
Furti di rame: un affare d'oro

Autore: Franco Lombardo

Fonte: Città Nuova

139 tonnellate rubate solo a Milano negli ultimi dodici mesi e più di 200 i treni bloccati a causa dei furti. I binari delle ferrovie sono infatti il luogo privilegiato dai ladri del metallo, mentre è stata predisposta una task force nazionale per il pattugliamento di tutta la rete

«Annuncio: il treno proveniente da Mortara viaggia con sessanta minuti di ritardo». Stazione Centrale di Milano, gli altoparlanti avvisano i signori passeggeri: chi è in arrivo è furibondo, chi aspetta per partire non parliamone. Nei primi cinque mesi del 2013 i ritardi in totale hanno raggiunto quattro giorni, o se preferite quattromila e rotti minuti. Nell'ultima settimana, ben dodici treni nello stesso giorno, hanno accumulato ritardi fino a un'ora, mentre due corse sono state cancellate.

Colpa del computer della stazione? Degli scioperi selvaggi di qualche sigla sindacale? Di qualcuno che si è buttato sotto il treno in corsa? Niente di tutto questo. Sui binari delle ferrovie in Lombardia corrono non più i treni, ma i ladri di rame. E fanno affari. Il metallo in questione, si sa, è, dopo l'argento, il migliore che ci sia come conduttore di elettricità, resiste alla corrosione e non è magnetico. Soprattutto si può riciclare al cento per cento. Un metallo in borsa è quotato fino a ottomila euro a tonnellata. Sul mercato nero poi si fanno affari ancora migliori.

Dopo aver svuotato le lapidi nei cimiteri, privandole delle cornici, asportandone i vasi, le grondaie dalle cappelle di famiglia, ora i ladri di metallo pregiato si sono orientati lungo i binari. Basti pensare che a Milano, negli ultimi dodici mesi, di rame ne è stato rubato 139 tonnellate, e i treni bloccati causa furto hanno superato quota duecento. La media delle perdite economiche è superiore al milione di euro all'anno. Un flagello per la regione, perché, come dice l'assessore alla Mobilità Del Tenno, «spiegare ai pendolari che il problema del singolo ritardo o addirittura della cancellazione del loro treno non dipende da noi è ancora più mortificante». E poi c'è un danno economico notevole che va sommato agli otto milioni di euro, cifra che si spende ogni anno per pulire i treni pitturati dai writer. È singolare che i ladri di rame operino – secondo Franco Fiumara, della protezione aziendale del gruppo Ferrovie dello Stato – maggiormente nelle regioni del Sud e in Lombardia.

Intanto sta operando una *task force* nazionale per il pattugliamento di tutta la rete. Ma il problema è anche legislativo-giudiziario. «Un furto di rame non può essere equiparato a un furto di materiale "normale", perché nel primo caso vengono colpite aziende che prestano un servizio di pubblica utilità. Il nostro gruppo, ma anche quelli di telefonia. È necessario intervenire anche su questo aspetto e rivedere le norme», dice ancora Fiumara. Dove possibile le ferrovie hanno iniziato ad eliminare il rame dai binari, sostituendolo con leghe di alluminio e acciaio, che al momento non sono ancora state prese di mira. Ma – dicono – è presto per festeggiare.