

## **Fs, altri incidenti al Nord due nuove inchieste sulla sicurezza dei binari. Dopo quattro giorni ci sono ancora disagi fermo un treno ad alta velocità su cinque**

MILANO Tre binari che si rompono, due procure che indagano e gli agenti della Polfer al lavoro. Tutto in poco più di un mese. Dopo il tragico deragliamento del treno dei pendolari a Pioltello, il 25 gennaio, altri due incidenti del tutto simili si sono verificati sulle linee lombarde gestite da Rete ferroviaria italiana. In un caso solo la fortuna e la prontezza del macchinista - che ha sentito un botto e ha fermato il treno - ha evitato un altro disastro, nell'altro è scattato il dispositivo di sicurezza che ha evitato il peggio. Comunque il problema è sempre lo stesso: un pezzo di rotaia spezzata.

### **LA SCATOLA NERA**

Le prime analisi effettuate sulle guide e sui vagoni del treno dei pendolari finito contro un traliccio dell'elettricità a Pioltello paiono confermare ciò che fin dall'inizio è apparsa come la vera criticità: le condizioni dei binari e la manutenzione gestita da Rfi. Nello schianto del convoglio, dopo una corsa di oltre due chilometri con la carrozza numero tre che faceva scintille strisciando sulla massicciata, sono morte tre persone e una cinquantina sono rimaste ferite. La lettura della scatola nera, i verbali dei testimoni e gli approfondimenti degli esperti portano dritti al «punto zero», quella porzione di rotaia con un giunto in cattivo stato, con una traversina di legno infilata sotto come intervento di rattoppo che non è contemplato in alcun manuale ufficiale di Rfi e un pezzo di ferro di 23 centimetri che si stacca per finire venti metri più in là. Nell'inchiesta dei pm Maura Ripamonti e Leonardo Lesti, coordinata dal procuratore aggiunto Tiziana Siciliano, gli indagati per disastro ferroviario colposo e omicidio plurimo colposo sono otto: sei di Rfi, che ha la responsabilità sulla tratta, e due di Trenord, che si occupa dei treni. La scatola nera ha confermato che il Cremona-Milano delle sette del mattino viaggiava a 140 chilometri all'ora, velocità regolare in quel tratto, mentre le testimonianze dei pendolari a bordo collimano con i rilievi tecnici e vanno nella direzione del cedimento del binario: «Ho sentito uno schianto, sembrava ci fosse un sasso sotto le ruote, poi il treno ha cominciato sbandare», raccontano. Sempre la scatola nera conferma che dopo il deragliamento il treno ha frenato, resta da verificare con quale grado di efficienza. E proprio la rapidità con cui lo scorso 17 febbraio è stato bloccato regionale Trenord, sulla linea Voghera-Piacenza, ha evitato che si ripetesse la tragedia di Pioltello.

### **SALDATURA SALTATA**

E' accaduto attorno alle sette e mezza di sera, nei pressi della stazione di Casteggio: una rotaia si rompe e sotto al binario, aperto e fuori asse, sputano due traversine sbriciolate. Il convoglio è composto da una motrice e tre carrozze, a quell'ora affollate, il macchinista sente un botto e il treno che ondeggia, quindi tira il freno e si ferma accanto alla banchina. Basta un'ispezione con la torcia per verificare la rottura, far scendere i passeggeri e bloccare la circolazione. Ora sul caso la procura di Pavia ha aperto un fascicolo e indaga la Polfer, che sta svolgendo approfondimenti anche sulla terza rottura avvenuta martedì nel varesotto, a Venegono: un centinaio di pendolari erano pronti a salire sul locale diretto a Milano, ma a causa della saldatura di un binario saltata sono rimasti a terra e tutti i treni fermi per quattro ore. Questa volta però è entrato in funzione il dispositivo di sicurezza che ha interrotto la corrente sull'intera la linea. Purtroppo a Pioltello non è accaduto lo stesso.

