



Metro di Roma: «Nessuna difesa contro gli attentati»

I «drivers» di Londra addestrati alle emergenze Per i macchinisti romani niente corsi e norme vaghe

di Enrico Fierro / Roma

LA DOMANDA, dopo gli attentati bis di Londra, è maledettamente seria: la metropolitana di Roma è sicura? La risposta è di quelle che fanno accapponare la pelle: no. Il Tube della Capitale è un colabrodo, i sistemi di controllo e sicurezza vecchi e malfunzionanti,

il personale poco addestrato, i piani di intervento letteralmente obsoleti. Non lo dice il cronista ma le tante testimonianze raccolte sul campo nel corso di un lungo viaggio attraverso i buchi neri della nostra *underground*. Parlano macchinisti delle linee A e B, personale di stazione, dirigenti. A Londra, mister Ray Wright - driver della London Underground - a poche ore dalle bombe esplose il 7 luglio nella stazione di King's Cross, raccontava ai giornalisti di come, insieme ai suoi colleghi, avesse affrontato l'emergenza subito dopo l'esplosione riuscendo a

portare in salvo i passeggeri attraverso i tunnel. «Da tempo eravamo stati addestrati per affrontare questo tipo di situazione». Preparati attraverso corsi tenuti da esperti di Scotland Yard che avevano spiegato per filo e per segno come comportarsi dopo l'attentato, trasmettendo, quasi in modo ossessivo, un concetto sopra tutti gli altri: in questi casi il nemico numero uno è il panico. In un vagone pieno di fumo, con gente ferita che urla, i superstiti hanno bisogno di

I conducenti: «Non ci sono corsi specifici Di volta in volta arrivano ordini di servizio ma non tutti li leggono...»

trovare immediatamente un punto di riferimento. Il *driver* è la figura chiave. Ai macchinisti della metro di Roma che abbiamo incontrato abbiamo rivolto una domanda semplice: l'azienda vi ha preparati per affrontare l'emergenza attentati? Risposta corale: «No». «Non ci sono stati corsi specifici, diciamo che ci sono ordini di servizio che ci vengono trasmessi di volta in volta, ma non arrivano sempre e non a tutti i macchinisti. C'è poi chi li legge e chi no. Diciamo che fidiamo soprattutto sulla nostra esperienza e sulla nostra professionalità». Parla un addetto di stazione: «L'ultimo corso lo abbiamo fatto dopo l'11 settembre e riguardava attacchi con l'antrace. Un paio d'ore al volo. Solo questo. Diciamo che la logica che c'è dietro queste cose è burocratica, non si punta a preparare bene il personale, la preoccupazione principale è quella di adempiere a degli obblighi di legge». Tutto qui.

C'è un libro, un volume alto come l'elenco telefonico di New York, dal titolo «Piano di emergenza ed evacuazione», che traccia le linee di comportamento in caso di incendio, scontri fra treni, fughe di gas ed esplosioni. È del 2004 ed è chiuso nei cassetti della «Dirigenza centrale traffico», il cuore della

metro che ha i suoi uffici in un palazzo della via Ostiense. La Bibbia che i dirigenti devono consultare in caso di allarme, ma che ai macchinisti e al personale di stazione non è mai arrivata. Ci sono tutte le 49 stazioni della metro A e B, cartine con indicati i tragitti delle vie di fuga e vari numeri di telefono da comporre. Leggiamo la parte (una sola pagina) che tratta i «rischi derivanti da attentati»: «L'ipotesi di un attentato all'interno della stazione rappresenta un evento le cui conseguenze non risultano prevedibili, essendo strettamente legate alla natura del gesto criminoso. L'attività di prevenzione risulta difficoltosa essendo sconosciute le modalità, il tempo e i luoghi che potrebbero riguardare un possibile gesto criminoso». Parole che sembrano insieme alla fiera dell'ovvio e la rappresentazione di una fatalistica impo-

