

## **6.57**

*di Giovanna Boursier*

*Collaborazione di Ilaria Proietti*

### **SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO**

Ogni giorno tre milioni di pendolari salgono su un treno regionale. Ma in quali condizioni di sicurezza viaggiano? Il 25 gennaio scorso a Pioltello, in Lombardia, è deragliato uno di Trenord, sono morte tre persone.

La procura di Milano indaga e il ministro uscente Delrio annuncia l'istituzione di una commissione d'inchiesta interna. In attesa dei risultati però intanto è emerso un sistema: nonostante abbiamo speso dieci miliardi di euro in manutenzione ordinaria e straordinaria, siamo andati avanti per decenni a piazzare tavolette di legno sotto i giunti compromessi. Ecco, una ne è spuntata fuori anche a Pioltello sotto quel giunto dove poi è saltato il binario. Nonostante non siano previste dai protocolli quante ce ne sono lungo i 17 mila km della nostra rete ferroviaria? La nostra Giovanna Boursier per realizzare una delle sue inchieste sorprendenti ha preso un treno in corsa.

### **CHIAMATA 112**

È emergenza qua, c'è... il treno è deragliato! Siamo più o meno a Pioltello, e le carrozze davanti sono deragliate. Il treno è spezzato a metà!

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

25 gennaio alle 6.57 a Pioltello, 15 km da Milano, deraglia un regionale di Trenord. Era partito da Cremona alle 5.32, diretto a Milano: a bordo 350 pendolari, diretti al lavoro.

### **CHIAMATA 112**

Dobbiamo uscire ragazzi.

### **CHIAMATA 112**

Aiuto!

### **SOCCORSI**

Stiamo arrivando signora ok? Quante persone ferite? Quante persone?

### **CHIAMATA 112**

Purtroppo c'è una persona che praticamente è morta.

### **PASSEGGERO 2**

Fermate tutto! Fermate il mondo, perché se arriva giù qua un treno a manetta qua ci distrugge.

### **SOCCORSI**

Stiamo arrivando...

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Muoiono tre donne e i feriti sono circa 50. Tra i passeggeri c'era la sindaca di Brignano d'Adda, salita dieci minuti prima a Treviglio.

### **BEATRICE BOLANDRINI – SINDACO BRIGNANO GERA D'ADDA**

Io sono salita per puro caso sulla prima carrozza, perché quelle centrali erano buie e non avevo voglia di viaggiare al freddo. Mi ricordo che il treno vibrava

particolarmente, che ad un certo punto ha fatto questa frenata fortissima e io sono finita, ero seduta, sono finita addosso al signore che avevo di fronte.

### **GIOVANNA BOURSIER**

Per quanto tempo ha vibrato il treno?

### **BEATRICE BOLANDRINI – SINDACO BRIGNANO GERA D’ADDA**

Per qualche minuto. Siamo rimasti lì, dopo questa frenata al buio, ci è stato detto di non muoverci. Nessuno si è mosso per qualche minuto che sembrava interminabile, e poi quando siamo scesi era ancora buio, erano le 7 del mattino, ci siamo trovati di fronte una scena che penso che ricorderò tutta la vita e la cosa che mi ha più impressionato, che ancora oggi faccio fatica a ricordare, è questo silenzio surreale che c’era sui binari, perché la prima impressione è stata, vedendo il treno come era accartocciato su sé stesso, che lì dentro ci fossero delle persone che non erano più vive.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Il treno andava ai 140 all’ora, nei limiti consentiti. Il deragliamento comincia 800 metri prima della stazione di Pioltello, nel punto zero, dove salta un pezzo di rotaia, di 23 cm. Il treno si trascina ancora tre chilometri, attraversa la stazione poi deraglia. Le carrozze 1 e 2 si staccano dal resto del convoglio, la seconda esce dai binari, mentre la terza, dove viaggiavano le tre vittime, ruota su sé stessa e si schianta contro un palo che la taglia a metà. Il carrello lo ritrovano a 20 metri di distanza.

### **BEATRICE BOLANDRINI – SINDACO BRIGNANO GERA D’ADDA**

C’è una rabbia di fondo, perché morire su un treno pendolari perché questo deraglia lo trovo veramente inconcepibile.

### **GIOVANNA BOURSIER**

Trenord ha chiesto scusa? Ferrovie ha chiesto scusa?

### **BEATRICE BOLANDRINI – SINDACO BRIGNANO GERA D’ADDA**

Io ad oggi non ho avuto nessun segnale né da Trenord né da Trenitalia.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Trenord è la società che gestisce i treni in Lombardia: 50% di Ferrovie Nord Milano, controllata dalla Regione, e 50% di Trenitalia che è del gruppo Ferrovie dello Stato. Che possiede anche Rfi, cioè i 17 mila chilometri di binari su cui viaggiano tutti i treni. In Lombardia i pendolari sono circa 750 mila al giorno, un terzo di quelli italiani, e sulla tratta Cremona-Milano circa 10 mila. Nelle ore di punta c’è un treno ogni quarto d’ora, chi è salito su quello dopo ringrazia Dio.

### **PENDOLARE TRENO CREMONA**

Non ci si rendeva nemmeno conto di quello che era successo, poi quando ho letto e ho sentito anche un notiziario in auto, mi sono reso conto che sono stato miracolato quella mattina lì.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

I soccorsi arrivano subito, ma faticano a raggiungere i rottami. Si accede con difficoltà, da questa palizzata.

### **ADALGISA CARMINATI – PRESIDENTE CROCE VERDE E ANPAS PIOLTELLO**

C'era buio quindi anche il contesto di visibilità per raggiungere l'area dell'evento è stato abbastanza difficoltoso.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Arriva il ministro dei Trasporti Delrio e convoca subito un vertice in Prefettura a Milano: presenti anche i vertici di Ferrovie e Trenord.

