

L'incidente L'Eurostar Napoli-Bologna si rompe, lasciandosi dietro 5 carrozze. Il ministro Matteoli apre un'inchiesta

Alta velocità, un treno si spezza in due

Ripartiva dopo un guasto, 170 a bordo. Trenitalia: qualcuno ha tirato il freno, c'è dolo

I macchinisti dell'Orsa denunciano: «E se qualcuno veniva sorpreso dalla rottura passando da una vagone all'altro?»

ROMA — Uno schiocco secco nel buio sulla Tav Napoli-Roma, all'altezza di Anagni. E l'Eurostar 9456 partito da Napoli alle 18,54 e diretto a Bologna si rompe in due tronconi tra la sesta e la settima carrozza, lasciandosi dietro una spezzatura di cinque carrozze. Un sabato sera da ricordare per 170 viaggiatori sull'Etr 500 che si blocca di colpo alle 20,05 spezzandosi in due in piena campagna all'altezza del posto di servizio di Anagni. Si era appena fermato per un controllo effettuato dai macchinisti. E quando è partito si è subito rotto in due pezzi, segnato a metà da quel vuoto di tre metri nato

tra i due gruppi di carrozze.

«E se qualche passeggero fosse stato sorpreso dalla rottura mentre passava da una carrozza all'altra?», si è chiesto il segretario dei macchinisti dell'Orsa Armando Romeo. «L'intervista passa proprio sopra i ganci che si sono spezzati...».

I viaggiatori sono stati poi trasbordati intorno alle 22 su un altro Eurostar fatto giungere da Roma Termini, chi era diretto a Bologna è arrivato con quasi tre ore di ritardo. Il convoglio spezzato dopo sei ore è stato riportato a Napoli. Poi spiegazioni, comunicati, accuse. Per Ferrovie dello Stato, che ha presentato una denuncia contro ignoti, l'incidente è stato provocato dall'attivazione dolosa del freno di emergenza nell'ultima carrozza, la dodicesima. Il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Altero Matteoli ha aperto

un'inchiesta chiedendo una dettagliata relazione all'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Mauro Moretti. Il ministro si augura che «anche la magistratura faccia luce sull'episodio in tempi rapidi». Intanto i sindacati dei macchinisti ribattono all'azienda di sottovalutare la manutenzione dei ganci. E chiedono la reintegrazione del macchinista Dante De Angelis, licenziato per aver denunciato due «precedenti» su Eurostar a Milano, nel luglio scorso.

Nella ricostruzione di Ferrovie dello Stato «il treno si è fermato al posto movimento di Anagni per fare verifiche tecniche. I macchinisti hanno valutato di ripartire. Mentre davano lo spunto di trazione dell'avvio il treno si è spezzato. Le prime verifiche condotte dagli stessi macchinisti portavano ad individuare nell'ultima carrozza il freno di emergenza

indebitamente azionato, il che verosimilmente è la causa dell'accaduto avendo questo la capacità di blocco immediato della parte di treno frenato». Insomma, concludono le ferrovie, un «atto doloso». «In ogni caso - aggiungono - non c'è stato alcun pregiudizio per l'incolumità delle persone».

Secca la risposta dei macchinisti dell'Orsa. Romeo spiega: «Un indebito uso del freno? Non è plausibile che si tratti solo di questo. Per noi occorre invece indagare in due direzioni specifiche: sui problemi strutturali degli Etr e sui controlli e la manutenzione dei ganci». La rivista «Ancora in marcia» invita «la magistratura a prendere in considerazione tutte le ipotesi, compresa una normale avaria all'aria compressa». Un treno, spiegano, non dovrebbe mai spezzarsi, né per avaria né per l'attivazione del freno di emergenza.

Paolo Brogi

I punti sotto accusa

Un nuovo treno spezzato sulla Napoli-Roma: ecco i punti su cui si sta concentrando l'attenzione degli addetti ai lavori per comprendere la causa dell'incidente

IL FRENO DI EMERGENZA

Azionato in fase di partenza, in un momento in cui la spinta è massima, potrebbe causare la rottura del treno: è quello che sarebbe successo sabato

I GANCI

Sotto esame da parte della magistratura di Torino i tenditori degli Eurostar: verifiche sono in corso sull' idoneità dei ganci e sui controlli effettuati da Ferrovie. La loro rottura non è stata inoltre inserita nella valutazione dei rischi

IL SISTEMA DI SICUREZZA

Prevede che quando il treno non rispetta velocità massima, grado di frenatura o pendenza della linea, il convoglio viene automaticamente bloccato

IL SISTEMA AD ARIA COMPRESSA

Secondo i macchinisti sarebbe una delle possibili cause del blocco del treno

La rottura del due treni a luglio è stata attribuita a un difetto del sistema Scmt: se azionato sia sulla locomotiva di testa sia su quella di coda, il treno si blocca. Il problema sarebbe stato risolto

Il tenditore di un Etr 500



Immagine: www.sikralbahn.com

CORRIERE DELLA SERA

I precedenti dello scorso luglio**Il Milano-Roma**

L'Eurostar delle 7 per Roma, un Etr senza passeggeri a bordo, si spezza in uscita dal deposito di Milano tra, l'11° e la 12° carrozza. Sono stati i delegati Rsu/Rsi dell'Assemblea nazionale ferrovieri a denunciare l'incidente: l'Etr 500 si è spezzato in due tronconi. Tra le ipotesi avanzate dai sindacati: usura o inadeguatezza manutentiva. Ferrovie parla di dolo, quindi di errore nell'azionamento del sistema di sicurezza

**Il Palermo-Milano**

L'Eurostar 9452 Palermo-Milano arrivato a mezzanotte nella Stazione Centrale, stava per essere trasferito al deposito. A bordo non c'erano passeggeri. Dopo pochi metri di marcia il gancio tra i vagoni 9 e 10 si è spezzato, in seguito all'azionamento del sistema di sicurezza anche nella locomotiva di coda. Sulle cause, sono state avanzate subito due ipotesi: o il dolo o l'errore umano

