

Scontro al passaggio a livello: treno travolge un tir in Puglia. Rocchi (Filt Cgil): «Quegli incroci vanno eliminati, sono la prima causa di collisione in Italia» (Guarda il video)

BRINDISI - Ventisette secondi per morire. È il tempo in cui si consuma la parabola del sistema di sicurezza del passaggio a livello, dall'entrata in azione dei segnali acustico-visivi, alla chiusura delle sbarre. È la frazione temporale in cui, intorno alle 13,30 di ieri, si è consumata la tragedia ferroviaria sui binari della Valle d'Itria, nel cuore della Puglia, a un palmo dalla stazione di Cisternino in provincia di Brindisi, costata la vita al macchinista Giuseppe Campanella, di 49 anni, barese, alla testa del Frecciargento Roma-Lecce.

Il treno si è schiantato alla velocità di 150 chilometri orari contro un camion rimasto incastrato fra le sbarre del passaggio a livello. Il conducente dell'autoarticolato, il 26enne romeno Ionut Cocioba, è riuscito miracolosamente a mettersi in salvo. Ma non è scappato. Si è consegnato nelle mani della polizia ferroviaria, pronunciando in un italiano stentato il proprio nome. È finito in manette per disastro ferroviario e omicidio colposo. Aveva 27 secondi di tempo per fermarsi, ha tentato la sorte, è l'accusa della procura di Brindisi. È di 18 feriti il bilancio della tragedia, tutti lievi, fra cui una ragazza romana che ha riportato una escoriazione alla spalla.

La donna è fra i cinque passeggeri per cui non è stato ritenuto necessario il ricovero. Ha firmato volontariamente le dimissioni dopo essere stata curata nell'ospedale da campo allestito a tempo di record dai sanitari del 118 nel piazzale di fronte alla stazione di Cisternino. Gli altri tredici feriti, che hanno riportato traumi cervicali, al torace e crisi ipertensiva, sono stati trasferiti negli ospedali di Fasano, Ostuni e Brindisi, dai quali dovrebbero essere dimessi nel giro di qualche giorno.

Il treno ad alta velocità, gioiello delle Ferrovie made in Italy, era partito da Roma alle 8,45 imbarcando 220 passeggeri, diretti a Lecce, capoluogo barocco della Puglia. Molti austriaci, italiani soprattutto, salentini ma anche campani di Caserta, pochi i romani, in viaggio per godersi l'ultimo scampolo d'estate nel Tacco dove il beltempo resiste a dispetto del calendario. Una manciata di ore prima il giovane rumeno si era messo al volante del mezzo pesante, per conto dell'azienda di trasporti Trans Mad Euro Srl, era diretto a Lecce. Alle tredici e trenta circa lo schianto.

«Un botto pauroso, pensavamo si fosse incendiato il treno, non potevamo scappare, i finestrini erano chiusi. Abbiamo avuto paura di morire, lì, incastrati come topi», dice con la voce rotta Maria Caporiccio, camiciaia casertana, da qualche generazione in viaggio di piacere per la Puglia tramutato in incubo. Il personale delle Ferrovie ha calmato i passeggeri, disposto le vie di fuga, chiamato i soccorsi. Qualche istante dopo forze dell'ordine, protezione civile e 118 si erano già precipitati sul piazzale della stazione attrezzati per accogliere e curare i feriti, calmare gli animi. Così è stato. Cure mediche e rassicurazioni somministrate a tempo di record, insieme al trasferimento in ambulanza per quelli che ne hanno avuto bisogno.

Una tragedia col retrogusto amaro della beffa. Lo hanno detto a una voce il procuratore capo di Brindisi Marco Dinapoli e l'assessore regionale ai trasporti Guglielmo Minervini, per almeno due ragioni. «Qualche settimana fa erano stati consegnati i lavori all'azienda che avrebbe dovuto rimuovere definitivamente il passaggio a livello e sopraelevare la strada», ha detto Minervini. Perché sistema di sicurezza o no, i passaggi a livello fra gli alberi d'ulivo in campagna non danno certo una sensazione di sicurezza a nessuno.

«Sarebbe bastata una lieve pressione alla sbarra per azionare il sistema di allarme che avverte il treno in corsa, facendolo arrestare a distanza e scongiurando l'impatto» ha detto Dinapoli. Il camionista romeno non sapeva, forse non poteva sapere, prima di ieri.

Il sindacalista: «Quegli incroci vanno eliminati, sono la prima causa di collisione in Italia»

ROMA «Non c'è un problema di sicurezza in generale, ma resta un fatto che la maggior parte degli incidenti in Italia e in Europa oggi avvengono in prossimità o in coincidenza con i passaggi a livello». Alessandro Rocchi, segretario nazionale della Filt/Cgil, indica così il vero male, certo non oscuro, delle ferrovie. E sottolinea come nel nostro Paese negli ultimi anni siano stati eliminati circa 1.600 passaggi a livello, ma ne restino ancora un migliaio.

Eppure da tempo si parla di un piano per la loro cancellazione totale...

«A metà degli anni Ottanta governo e Fs elaborarono un programma, poi non se ne fece nulla. E, probabilmente, non se ne farà nulla, salvo procedere con una oggettiva lentezza. Un classico esempio è costituito proprio dall'incidente avvenuto ieri. Non vorrei sbagliare, ma proprio in quel luogo è previsto da nove anni un sottopasso. Tanto è vero che esistono tracce della sua costruzione».

C'è, però, più in generale, un problema di sicurezza per le ferrovie italiane?

«Direi di no. Nel caso specifico, la protezione della sede ferroviaria non rientra nel circuito della sicurezza».

Ma per chi arriva dalla strada gli standard possono essere diversi?

«Si tratta di una materia regolata completamente dal codice della strada. Tra l'altro, negli ultimi dieci anni, ogni volta che si è messo mano alle regole della circolazione, sono state apportate norme restrittive per chi si immette nei passaggi a livelli. Quindi, direi che l'indice di sicurezza è aumentato, ad esempio utilizzando barriere di diverso tipo o strutture spartitraffico».

Quindi, la sicurezza è garantita?

«Il punto debole delle ferrovie italiane ed europee è rappresentato dai passaggi a livello che costituiscono la prima causa delle collisioni. Per quanto riguarda la circolazione abbiamo registrato, invece, una forte riduzione del tasso di incidentalità».

