

«Treni, l'errore del macchinista causò l'incidente a Galugnano»

Chiusa l'inchiesta: «Il ferroviere non era abilitato»

● L'incidente ferroviario di Galugnano del 13 giugno 2017 fu causato da un errore del macchinista, che non era abilitato a condurre quel tipo di treno (noleggiato da Trenitalia) e non ne conosceva il sistema frenante. Sono i risultati dell'inchiesta tecnica del ministero delle Infrastrutture: Sud-Est non avrebbe vigilato a sufficienza sul proprio personale. Lo scontro frontale provocò 11 feriti e danni di lieve entità ai mezzi e alle strutture.

SCAGLIARINI A PAGINA 9»

TRASPORTI

L'INCIDENTE DEL 13 GIUGNO 2017

LA RELAZIONE DEL MINISTERO

Gli ispettori: «Il personale non poteva utilizzare la Aln 668 presa a noleggio da Trenitalia». La Procura indaga i vertici Fse

Scontro dei treni a Galugnano «In Sud-Est nessuno vigilava»

Chiusa l'inchiesta: «Sbagliò il macchinista, era sceso dal mezzo non era abilitato su quella motrice e non sapeva usare il freno»

MASSIMILIANO SCAGLIARINI

● **BARI.** C'erano cinque modi diversi per fermare il treno che il 13 giugno dello scorso anno, all'ingresso della stazione di Galugnano, si era avviato da solo, in discesa. Ma il macchinista non intervenne: era giù dall'automotrice, di cui aveva azionato - sbagliando - le «funicelle» per scaricare l'impianto frenante, finendo così per mettere in movimento il mezzo, mandandolo a sbattere a 28 km l'ora contro un altro treno. Un pasticcio: soprattutto perché il ferroviere, R.R., non era abilitato a condurre l'Aln 668 di Trenitalia, ma soltanto il modello simile utilizzato da Sud-Est che differisce dalla prima proprio nel funzionamento dell'impianto frenante.

Sono queste le conclusioni dell'inchiesta condotta dagli ispettori del ministero delle Infrastrutture sull'incidente del 2017, che non provocò vittime né feriti gravi ma solo tanto spavento. E questa è l'unica nota positiva. Perché per il resto è davvero un disastro. Un errore umano, dunque, la cui responsabilità materiale è in capo al ferroviere. Ma la colpa, dice il rapporto della Digifema, è soprattutto di Ferrovie Sud-Est, che prese a noleggiare

alcune automotrici da Trenitalia senza preoccuparsi di formare i macchinisti: «In esito alle audizioni effettuate con il personale coinvolto nell'incidente - scrivono gli ispettori -, emergerebbe che non erano regolarmente effettuate attività di controllo e vigilanza sull'operato del personale aziendale, né di aggiornamento professionale». Un'accusa gravissima, del resto trasfusa nell'inchiesta penale parallela condotta a Lecce dal pm Giovanni Gagliotta, che ha iscritto nel registro degli indagati anche i vertici dell'epoca di Fse.

La ricostruzione del ministero collima con le anticipazioni fornite lo scorso anno dalla «Gazzetta». Il macchinista (che è poi stato adibito ad altre mansioni) aveva già al suo attivo uno «Spad» (l'attraversamento di un segnale rosso) nella stazione di Lecce, per il quale era stato sospeso. Sul suo certificato complementare - scrivono gli ispettori - «non è riportata la tipologia di rotabile che lo stesso conduceva al momento del sinistro, vale a dire l'automotrice Aln 668», ossia il mezzo che Sud-Est aveva noleggiato da Trenitalia e che differisce da quelli in uso in Fse proprio per «alcune differenze relative al rubinetto del freno ed alla velocità massima».

Il ferroviere si è difeso dicendo che a

inizio turno «aveva notato una certa difficoltà nel modulare la frenata», ma dagli accertamenti effettuati sul treno dalla Procura di Lecce, è emerso come il rubinetto di comando del freno fosse stato lasciato in una posizione errata (sul «neutro»). Sempre il macchinista ha raccontato che, una volta giunto a Galugnano, aveva rilevato una pressione troppo alta nell'impianto frenante, e dunque era sceso e «ha proceduto a tirare, in maniera prolungata, la valvola di scarico, la cosiddetta «funicella», prima di risalire e di chiedere al capotreno di tirare la funicella del carrello posteriore. Ricostruzione che secondo gli ispettori è «non congruente» perché la sovrappressione di cui ha parlato il macchinista «avrebbe già da sé determinato la sfrenatura del treno con conseguente movimentazione dello stesso in direzione Lecce. Per ridurre la sovrappressione bastava girare il rubinetto su «frenatura ordinaria», mentre tirando le funicelle si ottiene «l'allentamento dei ceppi frenanti delle ruote di ciascun carrello, senza influenza alcuna sul valore della pressione dell'aria nella condotta generale». Il macchinista ha poi detto di aver azionato il freno a mano quando si è accorto che il treno si era messo in mo-

vimento, ma di non essere riuscito a fermarsi. Anche su questo, gli ispettori hanno espresso gravi dubbi, soprattutto perché per fermare il treno c'erano cinque diverse possibilità (il freno a mano è solo

una di queste: poteva sfruttare il freno motore, inserire la retromarcia, tirare la «rapida»...). «L'intervallo di tempo intercorrente fra l'avvio della marcia per gravità dell'automotrice ed il momento

dell'impatto, pari a 206 secondi», secondo gli ispettori ministeriali «era più che sufficiente» a fermare il treno in uno qualunque dei modi possibili. La spiegazione più probabile, appunto, è che il macchinista non fosse più a bordo e che si sia fatto prendere dal panico.

TRASPORTI

DOPO L'INCIDENTE DI MARTEDÌ

LA DINAMICA DELL'IMPATTO

I due convogli si scontrarono a circa 800 metri dalla stazione di Galugnano: uno era fermo, l'altro procedeva a mano di 30 km all'ora.

«Sud-Est, il macchinista era sceso dal treno del disastro»

L'inchiesta interna: «Stava provando i freni, ma è risalito prima della partenza»

IL 16 GIUGNO 2017 La «Gazzetta» aveva già anticipato alcuni esiti dell'inchiesta tecnica

La dinamica Solo 11 feriti, tutti lievi

■ L'impatto tra il treno 554 proveniente da Otranto e il 549 proveniente da Lecce si è verificato alle 17,15 del 13 giugno 2017, nella stazione di Galugnano. Il 554 si è messo in movimento verso Lecce (il binario è in pendenza di circa il 7%): l'impatto frontale contro l'altro treno è avvenuto dopo circa 715 metri, a 24 km all'ora. Si sono registrati 11 feriti, nessuno grave, e piccoli danni ai binari e ai due treni coinvolti.



ERRORE UMANO La scena dell'incidente del 13 giugno 2017