

Freno disinserito e velocità l'ipotesi dell'errore umano. I dispositivi di sicurezza sarebbero risultati correttamente attivati. Aperte tre inchieste.

ROMA Sullo scontro tra treni in metro B sono già partite tre inchieste: una della Procura di Roma, una del ministero dei Trasporti, una interna dell'Atac, l'azienda del trasporto pubblico romano. Sotto accusa è finito il macchinista del treno che ha causato il tamponamento, Alessandro Pelosi, 44 anni. L'assessore comunale ai Trasporti Guido Improta ha subito parlato di un «probabile errore umano» aggiungendo però che va comunque «accertato se i dispositivi (di sicurezza, ndr) erano inseriti o no, se hanno funzionato o no». Verranno esaminati i filmati ripresi dalle telecamere in galleria e saranno acquisite dal pm Pierluigi Cipolla anche le registrazioni audio dei dialoghi con la Dct, la «sala di controllo» della linea, per escludere che possa essere partito un input di «marciare a vista», disattivando il blocco automatico.

«ANDAVA TROPPO VELOCE»

Sott'accusa finisce soprattutto la velocità del mezzo guidato da Pelosi. Dai primi riscontri, infatti, sembrerebbe che fosse superiore ai 15 chilometri all'ora che i macchinisti sono tenuti a rispettare in quelle condizioni, ovvero procedendo con il cosiddetto «rosso permissivo» segnalato dal «semaforo» all'inizio di ciascuna sezione di blocco (segmento di tratta). Il dispositivo di sicurezza automatico che garantisce la distanza fra i treni si chiama «discontinuo» e registra il passaggio dei convogli e la loro velocità in ogni segmento, trasmettendo i dati tramite un ripetitore ai segnalatori luminosi e alle strumentazioni di bordo. Muovendosi da Magliana a Palasport il treno di Pelosi deve avere incontrato progressivamente il segnale verde (80 orari), giallo lampeggiante (65 orari), giallo fisso (30 orari in vista della curva), infine, il «rosso p» all'avvicinarsi del treno che precedeva. Il sistema funziona così: nel caso in cui il macchinista per qualsiasi motivo, entro tre secondi, non abbassi la velocità, il sistema fa calare in automatico la tensione e il treno frena. A meno che non sia il macchinista stesso a «spiombare» il freno. Il «discontinuo» ieri ha funzionato? Dai primi riscontri sembrerebbe essere stato disinserito, in modo da rendere inutile anche il «limitatore di velocità», che invece era attivo. La situazione poi ieri era particolarmente difficile: sulla linea c'era un «ingorgo» essendo contemporaneamente presenti sui binari, oltre ai treni regolari, anche quelli con i macchinisti impegnati negli esami di abilitazione dell'ente ministeriale Ustif e alcuni nuovi modelli Caf sotto collaudo.

SCATOLE NERE

La Procura di Roma ha aperto un fascicolo di indagine sull'incidente. Ieri dopo il sopralluogo il pm Pierluigi Cipolla ha chiesto la relazione dei vigili del fuoco. Al lavoro anche la Scientifica della Polizia Già sequestrate le «scatole nere» dei due convogli coinvolti, ovvero le «zone» una sorta di tracciato (tipo elettrogramma) che registrano le tratte percorse e l'andatura mantenuta.

All'errore umano non credono Vincenzo Piso e Andrea Augello, deputato e senatore di Area Popolare (Ncd-Udc). «Un incidente di questo tipo, in metro, se i sistemi di sicurezza di linea e treni sono attivi, è impossibile. Questo significa che erano disattivati o non funzionanti». Secondo Piso «potrebbe essere che i treni viaggino costantemente in scarsa sicurezza, con i dispositivi spenti intenzionalmente, per assicurare una maggiore frequenza delle corse».