

Esclusa definitivamente la pista del sabotaggio e dell'attentato: guasto tecnico o errore umano

Angelo Tomei finisce nel registro degli indagati: «atto dovuto» disposto dal pm Ceniccola

Sicurezza, indagato il macchinista del metrò

Sul sistema del «rosso permissivo» scambio di accuse tra conducenti e Met.Ro
«L'azienda dà l'ok a disattivarli». «Siete solo sciacalli». E non si trova la scatola nera

di Anna Tarquini / Roma

DA UN LATO I MACCHINISTI, dall'altro l'azienda. I primi denunciano gravissime omissioni nei sistemi di sicurezza, l'azienda replica: «Sciacalli». E intanto non sono nemmeno ancora riusciti a recuperare le scatole nere. La premessa è d'obbligo, perché

cercare di capire cosa sia accaduto martedì mattina nel cuore della metropolitana di Roma prima dell'esame delle registrazioni è tutt'altro che facile. I magistrati che ieri hanno indagato il macchinista Angelo Tomei procedono ancora contro ignoti. Esclusa definitivamente l'ipotesi più grave, e cioè che si sia trattato di sabotaggio o di attentato, ora puntano ad accertare se vi sia stato guasto tecnico oppure errore umano. In particolare i pm vogliono sapere se l'autista è intervenuto, se i congegni del treno erano funzionanti, come si attiva il blocco di marcia automatico, il cosiddetto «uomo morto». Per questo hanno voluto ascoltare il macchinista che aveva denunciato un anomalo ok dalla centrale a passare con il rosso; il tecnico della centrale e altri testimoni.

Il punto sta proprio nelle testimonianze divergenti degli autisti e quella dell'azienda. Dai primi che mantengono tutti l'anonimato - arrivano accuse gravissime, dicono che i treni nuovi hanno un difetto al sistema frenante. Dicono che il convoglio 311 aveva già avuto un incidente. «Era una giornata di primavera inoltrata - avrebbe detto un macchinista - La vettura 311, la stessa che ieri ha tamponato

il convoglio alla Stazione Vittorio Emanuele, ebbe un problema ai freni nella fase di collaudo. Il treno finì su un muretto nel deposito di Osteria del Curato». Un altro ha invece denunciato che l'aumento dei convogli della metro si è fatto a discapito della sicurezza. «Stanno nascondendo la verità - ha detto - Da settimane viaggiano 33 treni contemporaneamente e quando saliamo sul vagoni i sistemi di sicurezza sono già disattivati». «Quanto è accaduto ieri - aggiunge - potrebbe risucedere domani. Il sistema prevede due semafori tra una stazione e l'altra. I rossi, di fatto, sono sempre permissivi per far stare i treni in orario. Se un macchinista non vede il primo segnale rosso e continua, c'è il secondo e se si supera anche quello il treno dovrebbe fermarsi automaticamente. Di fatto, però, non avviene perché col sistema disattivato si chiama la centrale che dà sempre l'ok e a quel punto si naviga a vista. Il secondo rosso non dovrebbe essere mai permissivo ma imperativo: una volta superato non puoi sapere dove si trova il treno che ti precede: se è avanti di cento o di dieci metri. Ed

Nel mirino del pm il congegno del blocco automatico di marcia il cosiddetto sistema dell'«uomo morto»



Vigili del fuoco al lavoro ieri, sui treni della metropolitana di Roma coinvolti nell'incidente. Foto Emmevi/Ansa

L'accusa

Il macchinista: «Stanno nascondendo la verità»

«Se un macchinista non vede il primo rosso e continua, c'è il secondo e se si supera quello il treno dovrebbe fermarsi automaticamente. Ma non avviene perché col sistema disattivato si chiama la centrale che dà sempre l'ok. Il secondo rosso non dovrebbe essere mai permissivo ma imperativo: una volta superato non puoi sapere dove si trova il treno che ti precede: se è avanti di 100 o di 10 metri»

è quello che è successo martedì». Per l'azienda Met.Ro è tutto falso: «È utile precisare che nei giorni precedenti all'incidente non c'è stato alcun mancato funzionamento degli impianti di sicurezza e di segnalamento nella tratta della linea A e, conseguentemente,

La difesa

Met.Ro: «Sono solo falsità. Sicurezza come in Europa»

«Fare accuse del genere e non qualificarsi è uno squallido sciacallaggio - ha dichiarato ieri il presidente di Met.Ro Stefano Bianchi - Il sistema del rosso "permissivo" è una regola che vale da 30 anni e funziona in tutta Europa. Di più: è un altro strumento di sicurezza: esiste il treno davanti, ma anche il treno di dietro». Nulla cambia dunque nelle procedure di sicurezza? «Nulla, tutto va avanti così».