### **GRAZIANO DELRIO – EX MINISTRO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI CONF. STAMPA 25/01/2018**

Perché morire quando si è sul posto di lavoro o quando ci si sta recando al posto di lavoro è una cosa inaccettabile. Per questo la Direzione investigativa del mio ministero ha già attivato la commissione d'inchiesta.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Anche la Procura apre un'inchiesta: l'accusa è disastro e omicidio colposo. Gli indagati sono otto: l'amministratore delegato di Trenord, Cinzia Farisè, e il direttore operativo, Alberto Minoia. E della rete, l'amministratore delegato, Maurizio Gentile, e il direttore di produzione, Umberto Lebruto. Indagati anche quattro tecnici della manutenzione. Gli inquirenti vogliono capire se la causa del disastro è da cercare nell'usura dei carrelli dei vagoni di Trenord – il 40% della flotta ha quasi 40 anni - oppure se il problema è nel binario che si è rotto. Nelle foto si vede una tavoletta messa sotto al giunto proprio dove la rotaia si è spezzata. Quando e perché è stata messa? E soprattutto, da chi?

### **GRAZIANO DELRIO – EX MINISTRO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI CONF. STAMPA 25/01/2018**

Vi posso garantire, che gli investimenti in sicurezza messi a disposizione a Rete Ferroviaria dal governo sono aumentati del 340% in questi tre anni. Succedono pochissimi incidenti, come sapete, sulla rete ferroviaria nazionale, ci sono stati 10 miliardi di persone trasportate e 29 morti negli ultimi 10 anni, quindi, come dire, quindi vogliamo capire.

### **SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO**

Anche noi. Anche perché abbiamo dei dati che sono leggermente diversi da quelli che ha dato il ministro. A partire dal 2007, ci sono stati tre morti nella stazione di Bortigali in Sardegna, dove si scontrano due treni. Nel 2009 a Viareggio, i morti sono addirittura 32, si rompe un'asse usurata, si stacca una cisterna piena di gpl dal vagone, si schianta su un paletto, vicino ai binari esplose e una nuvola di fuoco invade le abitazioni vicine. Ecco, per questo è stato condannato in primo grado a 7 anni per omicidio e disastro colposo l'ex amministratore delegato di Ferrovie, Mauro Moretti, per il periodo in cui era responsabile della rete. Nel 2016, 23 morti in Puglia, a Corato, si scontrano due treni che viaggiavano su binario unico. E poi nel 2017 l'agenzia che approva e controlla il sistema di sicurezza della rete ferroviaria, ha diffuso i suoi dati ed emerge che ci sono stati 101 incidenti, 97 solo sulla rete ferroviaria controllata da Ferrovie dello Stato, 88 tra morti e feriti gravi. Hanno contato anche quelli che sono caduti sui binari o che hanno attraversato in maniera scriteriata i passaggi a livello. Ma l'agenzia conclude dice che è necessario alzare il livello dell'efficienza della manutenzione, abbiamo acquistato anche i treni diagnostici che montano apparecchi ad ultrasuoni che rilevano delle fessure, delle crepe sui binari o sui giunti. Ma fare sicurezza significa anche aver imparato dagli errori del passato. La direzione generale del ministero dei Trasporti ci scrive che la commissione, quella che aveva annunciato l'ex ministro Delrio, su Pioltello non sta indagando perché attende l'autorizzazione dei magistrati per aver accesso sul materiale sequestrato. Ecco, a noi risulta che in realtà

dei funzionari della direzione generale del ministero dei Trasporti, di Ferrovie e di Trenord abbiano in realtà assistito a delle perizie sui carrelli, mentre quelle sui binari non è stato possibile neppure cominciarle perché si sono smarriti i documenti sul giunto, quello incriminato di Pioltello, laddove è saltato un pezzo di binario. È impossibile dunque sapere da chi è stato comprato e da quanto tempo è lì, cioè fare una valutazione degli elementi di rischio su un materiale, materiale che dovrebbe esser tenuto come una reliquia.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

I vagoni sono in questo deposito di Trenord, dove la Procura ha finito le perizie sui carrelli senza trovare anomalie evidenti. Mentre i binari sono in questo capannone di Rfi. È un po' come lasciare la pistola in custodia all'indagato. E oltretutto, ci piove dentro.

**GIOVANNA BOURSIER**

Quando uno vede quella situazione lì, in un deposito dove ci piove dentro cioè? No, voglio dire...

**AMEDEO GARGIULO - DIRETTORE AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA FERROVIE**

In questo momento sono un cittadino, non il direttore dell'Agenzia. Sì, sono rimasto stupefatto pure io di alcune cose, non c'è dubbio.

**GIOVANNA BOURSIER**

E allora mi dica cosa ha pensato quando ha visto quel pezzo di legno sotto?

**AMEDEO GARGIULO - DIRETTORE AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA FERROVIE**

No, mi scusi, è sotto riserva di indagini. Però quando avevamo fatto quella circolare dieci giorni prima avevamo avuto una buona intuizione che bisognava fare un richiamo a certe attenzioni.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

L'intuizione era buona ma non è stata applicata. Di circolari l'Agenzia in quei giorni ne ha scritte due: una dopo l'incidente, ma una anche dieci giorni prima. Il problema è sempre la manutenzione che presenta criticità sia sui veicoli che sulla rete.

**GIOVANNA BOURSIER**

Però se lei dieci giorni prima di Pioltello, scrive delle cose da fare, che sono qua.

**AMEDEO GARGIULO - DIRETTORE AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA FERROVIE**

Sì.

