

Eurostar spezzati

di Francesco Piccioni

LA SENTENZA

Eurostar spezzati, il tribunale sconfessa Trenitalia

Nelle motivazioni dell'archiviazione ammessi i guasti denunciati da Dante de Angelis. Che per questo è stato licenziato Il diavolo si nasconde nei dettagli, si sa. Così può accadere che una sentenza di archiviazione di un procedimento diventi - una volta rese note le motivazioni - un atto d'accusa nei confronti dell'azienda.

Un'accusa soft, certamente, ma assolutamente inequivocabile. Gli episodi sono noti. Il 14 luglio 2008 un Eurostar (modello Etr 500) in manovra all'interno delle officine Martesana di Milano si spezza di netto in due tronconi. Otto giorni dopo un altro treno dello stesso tipo subisce analoga sorte mentre rientra, a fine servizio, in quelle officine. La procura di Milano (ma anche quella di Torino, in possesso di una casistica ancora più estesa, sembra) apre un fascicolo "contro ignoti". Nel frattempo alcuni delegati alla sicurezza - Rls, rappresentanti eletti dai ferrovieri - rendono noti questi ed altri episodi analoghi, esprimendo le proprie preoccupazioni per la sicurezza di lavoratori e passeggeri.

L'azienda va su tutte le furie e licenzia - per la seconda volta - Dante De Angelis, delegato rls. Lo sciopero generale dichiarato per chiederne la riassunzione viene differito d'autorità dal ministro dei trasporti ben quattro volte. Intanto il tribunale di Milano archivia il procedimento, ma come al solito bisognerà attendere per conoscerne le motivazioni. L'azienda prende al volo l'archiviazione, elevandola al rango di "prova giuridica" della correttezza dei propri comportamenti e della «falsità» delle dichiarazioni rese dai delegati. Arriva al punto da dichiararsi disponibile a riassumere Dante solo se questi farà «pubblica abiura» di quanto sostenuto nel corso di brevi dichiarazioni alla stampa.

Le motivazioni del tribunale rovesciano completamente questa pretesa. La perizia tecnica del prof. Giorgio Diana rileva un «difetto di progettazione» (ammesso al tempo dei fatti anche dall'azienda, ma definito «piccolo»): i locomotori dell'Eurostar sono due - uno in testa e uno in coda - e orientati in direzione opposta. Se capita che le "piastre Scmt" dei due locomotori si attivino contemporaneamente, il locomotore di coda si ritrova a frenare mentre quello di testa spinge avanti. La tenuta dei ganci che legano un vagone all'altro è a quel punto fortemente sollecitata, specie nelle riprese di marcia a bassa velocità. Se qualche gancio "salta", il treno si spezza.

Nelle manovre in deposito i rischi sono bassi (i treni sono vuoti, macchinisti a parte), ma con i passeggeri a bordo sono altissimi (basta che uno stia nell'"intercomunicante" tra vagoni in corrispondenza del gancio che salta). Ad esempio, il 24 gennaio un Frecciarossa si è spezzato all'altezza di Anagni. L'azienda, presa in contropiede, parlò addirittura di «sabotaggio».

Non è finita. La sentenza di Milano, pur non trovando «possibili imputati», è chiarissima nell'attribuzione delle responsabilità: «Nel caso di specie ricorrono i precisi obblighi giuridici di Trenitalia non soltanto di prevedere l'inconveniente rappresentato dal pericolo della doppia attivazione delle piastre degli opposti locomotori installati su tali treni, ma anche di intervenire concretamente per impedire, secondo i canoni della migliore scienza e tecnica, tale doppia attivazione, indipendentemente dall'operato, finanche imprudente, dei propri dipendenti». Ai quali, comunque, «nel caso di specie» nulla poteva essere imputato. Semmai la perizia - e quindi anche la sentenza - si dimostra fin troppo fiduciosa nella sollecita capacità di Trenitalia di mettere a posto le cose.

Accetta infatti per buona la tesi che usando una sola chiave di attivazione (per un solo

locomotore, di fatto), anziché due, «la situazione non si può ripresentare». L'episodio di Anagni, beffardo, sta lì a dimostrare il contrario.