani, si celebrerà una nuova udienza proprio per discutere dell'istanza di fallimento presentata anni fa dalla Procura nei confronti della Congregazione Ancelle della Divina Provvidenza.

Luca De Ceglia

TRANI È LA SPREAD DI CARMIANO (LECCE), CHE HA VINTO LA GARA D'APPALTO EFFETTUATA CON LA PROCEDURA AD EVIDENZA PUBBLICA

Affissione e attacchinaggio il servizio passa ad altra ditta

♦ **TRANI.** Il servizio di attacchinaggio ed affissione, in supporto all'Ufficio tributi del Comune di Trani, passa ad una ditta di Carmiano: si tratta della Spread, di Mauro Rollo, che subentra alla Cerin, di Bitonto, in quanto aggiudicatario di un bando annuale che aveva come importo a base di gara 78.000 euro. Il vincitore della procedura ad evidenza pubblica ha offerto un importo complessivo di 52.572 (oltre Iva). La procedura di gara, per la quale si sono adottati i termini ridotti di ricezione delle offerte, era stata pubblicata sulla piattaforma Empulia, ed al bando avevano risposto, oltre l'aggiudicatario, altre sei ditte: Made in Puglia, di Trani; Sevacom, di Corato; Cooperativa sociale Sant'Anna, di Trani; Cooperativa sociale Alba chiara, di Trani; Eos, di Silvia Crispino e Pietro Paparella, di Ruvo di Pu-

glia; Rossano Rossetto, di Matino.

Dopo la prima seduta di gara, i sette soggetti venivano tutti ammessi con riserva. Dopo la seconda, la Rossano Rossetto risultava non ammessa a seguito delle successive verifiche delle documentazioni presentate. Peraltro, la soglia di anomalia calcolata dalla sistema della piattaforma Empulia era pari al 22,361%, mentre l'impresa aggiudicataria aveva presentato un ribasso del 32,60%: ciononostante, alla luce delle giustificazioni fornite dalla ditta, ritenute congrue, il dirigente dell'Area finanziaria e presidente della commissione di gara, Grazia Marcucci, ha sciolto la riserva ha sciolto la riserva e chiuso la gara con l'aggiudicazione definitiva. La ditta seconda classificata è la Made in Puglia, terza Alba chiara. Made in Puglia ha successivamente trasmesso una nota con la

quale ha ufficialmente rinunciato alla procedura di gara.

L'aggiudicatario del bando ha svolto servizi analoghi e senza contestazioni, nel triennio che va dal 2013 al 2015, per i comuni di Verona, Leverano, Campi Salentina e Salice Salentino. Il servizio sarà gestito in proroga dalla Cerin, di Bitonto, fino a venerdì prossimo: da sabato subentrerà il nuovo gestore, che resterà in carica un anno. Si occuperà della gestione materiale del servizio di attacchinaggio, comprese le prestazioni per necrologi e manifesti istituzionali, tramite utilizzazione dei mezzi comunali e rimozione e copertura a strati di manifesti scaduti a seguito di nuova affissione. Le operazioni si dovranno effettuare dal lunedì al venerdì, dalle 8.30 alle 13.30, il giovedì pomeriggio tra le 16 e le 18.30.

[n.aur.]

BISCEGLIE
 CASO IRRISOLTO

LA CIFRA

Dal palazzo di città a Bisceglie si è gridato al miracolo: il dato fa un certo effetto, ma qualcosa tuttora non quadra

Raccolta differenziata è sempre più rebus

È a quota 38%: ma perché si paga ancora l'ecotassa?

LUCA DE CEGLIA

● **BISCEGLIE.** Il rebus della "differenziata". Dal palazzo di città a Bisceglie si è gridato al miracolo: "nello scorso mese di giugno la raccolta differenziata ha raggiunto il 38%". Un dato secco che, detto così, fa un certo effetto, soprattutto perché in tal caso non si pagherebbe l'ecotassa regionale sulla già



BISCEGLIE I contenitori per la raccolta rifiuti

pesante Tari. "Un risparmio di 250 mila euro per i cittadini", si assicura mediante un manifesto e con una nota sindacale. Ma, in realtà, qualcosa non quadra. Anche perché l'ecotassa è stata inserita nelle cartelle della Tari in pagamento. Tra i dati diffusi dal Comune e quelli della Regione Puglia non si riscontra una sintonia. Infatti nel

Portale Ambientale della Regione Puglia (Osservatorio rifiuti) il dato relativo alla raccolta differenziata conseguito nel 2015 dal Comune di Bisceglie si era fermato sulla percentuale del 27,1% e fino ad aprile di quest'anno (ultimo aggiornamento rilevabile dal Portale) il dato si attesta al 27,59%.

Quindi il dato del 38%, elaborato dalla ditta Camassambiente a cui è affidato il servizio, non sarebbe stato ancora comunicato alla Regione.

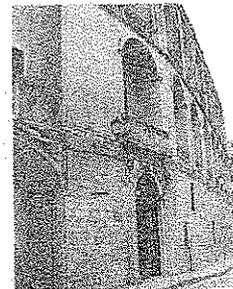
È interessante capire come sia stato possibile ottenere a giugno scorso (mese considerato come parametro) il riferito incremento dell'11% di raccolta differenziata. Improvvisamente i cittadini biscegliesi sono diventati "ricicloni"? Una percentuale peraltro "mai raggiunta". Che poi, puntualmente, cala nei mesi successivi. Insomma una statistica "ballerina". Nella nota del sindaco Spina si spiega che "il risultato conseguito consente di soddisfare le condizioni previste dalla Legge Regionale n.01/2016 per non incorrere, per l'anno 2016, nell'aumento del tributo per lo smaltimento dei rifiuti in discarica a carico dai Comuni". Poi si aggiunge che "il temuto aggravio avrebbe comportato un maggiore esborso annuo per le casse comunali di oltre 200 mila euro, con un maggiore costo del servizio di igiene urbana per i cittadini biscegliesi". Ma ci si trova di fronte ad un'altra incongruenza. Infatti con determinazione dirigenziale n. 679 del 24 dicembre 2015 del Servizio Gestione Rifiuti della Regione Puglia è stata approvata l'aliquota di tributo speciale (leggasi ecotassa, n.d.r.) per il deposito in discarica dei rifiuti solidi urbani, dovuto per l'anno 2016, per ciascun Comune della Provincia Bat: solo per Bisceglie, Trani, Minervino Murge e Spinazzola stabilito in 25,82 euro a tonnellata. Invece, avendo raggiunto ottimi risultati nel riciclo, gli altri Comuni hanno visto ridurre l'esborso: Margherita di Savoia pagherà 19,7 euro a tonnellata; Andria, San Ferdinando di Puglia e Trinitapoli 6,97 euro, Barletta e Canosa 5,17 euro.

Quindi il risparmio di oltre 200 mila euro, se e quando sarà riconosciuto ufficialmente dalla Regione Puglia, sarà accantonato per il calcolo della futura Tari. Intanto l'auspicio è quello di far meglio con la differenziata, utilizzando il supporto dei centri di raccolta in via Michele D'Addato e in via Padre Kolbe, mentre l'avvio del nuovo appalto di igiene urbana prevede l'estensione della modalità di raccolta porta a porta in tutto il territorio comunale.