**GIOVANNA BOURSIER**

A lei è venuto il dubbio che magari se le avessero fatte cambiava qualcosa? O no?

**AMEDEO GARGIULO -DIRETTORE AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA FERROVIE**

Sono passasti dieci giorni, quindi voglio dire ci voleva la bacchetta magica.

**GIOVANNA BOURSIER**

Quindi, il problema è sempre la manutenzione.

**AMEDEO GARGIULO -DIRETTORE AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA FERROVIE**

Ma sì, perché parliamoci fuori dai denti: la circolare mia di dieci giorni prima dell'incidente nasceva proprio dall'aver visto tre, quattro, come dire, episodi non finiti in disastro, in tragedia, che però ci avevano dato da pensare.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Per fortuna senza feriti gravi. Un mese e mezzo prima di Pioltello, vicino a Cosenza, un regionale deraglia con 100 persone a bordo sulla linea a binario unico. A novembre un Frecciargento deraglia poco prima della galleria Firenze - Bologna di 80 km e ancor prima, a luglio, un regionale deraglia su uno scambio difettoso, appena passata la stazione di Pioltello.

**GIOVANNA BOURSIER**

Cioè a luglio c'era già stato un piccolo deragliamento?

**IVONNE COSCIOTTI - SINDACO PIOLTELLO**

Sì, ma nella direzione opposta.

**GIOVANNA BOURSIER**

Nella direzione opposta.

**IVONNE COSCIOTTI - SINDACO PIOLTELLO**

Su uno scambio, e lì avevamo avuto una serie di incontri anche importanti con Rfi e infatti erano stati instaurati dei meccanismi particolarmente avanzati proprio a partire dalla stazione di Pioltello sugli scambi.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ferrovie vi aveva detto che si viaggiava sempre con treni molto sicuri?

**IVONNE COSCIOTTI - SINDACO PIOLTELLO**

Assolutamente sì. Poi è evidente che in base a quello che è successo la tranquillità come dire è passata a tutti.

**GIOVANNA BOURSIER**

Lei sa meglio di me che quando un cittadino, vede la tavoletta di legno, vede che c'è un problema dieci giorni prima, eccetera...

**AMEDEO GARGIULO - DIRETTORE AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA FERROVIE**

Sono d'accordissimo.

**GIOVANNA BOURSIER**

Voi l'avete fatta una prescrizione che dice: se decidete di metterci sotto un...

**AMEDEO GARGIULO - DIRETTORE AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA FERROVIE**

Non troverà mai un mio provvedimento con la tavoletta sotto, questo glielo posso garantire. No, ascolti...

**GIOVANNA BOURSIER**

Magari la tavoletta pure serviva, però per un tempo breve, non lo so.

**AMEDEO GARGIULO – DIRETTORE AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA FERROVIE**

La sicurezza la gestiscono loro, noi la vigiliamo.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma lei gli telefona però per dirgli dai ma cosa mettete le tavolette?

**AMEDEO GARGIULO – DIRETTORE AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA FERROVIE**

Basta.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Eppure le tavolette sono prassi per chi fa la manutenzione. Le squadre di visita linea che controllano i binari a piedi o coi carrelli, le chiamano zoncole. Servono a non far cedere il giunto che tiene uniti 2 binari, quando si usura. La massicciata su cui poggiano le rotaie, con le sollecitazioni dei treni, tra una traversa e l'altra tende a scendere, e quindi anche il giunto, che batte sul terreno, e si possono formare delle microfratture.

**ADDETTO MANUTENZIONE VISITA LINEA**

Le tavolette le mettiamo per far rimanere a livello il binario, quando il giunto è già un po' viziato. Serve per non farlo battere, per evitare che si rompa.

**GIOVANNA BOURSIER**

In modo che il peso e le sollecitazioni non lo facciano stare così, giusto?

**ADDETTO MANUTENZIONE VISITA LINEA**

Sì esatto. Che poi è spessa, è un pezzo di traversa.

**GIOVANNA BOURSIER**

Cioè viene messa la tavoletta perché vedete che c'è un giunto logorato?

**ADDETTO MANUTENZIONE VISITA LINEA**

È consumato, ma non è rotto.

**GIOVANNA BOURSIER**

Però si potrebbe rompere.

**ADDETTO MANUTENZIONE VISITA LINEA**

Sì.

**GIOVANNA BOURSIER**

Quindi si mettono per rimandare un po' la manutenzione vera e propria, quella che va fatta seconda i manuali di sicurezza.

**ADDETTO MANUTENZIONE VISITA LINEA**

Si mette in programma che è da sostituire.

**GIOVANNA BOURSIER**

Dopo quanto si toglie la tavoletta?

**ADDETTO MANUTENZIONE VISITA LINEA**

Di solito una settimana.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

È una riparazione provvisoria, la manutenzione meno urgente si rimanda anche perché le squadre lavorano soprattutto di notte, quando i treni praticamente non passano, così Ferrovie non deve fermare le linee e non si creano disservizi. Quando vedono un giunto logoro, per intanto mettono la tavoletta, e segnalano la necessità di ripararlo in questo rapporto per il capo unità.

**GIOVANNA BOURSIER**

Quindi qua un capo della manutenzione troverà scritto: è stata messa la tavoletta?

**ADDETTO MANUTENZIONE VISITA LINEA**

No, assolutamente no.

**GIOVANNA BOURSIER**

E cosa c'è scritto?

**ADDETTO MANUTENZIONE VISITA LINEA**

Che abbiamo a livello il giunto, e messo in sicurezza per il momento. Ma è da sostituire.

**GIOVANNA BOURSIER**

C'è scritto intervento sul giunto, come da prassi.

