

Il treno deragliato a Milano, si indaga anche sui freni

MILANO Un sistema di freni forse obsoleto, ruote usurate dalle migliaia di chilometri percorsi. «Ogni aspetto sarà preso in considerazione, non solo le infrastrutture», affermano gli inquirenti. Oltre ai giunti e ai binari, sotto osservazione ci sono alcune caratteristiche dei vagoni del treno che il 25 febbraio è deragliato a Pioltello. Tre pendolari sono morti, 46 i feriti e la sicurezza della rete è finita nel mirino. Tuttavia non ci si dovrà limitare a passare al setaccio possibili carenze nella manutenzione della rotaia su cui è avvenuto l'incidente, ma nell'inchiesta i magistrati dovranno compiere anche accertamenti tecnici sulle carrozze. E, in particolare, sul sistema frenante del terzo vagone, il primo ad uscire dal binario. La richiesta, che arriva dalla difesa di Rete ferroviaria italiana e che verrà formalizzata nell'ambito della super consulenza disposta dalla procura, riguarda, infatti, l'ipotesi che i freni fossero obsoleti e che possano essere una delle cause del disastro.

LE CONSULENZE

Ieri pomeriggio in Procura l'avvocato Ennio Amodio, che rappresenta Rfi, ha incontrato gli inquirenti. Tra gli elementi che andranno valutati, a detta dei legali della società, ci sono anche alcune parti del convoglio Trenord: i carrelli dei vagoni, i freni e le ruote. «Bisogna analizzare lo scenario nel suo complesso: giunti, bulloni e anche il treno», spiega. Secondo le prime consulenze degli esperti della difesa infatti bisognerà verificare se il sistema frenante del terzo vagone - i primi due, senza deragliare, sono passati sulla rotaia da cui si è staccato un pezzo di 23 centimetri - fosse vecchio rispetto ad altri utilizzati su treni più moderni. E poi le ruote: bisognerà accertare, sempre secondo la difesa di Rfi, che non si fossero «ovalizzate», ossia usurate in un modo tale da creare delle angolature. «È ciò che è accaduto sul convoglio della strage di Viareggio. Assile e ruote sono state sostituite perché presentavano delle angolosità, ma il nuovo pezzo arrivato dalla fabbrica era difettoso», ricorda l'avvocato Amodio. La difesa di Rfi vuole anche capire in che forma saranno effettuati tutti gli accertamenti, dopo la fase di rimozione di parte del binario e dei vagoni. Le operazioni di questi giorni, infatti, sono state svolte come «accertamenti tecnici irripetibili», ossia alla presenza anche dei consulenti delle difese. Le fasi delle analisi specifiche sui pezzi tagliati, rimossi e trasportati in un hangar potrebbero essere effettuate con le stesse modalità o anche, in ipotesi, con un incidente probatorio per cristallizzare le prove in vista del processo. Intanto a Treviglio la polizia locale ha iniziato, già nei giorni scorsi, ad ascoltare decine di passeggeri del treno, che hanno messo a verbale le fasi drammatiche dell'incidente: dal «forte rumore» che hanno sentito poco prima della stazione di Pioltello, quando il treno è deragliato, fino al «botto» e ai «pezzi di vetro esplosi» quando il terzo vagone ha colpito in successione quattro pali dell'elettricità prima di fermarsi. Mentre sulla linea si continua a lavorare. Dopo il taglio e lo spostamento di alcuni metri di binario, compreso il «punto zero» con il giunto in cattive condizioni e la tavoletta di legno piazzata sotto la rotaia, sono scattate le operazioni di rimozione dei vagoni, partendo dalla pilotina, la carrozza con il posto per il guidatore.