

"I freni erano stati manomessi"

In Atac la pista del sabotaggio

FILT CGIL

DANIELE AUTIERI

PER spiegare l'ennesimo incidente sulla metropolitana di Roma, c'è una parola che in Atac e in Campidoglio nessuno osa pronunciare: manomissione. Eppure una qualificata fonte interna all'azienda, impegnata nella gestione operativa dei treni, conferma oggi che il treno numero 15 finito contro un tronchino all'altezza della stazione Anagnina aveva l'impianto frenante disattivato. Non solo: alla sua guida non c'era un macchinista, ma un operaio che si è salvato solo perché è riuscito a lanciarsi fuori al momento della collisione.

Le due commissioni d'inchiesta annunciate da Atac dovranno fare chiarezza sull'accaduto e decidere se consegnare i risultati delle indagini interne alla Procura. Intanto, da una prima ricostruzione di chi era presente alle 8 di ieri, emerge che il treno, vecchio di 8 anni, stava compiendo una manovra in uscita dal deposito su un tratto di ferrovia con una pendenza del trenta per mille (abbastanza elevata per le metropolitane). L'assenza dei freni, unita alla pendenza, ha fatto il resto portandolo a urtare contro un muretto. Il treno è stato danneggiato nello scontro e ci vorranno 4-5 giorni per rimuoverlo.

L'episodio riporta alla mente lo



LA RESSA

Folla sulle banchine della metro A nelle foto pubblicate su Twitter da molti pendolari dopo l'incidente che ieri mattina ha causato uno stop parziale di quasi 4 ore

sciopero bianco del luglio scorso, quando in pochi giorni si verificò un numero esagerato di malfunzionamenti che bloccarono il servizio mettendo in ginocchio la città. Nelle prime tre settimane di luglio, i treni non utilizzati per malfunzionamenti aumentarono del 200% rispetto al mese precedente e del 300% rispetto al-

lo stesso periodo del 2014. In quel caso era in corso uno scontro feroce tra i vertici dell'azienda e alcuni sindacati, ma i guasti, reali o montati che fossero, non portarono mai a incidenti sulla linea. Oggi la storia è diversa. Dietro all'incidente di ieri e alle parole dell'assessore Stefano Esposito («Avevo già detto che ci voleva fortuna e una preghiera ogni mattina»), c'è una domanda che merita risposta: la metro di Roma è sicura?

Una domanda che chiama in causa due fattori. Il primo è amministrativo, e riguarda l'appalto sulla vigilanza delle metro sul quale hanno chiesto chiarezza e un possibile intervento della magistratura sia l'assessore Esposito che il presidente dell'Anac, Raffaele Cantone. Il secondo è gestionale, e implica l'utilizzo dei sistemi di frenatura automatica previsti in tutte le metro del mondo. A Roma questi vengono spesso disattivati per permettere ai treni di compiere corse ravvicinate, alleggerendo la mole di passeggeri nell'ora di punta. La disattivazione del freno automatico, che impone una distanza di sicurezza tra i convogli, permette di far arrivare i treni uno dopo l'altro, ma obbliga il macchinista a frenare manualmente. Con il rischio che un errore umano possa trasformarsi in tragedia.