La petizione dei 5 Stelle

«Il Comune adotti la tariffa puntuale»

■ **BISCEGLIE.** Una petizione per chiedere all'Amministrazione comunale di Bisceglie di adottare la cosiddetta "Tariffa puntuale" per il calcolo sui rifiuti Tari. L'iniziativa è promossa dai Cittadini a 5 Stelle in Movimento, secondo cui "la tariffazione puntuale è l'unica strategia utile a favorire la riduzione dei rifiuti e dei relativi costi di gestione del servizio di raccolta e recupero/smaltimento in quanto capace di realizzare una effettiva azione premiante verso il singolo cittadino da parte dell'Amministrazione Comunale, ovvero meno rifiuti = meno paghi". Con la tariffa puntuale, infatti, viene contabilizzata la produzione effettiva di rifiuti da parte del singolo utente che quindi paga in base alla quantità di rifiuti che produce. "Al contrario di quanto dichiarato pubblicamente sui manifesti e davanti ai microfoni, l'Amministrazione Spina applica le tariffe più alte rispetto ai Comuni limitrofi, sia per la utenze domestiche che per quelle non domestiche - dice il M5S - per esempio nella città di Barletta, dove la raccolta "porta a porta" è attiva da due anni, la città è più pulita e dove la raccolta differenziata è al 73%, due occupanti in un immobile di 80 mq pagano 287,59 euro di Tari per il 2016; due occupanti nello stesso immobile di 80 mq a Bisceglie invece pagano 360,88 euro di Tari ovvero oltre 73 euro in più solo per quest'anno". "Per risolvere il problema di una tassa iniqua e ingiusta - affermano in una nota i Cittadini a 5 Stelle, Titti Mastrapasqua, Enzo Amendolagine, Pippo Acquaviva, Pasquale Zecchillo, Domenico Monopoli, Dino Cormio, Pinuccio Somma - chiediamo che contestualmente al nuovo contratto con la Camassambiente per il servizio di raccolta domiciliare dei rifiuti venga adottata la tariffa puntuale al fine di evitare un ulteriore aumento dei costi dovuti ad un contratto più oneroso; peraltro nel nuovo contratto di affidamento del servizio la Camassambiente ha previsto il servizio della tariffazione puntuale ma sta all'Amministrazione comunale richiederne l'attivazione".



Il Comune di Bisceglie

"Dobbiamo ridurre la quantità di rifiuti indifferenziati prodotti e puntare alla strategia Rifiuti Zero, per questo chiediamo a tutti i biscegliesi di unirsi a noi - concludono i Cittadini a 5 Stelle - affinché il Comune di Bisceglie deliberi e pertanto la società che gestisce il servizio di raccolta dei rifiuti solidi urbani applichi la tariffa puntuale, l'unica tariffa che riduce i costi dei rifiuti perché calcolata in base alla quantità di rifiuti prodotti". Per firmare la petizione sarà allestito un gazebo in piazza San Francesco domenica 17 luglio, dalle ore 17 alle ore 23.30.

[ldc]

MARGHERITA PREVISTO AMPLIAMENTO DI AULE, LABORATORI E PER GLI STUDENTI

L'Alberghiero si rifà il «look» Ben 2,4 milioni per il cantiere

● **MARGHERITA DI SAVOIA.** Firmato, dal presidente della Provincia Barletta-Andria-Trani, Giuseppe Corrado, il contratto con la ditta aggiudicataria per i lavori di ampliamento dell'Istituto professionale per i servizi di enogastronomia e l'ospitalità alberghiera. Un intervento da 2 milioni e 475mila euro euro, finanziato con un mutuo contratto dalla Provincia Bat presso la Cassa depositi e prestiti, che prevede la realizzazione di 15 nuove aule, uffici amministrativi, servizi igienici e 4 laboratori. Prevista inoltre la riqualificazione del corpo di fabbrica esistente ed adiacente all'attuale istituto, realizzato anni fa dalla Provincia di Foggia ed ancora oggi in stato di abbandono.

Al suo interno, infatti, saranno realizzate le cucine, i labo-

ratori, una sala ristorazione e tutti i servizi annessi alle attività alberghiere. «Subito dopo la pausa estiva, con la definizione del progetto esecutivo, avranno inizio i lavori che di fatto rivoluzioneranno l'Istituto alberghiero di Margherita di Savoia - annuncia Corrado -. Questo intervento, da circa 2 milioni e mezzo di euro, era stato programmato dall'Amministrazione guidata da Veniola, mentre con il presidente Spina si sono completate le procedure di gara. Grazie all'ottimo lavoro degli uffici ed al prezioso interessamento del consigliere provinciale margheritano Raffaele Rutigliano, in questi ultimi giorni siamo riusciti a firmare il contratto di gara, che fa da preludio all'imminente inizio dei lavori». «Sono certo che quest'opera pubblica rimarrà

nella storia del nostro territorio. - prosegue Corrado - Dopo essere rimasta troppo tempo bloccata per mere questioni burocratiche, renderà il nuovo edificio più moderno ed adeguato alle esigenze dei nostri studenti, confermandosi un fiore all'occhiello grazie ad un'offerta formativa sempre più variegata che contempla anche il nuovo indirizzo "prodotti dolciari artigianali e industriali", promosso proprio dalla Provincia nell'ultimo Piano di dimensionamento scolastico».

Corrado ha poi concluso: «Grazie all'ampliamento dell'istituto, risparmieremo i circa 80mila euro di fitti passivi che la Provincia Bat fino ad ora ha sostenuto per le sedi di via Barletta e via Rizzo, (dove erano ubicate le cucine dell'alberghiero). (G.M.L.)

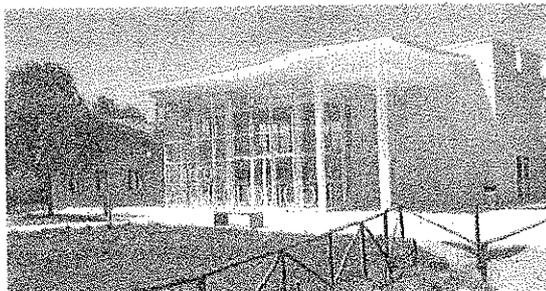
TRINITAPOLI NELL'AMBITO DELLA AREA TURISTICA "PUGLIA IMPERIALE"

Beni culturali, tredici Comuni presentano progetto al Ministero

● **TRINITAPOLI.** I 13 Comuni (Trinitapoli, Margherita di Savoia, San Ferdinando, Barletta, Andria, Trani, Bisceglie, Canosa, Corato, Minervino, Ruvo, Spinazzola e Terlizzi) dell'area "turisticamente rilevante" denominata "Puglia Imperiale" hanno deciso di aderire all'avviso pubblico per la selezione di proposte di sostegno alla progettazione integrata di scala territoriale/locale per la valorizzazione culturale", lanciato dal ministero dei Beni e delle attività culturali e del turismo (nell'ambito del Piano di azione e coesione 2007-2013 - "Interventi per la valorizzazione delle aree di attrazione culturale - Linea di Azione 2: "Progettazione per la Cultura"), che prevede un finanziamento di 300mila euro per la sola progettazione.

La Regione Puglia ha convocato il primo incontro di approfondimento dei contenuti per la candidatura, che si terrà oggi, alle 12, presso la sede del Dipartimento "Puglia Imperiale" a Corato, a cui parteciperanno anche gli organi di assistenza tecnica della Regione Puglia, in-

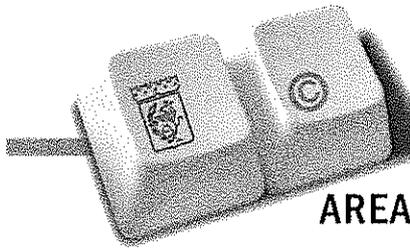
sieme a Vincenzo Santoro, responsabile del dipartimento turismo e cultura di Anci nazionale. I 13 rappresentanti dei Comuni hanno concordato di definire insieme strategie e interventi che incidano più efficacemente sullo sviluppo turistico-culturale dell'area. Verranno coinvolte le comunità e si procederà all'at-



TRINITAPOLI Il Museo degli ipogei

tivazione di partenariati pubblico-privati, dando corpo alle filiere della valorizzazione che comprendono anche servizi di accoglienza, mobilità e accessibilità per la fruizione del patrimonio culturale.

