

IPOTESI SABOTAGGIO

Una strategia della tensione sulle ferrovie italiane

ATTUALITÀ

22_01_2025



**Stefano
Magni**



L'assenza di Matteo Salvini a Washington, nel giorno dell'inaugurazione di Donald Trump, era motivata dalla grave situazione delle ferrovie italiane. E dal sospetto, fondato, che vi siano sabotaggi in corso. I media hanno stranamente ignorato la notizia,

riprendendola solo per cercare di **smontare i sospetti** del ministro dei Trasporti. A giudicare dalle testate di sinistra, quelle di Salvini sono **solo giustificazioni** al suo pessimo operato, solo una ricerca spasmodica di un capro espiatorio. Tuttavia, non è Salvini, ma l'azienda Ferrovie dello Stato che ha lanciato l'allarme **con un esposto** alla questura di Roma. Ed emergono video delle telecamere di sorveglianza che costituiscono, quantomeno, degli indizi a favore di questa tesi.

Le ferrovie in Italia non hanno mai brillato per efficienza. Ma leggendo l'esposto delle Fs, che mette in fila tutti gli incidenti dell'ultima settimana, a chiunque viene il dubbio che: o siamo veramente sfortunati, o le ferrovie cascano letteralmente a pezzi. Oppure i sabotaggi ci sono. Leggere per credere: 11 gennaio 2025, alle ore 07,11 inizia il blocco della Stazione Centrale di Milano. Una linea elettrica si è rotta, apparentemente perché tagliata da un pantografo di un treno ad alta velocità. La circolazione è ripresa, molto lentamente, solo dalle 15 di quella domenica. Ma i treni avevano accumulato fino a 200 minuti di ritardo, in un nodo strategico della circolazione ferroviaria del nord Italia.

Due giorni dopo, il 13 gennaio, alle ore 7,05, viene individuato uno scambio rotto, sulla linea Napoli-Roma. Occorre un giorno intero per ripararlo, intanto i treni ad alta velocità, nella linea più battuta d'Italia, accumulano fino a 90 minuti di ritardo.

Il giorno dopo, il 14 gennaio, viene trovata una rotaia rotta tra Valdarno e Arezzo, in Toscana. Anche qui, treni ad alta velocità, sia Italo che Frecciarossa, con ritardi fino a 70 minuti. Il giorno stesso, come se non bastasse, sempre in Toscana, un guasto agli impianti elettrici ha causato altri disagi e ritardi sulla linea Firenze-Chiusi. E sempre nel terribile 14 gennaio, anche a Roma si registra un guasto elettrico che causa decine di cancellazioni dei treni e ritardi fino a tre ore per i treni ad alta velocità. Il 15 gennaio, ancora a Roma, altro guasto elettrico: altre cancellazioni e ritardi di 40 minuti sui treni ad alta velocità.

Non è una lista completa dei disagi che hanno colpito i passeggeri in questo inizio anno. Chi scrive ha assistito a un guasto elettrico alla stazione di **Torino Porta Nuova** che ha causato il blocco della circolazione dei treni dopo le 18 e ritardi fino a 120 minuti sui treni ad alta velocità (oltre alla cancellazione di decine di treni locali e interregionali). Il 13 gennaio, un altro incidente fra le stazioni di Milano Lancetti e Milano Porta Vittoria, aveva **paralizzato la circolazione del passante ferroviario** di Milano, con la cancellazione di decine di treni locali lombardi.

Se non ci fossero le immagini delle telecamere di sorveglianza, si potrebbe pensare solo a un problema di obsolescenza o scarsa manutenzione. Ma le immagini

stanno arrivando, un po' alla volta. E così, alla Stazione Centrale di Milano assistiamo alla scena (mostrata per la prima volta in Tv da Nicola Porro, a *Quarta Repubblica*, il 20 gennaio) di un uomo che attraversa tutti i binari, in una zona riservata agli addetti alla manutenzione, fa qualcosa che non si vede con un argano, poi se ne va. Alle sue spalle c'è un'esplosione, ma lui non si volta neppure a guardare e continua sulla sua strada. O era un duro da film d'azione americano (i duri non si voltano mai a guardare le esplosioni), o era perfettamente consapevole che in quel momento l'esplosione ci sarebbe stata. I fatti coincidono con il blocco della Stazione Centrale di Milano dell'11 gennaio, iniziato proprio in quel momento, poco dopo le 7 del mattino.

In Veneto e a Roma sono emerse altre prove. Il 16 gennaio mattina, un dipendente della stazione di Montagnana, provincia di Padova, ha notato una catena di bicicletta che pendeva dai cavi elettrici del binario 2. Al passaggio di un treno, l'urto della catena con un pantografo, avrebbe potuto provocare la rottura della linea elettrica. Due giorni dopo, il 18, alla stazione Aurelia, di Roma, un video delle telecamere di sorveglianza hanno ripreso due persone che hanno scavalcato la recinzione esterna e hanno provato a forzare lo sportello di una cabina elettrica che "governa" la linea Roma-Grosseto.

Se tre indizi fanno una prova, di quanti indizi abbiamo bisogno prima di ipotizzare che è in corso una campagna di sabotaggi delle ferrovie?

Nell'esposto delle Ferrovie dello Stato, leggiamo: «Benché gli episodi ora descritti si presentino, all'apparenza, collegati tendenzialmente a disfunzioni di natura tecnica, sui quali il Gruppo Fs sta svolgendo accertamenti interni al fine di ricostruirne cause e responsabilità, si ritiene non si possa escludere in radice l'ipotesi che si tratti di una situazione connessa ad attività interne e/o esterne volutamente mirate a colpire gli asset aziendali con la finalità di destabilizzare, anche a livello istituzionale e governativo, il Gruppo FS ed il relativo management». Nell'interrogazione parlamentare del 21 gennaio (ieri, per chi legge), il ministro Salvini ha usato toni meno dubitativi: «abbiamo un quadro di incendi dolosi e guasti che guarda caso dopo la presentazione di un esposto non si sono più verificati, ma non ci facciamo intimidire: abbiamo una grande rete ferroviaria da anni oggetto di attacchi da anni, lo ribadì anche un premier del passato che però non passò dalle parole ai fatti», ha dichiarato ieri alla Camera e il premier del passato a cui allude è Matteo Renzi (2014-16).

La sinistra, comunque, non ammette: «Le Ferrovie si sono scusate, ma quand'è che si scusa lei ministro e la premier Meloni, che fate viaggiare ogni giorno gli italiani con un'ora di ritardo?», ribatte Elly Schlein, segretaria del Pd, a Salvini. Ma se a queste ore di ritardo si includono le ore e i giorni interi persi a causa degli scioperi (ormai quasi uno

alla settimana) e i sabotaggi (ormai più che sospetti) il quadro cambia. Non è più una questione di inefficienza. Non solo, per lo meno. Ma una precisa strategia: quella della tensione. L'obiettivo è il governo e il ministro Salvini in particolare. Purtroppo, come sempre, a farne le spese sono solo i comuni cittadini che hanno bisogno di viaggiare.