**ADDETTO MANUTENZIONE VISITA LINEA**

Esatto.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

I manuali di sicurezza però non prevedono la tavoletta. C'è scritto: in assenza di rotture evidenti i giunti, con difettosità minori, devono essere controllati con gli ultrasuoni, e quando c'è una fenditura o una crepa, il giunto deve essere immediatamente sostituito.

**GIOVANNA BOURSIER**

Chi è che vi dice di mettere le tavolette?

**ADDETTO MANUTENZIONE VISITA LINEA**

In verità è una cosa antica che si è sempre usata...

**GIOVANNA BOURSIER**

Antica quanto?

**ADDETTO MANUTENZIONE VISITA LINEA**

50 anni e più. Ma non è contemplata nel nostro manuale, non si potrebbe usare.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma è vietato?

**ADDETTO MANUTENZIONE VISITA LINEA**

Nessuno dice che è vietato, perché non c'è scritto "è vietato mettere la tavoletta".

**GIOVANNA BOURSIER**

Però se lei dice che sono 50 anni che si mette vuol dire che tutti sanno che...

**ADDETTO MANUTENZIONE VISITA LINEA**

Certo, lo sanno tutti, anche i capi.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ed è normale trovare un giunto logorato?

**ADDETTO MANUTENZIONE VISITA LINEA**

Sì, perché tutto il ferro si consuma, dipende da quanti treni passano e si mette comunque in programma. Poi se il ferro è rotto al suo interno, lo vedono gli ultrasuoni, perché passano e controllano se è rotto dentro.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Oltre alle squadre sulle linee passano i treni diagnostici, che sono cinque. Ferrovie ci fa salire sul Dia.man.te. Serve a verificare eventuali anomalie, misurando la distanza tra le rotaie, la forma e gli avvallamenti.

**MARCO GALLINI - RESPONSABILE DIAGNOSTICA E SERVIZI ROTABILI RFI**

Quando c'è un parametro che supera la soglia gialla, questo parametro viene preso in esame. E rispetto a questo vengono pianificate e programmate attività manutentive.

**GIOVANNA BOURSIER**

Se c'è per esempio un binario rotto che cosa succede?

**MARCO GALLINI - RESPONSABILE DIAGNOSTICA E SERVIZI ROTABILI RFI**

Dipende dal tipo di rottura, normalmente si pone in essere un rallentamento, in corrispondenza del binario rotto, viene fatto un intervento di inganasciamento della rotaia, fino all'intervento poi manutentivo risolutivo.

**GIOVANNA BOURSIER**

Quindi non con una tavoletta di legno?

**MARCO GALLINI - RESPONSABILE DIAGNOSTICA E SERVIZI ROTABILI RFI**

No.

**GIOVANNA BOURSIER**

No.

**MARCO GALLINI - RESPONSABILE DIAGNOSTICA E SERVIZI ROTABILI RFI**

No.

**GIOVANNA BOURSIER**

A Pioltello c'era quella tavoletta di legno.

**MARCO GALLINI - RESPONSABILE DIAGNOSTICA E SERVIZI ROTABILI RFI**

Guardi, non mi faccia una domanda su Pioltello perché c'è un'indagine in corso. Le posso dire che la tavoletta di legno innanzitutto non è un provvedimento manutentivo previsto dai protocolli di Rfi, quindi...

**GIOVANNA BOURSIER**

È vietato?



**MARCO GALLINI - RESPONSABILE DIAGNOSTICA E SERVIZI ROTABILI RFI**

È vietato, non è assolutamente contemplato.

**GIOVANNA BOURSIER**

Cioè c'è scritto nei protocolli di sicurezza...

**MARCO GALLINI - RESPONSABILE DIAGNOSTICA E SERVIZI ROTABILI RFI**

Non è contemplato...

**GIOVANNA BOURSIER**

Non mettete tavolette di legno?

**MARCO GALLINI - RESPONSABILE DIAGNOSTICA E SERVIZI ROTABILI RFI**

Non è proprio previsto tra i provvedimenti manutentivi. Non può stare sotto il binario.

**GIOVANNA BOURSIER**

Quindi se questo treno adesso passasse su un binario dove sotto c'è stata messa una tavoletta per, come dire,appare la falla?

**MARCO GALLINI - RESPONSABILE DIAGNOSTICA E SERVIZI ROTABILI RFI**

Se il binario non è conforme, nella fattispecie rileva un difetto di livello del binario.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ogni quanto passa?

**MARCO GALLINI - RESPONSABILE DIAGNOSTICA E SERVIZI ROTABILI RFI**

Questo treno diagnostico passa ogni due settimane. Poi abbiamo altri treni diagnostici, tra cui il Galileo che effettua i controlli a ultrasuoni del binario.

**GIOVANNA BOURSIER**

E ogni quanto passano quelli?

**MARCO GALLINI - RESPONSABILE DIAGNOSTICA E SERVIZI ROTABILI RFI**

Ogni sei mesi, un anno o 24 mesi a seconda del tipo di binario.

**GIOVANNA BOURSIER**

E non è poco?

**MARCO GALLINI - RESPONSABILE DIAGNOSTICA E SERVIZI ROTABILI RFI**

No, sono le stesse cadenze di controllo che utilizzano le ferrovie giapponesi dello Shinkansen, tanto per intenderci.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Dalle indagini emerge che il treno Dia.man.te sarebbe passato a Pioltello proprio 15 giorni prima dell'incidente, ma non avendo gli ultrasuoni, non vede le fratture interne ed emerge anche che la segnalazione del giunto logorato è di fine novembre: la tavoletta sarebbe stata lì due mesi. Ferrovie intanto ci dice che le ultime manutenzioni le han fatte a dicembre e a gennaio, ma come?