Gennaro Missiato Lupo



andriaComunica

AREA COMUNICAZIONE DELLA CITTÀ DI ANDRIA

NOTIZIE REGIONALI E NAZIONALI

EMERGENZA TARANTO

TINDORI PER GLI ADDETTI

La cordata che si aggiudicherà lo stabilimento potrà anche modificare l'attuale Aia del 2014. Ancora incerte le garanzie sull'occupazione

LA CRISI DEL SIDERURGICO

Sì al decimo decreto Ilva impunità agli acquirenti

Proteste alla Camera anche per la proroga del Piano ambientale

ROMA. La Camera ha dato il via libera al ddl di conversione del decimo decreto Ilva che ora passa al Senato per essere convertito in legge entro l'8 agosto. Anche questo decreto, come i precedenti, è stato votato fra le polemiche delle opposizioni. I punti più contestati: la possibilità per chi si aggiudicherà l'Ilva di modificare l'attuale Aia del 2014; la proroga al 31 dicembre 2017 del termine ultimo per l'attuazione del Piano Ambientale; l'estensione dello scudo penale, civile e amministrativo ai nuovi acquirenti e la mancanza di garanzie certe sui livelli occupazionali.

La proroga all'attuazione del Piano ambientale si è resa necessaria per la volontà del Governo di far valutare i piani proposti dai due gruppi in corsa (la joint venture Am Investco Italy armata da ArcelorMittal e Marcegaglia, e dalla newco Acciaitalia costituita fra Cdp, il gruppo siderurgico Arvedi e da Delfin) da una troika di esperti nominati dal Ministero dell'Ambiente. La troika avrà 120 giorni di tempo per decidere dilatando così i tempi di cessione.

Ma il punto sul quale il dibattito parlamentare si è acceso con particolare veemenza è stata l'estensione dello scudo penale, civile e amministrativo dai commissari straordinari ai nuovi acquirenti privati. Un'isola di impunità l'hanno definita i Pentastellati, «l'ultima oscenità del Pd» l'hanno stigmatizzata Beppe



Civati e i deputati di Possibile.

Tuttavia nei lavori in Commissione il perimetro del salvacondotto è stato definito e circoscritto e il testo era esce dalla Camera precisando che le «condotte poste in essere» dall'affittuario o dall'acquirente (o dai soggetti da questi «funzionalmente delegati») per attuare il Piano Ambientale, sono coperte dallo scudo solo fino «alla scadenza del 30 giugno 2017» (termine per l'adempimento di tutte le prescrizioni Aia) «ovvero per un periodo ulteriore non superiore ai 18 mesi» di proroga (cioè 31 dicembre 2018). Scaduto questo termine, ha chiarito il relatore di maggioranza Alessandro Bratti «riprenderà la gestione ordinaria del grup-

po Ilva. In quel momento il nuovo acquirente sarà soggetto alla normativa ordinaria».

Un punto del decreto che ha avuto qualche rilevanza mediatica è stato il paventato rischio di un ricarico sulle bollette elettriche degli oneri derivanti dalla copertura finanziaria dei 400 milioni versati a favore dell'Amministrazione Straordinaria dell'Ilva nell'esercizio del 2016. Il decreto prevede che nella contingenza a fare da bancomat sia la Cassa dei Servizi Energetici e ambientali (l'ex Cassa conguaglio del settore elettrico).

La somma dovrà essere restituita entro il 2018 dall'Amministrazione Straordinaria, ma se ciò non dovesse avvenire «è stato

l'allarme dell'Authority dell'Energia - si rischia che l'onere finisca in bolletta pagato da tutti. Il Mise ha garantito che il «prestito» sarà temporaneo, le opposizioni temono che al dunque il Siderurgico (che macina perdite stimate dai M5S sui 2,5 milioni al giorno) si trovi le casse vuote e non possa restituire il prestito. A confortare opposizioni e famiglie è stato approvato un odg che impegna il Governo, in caso di mancanza di cassa, a individuare le risorse necessarie per evitare gli aumenti in bolletta.

Da segnalare l'approvazione dell'emendamento di M5S, che vieta all'advisor finanziario «di avere partecipazioni o ricoprire incarichi dirigenziali interni o esterni nel soggetto aggiudicatario». La norma vuole evitare conflitti di interessi, ma nel caso specifico è stato letto come un emendamento «anti Scaroni».

L'ex amministratore delegato di Eni ed Enel attualmente vicepresidente della banca d'affari Rothschild, advisor finanziario dell'Ilva in questa procedura di cessione, si era all'inizio dell'anno messo a disposizione del premier per gestire il gruppo siderurgico, era l'inizio dell'anno 2016 e da allora molto tempo è passato. Nel frattempo entrambi i concorrenti, chi esplicitamente (Arcelor Mittal) chi indirettamente (Arvedi) hanno fatto capire che preferiscono mettere i loro uomini a gestire le acciaierie.

GUARDIA DI FINANZA

Contraffazioni, in Puglia ora c'è una banca dati Visita della commissione parlamentare

LUCA NATILE

Si chiama Sistema informativo anti-contraffazione (Siac), è una banca dati che consente di avere un quadro informativo completo e aggiornato del fenomeno della contraffazione, pensata come piattaforma telematica plurifunzionale gestita da un gruppo di investigatori che compongono il Nucleo speciale tutela proprietà intellettuale della Guardia di Finanza, con sede presso la Legione Allievi della Guardia di Finanza a Palese. Rappresenta l'avanguardia, il fronte più avanzato e moderno in Italia (e in Europa) nella lotta al mercato del falso. Terzi una delegazione della Commissione Parlamentare d'inchiesta sui fenomeni della contraffazione, della pirateria in campo commerciale e del commercio abusivo, guidata dal deputato, Mario Catania, già Ministro delle politiche agricole ali-

mentari e forestali del governo Monti ed attualmente presidente della Commissione, ha visitato a Bari la sede del Siac. La delegazione è stata accompagnata dal generale Gennaro Vecchione, comandante delle Unità speciali della Guardia di Finanza, per due anni alla guida della Legione allievi che ha fortemente voluto l'assegnazione alla Puglia del Sistema informativo (nella foto di Luca Natili, un momento della conferenza stampa). «Bari - spiega il generale - rappresenta un centro di eccellenza, il cuore pulsante della lotta alla contraffazione in Italia. Qui confluiscono i dati dei nostri interventi in materia di contraffazione, sicurezza dei prodotti, tutela del made in Italy, pirateria audiovisiva, contrasto al commercio abusivo. Una piattaforma telematica aperta alle aziende in un rapporto diretto e privilegiato, che ci consente - prosegue l'alto ufficiale - di effettuare analisi approfondite per prodotto e per marchio, localizzare geograficamente il fenomeno, ricostruire la filiera del falso, monitorare il trend della contraffazione». Il presidente della Commissione Parlamentare al termine della visita di ieri ha dichiarato: «Dobbiamo far capire alla gente che la contraffazione è un fatto grave perché colpisce le imprese, danneggia il lavoro legale, determina evasione fiscale e a volte genera un serio rischio per la salute, aspetto quest'ultimo che viene troppo spesso trascurato, siamo di fronte a un fenomeno gestito dalla grande criminalità organizzata». Poi ha aggiunto: «Dopo aver toccato con mano le potenzialità del Siac il nostro obiettivo, da oggi in avanti, sarà quello di far in modo che tutte le forze dell'ordine, compresa la Polizia municipale facciano confluire nel sistema le loro informazioni investigative». La vice presidente della Commissione, la pugliese Colomba Mongiello parlando delle aziende ha rivolto loro un appello: «È importante che tutte interagiscano con questo sistema in grado di proteggere prodotti e marchi».

