

Le rotaie uccidono e Renzi scappa pur di non parlarne

Cede il binario per mancanza di manutenzione, treno deraglia: 3 morti, 46 feriti. L'ex premier, Martina, Richetti e Gori si fanno sostituire per paura nei talk tv



di MAURIZIO BELPIETRO



■ Matteo Renzi ieri era atteso nello studio di *Porta a porta*, ma nel salotto di Bruno Vespa il segretario del Pd non si è fatto vedere. Spariti dal video anche altri nomi di prima fila del partito, già previsti da giorni nelle trasmissioni televisive di Rai e Mediaset: al loro posto qualche onorevole di rimpiazzo. Il cambio di programma di Renzi, Maurizio Martin, Matteo Richetti, portavoce ufficiale del Pd, e del candidato alla

Regione Lombardia, Giorgio Gori, è stato deciso ieri mattina, poco dopo che l'agenzia Ansa aveva battuto le prime notizie sul disastro di Pioltello. Ufficialmente il passo indietro è stato motivato con il rispetto per le vittime del treno di pendolari. In realtà lo stato maggiore del Partito democratico non se la sentiva di affrontare le telecamere mentre sullo sfondo sfilavano i morti e i feriti di quel convoglio uscito dai binari.

Da quanto si è capito, la tragedia in cui hanno perso la vita tre persone e una cinquantina sono rimaste ferite, alcune delle quali anche in

maniera grave, non è dovuta a un errore umano, tipo quello di 21 anni fa a Piacenza, quando una carrozza del Pendolino si ribaltò per eccesso di velocità. No, la distrazione o il superamento dei limiti in questo caso non sembrano entrarci proprio nulla. Il convoglio di Trenord, la società pubblica che fa capo a Trenitalia e a Ferrovie Nord Milano, è uscito dai binari per il cedimento di un pezzo delle rotaie gestite da Rfi. Venti centimetri appena, ma che a quanto pare sono bastati a far deragliare le ruote (...)

segue a pagina 3

Il Pd sistema le aziende anziché i binari

Renzi, Richetti, Gori e Martina, dopo il disastro, si fanno sostituire nei salotti televisivi. Non è rispetto per le vittime ma timore della realtà: mentre il partito progettava la fusione Fs-Anas, nessuno ha messo in sicurezza una tratta che aveva dato problemi

Segue dalla prima pagina

di MAURIZIO BELPIETRO

(...) di una carrozza, quella centrale. Due chilometri di corsa a 140 all'ora con una parte di treno fuori controllo e poi lo schianto, il sangue, i morti, i feriti.

I vigili del fuoco, accorsi subito dopo il disastro, hanno dovuto estrarre le persone aprendo i vagoni come scatole, ma per tre donne non c'è stato niente da fare: morte sul colpo. Eppure, qualche cosa da fare forse c'era. Ma non ieri mattina, alle sette, a tragedia ormai compiuta. Qualcosa si poteva fare mesi fa, per consentire la manutenzione dei binari lungo la tratta Cremona-Milano. A luglio dello scorso anno era già accaduto che un treno deragliasse. All'epoca non era successo nulla di grave: niente morti, niente feriti. Ma il campanello d'allarme avrebbe dovuto scattare e spingere i tecnici a maggiori controlli. Che ma-

gari sono stati fatti, ma che non hanno prodotto in tempo gli interventi necessari. Ora che si contano le vittime, i cronisti raccontano che era prevista una sostituzione di un tratto di rotaia. Alcune fotografie addirittura dimostrano come tutto fosse pronto per l'intervento. Accanto al binario in cui mancavano venti centimetri di ferro a contenere le ruote dei vagoni si può notare una rotaia nuova di zecca, quella che probabilmente avrebbe dovuto essere inchiodata alle traversine nel tratto danneggiato.

Purtroppo l'intervento non c'è mai stato e al suo posto c'è stato il deragliamento. Dall'opposizione, per bocca di Matteo Salvini e Silvio Berlusconi, sono arrivate accuse al governo, per la riduzione di finanziamenti al trasporto pubblico locale e da sinistra sono piovute accuse di sciaccallaggio. Ma qui c'è poco da fare, semmai bisogna guardare in faccia la realtà, senza scappare dai talk show che cercano di in-

dagare sulle cause del disastro. Il trasporto ferroviario nel corso degli ultimi 15 anni è cambiato moltissimo, in particolare con l'arrivo dell'Alta velocità. Ma se i treni che collegano la capitale con Milano e la metropoli lombarda alle altre grandi città corrono a 300 all'ora verso il futuro, i treni dei pendolari sembrano viaggiare verso il passato. Alla Cenerentola del trasporto pubblico sono riservati convogli lerci, vecchi, con i sedili sfondati e il riscaldamento o il condizionamento che non funzionano. I tecnici dicono che si tratta di materiale tecnico vetusto che andrebbe sostituito, ma per anni Stato e Regioni hanno lesinato i finanziamenti.

Le carrozze in qualche caso sono degne del Terzo mondo, ma la vergogna peggiore non è questa: è che i risparmi non si fanno solo sui mezzi, ma anche sulla linea su cui scorrono. Se le poltroncine hanno bisogno di essere sostituite e non lo si fa, nessuno rischia la vita.

Ma se a dover essere cambiata è la rotaia e l'intervento è rinviato, ad andarci di mezzo sono i passeggeri. Ecco, è di questo forse che il segretario del Pd e i suoi compagni ieri sera in tv non avevano voglia di parlare. Qualcuno, infatti, avrebbe potuto chiedergli conto del progetto futuristico di fusione fra Ferrovie e Anas. Bello, affascinante, con i camion che con il pantografo corrono sulle nostre arterie a fianco dei treni, diventando un lungo e articolato convoglio-merci super ecologico che ci porta nella modernità. Ma forse, prima di mettere insieme strade e ferrovie, non sarebbe il caso di mettere in sesto i binari? Ecco, è a questa domanda che probabilmente avrebbero dovuto rispondere Renzi, Martina e Richetti. Una domanda semplice semplice, proprio quella a cui nessuno sa cosa replicare.