

Per il treno dei pendolari faro su manager e tecnici

MILANO I primi avvisi di garanzia sono pronti. Tra oggi e domani saranno firmati dal procuratore aggiunto Tiziana Siciliano e notificati agli indagati: sono i manager e i tecnici di Rete ferroviaria italiana (Rfi), oltre ai responsabili di Trenord, la società di trasporto ferroviario in Lombardia controllata da Trenitalia e da Fnm. Gli investigatori della Polfer e gli agenti della polizia scientifica hanno lavorato anche ieri sui binari dove giovedì all'alba il convoglio Cremona-Milano è deragliato. Tre pendolari sono morti, 46 i feriti e le cause, spiegano gli investigatori, sono da cercare nelle carenze sul fronte della manutenzione. «Un pezzo di ferro lungo 23 centimetri non si stacca dalla rotaia all'improvviso - spiega un agente della Polfer - senza segnali di cedimento o di usura che possano essere rilevati durante i controlli». Che spettano al gestore delle infrastrutture della rete e cioè a Rfi, posseduta dalle Ferrovie.

QUINTO INCIDENTE IN SEI MESI Più il lavoro degli investigatori va avanti, maggiori sono le criticità che emergono. Dalla porzione di binario saltata via al passaggio del locomotore e trovata a venti metri di distanza, all'anomala presenza di una tavoletta di legno infilata sotto la giuntura del binario. Quel punto già a un primo esame degli esperti è apparso fortemente usurato: mancano un bullone e due dei quattro perni che fissano la cosiddetta piastra di giunzione. C'è poi una traversina distrutta e sotto esame sono anche le condizioni del carrello del terzo vagone, a bordo del quale sono morte le tre donne che stavano andando al lavoro. Questi elementi saranno oggetto di una perizia chiesta dalla Procura, che indaga per disastro ferroviario colposo. Ma una prima relazione della Polfer arriverà nelle prossime ore sulla scrivania dei pm, che potranno così procedere alle iscrizioni nel registro degli indagati. Intanto sono i sindacati dell'Orsa, che monitorano la situazione sicurezza, a lanciare l'allarme: «E' il quinto incidente in sei mesi, chi ha il coraggio di affermare che si tratta solo di casi?». Uno sullo stesso tratto ferroviario, solo pochi mesi fa. Era il 23 luglio quando un Trenord uscì dai binari appena fuori dalla stazione di Pioltello con 250 passeggeri a bordo, tutti salvi per fortuna. E' stato uno scambio difettoso a far andare fuori asse la prima carrozza, provocando il deragliamento. Tant'è che Vincenzo Macello, responsabile Rfi direzione e produzione Lombardia, ha precisato che «non c'è alcuna correlazione tra i due episodi, si tratta di una triste coincidenza». Per gli inquirenti invece è conseguenza delle falle in materia di manutenzione e controlli su tutta la rete, sospetto rafforzato dall'intrusione di quattro tecnici di Rfi sabato mattina nell'area del disastro sequestrata dall'autorità giudiziaria. Con un misuratore a ultrasuoni del metallo hanno perlustrato una lunga tratta di binario, prima di concentrarsi sul giunto saltato, forse a caccia di altre eventuali microfratture. Tra gli incidenti della tratta Milano-Bergamo va registrato anche l'episodio della notte del 30 novembre scorso: un treno merci con una cisterna si è inclinato fuori dal binario a Melzo, a due passi dalle case. Poteva essere una strage, come a Viareggio, ma per fortuna la cisterna non conteneva l'inflammabile acetato di butile. Per questo, secondo Legambiente, «parlare di un cedimento strutturale come ha fatto Rfi per il deragliamento di Pioltello è grave. Il cedimento strutturale è l'ultima cosa che deve accadere in una linea efficiente».

SERVONO 1300 TRENI La Lombardia ha aumentato i prezzi dei biglietti del 30,3%, nonostante ciò - come denunciano i pendolari - non c'è stato un miglioramento della qualità dei servizi. Oggi in Italia sono circa tre milioni i passeggeri che ogni giorno si spostano sui 3.000 treni regionali, tra carrozze sovraffollate, degrado, ritardi. L'età media dei convogli in circolazione è di 16,8 anni, con differenze rilevanti da regione a regione. Secondo uno studio del 2017, occorre acquistare circa 1.300 treni per rinnovare il parco rotabile in circolazione sostituendo i treni più di vent'anni di anzianità.