ACQUEDOTTO INTERROGAZIONI DOPO LA CONTAMINAZIONE DELL'ACQUA IN PROVINCIA DI BARI

Aqp nel mirino dei grillini

«Utenti poco informati»

● Dopo l'ecclatante caso di contaminazione accaduto a Casamassima (BA), determinata da una concentrazione batterica nelle acque potabili che ha cagionato infezioni e malori colpendo anche bambini e minori, si sono amplificati i riflettori del Movimento 5 Stelle sull'Acquedotto Pugliese Spa (AQP). Il deputato Emanuele Scagliusi ed i consiglieri regionali 5 Stelle Mario Conca e Antonio Trevisi hanno presentato due atti ispettivi nelle loro sedi istituzionali di competenza, Montecitorio e Regione Puglia, per chiedere chiarezza sugli interventi e gli investimenti attuati negli anni da AQP.

«Nel settembre del 2002, è stato adottato un Piano d'Ambito 2003-2032 dal Commissario Delegato per l'Emergenza Ambientale, ovvero dall'allora Presidente Raffaele Fitto, che comprendeva un periodo di 30 anni nonostante la concessione ad AQP terminasse il 31 dicembre 2018 - dichiarano i consiglieri regionali Cinque Stelle - Di conseguenza, il piano è stato rimodulato e predisporre il programma degli interventi necessari, accompagnato da un piano finanziario e dalla connesse modalità gestionali ed organizzative. Peccato, però, che nessun cittadino possa verificare gli interventi programmati o il dettaglio degli investimenti sul sito istituzionale di AQP».

La Carta del servizio idrico integrato di AQP, adottata nel 2001 e sottoscritta da molte associazioni di consumatori, «costituisce una dichiarazione di impegni che l'Acquedotto assume verso i propri utenti e, come tale - ricordano - costituisce elemento integrativo del contratto di fornitura. Pertanto, tutte le condizioni più favorevoli nei confronti degli utenti contenute nella Carta si devono intendere sostitutive di quelle riportate nei contratti di forniture e nello stesso Regolamento. Tuttavia, nonostante la "Carta" faccia largo uso della parola "trasparenza" in merito alle informazioni circa le modalità e caratteristiche di qualità dei servizi prestati, molte sono le informazioni difficili da riscontrare». «AQP è responsabile - dice il deputato Scagliusi - di tutti i servizi affidatigli e si impegna ad attuare tutto quanto previsto dal Piano d'Ambito realizzando il Programma degli interventi, i quali sono classificati sotto forma di obiettivi strutturali o standard tecnici che il gestore è tenuto a raggiungere nei tempi stabiliti dal Piano d'Ambito. In caso di mancato raggiungimento degli obiettivi, la Convenzione prevede l'applicazione di penalizzazioni. Chi verifica il raggiungimento degli obiettivi? Come può un utente verificare se AQP sta rispettando i suoi impegni?».

La ricerca

Al lavoro 4 su 10 senza incentivi la Puglia si ferma

Lo studio dell'Ipres del primo semestre 2016
Occupazione miraggio per giovani e donne

ANTONELLO CASSANO

ALTALENANTE o a passo di gambero. Il mercato del lavoro compie un passo in avanti e uno indietro. Gli stimoli all'economia non hanno dato quella scossa che serviva a far riprendere in maniera robusta l'occupazione. C'è solo un timido sussulto nei primi tre mesi di quest'anno che comunque riguarda solo l'occupazione maschile escludendo di fatto le donne pugliesi.

Questo il sunto dello studio realizzato dall'Ipres, l'istituto per le ricerche economiche e sociali, che si è concentrato sull'andamento del mercato del lavoro in Puglia nel primo trimestre del 2016. Da gennaio a marzo gli occupati ammontano a 1 milione 145mila, evidenziando una leggera ripresa dell'occupazione rispetto al trimestre precedente, pari a 7mila unità in più, dopo il calo del quarto trimestre 2015. «Tale incremento — è scritto nel report — è da attribuire esclusivamente all'occupazione indipendente, a fronte di una contrazione dell'occupazione dipendente e alla componente maschile».

Il vero confronto però è con lo stesso periodo dell'anno precedente, vale a dire gennaio-marzo 2015. Su questo terreno si notano tutti i segni della retromarcia messa dall'occupazione in Puglia negli ultimi mesi dopo l'accelerazione fatta registrare dal mercato del lavoro nel corso di tutto il 2015. Nel primo trimestre di quest'anno si osserva infatti una riduzione dell'occupazione sia dipendente che autonoma di 33mila unità rispetto ai tre mesi dell'anno scorso. «È il segnale — commentano i ricercatori dell'Ipres — di un certo rallentamento della dinamica positiva dell'occupazione». L'istituto individua anche il motivo del calo, ovvero «la riduzione degli incentivi sull'occupazione nel 2016».

Anche la disoccupazione rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente aumenta di 7mila unità. In questo caso pesa l'uscita di molte donne dal mondo del lavoro. In sintesi, il mix di occupazione e disoccupazione crea una riduzione delle forze di lavoro di 11mila unità anche rispetto al quarto trimestre del 2015 e un aumento del numero degli inattivi in età da lavoro. Situazione che si conferma anche rispetto ai primi tre mesi dell'anno scorso.

Nel complesso il tasso di occupazione rimane stabile attorno al 42,3 per cento della popolazione in età da lavoro (15-64 anni): «Quindi poco più di quattro pugliesi su dieci in età da lavoro hanno un'occupazione». Bassissimo il tasso di occupazione femminile, fermo al 28,9 per cento. L'Ipres però fa notare come il tasso di occupazione della Puglia sia inferiore di circa 14 punti percentuali rispetto a quello medio nazionale e mostri andamenti divergenti ri-

2
La disoccupazione ha raggiunto il 20,4 per cento ed è tornata a valori che non si registravano ormai da dieci anni

66 VINCENTO SANTANDREA RICERCATORE IPRES

spetto alle tendenze medie nazionali.

Notizie negative anche sul fronte del tasso della disoccupazione che ha raggiunto il 20,4 per cento delle forze di lavoro, cioè un pugliese su cinque, «un valore — è scritto nel report redatto da Vincenzo Santandrea — che non si registrava da circa

un decennio». Anche in questo caso sono le donne che subiscono maggiormente la situazione di difficoltà della ricerca di un'occupazione in Puglia.

Non a caso il tasso di occupazione femminile è a quota 24 per cento. Ciò significa che una donna pugliese su quattro non ha lavoro. «Rispetto a questi in-

dicatori — commenta l'istituto — emerge il rallentamento nella creazione di occupazione netta addizionale nei primi tre mesi del 2016 rispetto allo stesso periodo del 2015». Tuttavia, questo rallentamento è più consistente in Puglia che nel resto del Mezzogiorno.

