

## La Germania ferma l'alta velocità I treni sono «troppo pericolosi»

di Matteo Buffolo

### Dubbi sulla tenuta degli assi delle ruote. Le Ferrovie accusano le aziende produttrici: «Non ci danno informazioni chiare»

Duecentocinquanta passeggeri, un treno deragliato e nessun ferito. Era andato tutto bene lo scorso 9 giugno a Colonia, in Germania, quando un modernissimo convoglio ad alta velocità era uscito dai binari poco dopo aver lasciato la stazione della città tedesca in direzione Francoforte. Un incidente misterioso, dovuto al cedimento di un asse del treno per cause non ancora note, che, pur nella pragmatica e solida Germania, ha fatto schizzare la paura alle stelle. Al punto che la Deutsche Bahn (l'azienda di stato che gestisce il trasporto ferroviario) ha deciso di fermare, a partire da oggi, i treni ad alta velocità Ice per sottoporli ad un accurato controllo straordinario. Una decisione presa anche per il ricordo dello spaventoso incidente che, nel 1998, nei pressi della cittadina di Eschede, coinvolse proprio un modello precedente di questo treno e causò 101 vittime e 88 feriti.

E così i treni Ice, l'orgoglio delle ferrovie tedesche, famose per il loro accuratissimo orario che copre l'intero continente europeo (e non solo), a rotazione saranno fermi ai box. «La nostra prima priorità è la sicurezza dei passeggeri», aveva detto a giugno Karl-Friedrich Rausch, presidente del consiglio di amministrazione delle Deutsche Bahn. Hartmut Mehdorn, numero uno dell'azienda, si è spinto più in là, puntando il dito contro il consorzio produttore, formato dalla tedesca Siemens, dalla francese Alstom e dalla canadese Bombardier. «Ci sentiamo piantati in asso dall'industria, che ci pone di fronte a informazioni poco chiare. Per questo siamo costretti a questa misura drastica, con le relative modifiche all'orario», ha attaccato annunciando che i «tagliandi» dei treni ad alta velocità (67 Ice 3 e 70 nuovissimi Ice T) saranno fatti 10 volte più spesso: dai 300mila chilometri precedenti, ai 30mila attuali. Ma proprio la Siemens ha già respinto al mittente le accuse di scarsa chiarezza sulla resistenza e sulla fattura degli assi.

I controlli suppletivi non sono bastati a frenare le polemiche, che si sono riaccese quando nei giorni scorsi sull'asse di un treno Ice è stata trovata una lesione di qualche millimetro. E c'è chi se la prende proprio con le ferrovie. «Mi chiedo come una società che ha suggerito di abolire i bagni per costruire treni più leggeri possa ora correre il rischio di viaggiare con convogli sovraccarichi», ha ironizzato Horst Becker, portavoce dei trasporti per il partito d'opposizione dei Verdi, prendendo spunto dalle preoccupazioni di chi teme che concentrando i passeggeri su meno treni proprio gli assi in questione possano risentirne. Ma c'è anche, più pragmaticamente, incolpa la Deutsche Bahn per aver costruito, fra Colonia e Francoforte, 180 chilometri di linee che possono essere usate soltanto dai treni Ice e che ora, dopo essere stati in funzione per appena sei anni, rischiano di restare inutilizzati, mentre, sulle altre tre linee interessate (la Amburgo-Berlino-Monaco, la Wiesbaden-Francoforte-Dresda e la Stoccarda-Singen-Zurigo) circoleranno anche treni di altri modelli. Insomma, fra ritardi, treni cancellati, passeggeri seduti nei corridoi e tempi non ancora certi per il ritorno alla normalità, per le ferrovie tedesche non è di certo un buon momento.