

LA STRAGE

Bari Il manager di Ferrotramviaria (indagato) ha firmato la sospensione del capo stazione

Scontro fra treni, ecco il capro espiatorio

SILVIA D'ONGHIA

Bari

Sistemi di sicurezza inesistenti, soldi non spesi, binario unico. Tanto si è detto finora del disastro ferroviario che il 12 luglio, ha sconvolto la Puglia, provocando 23 morti e 52 feriti. Ma, mentre la Procura di Trani lavora tentando di mantenere il riserbo – è di pochi giorni fa la rinuncia all'indagine della pm Simona Merera, ritratta in una foto del 2013 in un "bacia-piedi" con Leonardo De Cesare, avvocato di uno dei capistazione indagati, Vito Piccarreta – c'è chi sta già pagando. E non sono i vertici di Ferrotramviaria, la società che gestisce il tratto nord del Barese.

DAL GIORNO successivo alla strage, l'altro capostazione, Alessio Porcelli, colui che aspettava a Corato il treno partito da Andria, è stato sospeso dal ser-

vizio e privato della retribuzione. Sorte che è toccata anche a Piccarreta. "In relazione agli accadimenti del 12 luglio e in attesa che vengano svolte le indagini e le contestazioni necessarie per accertare le cause che li hanno determinati, con decorrenza 13 luglio 2016 Ella è sospesa preventivamente dal servizio". Quattro scarse righe per comunicare al lavoratore, dopo 42 anni di servizio senza ombre, che la sua presenza non è gradita e che, in attesa che si concludano le indagini penali – i tempi non saranno brevi – la sua famiglia avrà diritto soltanto a un assegno pari a meno di un quarto dello stipendio. Chi è a caccia di colpevoli im-

mediati non potrà che gioirne. Ma se è vero che da subito media, istituzioni e opinione pubblica hanno puntato il dito contro un sistema inefficace, allora la vicenda merita un approfondimento. Il primo paradosso è che a firmare gli atti – il secondo, quello sulla sospensione dalla paga, è del 29 luglio – è l'ingegnere Michele Ronchi, direttore di esercizio di Ferrotramviaria, indagato anch'egli dalla Procura di Trani – con il direttore generale, Massimo Nitti, e la presidente,

Gloria Pasquini – per disastro ferroviario colposo, omicidio colposo plurimo e lesioni colpose. Il secondo paradosso è che la sospensione cautelare per la categoria degli autofer-



Dopo i 23 morti
L'azienda non spiega il motivo della misura
Il collega di Andria aveva ammesso l'errore



Il 12 luglio Lo scontro tra i treni sulla linea Andria-Corato Ansa

rotramvieri fa riferimento a un Regio decreto del 1931, periodo nel quale – evidentemente – l'azienda poteva disporre dei lavoratori con assoluta arbitrarietà. La terza anomalia del provvedimento, finito ora davanti al giudice del lavoro del Tribunale di Bari, Luca Ariola – udienza fissata per l'8 settembre – è che la stessa norma cui si è appellata l'azienda (l'articolo 46 dell'Allegato A del Regio decreto) fa riferi-

mento alla sussistenza di provvedimenti disciplinari, che però finora non ci sono. "La situazione potrebbe essere definita kafkiana – spiega Giuseppe De Lucia, legale di Porcelli insieme con Massimo Chiusolo, quest'ultimo nel procedimento penale – nel romanzo 'Il processo', Joseph K. viene arrestato, processato e condannato senza sapere mai perché". L'azienda non spiega i motivi per cui il capostazione

di Corato è stato sospeso, né quali siano le sue responsabilità in merito agli "accadimenti del 12 luglio" che, secondo l'avvocato, nella loro tragicità non possono costituire motivo per sospendere i lavoratori, almeno fino a quando non verranno individuate eventuali condotte illecite: "Il mio assistito – prosegue De Lucia – del tutto incolpevole, si trova accomunato ad altri soggetti responsabili di comportamenti abnormi confessati davanti agli organi di stampa".

IL RIFERIMENTO è anche al collega di Andria Piccarreta, che nei giorni successivi al disastro ha raccontato di aver alzato per sbaglio la paletta verde. I due si sono contraddetti nelle deposizioni ai pm. L'errore umano è solo una delle componenti di questa tragedia, ma sembra che a pagare, finora, siano i soliti "ultimi".