IPRODUZIONE RISERVATA

NUMERI

1

DATO CONGIUNTURALE

Sono circa 7mila posti di lavoro in più quelli registrati in Puglia nel primo trimestre 2016 rispetto ai tre mesi precedenti, portando gli occupati totali a 1 milione 145mila

2

DATO TENDENZIALE

Il calo dei posti di lavoro è evidente confrontando gennaio-marzo 2016 con lo stesso periodo dell'anno precedente. In questo caso si registrano 33mila posti in meno

3

L'OCCUPAZIONE

Il tasso rimane stabile al 42,3 per cento della popolazione in età da lavoro. Quindi poco più di quattro pugliesi su dieci hanno un lavoro, un dato simile a quello di dieci anni fa

4

LA DISOCCUPAZIONE

Raggiunge il 20,4 per cento, ovvero un pugliese su cinque ma tra le donne si posiziona a quota 24 per cento. Ciò significa che una donna pugliese su quattro non ha una occupazione

POLITICA/I DATI SULLA RACCOLTA

“Ecco 40mila firme per il referendum” Esulta il Pd regionale

In Puglia raccolte 40mila firme per il referendum costituzionale, che molto probabilmente sarà celebrato a novembre. «Si tratta di un risultato eccellente», è il commento del segretario del Pd, Marco Lacarra. «Denota una particolare sensibilità dei pugliesi ai temi costituzionali. Sono molto soddisfatto perché è stata recepita appieno l'importanza della riforma e l'occasione imperdibile di utilizzare uno strumento di democrazia diretta come il referendum, che consentirà agli elettori di esprimersi senza l'intermediazione di nessuno». In Italia la soglia prevista per richiedere la consultazione popolare è di 500mila firme. I comitati per il sì ne avrebbero messe insieme tra 560mila e 580mila. Quelli per il no, circa 300mila: non sarebbero, cioè, riusciti a tagliare il traguardo. Quota



SECRETARIO
Marco Lacarra
ha sostituito
Michele Emiliano
alla guida
del Pd pugliese

40mila nel Tacco del Belpaese era «l'obiettivo minimo», spiega Lacarra. In particolare, i riformisti ne raggruppano 36mila, a cui si aggiungono 5mila sottoscrizioni da parte della Coldiretti pugliese. Oggi saranno consegnate, con tutte quante le altre, in Cassazione. Il festeggiamento per avere raggiunto la linea di arrivo va in scena

a quarantott'ore dalla discesa in campo da queste parti dell'ex premier Massimo D'Alema, profeta del no e contrario al cambiamento delle regole del gioco imposto dal governo Renzi. «La vera svolta riformatrice sarà votare no», aveva detto D'Alema. In questa regione nascerà il comitato "Centrosinistra per il no" e a guidare la pattuglia antirenziana sarà chiamato il consigliere regionale del Pd, Ernesto Abaterusso. Il governatore Michele Emiliano, nel frattempo, continua a non schierarsi, né da una parte né dall'altra della barricata politica. Ma ogni volta che può, ripete: «Ho sempre sostenuto che la riforma costituzionale è pessima».

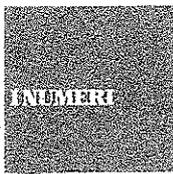
(l.p.)

IPRODUZIONE RISERVATA

Il premier

Senato, 184 sì a Renzi. Ncd: noi decisivi

Il governo supera il test sui bilanci degli enti locali: 167 i voti della maggioranza, 17 di Verdini e Tosi
Palazzo Chigi: "Smentiti i gufi". Alfano ricompatta per ora i centristi ma avverte: "Senza i nostri non si va avanti"



184

I VOTI FAVOREVOLI
Il decreto enti locali passa con 184 sì, 23 sopra la maggioranza

161

IL QUORUM
Il quorum era la maggioranza assoluta, 161 voti



168

LA MAGGIORANZA
Il governo ottiene 168 sì con i voti della sua maggioranza

29

I CENTRISTI
Due assenze nel gruppo Ncd, ma 29 voti a favore

13

I VERDINIANI
Il gruppo aggiunge 13 voti (5 assenti). Altri 3 sono dei tosiani

GIOFFREDO DE MARCHIS

ROMA. Incidente mancato al Senato e superamento delle 500 mila firme a sostegno del referendum costituzionale che verranno consegnate oggi in Cassazione. Due punti a favore di Matteo Renzi. Senza trionfalismi, ma a Palazzo Chigi sottolineano: «Smentiti i gufi. Nessuna fibrillazione della maggioranza. Adesso ci concentriamo sui Sì alla legge costituzionale». Significa anche che l'esplorazione di Lorenzo Guerini sulla modifica dell'Italicum continua, ma ogni mossa è rinviata al dopo-voto sul quesito di novembre. Ha retto nel voto in aula il gruppo dell'Ncd. Per il momento la fronda dei centristi è rientrata.

I numeri. Sulla riforma del bilancio degli enti locali, che aveva bisogno della maggioranza

Resta pressante la richiesta del Nuovo centrodestra di cambiare l'Italicum

assoluta, il governo ottiene 184 voti a favore, 23 sopra quota 161. Il Nuovo centrodestra vota compatto con l'eccezione di due assenze: i senatori Esposito e Cassano, che è anche sottosegretario. Assenze pienamente giustificate. I voti dei verdiniani sono aggiuntivi. La maggioranza infatti conquista 112 voti del Pd, 29 di Ncd, 17 dalle Autonomie, 3 di Gal, 10 del Misto. Fanno 171 consensi, 168 esclusi i tre di Tosi. Ala ci mette poi i suoi 13 voti con 5 assenze. Non votano i senatori a vita Mario Monti e Carlo Rubbia. L'esame è superato, l'incidente non c'è. È anche un successo per Angelino Alfano che non vede alternative al governo Renzi e per questo combatte anche dentro al suo partito. «Tutti i bluffatori sono stati smentiti. Si è visto chiaramente che senza di noi questo governo non ha la maggioranza e che con noi può pre-

scindere da tutti gli altri». Ma subito dopo la votazione il partito si riunisce a Palazzo Madama. Partecipa anche il ministro dell'Interno. Continuano i malumori. La richiesta di una correzione della legge elettorale tiene banco, accanto alle proposte di sganciarsi dall'esecutivo se non dalla maggioranza. Però il round lo vincono i governisti.

Alfano non vede altre strade

rispetto all'abbraccio con il Pd. Per questo dice nella riunione che anche sull'Italicum occorre aspettare il referendum di novembre. Sicuramente non è la scelta giusta riavvicinarsi a Berlusconi, sebbene sia questa la proposta di molti, a cominciare da Renato Schifani, il capogruppo al Senato. Provare a ricostruire un'alleanza simile a quella di Milano con Stefano Parisi. Si

può fare adesso che la Lega è stata molto ridimensionata nelle urne comunali. «Bisogna capire da chi è fatto il centrodestra. E' un quesito esistenziale perché anche all'interno di quelli che si chiamano di centrodestra si rifiuta il nome. C'è un problema di crisi di identità enorme», ribatte il ministro dell'Interno. «Stiamo realizzando alcune riforme, altre le abbiamo

realizzate, penso che siamo stati dalla parte giusta. È evidente che dopo il completamento del percorso delle riforme abbiamo annunciato la volontà di fare un tagliando. Ma dopo il referendum — ha confermato — e questa è la linea che anche alla direzione nazionale abbiamo portato avanti».

Su questa linea, per ora, tiene il partito e tiene anche la maggioranza. Senza aiuti esterni. «Un buon risultato, in linea con quelli di questa legislatura», commenta il capogruppo del Pd Luigi Zanda. Il Senato non diventa una trappola. «C'è una maggioranza limitata ma molto responsabile, attenta, che segue i lavori d'aula. Quello di oggi — spiega Zanda — era un voto delicato, ma erano tutti presenti. Si tratta di un buon risultato. È peraltro un voto che può essere paragonato ad un vo-

Il Pd prosegue il confronto sulla legge elettorale e c'è chi insisterà per un segnale subito

to di fiducia, anche se per la fiducia non è prevista la maggioranza qualificata, e in questo senso assume maggiore forza dal punto di vista politico».

