

Finte rottamazioni e pezzi rubati così funzionava la truffa dei treni

Le intercettazioni: gli imprenditori ridevano dei lavori taroccati

In numeri



54

PRIMA DI PARTIRE
Sono 54 i carri che risultano rottamati prima di arrivare alla demolizione



50

IL GIORNO STESSO
Altri 50 vengono dati per demoliti il giorno stesso in cui devono andare allo sfascio



2

SOTTO LE FESTE
Altri 2 carri vengono dati per demoliti due volte tra il 31 dicembre 2002 e l'1 gennaio 2003

CARLO BONINI

NAPOLI — Se la ridevano di un ponte pericolante da collaudare comunque. Ma se la ridevano anche di quei poveri disgraziati che pagano il biglietto per salire su un treno passeggeri ignorando che tipo di "lavoretto" di manutenzione erano stati fatti sui vagoni, cannibalizzando i pezzi di ricambio. «France', chi lo prende nel culo è l'ultimo che prende quel treno».

Il florilegio di intercettazioni dell'inchiesta sugli appalti di "Trenitalia", non racconta soltanto la storia di un ponte ferroviario di metallo. Ma anche cosa accadeva ed è accaduto nelle officine di manutenzione. Chi l'ha preso in quel posto fino a qualche settimana fa. Ese è vero che "Trenitalia" spiega oggi che il ponte di Quarto (Napoli) non è affar suo, che non appartiene alla Rete, ma è di proprietà della società privata Sepsa-Eav (che, a sua volta, giura sia opera di ingegneria civile «che rispetta a pieno le norme» e collaudata «dal genio civile e da un professionista di conclamata esperienza e competenza»), è altrettanto vero che il sindaco di Quarto, Sauro Secone, non sembra particolarmente rasserenato («Prendo atto di quanto dice la Sepsa, ma resto sgomento e attendo le valutazioni della magistratura»). Così come è vero che i treni su cui mettevano le mani i fratelli Giovanni e Antonio De Luca della "Fd costruzioni" fossero sì di "Trenitalia".

Come lavorassero i De Luca lo documenta una telefonata del 6 maggio 2009. Giovanni De Luca parla con l'ingegnere Francesco Manco, che lamenta

ta i costi che deve sostenere per la fornitura dei pezzi di ricambio dei treni di cui ha vinto l'appalto di manutenzione. Degli Etr450, i primi modelli di Eurostar. Dice Manco: «Perché loro ("Trenitalia", ndr) pigliano e mettono nel capitolato tutto il materiale a carico del fornitore. Si scassa un interruttore, si scassa una cosa... si scassa una centralina, si scassa qualcosa e devi cambiarli tu, hai capito?». Risponde De Luca: «Belli cazzi». E Manco: «Questa è la fregatura. Però, voglio dire, ma su un treno quanti cazzi di interruttori dobbiamo cambiare? Quanti cuscinetti?».

De Luca ha la soluzione. Un trucco facile facile. «Tu sai cosa fai? Dal treno che entra dopo, tu smonti la roba e te la metti sul treno che stai facendo». Manco ora ride. In fondo, cannibalizzare dei pezzi di ricambio dall'ultimo treno che entra in officina per sistemare quello che deve essere consegnato per primo è un gioco da ragazzi e a costo zero. De Luca compiaciuto continua: «E poi, mano a mano, chi lo prende nel culo è l'ultimo che prende quel treno». Già, l'ultimo che dovrà mettere le mani su un treno entrato in officina con tutti i suoi pezzi originali e ridotto a una carcassa.

Insomma, un po' come andare dal gommista, pagare per quattro pneumatici nuovi e ritrovarsi, senza saperlo, un treno di gomme usate, sfilate dall'automobile parcheggiata in officina accanto alla propria. Del resto, la prassi doveva essere assai diffusa, se è vero, come è vero, che con i treni merci andava anche peggio. La procura di Napoli individua almeno 106 carri che, dichiarati rottamati, non lo sono mai stati. La prova?

54 risultano demoliti due giorni prima della partenza verso la stazione di demolizione, 50 lo stesso giorno della partenza verso la rottamazione, 2 vengono certificati come demoliti due volte. Il 31 dicembre 2002 e l'1 gennaio 2003, notoriamente due giorni di pieno lavoro in ogni officina del Paese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Venerdì

«Io, architetto ai tempi di appaltopoli». Massimiliano Fuksas racconta il sistema Italia: è il servizio di copertina del prossimo Venerdì. Il numero di questa settimana, causa sciopero dei giornalisti, sarà in edicola con Repubblica domenica