Nella notte di sabato 9 luglio due persone sono salite su un treno in prova nonostante la chiusura dei cancelli

tenza. Neppure dopo la tragedia del 7 luglio il livello di attenzione è cresciuto. I lavoratori che abbiamo avvicinato ci hanno raccontato un episodio che non ha bisogno di commenti. Nella notte tra il sabato e la domenica successivi alle bombe londinesi, sulla linea A si sta provando uno dei 33 nuovi treni che presto entreranno in funzione (i Caf costruiti in Spagna). A Lepanto il convoglio si ferma per fare «cambio banco» (inversione), equi scatta la sorpresa: due persone salgono a bordo. È passata la mezzanotte da un quarto d'ora e la metro è chiusa. Ma due estranei riescono ad entrare tranquillamente da un varco non controllato e si accomodano sul nuovo e confortevole vagone. Le chiavi che aprono i cancelli delle stazioni del Tube, è stato denunciato in una recentissima inchiesta della cronaca romana di *Repubblica*, sono in possesso di centinaia di persone: personale metro, vigilanti privati, addetti alle pulizie. «Le stazioni - ci dice sconcertato un addetto - sono preda di borseggiatori, venditori ambulanti con i banchetti. Chi controlla questa gente?». E chi vigila sui 37 e passa chilometri delle linee A e B della metro romana? Chi controlla gli 800mila

passeggeri che ogni giorno affollano le 49 stazioni sgomitando sulle banchine? Un occhio elettronico che è aperto giorno e notte nelle sale comando della «Dirigenza centrale traffico». Ma si tratta di un occhio in grado di guardare in un'unica direzione. Perché le telecamere che vigilano su binari e stazioni delle due linee sono fisse, inquadrano sempre un punto solo, incapaci come sono di ruotare. Nel 1989, quando sono state costruite, le facevano così. Le immagini trasmesse sui monitor (marca Telex) arrivano sfuocate e in bianco e nero, come la tv d'altri tempi. I due monitor che controllano i 18,425 km e le 27 stazioni della linea A rimandano fotogrammi sempre poco chiari. Difficile capire che cosa stia facendo quel passeggero con lo zainetto, se poi si sposta in un punto non raggiunto dall'occhio elettronico, risulta ad-

Nelle 49 stazioni telecamere fisse dalle immagini sfuocate Inefficiente il sistema di comunicazione

dirittura impossibile. Le immagini registrate giorno per giorno vengono conservate da una società di polizia privata per un anno. «Servono - ci spiegano - in caso di incidenti o di denunce». Come si sa, gli attentatori del 7 luglio sono stati scoperti grazie ai fotogrammi registrati dalle telecamere della metropolitana londinese. Gli operatori addetti al controllo del traffico e alla sicurezza lavorano in queste condizioni drammatiche. I televisori, poi un pannello centrale luminoso che segnala i movimenti dei vari convogli, sulla scrivania tre telefoni: uno collegato con la Polizia di Stato, uno con la questura di Roma, l'ultimo con i Vigili del Fuoco. Ma se l'occhio è orbo, l'orecchio è sordo. Perché anche il sistema di comunicazione tra centrale e macchinisti sui treni, spesso ha delle deficienze. Si chiama «terra-treno» ed è l'unico collegamento col mondo di superficie che hanno i treni che viaggiano nel tunnel. «Spesso - rivela un macchinista - io parlo e dalla centrale non mi sentono, la comunicazione va via, il sistema è antiquato, si blocca». Questi sono i livelli di sicurezza nella metropolitana di Roma, città nel mirino del terrorismo internazionale.



Foto di Alessandro Di Meo/Ansa

IL RIENTRO In Italia il corpo di Benedetta Ciaccia

CON UN AEREO di linea romana di Fiumicino è rientrata ieri sera verso le 23,50 la salma di Benedetta Ciaccia, la ragazza italiana morta a Londra lo scorso 7 luglio in seguito allo scoppio della prima delle quattro bombe che hanno colpito la capitale britannica. Nell'area merci dell'Alitalia il feretro è stato avvolto nel tricolore e portato a spalla da otto dipendenti degli aeroporti di Roma, alcuni dei quali ex colleghi di papà Roberto, ora in pensione. Il silenzio era rotto solo dal pianto della mamma Nella, sottobraccio al marito, che a più riprese ha cercato di rincorarla. Con le mani ha toccato più volte la bara di Benedetta, come a cercare un ultimo grande e doloroso abbraccio. Accanto a loro le sorelle di Benedetta, Giulia e Roberta, e il fidanzato Fiaz Bhatti, tutti in lacrime. Benedetta viveva a Londra da dieci anni e lavorava come analista finanziario in una società della City. La mattina del 7 luglio, come tutti gli altri giorni, era sulla metropolitana per raggiungere il posto di lavoro, quando l'esplosione l'ha travolta. La salma è stata accompagnata dal fidanzato, Fiaz Bhatti, cittadino britannico di origine pakistana con cui Benedetta Ciaccia aveva programmato di sposarsi l'undici settembre prossimo. I resti della ragazza erano stati ritrovati solo il 17 luglio. Il feretro è stato poi trasportato all'Istituto di medicina legale, dove già oggi saranno svolti gli accertamenti genetici.