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma chi è che deve vederlo? Perché, scusi, viene un dubbio. Uno mette la tavoletta, il giunto si sta logorando, il rischio è gigantesco come abbiamo visto.

**ADDETTO MANUTENZIONE VISITA LINEA**

Sì, però il personale è poco e dobbiamo intervenire dove c'è più rischio. Ad esempio, la priorità ce l'ha lo scambio rotto. Il giunto logorato è molto meno grave, e ripeto non era urgente.

**GIOVANNA BOURSIER**

Però lo era.

**ADDETTO MANUTENZIONE VISITA LINEA**

Lo è stato dopo effettivamente.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Ma a vigilare sulla rete sono sempre meno.

**ADDETTO MANUTENZIONE VISITA LINEA**

Una volta eravamo in venti. Adesso sette-otto. Non riusciamo a controllare tutta la rotaia.

**GIOVANNA BOURSIER**

Quante tavolette ci sono oggi sulle linee italiane?

**ADDETTO MANUTENZIONE VISITA LINEA**

Penso nessuna.

**GIOVANNA BOURSIER**

Perché?

**ADDETTO MANUTENZIONE VISITA LINEA**

Adesso sono state tolte. Tolte tutte.

**GIOVANNA BOURSIER**

È stata un'iniziativa di chi?

**ADDETTO MANUTENZIONE VISITA LINEA**

Non saprei di chi.

**GIOVANNA BOURSIER**

Non c'è un ordine scritto di Ferrovie che dice togliete?

**ADDETTO MANUTENZIONE VISITA LINEA**

No, di scritto non c'è nulla. Però dopo le incidente le abbiamo tolte, riparando i giunti ovviamente.

**GIOVANNA BOURSIER**

Fino al deragliamento di Pioltello quante tavolette c'erano?

**ADDETTO MANUTENZIONE VISITA LINEA**

Non so valutare in tutta Italia, però penso centinaia.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Il 4 febbraio, 10 giorni dopo il deragliamento, sulla Lecco-Vignate, vicino a Pioltello, il settimanale Panorama trova ancora una tavoletta sotto un giunto. Poco più avanti le hanno già tolte. Oltre al fatto che non sono previste, viene da pensare che togliendole

togli un indizio, visto che indicano il rischio, e siccome passano i mesi senza riparare, togli la prova che il pericolo l'avevi visto.

**GIOVANNA BOURSIER**

C'è una cosa che non mi torna, quella tavoletta indica che c'era un rischio che era stato visto, visto dalle persone che facevano la manutenzione visiva.

**ADDETTO MANUTENZIONE VISITA LINEA**

Sì.

**GIOVANNA BOURSIER**

Cioè, mentre tutti abbiamo pensato: "Ma cosa fanno... rattoppo le rotaie", invece quella tavoletta è temporanea ma segnala il rischio.

**ADDETTO MANUTENZIONE VISITA LINEA**

Sì, il rischio, però la cricca superficiale poteva anche durare un anno, non si rompeva.

**GIOVANNA BOURSIER**

Evidentemente però c'era una cricca interna?

**ADDETTO MANUTENZIONE VISITA LINEA**

Interna sì, ma la persona non può vederla.

**GIOVANNA BOURSIER**

Però il treno diagnostico sì. Il problema è che il nostro treno diagnostico non l'ha vista.

**ADDETTO MANUTENZIONE VISITA LINEA**

Non l'ha vista.

**SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO**

Non l'ha vista perché per rilevare le crepe sui binari e sui giunti ci vuole un apparecchio con gli ultrasuoni che è in dotazione sull'altro treno, il Galileo. Ma il Galileo è passato a Pioltello? No, perché, ci scrive Ferrovie, che quel treno che serve per identificare i punti dove fare manutenzione, era in manutenzione fino a marzo del 2018. E non entrerà neppure più in funzione, ed è un peccato perché gli hanno anche rifatto la livrea, perché al suo posto è sceso in campo Galileo 2. L'hanno comprato una settimana prima dell'incidente di Pioltello, pagato oltre 4 milioni di euro, ma non è in funzione perché devono montar su l'apparecchio che rileva appunto le crepe, quello con gli ultrasuoni, ecco ma allora la domanda è: chi ha fatto, come e quando la manutenzione su quei binari a Pioltello prima dell'incidente? Ferrovie ci scrive "sono passati con gli apparecchi, gli ultrasuoni a mano, quelli portatili. E sono affidabili come quelli dei treni diagnostici? Gli abbiamo chiesto, loro ci hanno risposto "queste sono informazioni che sta raccogliendo la magistratura". Insomma, noi volevamo semplicemente capire come erano andate le cose, anche perché ci sono stati tre morti, ma è certo che loro non sono stati in grado di rilevare il problema. E se peggio, l'hanno rilevato, non hanno provveduto, ecco. Ma che cosa aspettano a battere, a coprire a tappeto tutta la rete ferroviaria con gli apparecchi ad ultrasuoni, quelli coi treni diagnostici che sono più affidabili? Anche perché poi la storia è sempre quella, da Viareggio a Pioltello ad un certo punto c'è un pezzo di ferro che salta perché usurato. E in materia di prevenzione, visto che prevenire è meglio che curare, perché non ci dotiamo anche di quella apparecchiatura, il sistema antisivio che consente di bloccare immediatamente un treno quando la ruota esce dalla rotaia?

### **GIOVANNA BOURSIER**

Il 31 gennaio, cinque giorni dopo Pioltello alla stazione Termini di Roma un Frecciabianca diretto al deposito esce dai binari, il 27 aprile il regionale Torino-Savona deraglia vicino Cuneo, perché una gru si ribalta sui binari, 9 feriti. Il 30 aprile, a Genova, un regionale in manovra si schianta sul paraurti di un binario tronco, forse per un malore, il macchinista non riesce a frenare, per fortuna era vuoto. Il 7 maggio un altro regionale deraglia in Sardegna, vicino a Sassari.