Nessuno può escludere nuovi strappi, anche se ora arriva il generale agosto a calmare gli animi. Ovvero le vacanze, periodo inadatto alle imboscate. Eppure la modifica dell'Italicum è un tema che rimane sul piatto. Nel Pd molti, a partire da Dario Franceschini, considerano necessario un segnale concreto prima del referendum. Perché se si vota davvero il 6 novembre, prima ci sono settembre e ottobre, due mesi nei quali l'incidente in aula può realizzarsi. E sono anche in mesi in cui si discute la legge di stabilità. Molti perciò scommettono che i problemi sono ancora dietro l'angolo. Che la partita non sia ancora chiusa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Cantone, oggi la relazione al Parlamento

ROMA. Il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, ha ricevuto ieri mattina al Quirinale i vertici dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (Anac). La delegazione dell'Autorità era guidata dal suo presidente, il magistrato Raffaele Cantone, alla guida dell'Anac dal marzo 2014. Insieme a Cantone sono saliti al Colle anche gli altri quattro componenti del Consiglio: Michele Corradino, Francesco Merloni, Ida Angela Nicotra e Nicoletta Parisi. La delegazione dell'Anac ricevuta dal Capo dello Stato è stata completata dal segretario generale, Angela Lorella Di Gioia. Proprio oggi Cantone alla Sala Koch del Senato presenterà la Relazione al Parlamento per l'anno 2015 dell'Anac. Previsto anche un intervento del presidente di Palazzo Madama, Pietro Grasso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Movimento 5Stelle

Il retroscena. Prima un colloquio faccia a faccia con Di Maio, poi il vertice con gli altri 4 big. E la Lombardi sarà allontanata dal minidirettorio

Il ritorno di Grillo riprende il comando e blocca le correnti "O si rischia di fallire"



IL CASO



CESARO INTERCETTATO
L'aula della Camera ha negato l'uso delle intercettazioni telefoniche di Luigi Cesaro, deputato di Forza Italia ed ex presidente della Provincia di Napoli. I contrari sono stati 285, i favorevoli 74, gli astenuti 20. La richiesta del Gip del Tribunale di Napoli riguardava il periodo nel quale il deputato era stato presidente di Provincia. L'ipotesi d'accusa: turbativa d'asta e corruzione

ANALISA CUZZOCREA

ROMA. «Una cosa è certa, è venuto per Roma», racconta uno di coloro che negli ultimi due giorni ha incontrato e ha avuto modo di parlare con Beppe Grillo. È stato un blitz, quello del fondatore del Movimento 5 Stelle nella capitale. Nessuno sapeva del suo arrivo, tranne i sempre più potenti capi della comunicazione di Camera e Senato, Iaria Loquenzi e Rocco Casalino. Nessuno era stato in alcun modo avvertito che - dopo la telefonata a Virginia Raggi per convincerla a desistere dalla nomina di Daniele Frongia a capo di gabinetto e Raffaele Marra come suo vice - sarebbe venuto di persona a cercare di mettere ordine nelle sempre più agguerrite lotte interne al Campidoglio.

Perché è questo che ha fatto, negli ultimi due giorni, colui che per statuto resta ancora il capo politico del Movimento e che ne detiene il simbolo. Martedì sera - dopo essersi affacciato sul balconcino con vista sui Fori - ha incontrato Luigi Di Maio per rassicurarlo: non è intervenuto per commissariare la sua linea e quella della sindaca, ma solo per evitare che una mossa troppo azzardata potesse mettere in pericolo il lavoro su Roma. Che è in questo momento la cosa più importante per i 5 stelle, la prova suprema da superare prima di potersi presentare alle prossime politiche: «Non possiamo rischiare di fallire».

A Virginia Raggi - che un po' quel faccia a faccia lo temeva - Beppe Grillo ha assicurato tutto il suo appoggio. Di più, quel che le avrebbe promesso - seduti sui divanetti dorati del suo ufficio - è quel che lei chiede invano da me-

si: non dover più trattare nulla con Roberta Lombardi, la deputata che è nel "minidirettorio" romano e che ha cercato di condizionarne le scelte. Ha vinto la battaglia contro Frongia e Marra, la prima capogruppo alla Camera del Movimento. Ma dopo aver perso quella su Daniela Morgan-

Oggi vertice a Milano con Davide Casaleggio e tutti i rappresentanti grillini dei comuni

te - che lei e il presidente dell'assemblea capitolina Marcello De Vito volevano inserire come capo di gabinetto - potrebbe aver perso la guerra. La sindaca la vuole fuori dallo staff con cui coordina la sua azione (di cui fanno parte anche la senatrice Paola Taverna, l'europarlamentare Fabio Massimo Castaldo e il consigliere regionale Gianluca Perilli). E Gril-

lo avrebbe dato il via libera al suo siluramento, nonostante Roberta Lombardi abbia assunto molto potere negli ultimi tempi: è l'organizzatrice dei grandi eventi come Italia a 5 Stelle. Gestisce, quindi, anche i microfinanziamenti attraverso cui l'M5S organizza la sua attività politica al di fuori di quella parlamentare o europea. Nonostante questo, sta-

rebbe per essere esclusa dallo "staff" di appoggio alla sindaca con un'accusa che - nel mondo a 5 stelle - pesa come un macigno: aver dato vita a una "corrente" interna. Roba da vecchi partiti.

È venuto quindi a ristabilire l'ortodossia, Beppe Grillo. Che non ha incontrato la Lombardi all'hotel Forum come pure era previsto («Ci siamo sentiti per te-

lefono: volevo evitare l'assalto mediatico», ha detto lei) ma ha visto invece, a ora di pranzo, Roberto Fico, Alessandro Di Battista, Carla Ruocco, Carlo Sibilla. Per poi andare a una serata mondana sulla Terrazza Termini, una festa a inviti alla quale si è ritrovato accanto a Bruno Vespa.

I "superortodossi" del Movimento, che speravano in una sconfessione aperta della linea pragmatica Raggi-Di Maio, sono però rimasti delusi. Non si è messo in contrapposizione, Grillo. Vigilia, sprona. «Ha molta voglia di tornare in prima linea», racconta chi lo ha visto. Al resto pensa Davide Casaleggio, che per oggi ha convocato a Milano - in un albergo del centro - un incontro con sindaci, capigruppo in regione e comunicatori. Dovranno far capo a Loquenzi e Casalino. Accentrare il più possibile strategia e comunicazione. La sindaca di Torino Chiara Appendino, però, non ci sarà: manda il capogruppo. E Virginia Raggi, per una volta, fa lo stesso: invia il portavoce e resta a Roma.

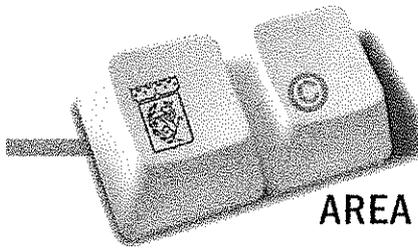
REFERENDARIUM

Comitato per il Sì deposita oggi 580 mila firme Il No fermo a 320 mila. Parola alla Cassazione

ROMA. Obiettivo 500mila firme per il Sì al referendum centrato. La "quota di sicurezza", stimata intorno alle 580mila firme, «è stata superata», fanno sapere dal comitato "Basta un sì". Il lavoro di raccolta e controllo proseguirà fino alle 13 di oggi, intorno alle 15 poi i faldoni dovrebbero essere portati dalla sede Pd di via del Nazareno alla Corte di Cassazione. Tutt'altro il clima che si respira al comitato per il No, dove i promotori ammettono come alla scadenza di oggi la raccolta si sia fermata intorno alle 313mila

firme. Con qualche chance di raggiungere ancora in queste ore la soglia di 320mila. Ma l'obiettivo minimo delle 500 mila firme per loro è stato mancato.