Dopo quattro giorni ci sono ancora disagi fermo un treno ad alta velocità su cinque

ROMA «Non nevica più, piove ma noi siamo bloccati sul treno a Firenze con annunci ridicoli: stiamo aspettando il nulla osta! Di chi? Che cosa è successo? Due ore sul treno. Vergogna. Non abbiamo diritto di

essere informati?», sbotta alle sei del pomeriggio Maria Chiara Carrozza, l'ex ministro dell'Istruzione ed ex rettore della Scuola Sant'Anna di Pisa, a cui l'attesa spossante sul treno per Firenze ha fatto venir meno l'algidità professorale. «La gente è sul treno da un'ora e mezzo ma che senso ha far stare sul treno così? Vergogna». Il fatto è che ha nevicato ancora, soprattutto al Centro-Nord. Fiocca meno del previsto, ma quel poco che basta per far sì che la rete delle Ferrovie dello Stato viva la quarta giornata di scompiglio e ritardi, soprattutto da Roma in su. Le frecce veloci non sfrecciano, anzi, e i treni regionali arrancano più del solito sui binari inzaccherati dalla neve. Già dalla prima mattina si capisce la piega che prenderà la giornata: corse in ritardo di oltre due ore, dalla Toscana alla Lombardia, al Piemonte.

#### CONVOGLI GUASTI

Di storie e disavventure se ne trovano a iosa, come sanno bene le associazioni dei consumatori che stanno facendo incetta di richieste di rimborso in questi giorni di caos da nevicata. «La rottura del treno a Decimomannu ci ha portato ad accumulare oltre un'ora di ritardo e a cambiarne altri due treni», racconta sconsigliato Pietro Giordano, agronomo della Regione Sardegna. Un ritardo di 102 minuti è toccato ai pendolari che ieri mattina hanno provato a raggiungere Torino da Milano Centrale col «regionale veloce». Il bollettino stilato dagli esperti di Train Tracker dice che sul regionale Bologna-Milano si sono accumulati 92 minuti di ritardo, 98 minuti sul Frecciargento da Mestre all'aeroporto di Fiumicino, 69 minuti sul regionale Parma-Brescia, 71 minuti di ritardo da Milano a Bologna, 52 minuti in più sulla Milano-Mantova.

#### IL PROBLEMA DEL GELO

È andata ancora peggio ai passeggeri della Toscana, dove in serata si sono fermati tutti i treni regionali in transito sulle linee Firenze-Prato e Firenze-Empoli. Le Ferrovie avevano annunciato l'avvio del cosiddetto piano neve, con una sforbiciata preventiva ai treni a lunga percorrenza (-20%) e a quelli regionali (-50%). Ma le attese si sono allungate fino a 145 minuti per i convogli in arrivo da Roma alla stazione di Santa Maria Novella a Firenze e lo stesso si può dire per la tratta che va da Firenze a Torino. Ma il record dei disservizi ha riguardato i regionali, in particolare le linee Firenze-Prato e Firenze-Empoli, appunto. Colpa del gelicidio, ha detto Ferrovie. In sostanza le centraline di alimentazione si sono ghiacciate. A tarda sera, quando tutti i convogli erano bloccati, sono stati attivati due treni diesel, mentre Trenitalia ha recuperato appena sette pullman per attivare un servizio sostitutivo.

#### LE PROMESSE

Sull'alta velocità, come da previsione, ieri è stata cancellata una corsa su cinque. Da stamattina in teoria le cose dovrebbero migliorare, le Ferrovie hanno promesso che dopo quattro giorni di problemi l'offerta dovrebbe finalmente tornare alla normalità.

L'affanno prosegue invece sulle tratte regionali; per i pendolari di Piemonte, Liguria, Emilia Romagna e Veneto sarà un'altra giornata con le corse a singhiozzo, per via di neve e ghiaccio. In queste quattro regioni, ha spiegato Rfi, salterà il 20 per cento delle corse programmate.