

Sicurezza sotto accusa. Linea vecchia e da rifare. Il treno andava a 30 chilometri orari anziché 15 Il Comune: «Può essere stato un errore umano»

Errore umano, difetto negli impianti di sicurezza o una compartecipazione di entrambi i fattori? Saranno almeno due le commissioni d'inchiesta, una interna ad Atac ed una condotta dal Ministero Infrastrutture e Trasporti, a stabilire le reali cause del tamponamento avvenuto ieri mattina fra due treni della Linea B della metropolitana di Roma. La Procura di Roma ha aperto un fascicolo di indagine sull'accaduto e sinviato sul posto dei suoi periti, il Codacons annuncia un esposto da parte del Codacons. L'incidente ha portato al ferimento di una ventina di persone, di cui al momento nessuna sembra aver riportato danni gravissimi.

LA DINAMICA

Con il passare delle ore la dinamica dell'incidente sembra prendere forma. Lo scontro è avvenuto poco fuori la fermata di Eur Palasport, in direzione del capolinea Laurentina. Fermo (o in marcia "al passo", questo è ancora da verificare) fuori dalla stazione un treno caf di nuova generazione; in arrivo, subito dopo, un convoglio più vecchio, un MB200 fra gli ultimi ancora presenti sulla linea. Alla guida il macchinista M.P., 55 anni, di cui 20 alla guida delle metro, uno dei più esperti di tutta la linea. Vista la frequenza ravvicinata dei convogli, il secondo treno molto probabilmente ha incontrato un segnale cosiddetto di "rosso permissivo", che permette una "marcia a vista": massima cautela da parte del conducente e limite massimo di 15 km/h. Che per motivi ancora da accertare potrebbe non essere stato rispettato.

IL GIALLO

Qui comincia la parte più controversa dell'intera vicenda. Come confermato anche dall'assessore capitolino alla Mobilità, Guido Improta (che ieri ha parlato in momenti diversi della giornata), il secondo treno ha tamponato il primo ad una velocità che si aggirava intorno ai 30 km/h. Colpa del macchinista? Ecco cosa ha detto, a metà pomeriggio, Improta: «È evidente che qualcosa non ha funzionato sia per quanto riguarda la condotta del treno, e quindi ci può essere stato un errore umano, ma dobbiamo verificare se anche gli altri dispositivi che sono previsti a sicurezza della corretta dinamica del viaggio erano inseriti o no, se hanno funzionato o no». Con la marcia a vista, infatti, il treno si dice che entra in "protezione": si stacca la corrente, rallenta e dopo 10-15 secondi si ferma. Ma tutto ciò potrebbe non essere avvenuto, e in questo caso le responsabilità del conducente potrebbero non essere esclusive. «Sono mesi – afferma un macchinista che ha preferito rimanere anonimo – che denunciavamo problemi di "assenza codice", derivante dal logorio dei filamenti elettrici sui binari che rilevano la presenza dei convogli. Speriamo che si valuti anche questo aspetto».

LO STATO DELLA LINEA

In fondo è da tempo che la linea accusa problemi, fra rallentamenti, prescrizioni e interventi di manutenzione rinviati. Tutte questioni presenti nel foglio-corse dei macchinisti della linea. Nel documento sono elencati i 7 punti dove bisogna rallentare, la velocità massima e le motivazioni. Velocità che può scendere anche a 15 km/h quando i treni della linea B possono tranquillamente andare a 70-80 km/h. Tutte le prescrizioni, sono dovute a interventi di messa in sicurezza non definitivi oppure a cantieri annosi.

PROBLEMI AI BINARI

Di queste 7 prescrizioni, 4 riguardano interventi temporanei ai binari, mentre gli "armamenti" in quei punti andrebbero sostituiti. Ci sono il tratto fra le stazioni di Bologna e Policlinico, dove il binario si è spezzato e i tecnici chiamati da Atac sono stati costretti ad apporre un "giunto", con velocità massima di 15 km/h; il tratto fra Castro Pretorio e Policlinico, da percorrere a 20 km/h. Nel tratto dove è avvenuto l'incidente, invece, esiste una prescrizione piuttosto lieve, 65 km/h.