La raccolta non era in realtà necessaria visto che entrambi i comitati hanno già presentato la richiesta del quesito referendario con le firme necessarie dei parlamentari. Ma entrambi i comitati avevano deciso di coinvolgere i cittadini. La Cassazione avrà 30 giorni di tempo per decidere sulla ammissibilità del referendum.



andriaComunica

AREA COMUNICAZIONE DELLA CITTÀ DI ANDRIA

**ECONOMIA
E
PUBBLICA AMMINISTRAZIONE**

ECONOMIA & FINANZA

ERANO ANCORA 11 LE AREE DELLA CONTRATTAZIONE. TIMORI TRA I DIPENDENTI PER LA STRETTA SULLE BUONUSCITE E IL TETTO AGLI STIPENDI DEI MANAGER PREVISTI DAL MINISTRO MADIA

Contratti, pubblico impiego in 4 comparti

Dopo 7 anni raggiunto l'accordo sindacati-Aran. Oggi atteso l'ok del Governo al decreto sulle partecipate

ROMA. Tutto il pubblico impiego in solo 4 comparti. L'accordo tra sindacati e Aran, l'Agenzia che rappresenta il Governo, è stato firmato dopo 7 anni e mesi di incontri per definire un'intesa, che riduce, erano 11, le aree in cui si divide la contrattazione, aprendo la strada ai rinnovi. Ma il fronte della Pubblica Amministrazione è in fermento anche per un altro via libera, quello al decreto sulle partecipate. Il provvedimento, attuativo della riforma Madia, è atteso sul tavolo del Cdm di domani. La sua versione finale dovrebbe vietare le buonuscite facili ed estendere la platea dei manager a cui applicare i tetti retributivi.

E' invece ormai chiuso il testo dell'intesa sui comparti. E "adeso non ci sono più alibi", dicono i sindacati, rivendicando l'immediato sblocco dei salari. Anche per l'Aran si tratta di un passo in avanti di rilievo: «è un accordo importante che consente di riaprire la stagione negoziale». La



prossima tappa, in calendario per luglio, è l'incontro con la ministra della Pa, Marianna Madia, che ha già tracciato le linee guida dell'atto di indirizzo: premiare il merito e i redditi più bassi, invertendo la rotta finora seguita.

Fino all'ultimo la ratifica del patto ha fatto tenere il fiato sospeso, con i sindacati contrariati da una modifica dell'ultimo mi-

nuto. La guardia resta alta invece sul fronte rinnovi: «Non aspetteremo oltre», avverte la Cgil. Sulla stessa linea la Uil, che si mostra favorevole a riportare nell'alveo della contrattazione delle materie. Quanto meno, dice la Cisl, ci «sia coerenza tra nuove regole e contratto».

I sindacati sono anche preoccupati per le conseguenze del decreto sulle partecipate: nei gior-

ni scorsi avevano stimato in 150mila i possibili esuberi. D'altra parte l'obiettivo ultimo è portare le società pubbliche da 8mila a mille, facendo restare in piedi le realtà produttive ed eliminando le scatole vuote. Ora il testo definitivo conterrà tutte, o quasi, le correzioni arrivate dai pareri di Camera e Senato, che hanno condizionato il loro sì a una lunga serie di cambiamenti. Tanto che non è escluso un ritorno del provvedimento alle Camere, per dare conto delle scelte fatte, posto che il testo non sarà più modificabile. Tra gli aggiustamenti anche la gestione delle eccedenze su base regionale, evitando trasferimenti a lungo raggio. Rimedio che comunque non soddisfa la Cgil, per il sindacalista Michele Gentile resta «un problema ammortizzatori per il personale delle società sotto 15 dipendenti». Criticità che potrebbero essere in qualche modo frenate dall'abbassamento della soglia sotto cui sforbiciare, dovrebbe essere ri-

dotta a 500mila euro dal milione iniziale, e dall'allungamento dei tempi per la razionalizzazione ordinaria, scatterebbe nel 2018.

Guardando agli altri suggerimenti recepiti, si ritrovano l'ammorbimento dei divieti per il conferimento di incarichi a chi è già dipendente pubblico, una definizione del danno erariale che miri a colpire la 'malagestìo e un'ulteriore stretta sugli stipendi per includere i manager delle società a partecipazione rilevante (paletti che non sono imposti ma proposti). Ancora, tra le possibili novità, il divieto di buonuscite per coloro che a fine mandato sono nominati amministratori in altra azienda a controllo pubblico. Quanto alla 'cabina per il monitoraggio sui tagli, potrebbe essere collocata in una direzione generale del Mef. Restano invece da definire con precisione i ruoli della Corte dei Conti (i pareri di palazzo Madama e Montecitorio sul punto non coincidono).

40 | Norme e tributi

Il Sole 24 Ore
Giovedì 14 Luglio 2016 - N. 192

Riscossione. Chance estesa ai ruoli notificati entro il 31 dicembre 2015

Crediti Pa compensabili con le cartelle

Salvina Morina
Tonino Morina

Nuovo termine per la compensazione dei debiti a ruolo con i crediti vantati nei confronti della pubblica amministrazione. Imprese e professionisti potranno compensare nel 2016 i loro crediti con i debiti iscritti a ruolo. Compensazione che sarà possibile per le cartelle di pagamento notificate entro il 31 dicembre 2015. È stato infatti pubblicato sulla «Gazzetta Ufficiale» 161 del 12 luglio il decreto dell'Economia del 27 giugno 2016 che fissa le mo-

dalità di compensazione, per l'anno 2016, delle cartelle esattoriali in favore di imprese e professionisti titolari di crediti non prescritti, certi, liquidi ed esigibili, nei confronti della Pa. L'articolo 1 del decreto, che è entrato in vigore lo stesso giorno di pubblicazione sulla Gazzetta, stabilisce che le disposizioni previste dal decreto del ministro dell'Economia di concerto con il ministro dello Sviluppo economico 24 settembre 2014 recante «Compensazione, nell'anno 2014, delle cartelle esattoriali in favore di imprese e

professionisti titolari di crediti non prescritti, certi, liquidi ed esigibili, nei confronti della pubblica amministrazione», si applicano, con le medesime modalità, anche per il 2016. I contribuenti potranno perciò compensare le cartelle esattoriali con i crediti non prescritti, certi, liquidi ed esigibili, per somministrazione, forniture, appalti e servizi, anche professionali, maturati nei confronti della pubblica amministrazione e certificati, a condizione che la somma iscritta a ruolo sia inferiore o pari al credito vantato.

Questa speciale compensazione è disciplinata dall'articolo 28 quater del decreto sulla riscossione, Dpr 602/1973. L'articolo dispone che i crediti non prescritti, certi, liquidi ed esigibili, maturati nei confronti delle amministrazioni pubbliche per somministrazione, forniture e appalti, possono essere compensati con le somme dovute a seguito di iscrizione a ruolo. A questo fine le certificazioni dei crediti che recano la data prevista per il pagamento sono usate, a richiesta del creditore, per il pagamento, totale o parzia-

le, delle somme dovute a seguito dell'iscrizione a ruolo, effettuato in data antecedente a quella prevista per il pagamento del credito. L'estinzione del debito a ruolo è condizionata alla verifica dell'esistenza e validità della certificazione. Ne i casi in cui la pubblica amministrazione non versa all'agente della riscossione l'importo oggetto della certificazione, entro 60 giorni dal termine indicato, l'agente della riscossione ne dà comunicazione ai ministeri dell'Interno e dell'Economia e l'importo oggetto della certificazione è recuperato mediante riduzione delle somme dovute dallo Stato all'ente territoriale a qualsiasi titolo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AVVISO LEGALE

Prvidenza. Depositata la sentenza 173/2016 che salva sia il prelievo sugli assegni più elevati sia la rivalutazione decrescente

Pensioni, doppio sì dalla Consulta

Il contributo di solidarietà è stato imposto dalla crisi ma non può essere ripetitivo

Donatella Stasio
ROMA

Un contributo border line: così si potrebbe definire - a leggere la sentenza n. 173 della Consulta depositata ieri - il contributo di solidarietà sulle cosiddette pensioni d'oro, introdotto per il triennio 2014-2016 dalla legge di Stabilità approvata dal governo Letta. Quel contributo ha infatti rispettato, «sia pur al limite» scrive la Corte, le condizioni per superare il vaglio di costituzionalità. Ovvero: opera all'interno del complessivo sistema della previdenza; è stato imposto dalla crisi contingente e grave del sistema previdenziale; incide sulle pensioni più elevate (in relazione alle pensioni minime); ha un'incidenza sostenibile (anche in ragione della sua temporaneità e pur comportando un innegabile sacrificio); rispetta il principio di proporzionalità; viene utilizzato come misura una tantum. Sull'«eccezio-

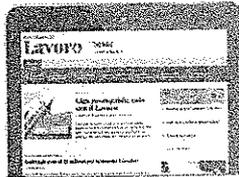
nalità» della misura la Corte insiste, affermando che, pur nel rispetto delle suddette condizioni, il contributo «non può essere ripetitivo e tradursi in un meccanismo di alimentazione del sistema di previdenza».

