

Eurostar si spezza ed è subito polemica. Le Fs: è dolo, qualcuno ha tirato il freno. I macchinisti: non può bastare, è un guasto

ROMA. Il ministro dei Trasporti Altero Matteoli ha disposto una indagine immediata sull'Eurostar Napoli-Bologna che sabato sera si è spezzato tra la 6^a e la 7^a carrozza mentre stava ripartendo dalla stazione di Anagni (Frosinone). Sulle cause dell'incidente si è innescata una polemica tra le Fs e i macchinisti della rivista 'Ancora in marcia': l'azienda pensa a un gesto doloso perchè il freno d'emergenza dell'ultima carrozza risultava «indebitamente azionato»; è «ipotesi fuorviante», replicano i macchinisti.

«L'azionamento della maniglia - replicano infatti i macchinisti - è sempre possibile da parte di qualsiasi viaggiatore e gli effetti sono i medesimi anche nel caso di uso legittimo e giustificato». Il convoglio, partito sabato pomeriggio da Napoli e diretto a Bologna, si è spezzato dopo una sosta per verifiche tecniche ad Anagni. A rendere nota la notizia è stato Raniero Casini, del Sindacato dei lavoratori (Sdl), che ha ribadito «la convinzione che i treni non abbiano la necessaria manutenzione». Ma le Fs presenteranno denuncia avendo trovato il freno d'emergenza tirato che ha «la capacità di bloccare immediatamente la parte di treno frenata». Nel posto movimento di Anagni i macchinisti avevano resettato il sistema e valutato di poter ripartire ma quando il treno ha ripreso a muoversi si è spezzato. Di sicuro - per le Fs - «l'incolumità dei passeggeri non è mai stata a rischio, nè avrebbe potuto accadere». Il ministro Matteoli ha chiesto una dettagliata relazione all'ad delle Fs Mauro Moretti. «Le modalità, essendo stato azionato il freno di emergenza dell'ultima carrozza al momento dell'avvio del convoglio, lasciano dubbi sulle cause che hanno determinato l'episodio» ha detto augurandosi che «anche la magistratura faccia luce in tempi rapidi». I macchinisti di 'Aim' chiedono che la magistratura prenda in considerazione «tutte le possibili cause, compresa una normale avaria all'aria compressa e di non fermarsi alla sola ipotesi aziendale. Un treno - affermano - non dovrebbe mai spezzarsi per l'intervento del freno, sia che si attivi per motivi ordinari, sia per guasto o errore di un viaggiatore. La ragione è insita nel gravissimo pericolo per le persone che si trovassero a transitare nell'intercomunicante». «Accreditare la rottura di un gancio all'uso di un segnale di emergenza è offesa al comune buon senso e alla nostra esperienza» dice Ezio Gallori, macchinista in pensione e storico leader dei ferrovieri, che indica come cause «difetti di costruzione o scarse manutenzioni». Gallori ricorda il licenziamento del collega e delegato alla sicurezza Dante De Angelis, deciso dalle Fs lo scorso ferragosto. De Angelis disse che l'incidente ad un Eurostar, un mese prima a Milano, era il «campanello di allarme» su «manutenzione, progettazione e controlli sugli Etr». Quell'Eurostar si spezzò di notte, in Stazione Centrale, nella manovra di rientro nel deposito. Le Fs incolparono la «mancata osservanza delle procedure operative del personale» che, in partenza avrebbero «attivato il dispositivo di sicurezza sulla locomotiva mente quella in testa iniziava a tirare». Per l'azienda con il treno in marcia quell'incidente non sarebbe mai potuto accadere ed escluse l'usura dei materiali, diffidando chiunque «dal fornire interpretazioni false e tendenziose dell'episodio».