### **GIOVANNA BOURSIER**

Il famoso sistema antisivio è stato messo su tutte le linee? Sono passati 10 anni...

### **AMEDEO GARGIULO – AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA FERROVIE**

Allora, purtroppo, l'Europa ha deciso di inserirlo con una gradualità: in una prima fase sarà volontaria la scelta di metterlo questo sistema, e diventerà obbligatoria più avanti.

### **GIOVANNA BOURSIER**

Ma scusi, ma scusi, ma non dovrebbe essere Ferrovie che dopo tutto quello che è successo, volontario o non volontario, lo mette dappertutto?

### **AMEDEO GARGIULO – AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA FERROVIE**

Capisco l'obiezione, però noi siamo in un mercato europeo, lo possono obbligare in casa nostra, in casa propria diciamo così. E non è che poi se arriva un carro tedesco, austriaco, polacco, quello che le pare a lei e non c'ha quel sistema non può circolare...

### **GIOVANNA BOURSIER**

Vabbè, intanto cominciamo da casa nostra, no? Cioè dovrebbe essere Ferrovie.

### **AMEDEO GARGIULO – AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA FERROVIE**

Per carità di Dio, per carità di Dio.

### **GIOVANNA BOURSIER**

Quindi chi è che può dire: guarda, Rfi, se tu domani non metti i sistemi antisivio volontariamente etc... io ti chiudo perché ne succede uno alla settimana? Vabbè, allora diciamo: chi è che può fare questo? Il ministro, lei, chi?

### **AMEDEO GARGIULO – AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA FERROVIE**

Allora: lo devono fare loro, lo devono fare loro.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Dovrebbero anche mettere i sensori ai passaggi a livello che bloccano la circolazione dei treni quando sulla linea c'è un ostacolo. Ferrovie ci scrive che su 4500 passaggi a livello, finora ne ha installati cento e altri 200 li stanno installando ma non sono previsti con le semi barriere, come a Caluso, dove 20 giorni fa il regionale Torino-Ivrea, centra in pieno un trasporto eccezionale, non autorizzato, che attraversa il passaggio a livello: due morti, compreso il macchinista, e venticinque feriti. Dieci giorni fa, nel torinese, un treno per un guasto si ferma ad un passaggio a livello mentre le barriere si riaprono: per fortuna il macchinista blocca le auto. E il primo giugno, sulla Torino-Bardonecchia, un altro treno passa con le barriere alzate.

### **AMEDEO GARGIULO – AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA FERROVIE**

La manutenzione va aumentata. Perché non è possibile che su un comparto dove lo Stato italiano ha speso, negli ultimi 12-13 anni, 4 miliardi e passa di euro, e i risultati

ci sono, perché se lei guarda dove le linee sono attrezzate, certi tipi di incidenti non succedono più. L'incidente di Corato...

**GIOVANNA BOURSIER**

Puglia, ventitré morti.

**AMEDEO GARGIULO – AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA FERROVIE**

Bravissima, quasi due anni fa, con l'attrezzaggio moderno, quello non poteva succedere.

**GIOVANNA BOURSIER**

Cioè, a Corato voi dite di mettere un sistema subito...

**AMEDEO GARGIULO – AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA FERROVIE**

Per un tratto già messo, inaugurato l'anno scorso, e un tratto lo stanno finendo.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma su tutto il resto della linea c'è già?

**AMEDEO GARGIULO – AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA FERROVIE**

Questo sistema ormai c'è dappertutto.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

È il sistema allarme treno. Se un treno è in pericolo, perché magari il macchinista non vede il segnale rosso, va troppo forte o si sente male, c'è un sistema di allarme computerizzato, tra binario e vagone, che blocca il treno.

**MACCHINISTA**

Pronto a cominciare la simulazione.

**GIOVANNA BOURSIER**

Paura.

**MARCO CAPOSCIUTTI – DIRETTORE TECNICO TRENITALIA**

Simuleremo la partenza di un treno e il fatto che con il segnale rosso il macchinista non dovrebbe partire. Quindi vediamo che il treno parte, il segnale è rosso.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

È la prima volta che Ferrovie permette di filmare. Ecco, passiamo col rosso...

**MARCO CAPOSCIUTTI – DIRETTORE TECNICO TRENITALIA**

Come vedete il macchinista non sta facendo niente.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Frena. E si ferma, in meno di 15 secondi.

**GIOVANNA BOURSIER**

Adesso il treno si è fermato.

**MARCO CAPOSCIUTTI – DIRETTORE TECNICO TRENITALIA**

Questo sistema è presente sul 100% dei treni di Trenitalia.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Adesso siamo a Bologna nella sala di controllo dell'alta velocità che vede tutti i treni da Milano a Roma. In questa sala invece ci sono tutti i regionali in circolazione in Emilia Romagna.

**CHRISTIAN COLANERI – DIRETTORE COMMERCIALE ED ESERCIZIO RETE RFI**

Vede qui il treno 606, che è un Intercity, che è con un minuto di anticipo.

**GIOVANNA BOURSIER**

Vabbè, mi ha fatto subito vedere quella con anticipo.

**CHRISTIAN COLANERI – DIRETTORE COMMERCIALE ED ESERCIZIO RETE RFI**

Vedo un treno merci, ad esempio, con 81 minuti di ritardo.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Per i pendolari, treni in ritardo e cancellazioni sono la norma. A Milano, stazione Garibaldi, il 4 maggio aspettiamo il regionale per Treviglio delle 17.36, ma non c'è. Anche quello delle 17.57 lo cancellano. Mentre quello per Bergamo ha 20 minuti di ritardo... E quando diventa più di mezz'ora scendono tutti.