La sentenza (scritta dal giudice Rosario Morelli) è stata depositata a tambur battente e, fatto a dir poco inedito, è stata persino accompagnata da una sintesi di 6 cartelle. Nella quale si mette in evidenza la continuità della giurisprudenza costituzionale in materia, anche là dove le sentenze sono di segno opposto. Come nel caso della sentenza n. 316 del 2013 che bocciò il contributo di solidarietà introdotto dal governo Berlusconi ritenendo che avesse natura tributaria ma che, osserva la Corte, non è stata «elusa» dal governo Letta poiché il contributo non tocca le pensioni erogate negli anni 2011-2012 (colpite dal precedente contributo) ma colpisce, «sulla base

di differenti presupposti e finalità», pensioni di elevato importo a partire dal 2014. Il contributo introdotto da Letta non ha natura di imposta - spiega sempre la Corte - poiché non è destinato alla fiscalità generale ma è prelevato in via diretta dall'Inps e dagli altri enti previdenziali coinvolti. I quali, invece di versarlo all'Erario quali sostituti d'imposta, lo trattengono all'interno delle proprie gestioni «con specifiche finalità solidaristiche endo-previdenziali», anche con riferimento agli esodati.

In linea di principio, dunque, il contributo di solidarietà sulle pensioni è una misura consentita al legislatore purché «non ecceda» dal perimetro della «ragionevolezza, dell'affidamento e della tutela previdenziale» (articoli 3 e 38 della Costituzione) il cui rispetto è oggetto di uno scrutinio «stretto» di costituzionalità, per cui occorre un grado di ragionevolezza su-

Il Sole **24 ORE**.com



QUOTIDIANO DEL LAVORO Terziario Confesercenti contratto rinnovato

Le novità del ccln terziario confesercenti in un articolo di **Cristian Callegaro** on-line da stamane. Sul quotidiano digitale gli approfondimenti di Guida al Lavoro e i link alla documentazione e della banca dati Unico Lavoro 24.

www.quotidianolavoro.ilssole24ore.com

periore alla sola mancanza di arbitrarietà, che impone il rispetto dei suddetti paletti.

Promossa anche l'altra disposizione impugnata (il comma 483 dell'articolo 1 della legge di Stabilità 2014), che disciplina la rivalutazione automatica delle pensioni in misura progressivamente decrescente dal 100 al 40 per cento, in corrispondenza all'importo del trattamento pensionistico, rispettivamente, superiore da tre a sei volte il trattamento minimo Inps. A differenza del blocco della rivalutazione, bocciato con la sentenza n. 70 del 2015, in questo caso la Corte non ha ravvisato «un blocco integrale della rivalutazione» ma una «misura di rimodulazione della percentuale di perequazione automatica», rispondente a «criteri di progressività, parametrati sui valori costituzionali della proporzionalità e della adeguatezza dei trattamenti di quiescenza».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tassa Tv. I chiarimenti delle Entrate sulle situazioni anomale riscontrate negli addebiti, in attesa del provvedimento sui rimborsi

Canone Rai, un solo addebito in bolletta

Saverio Fossati

L'Agenzia delle entrate ha integrato oggi sul sito le FAQ sul canone Rai, inserendone 19 sui problemi del «dopo», dato che i contribuenti che siano anche utenti elettrici stanno ormai ricevendo la bolletta con la quota delle prime sette rate (70 euro). Per le Entrate i problemi vanno divisi in due aspetti: il primo quello di eventuali incongruenze tra la situazione reale e quella che ha portato all'addebito in bolletta: per esempio quando l'erede di un contribuente

deceduto si veda addebitare il canone sia sull'utenza del defunto che sulla propria. In questo caso potrà chiedere il rimborso, cosa che potrà avvenire solo dopo che il provvedimento direttoriale,

IL PROBLEMA

Chi nel primo semestre ha inviato la disdetta e non la dichiarazione sostitutiva potrebbe vedersi addebitare 70 euro invece di 51,03

previsto dal Dm delle Infrastrutture, verrà pubblicato (il termine finale è il 3 agosto) ma l'Unione nazionale consumatori chiede che vengano accelerati i tempi).

L'altro aspetto riguarda casi che non danno diritto a rimborsi ma contengono risposte sulle situazioni di «transizione»: per esempio quando si ha attivato una nuova utenza elettrica ma senza possedere televisori: deve essere compilato e inviato, dicono le Entrate, il quadro A della «dichiarazione sostitutiva» (presente sul

sito dell'Agenzia) e inviarlo entro il mese successivo a quello di attivazione della fornitura. Allo stesso modo, quando viene volturata un'utenza elettrica, il nuovo intestatario riceverà l'addebito nella prima fattura utile, sulla quale saranno addebitate tutte le rate scadute a partire dal mese di attivazione della nuova utenza. Quindi, se la volturazione avviene a marzo, può darsi che per qualche tempo la bolletta non arrivi ma con la prima in arrivo, poniamo a maggio, saranno addebitate le rate di

canone da marzo a maggio.

Chi, infine, nel primo semestre del 2016 ha inviato disdetta dell'abbonamento tv allo Sportello Sat, perché aveva ceduto tutti i televisori, potrebbe vedersi addebitare 70 euro invece dell'importo del solo primo semestre (51,03 euro). Questo accade, spiega l'Agenzia, perché dal 1° gennaio 2016 non andava inviata la «disdetta» ma la «dichiarazione di non detenzione» (quadro A della dichiarazione sostitutiva). Anche senza usare il modello delle Entrate, purché avesse la forma di una dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Conferenza unificata

Giochi, tagli in arrivo per slot e Vlt

L'87% dei punti scommesse e l'83% degli esercizi con new slot e Vlt violano il distanziometro previsto in 10 regioni italiane. È quanto emerge da un documento del Mef che Agipronews ha potuto visionare, sull'impatto delle attuali regole regionali. L'analisi è stata presentata al tavolo tecnico della Conferenza Unificata, che a breve dovrà ratificare l'intesa tra Governo e enti

locali sulla redistribuzione del gioco e che nelle intenzioni del Governo punta a eliminare l'offerta di gioco dagli esercizi generalisti (alberghi, ristoranti, edicole, stabilimenti balneari), ridurre drasticamente le macchinette nei bar e nei tabacchi e introdurre una certificazione di doppio livello per i punti gioco: quelli di classe A, con sicurezza elevata, possono non essere soggetti al distanziometro. Tornando ai dati questi mostrano che, in alcune regioni, il gioco legale è a rischio espulsione, per effetto delle restrizioni approvate dagli enti locali. In Puglia, con un di-

stanziametro di 500 metri dai luoghi sensibili (scuole, ospedali, chiese), il 98% delle sale scommesse andrebbe chiuso come pure il 94% degli esercizi che ospitano Slot e Vlt e tutte e 7 le sale bingo presenti sul territorio. Lo stesso vale per la Lombardia, dove il 90% delle sale scommesse e l'86% dei locali con apparecchi da gioco è a rischio chiusura.

© RIPRODUZIONE RISERVATA