

Ferrovie, Guariniello indaga

sui treni che si spezzano

ROMA

MASSIMO FRANCHI

mfranchi@unita.it

La Procura di Torino sta per chiudere l'inchiesta iniziata quest'estate

Nel mirino i tredici incidenti occorsi in soli sei mesi agli Eurostar

Il procuratore di Torino sta per concludere l'inchiesta sugli incidenti capitati agli Eurostar (tredici negli ultimi sei mesi). Il reato ipotizzato è quello di violazione del testo unico sulla sicurezza.

Con l'avviso di chiusura delle indagini potrebbe arrivare l'iscrizione nel registro degli indagati dei vertici delle Ferrovie dello Stato.

Come è possibile che nel giro di sei mesi ben tredici treni Eurostar si siano spezzati? La domanda se l'è fatta anche Raffaele Guariniello e fra qualche settimana darà la sua risposta. Il procuratore generale di Torino sta per chiudere l'inchiesta aperta l'estate scorsa. Manca solo una consulenza tecnica chiesta al Politecnico di Torino, poi arriverà l'avviso di chiusura indagini con la possibile

iscrizione nel registro degli indagati dei vertici delle Ferrovie dello Stato per la violazione del Testo unico sulla sicurezza.

La notizia arriva nel mezzo del putiferio sollevato dall'ennesimo caso di spezzamento, sabato sera nelle campagne di Anagni. Evento che conferma tutta la tragica attualità dell'inchiesta. Per ora gli incidenti non hanno provocato feriti: in molti casi perché i treni erano in partenza o in manovra senza passeggeri, ad Anagni solo perché nessuno stava attraversando il passaggio tra le carrozze sei e sette dell'Eurostar 9456 da Napoli per Bologna.

TENDITORI

Sotto accusa infatti ci sono i tenditori. Il nome magari dice poco, ma chiunque sia salito su un treno fino a qualche anno fa non può non averli notati. Si tratta dei ganci che uniscono una carrozza all'altra. Nei vecchi Espressi erano visibili, ora rimangono nascosti dai soffietti che collegano le carrozze degli Eurostar. L'ipotesi di Guariniello è che le Ferrovie dello Stato non controllino abbastanza questo componente (i controlli vengono fatti a campione) e che quando nella marcia degli Eurostar qualcosa va storto (e capita non raramente), i tenditori si rompano troppo spesso, mettendo a repentaglio la vita dei lavoratori (violando così il Testo unico sulla

sicurezza) e dei passeggeri.

La faccenda ha molto a che vedere con il licenziamento di Dante De Angelis. Il macchinista e Rappresentante dei lavoratori per la sicurezza, già licenziato e poi riassunto da Trenitalia nel 2007, dopo i primi incidenti aveva denunciato come questi fossero un «campanello di allarme sulla questione della manutenzione, della progettazione e dei controlli sugli Etr».

Dichiarazioni che hanno portato al licenziamento di ferragosto per il procurato allarme che derivava dalle parole del macchinista. Il 20 novembre le Ferrovie sembravano uscire rafforzate. Il Gip di Milano dispose l'archiviazione del procedimento avviato sullo stesso tema. Una "vittoria" che aveva portato le Fs ad aprire addirittura ad un possibile re-integro di De Angelis in cambio di una "abiura" del "procurato allarme".

Ora il rischio di finire indagati da Guariniello farebbe spostare la bilancia dalla parte di De Angelis. Le sue dichiarazioni assumono un segno completamente diverso perché proprio la manutenzione dei treni è stata messa sotto accusa da Guariniello.

I vertici dell'azienda guidata da Mauro Moretti sono stati già sentiti dalla Procura di Torino. La linea delle Ferrovie però non è cambiata.

Anche dopo Anagni una nota ufficiale ha subito gridato al dolo, arrivando pure ad una denuncia contro ignoti per la manomissione di

un freno di emergenza, considerata la causa dell'incidente sebbene si trattasse di un'altra carrozza rispetto a quella dello spezzamento. È come se le Fs dicessero: «Si spezzano i treni? È perché i macchinisti non seguono le procedure». Una linea assolutoria che non convince per niente Guariniello.❖

IL LINK

Beppe Pinto

Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza

TRENITALIA -