**GIOVANNA BOURSIER**

Voi scendete perché il treno non parte?

**PENDOLARE**

Eh non si riesce a capire.

**GIOVANNA BOURSIER**

E quindi cosa si fa, si va a prenderne un altro?

**PENDOLARE**

Probabile.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

A Romano Lombardia si riuniscono i pendolari che prendevano il treno deragliato cambiando a Treviglio, poco prima di Pioltello. Tre mesi dopo l'incidente gli han messo il diretto.

**ANNIE DEMAN**

Abbiamo fatto una petizione per averlo diretto.

**GIOVANNA BOURSIER**

Quando?

**ANNIE DEMAN**

Due anni fa. Quando arrivammo a Treviglio dovevamo aspettare la coincidenza e a volte c'era, a volte non c'era, e poi il treno era strapieno.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Tra ritardi e disservizi, hanno appena deciso di fare una class action e chiedere i rimborsi degli abbonamenti e il risarcimento del danno. Finora 250 adesioni.

**LAURA ROSSONI – AVVOCATO COMITATO PENDOLARI ROMANO LOMBARDIA**

Perché ci sono troppi, troppi disservizi. Carrozze stracolme con problemi di sicurezza, e cancellazioni che avvengono anche negli orari serali, e i pendolari che tornano a casa di notte, senza avere le coincidenze.

**GIOVANNA BOURSIER**

Sì, insomma, non sono proprio un servizio pubblico, diciamo.

**PENDOLARE**

No.

**LUCA BETTINELLI**

Questo servizio non è in realtà mai garantito.

**ALTOPARLANTE**

*Il treno regionale 10915 di Trenord proveniente da Sesto San Giovanni e diretto a Brescia delle ore 17.40 è in arrivo al binario 2.*

**GIOVANNA BOURSIER**

Che è questo?

**ANNIE DEMAN**

È questo. È già arrivato... gli annunci sono sempre un po'...

**GIOVANNA BOURSIER**

Cioè, è partito.

**ANNIE DEMAN**

Sì, già partito. È spesso così eh.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Parte anche il Verona-Milano... ma lo annunciano in arrivo.

**ALTOPARLANTE**

*Il treno regio express 2076 di Trenord proveniente da Verona Porta Nuova e diretto a Milano Centrale delle ore 17.52 è in arrivo al binario 1.*

**GIOVANNA BOURSIER**

Cioè è quello che è partito?

**MASSIMO MAGNAGHI**

Quello che abbiamo visto partire.

**ANNIE DEMAN**

Sembra una barzelletta, ma non è.

**GIOVANNA BOURSIER**

Adesso c'è un altro Trenord.

**MASSIMO MAGNAGHI**

Cosa è il Brescia questo?

**LUCA BETTINELLI**

Questo è il Brescia, sì.

**ALTOPARLANTE**

*Il treno regionale 10917 di Trenord proveniente da Milano Greco Pirelli e diretto a Brescia delle ore 17.56 è in arrivo al binario 2.*

**MASSIMO MAGNAGHI**

Sta partendo in realtà, non è in arrivo.

**GIOVANNA BOURSIER**

Disguidi da ridere... Rispetto al resto.

**ANNIE DEMAN**

Le carrozze che sono chiuse per motivi di riscaldamento che non funziona, ci dobbiamo mettere su altre carrozze, in questo caso è pieno e c'è gente in piedi. È quello che è successo anche quella mattina, perché si vede la carrozza che è stata piegata, e se fosse stata piena come al solito erano molto di più le vittime.

**GIOVANNA BOURSIER**

Cioè l'unica persona che ha raccontato a me quella mattina, la prima cosa che mi ha detto è stata: sono salita sulla carrozza 1, che è quella dove non è successo praticamente niente.

**AMEDEO GARGIULO – AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA FERROVIE**

Niente.

**GIOVANNA BOURSIER**

Per non salire sulla 3 e sulla 4 eccetera che erano completamente al buio.

**AMEDEO GARGIULO – AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA FERROVIE**

Ah. Questo dettaglio neanche lo sapevo.

**GIOVANNA BOURSIER**

Sì però basta prenderne uno eh. Lei può intervenire su questa cosa qua?

**AMEDEO GARGIULO – AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA FERROVIE**

No, su questo no.

**GIOVANNA BOURSIER**

Perché non riguarda la sicurezza...

**AMEDEO GARGIULO – AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA FERROVIE**

Certo, brava.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma quando viaggiano tutti in piedi appesi, forse questo riguarda la sicurezza, perché...

**AMEDEO GARGIULO – AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA FERROVIE**

Ma noi solo su questo ultimo aspetto, abbiamo chiesto dei controlli sul grado di occupazione dei treni dei pendolari, perché un conto è fare stare in piedi eh, quattro a metro quadro, e un conto è farne stare sei a metro quadro, quando il treno è pieno così.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**



Alla stazione di Caravaggio, han messo le pietre d'inciampo a ricordo di due delle tre vittime, che abitavano qui, e 20 giorni dopo l'incidente i sindaci dei paesi lungo la tratta, han scritto una diffida a Trenord e Rfi.

**STEFANIA BONALDI - SINDACO DI CREMA**

Abbiamo avuto due incontri, il primo con Trenord, con l'amministratore delegato Farisè, e il secondo con Rfi.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

In realtà sono tre anni che gli scrivono...

**STEFANIA BONALDI - SINDACO DI CREMA**

Chiedevamo che venissero date garanzie sulla sicurezza, esibiti i piani di manutenzione, di emergenza.

**GIOVANNA BOURSIER**

E vi hanno dato i piani? Che cosa vi hanno detto?