Barche di pirati somali attaccano una nave cargo italiana

Alcuni uomini armati hanno cercato l'abordaggio ma la Jolly Marrone è riuscita a fuggire. Spari contro lo scafo, tutti illesi

di Massimo Solani

DUE MOTOSCAFI che sbucano dal nulla, l'allarme lanciato dall'ufficiale di guardia in coperta e poi le virate improvvise per allontanarsi dal pericolo e lasciarsi alle spalle lo spavento e le armi spianate di un manipolo di pirati somali. Sono stati trenta minuti molto movimentati quelli vissuti ieri mattina dall'equipaggio della Jolly Marrone, nave ro-ro container di oltre 31 mila tonnellate e 200 metri di lunghezza di proprietà della compagnia genovese Ignazio Messina & C., al largo delle coste somale dove

una banda di pirati armati fino ai denti ha tentato di assaltare l'imbarcazione. «Erano passate da poco le 11 e stavamo navigando a 110 miglia dalla costa somala - racconta al telefono il comandante della Jolly Marrone Ivano Mazzocchi, 57 anni e una vita intera passata in mezzo ai mari di tutto il mondo - nella nostra rotta fra Mombasa e Gibuti. Improvvisamente l'ufficiale di guardia in coperta ha dato l'allarme dopo aver avvistato col binocolo a dritta due barche che si avvicinavano a noi velocemente. A bordo c'era sei uomini, tre per scafo, armati di fucili e forse anche di un bazooka. Abbiamo capito subito che si trattava di pirati. Queste acque sono a ri-

schio». A quel punto la nave italiana ha cercato di «seminare» le due imbarcazioni con una serie di virate. «Abbiamo messo in atto alcune manovre evasive per non lasciarci la possibilità di affiancarci e tentare un assalto - prosegue Mazzocchi - poi quando siamo riusciti «Dopo averli avvistati abbiamo compiuto alcune manovre per non farci affiancare»

ad aumentare la nostra velocità li abbiamo seminati e dopo un inseguimento di circa 8 miglia sono così stati costretti a desistere». Non prima però di aver sparato una raffica di colpi contro la chiglia della nave. Paura? «Bhè, certo non è stata una situazione tranquilla - risponde il comandante - però l'equipaggio ha risposto nella maniera più corretta, senza perdere la calma e soprattutto prendendo tutte le precauzioni del caso. Così adesso stiamo tutti bene in acque molto più tranquille». Pochi minuti dopo il tentativo di abordaggio la notizia è rimbalzata in Italia attraverso il Comando Generale delle Capitanerie di Porto che ha immediatamente avverti-

to la Ignazio Messina (18 navi da carico in giro per il mondo, quasi tutte attraverso il Mediterraneo) nel quartier generale di Genova. «È andata molto bene - commenta Stefano Messina, amministratore delegato dell'azienda - l'importante che l'equipaggio sia illeso. Certo quelle acque non sono sicure». Meno bene era andata una settimana fa sempre in quelle zone ad una petroliera che è stata sequestrata e liberata soltanto dopo il pagamento di un riscatto. «L'hanno portata sotto costa e si sono fatti pagare - spiega il comandante Cervetti, responsabile della flotta della Messina - possono chiedere pochi milioni di dollari e poi salire a cifre impossibili».

Quaderni dell'America Latina | 5

“Lula, mille giorni difficili”

a cura di Maurizio Chierici
prefazione di Luiz Inácio Lula da Silva

il primo volume
in edicola con l'Unità

6,90 euro
oltre al prezzo del giornale.

l'Unità