

Fuori dai binari a Termini, la manutenzione è un caso

ROMA Probabilmente aveva ragione Assoutenti, l'associazione dei consumatori che raggruppa i comitati dei pendolari, a chiedere un piano straordinario di controlli da parte di Fs e Rfi. Con verifiche a tappeto dopo il tragico incidente di Pioltello su scambi, binari, treni e carrozze. Perché il secondo deragliamento in pochi giorni, quello di Termini di ieri fortunatamente senza conseguenze, solleva tanti interrogativi su manutenzione e controlli. Certo è anche vero che ogni giorno circolano oltre mille treni e che l'Italia è tra i Paesi con il minor numero di incidenti in Europa (-35% rispetto al 2005) e investimenti massicci proprio per evitarli (1,7 miliardi nel 2017). Nessun allarmismo quindi, ma è un fatto negli ultimi sei mesi ci sono stati ben 6 incidenti: il 23 luglio 2017 proprio a Pioltello, il 9 novembre uno svio sul Frecciargento a Firenze, il 6 dicembre un deragliamento sulla Cosenza-Paola, il 9 gennaio sul treno merci nella tratta Pescara-Foggia e quello del 25 gennaio sul treno dei pendolari sempre a Pioltello, infine quello di Termini.

E se l'Assoutenti mette sul banco degli imputati le troppe esternalizzazioni, ipotizzando che proprio sulla tratta Cremona-Milano siano stati dati in appalto i lavori, il sindacato Orsa si chiede se non si debba intervenire sui meccanismi di sorveglianza che - è sotto gli occhi di tutti - non hanno funzionato a dovere. «Rfi, che gestisce la rete nazionale - dice Andrea Pelle segretario generale dell'Orsa - accompagna sempre le ditte che fanno gli interventi sui binari, mentre Trenitalia, che gestisce carrozze e locomotori, si limita spesso a certificare i lavori fatti dalle aziende esterne».

Sarà ovviamente la magistratura ad accertare le responsabilità, ovvero se i guasti sono stati segnalati e non si è intervenuti o se ci sono stati dei ritardi proprio nell'accertamento dei problemi tecnici nei carrelli o nei giunti dei binari. Resta aperto quindi il tema del monitoraggio che evidentemente i treni diagnostici non riescono a rendere efficiente al cento per cento.

Affidare attività in outsourcing, va detto, non è ovviamente un peccato; anzi, spesso risulta più efficiente e conveniente per chi ricorre a tale pratica. Allo stesso modo però può sottrarre ad un controllo più diretto, ravvicinato e quotidiano, alcuni lavori e verifiche, aumentando i rischi oppure generando, sempre a livello teorico, possibili sottovalutazioni.

«E' ormai prassi generalizzata, proprio per ridurre i costi, appaltare la manutenzione all'esterno, e questo può creare problemi se non si effettuano poi verifiche sui lavori o se, caso ancora più grave, i segnali di pericolo vengono sottovalutati», dice Furio Truzzi, presidente di Assoutenti. «Di certo - conclude Truzzi - sarebbe opportuno che Rfi non avesse più il controllo sui lavori appaltati, ma che fosse l'Ansf, l'agenzia sulla sicurezza ferroviaria, autorità terza ed esterna, a verificare gli interventi fatti».

LA SPIA ACCESA

Tornando a Termini, ieri il sangue sulle rotaie non c'era, né si sono sentite grida di orrore. Ma il fantasma della tragedia avvenuta la scorsa settimana alle porte di Milano ha continuato ad aleggiare fino a tarda sera. Sul binario 21, a pochi metri dalla banchina, poco dopo le 10,20 un treno Frecciabianca appena partito è uscito dai binari. A bordo non c'era nessuno, i passeggeri erano scesi: il treno, proveniente da Genova, stava raggiungendo lentamente il deposito. Incerte le cause. Si sa solo che all'altezza di un scambio l'asse del carrello è uscito dai binari: uno svio in senso tecnico, probabilmente frutto di una manovra errata o di cattiva manutenzione. Da una prima stima della Polfer sembra che le rotaie fossero integre. Un incidente, dunque, ma che visto il suo ripetersi potrebbe anche essere la spia di qualcosa non più casuale.