**STEFANIA BONALDI - SINDACO DI CREMA**

No, non ci ha risposto nessuno.

**CLAUDIO BOLANDRINI - SINDACO DI CARAVAGGIO**

Tre anni fa non hanno risposto. Dopo Pioltello...

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Dopo Pioltello sì: Rfi scrive che monitoraggi e manutenzione "assicurano elevati standard di sicurezza" e che "sui 64km di linea ci sono 99 agenti addetti alla sicurezza". Mentre Trenord spiega che, anche se il 40% delle carrozze sono vetuste, non significa insicure, perché i controlli sono continui.

**STEFANIA BONALDI - SINDACO DI CREMA**

Rfi ci ha parlato di un duplice tipo di diagnostica, un treno diagnostico che passa sulle linee e ci sono una novantina di operatori sulla linea Cremona-Treviglio.

**GIOVANNA BOURSIER**

Sì, ma gli chiedete ogni quanto passano?

**STEFANIA BONALDI - SINDACO DI CREMA**

Beh, 90 sulla Cremona-Treviglio, da quanto noi abbiamo intuito, che siano in pianta stabile a verificare...

**GIOVANNA BOURSIER**

Con 90 persone vuol dire che ce n'è uno a chilometro. Quindi se noi adesso andiamo là troviamo qualcuno che sta controllando che oggi le linee non siano rotte, non ci siano tavolette di legno sotto, giusto?

**STEFANIA BONALDI - SINDACO DI CREMA**

Ci atteniamo a quanto ci è stato ad oggi documentato.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Trenord, che ha 350 treni, scrive anche: "Le carrozze vetuste sono di Trenitalia che ce le noleggia, ma abbiamo predisposto il totale rinnovo della flotta, entro il 2033: 161

nuovi treni per 1 miliardo e 6, finanziati dalla Regione, che è indirettamente socia di Trenord al 50%, come Trenitalia”.

**CLAUDIA MARIA TERZI – ASSESSORE TRASPORTI E MOBILITÀ REGIONE LOMBARDIA**

Quindi siamo soci alla pari. Alla pari sulla carta, perché poi di fatto l'unica che ci ha messo i soldi è la regione Lombardia, Trenitalia ci ha solo dato materiale rotabile vecchio da utilizzare, per cui noi paghiamo un canone.

**GIOVANNA BOURSIER**

Perché Trenitalia non investe, essendo partner della società?

**CLAUDIA MARIA TERZI – ASSESSORE TRASPORTI E MOBILITÀ REGIONE LOMBARDIA**

Bisognerebbe andare a chiederglielo, vorrei saperlo, vorremmo saperlo anche noi come regione Lombardia.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Ferrovie per i pendolari sta comprando 450 nuovi treni, i Pop e i Rock, con un investimento di 5 miliardi. Ma non arrivano in Lombardia, anche se qui i pendolari sono un terzo di quelli italiani.

**CLAUDIA MARIA TERZI – ASSESSORE TRASPORTI E MOBILITÀ REGIONE LOMBARDIA**

Gli unici che arriveranno sono quelli nuovi che ha comprato regione Lombardia.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Il problema è il contratto di servizio, che tutte le Regioni firmano con Trenitalia, che poi gestisce treni e biglietti, mentre la regione Lombardia lo firma con Trenord. Ferrovie allora dice: il problema è tutto loro.

**CLAUDIA MARIA TERZI – ASSESSORE TRASPORTI E MOBILITÀ REGIONE LOMBARDIA**

Probabilmente perché nel tempo ci ha sempre pensato regione Lombardia, o probabilmente, perché, non lo so, preferirebbero altre soluzioni.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Cioè quelle che pensa l'ex ministro dei trasporti Maurizio Lupi, che un mese fa polemizza con l'amministratore delegato di Ferrovie, Renato Mazzoncini, chiedendogli di investire in Trenord.

**MAURIZIO LUPI – DEPUTATO**

Quando ho letto quell'intervista sul *Corriere della Sera* in cui diceva: "Cara regione Lombardia, dammi il 51% e io ti riempio di treni" come se dovesse fare la carità ad una regione come la Lombardia, o agli utenti, secondo me è stata una intervista infelice, sbagliata.

**GIOVANNA BOURSIER**

Cioè Ferrovie dello Stato ha il 50% di Trenord?

**MAURIZIO LUPI – DEPUTATO**

Sì. Se c'è un problema societario discutetene, ma la priorità è offrire un servizio efficiente ai pendolari e alla regione Lombardia.

## **SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO**

Certamente la priorità è l'efficienza del servizio, che però deve avvenire in sicurezza, e qui la tempistica è un requisito fondamentale. Anche perché se annunci che un treno sta per arrivare quando già è partito, crei un disagio, però poi ti ci fai su anche due risate. Cosa diversa invece è se metti una tavoletta sotto un giunto usurato e poi la lasci lì. Ecco, noi abbiamo chiesto all'Agenzia, quella che controlla la sicurezza sulle nostre ferrovie: "Ma c'è una tempistica, una norma che precisa quando devono avvenire i controlli?" Ci hanno risposto: "Decide Ferrovie". Forse è il caso di separare chi gestisce la rete e chi fa manutenzione da chi fa i controlli. Come avviene anche da altre parti, in Francia e Inghilterra per esempio le hanno separate e poi fanno anche i controlli con più frequenza rispetto a noi, due mesi sui binari più importanti contro i sei nostri. Magari è anche il caso anche di evitare che ex personale di Ferrovie passi poi nell'agenzia che controlla il sistema di sicurezza, perché fatta salva la competenza non è bello che il controllato passi a fare il controllore, anche perché c'è il rischio che mantenga poi qualche vecchio rapporto amicale.