nessun intervento manutentivo è stato attivato». Secondo Met.Ro anche i semafori funzionavano perfettamente e l'unica ipotesi plausibile è l'errore umano. Durissimo il presidente di Met.Ro Stefano Bianchi: «Fare accuse del genere e non qualificarsi è uno squallido sciacallaggio. Il sistema del rosso "permissivo" è una regola che vale da 30 anni e funziona in tutta Europa». Nulla cambia dunque nelle procedure di sicurezza? «Nulla, tutto va avanti così». Tra i misteri da chiarire comun-

L'ipotesi

15 km/h oppure 30 km/h? Il «rebus» della velocità

Viaggiava a 15 km/h o andava più veloce, a 30 come dice il ministro Bianchi? La domanda è centrale per capire cosa è successo. Se lo scontro è stato a 15 km/h allora si può escludere che si sia staccato il sistema di sicurezza. Perché se il sistema di sicurezza è in funzione il treno dovrebbe automaticamente spegnersi e fermarsi superato quel limite di velocità, cosa che non è avvenuta.

che c'è anche quello della velocità del convoglio. Viaggiava a 15 km/h o andava più veloce, a 30 come dice il ministro Bianchi? La domanda non è peregrina perché se il treno viaggiava a 15 km/h quando è andato a sbattere contro il treno fermo allora si può escludere -

LA TESTIMONIANZA

«Ci costringono a correre»

«Siamo costretti a correre per mantenere alti gli standard e velocizzare il servizio. Conviviamo con malattie professionali, ipossomia e ansiosa, che possono creare stati di torpore mentre si guida. Ecco come lavoriamo noi macchinisti». Parla un veterano dei macchinisti della metropolitana di Roma, uno che nella cabina di guida dei convogli della linea A ci sta ogni giorno dal 1980, anno di inaugurazione della tratta. «Adesso siamo tutti rammaricati per quello che può succedere al nostro giovane collega. Non si può pensare di scaricare tutto addosso a lui perché il disagio di certe situazioni che viviamo qua sotto facilita l'errore», spiega. «I nostri turni sono di 4 ore e 45 minuti. Si chiama tempo macchina, ma a queste ore se ne aggiungono altre, quelle degli straordinari, perché siamo tutto organico. Certo, si potrebbe obiettare che nessuno ci obbliga a fare straordinari, ma alla fine è come se fossimo costretti a farli».

ad esempio - che sia uso abituale staccare il sistema di sicurezza. E la ragione è semplice: se il sistema di sicurezza è in funzione il treno dovrebbe automaticamente spegnersi e fermarsi superato quel limite di velocità, cosa che non è avvenuta.

GAZZARRA La piccola destra lo tira dentro le responsabilità dell'incidente ribattendogli l'attenzione alla Festa del Cinema

E su Veltroni schiamazzi (e invidie)

di Vincenzo Vasile / Roma

Eppure c'è l'immenso dolore, che dovrebbe essere assolutamente rispettato, di quella povera famiglia di Pontecorvo. Eppure c'è una città, una grande città, che ieri come al risveglio dopo un incubo - malgrado tutto - ritorna a funzionare. Eppure le ipotesi sono: errore umano, equivoco di comunicazione tra centrale operativa e macchinista, guasto di un freno nuovo di zecca su un treno supertecnologico nuovo di zecca. Congetture abbastanza circoscritte, dunque, su cui indagheranno la magistratura, la commissione ministeriale e quella dell'azienda comunale. A proposito di un evento drammatico, che ha avuto per fortuna un impatto emotivo inversamente proporzionale al numero delle vittime, alla rapidità dei soccorsi e alla ripresa ieri mattina - delle «corse» di quella che i romani chiamano «metrò» con l'accento sulla «e» - non alla francese «metrò» - quasi a mostrare la dimestichezza quotidiana con un mezzo di trasporto abituale e affollato. Era un martedì 17, ma quel giorno scaramanticamente infausto ha dimostrato in fondo che, a Roma, il sistema di pronto intervento funziona, e bene. Gli aiuti sono arrivati con prontezza, le squadre dei vigili del fuoco e del 118 hanno dato prova di grande professionalità.

Il fatto è che se ne è saputo poco, o nulla, nell'immediatezza. Tranne qualche talk show televisivo ripa-

ratore messo in onda in extremis soltanto nella mattinata di ieri. Non ha fatto flop solo la tv pubblica con la sua informazione-tartaruga. Non è impazzito - l'altro giorno - solo il traffico delle auto per le strade di Roma. C'è adesso un patologico rincorrersi di esternazioni fuori fase, di attacchi politici, di polemiche insensate, c'è un imbarazzante sentore di sciacallaggio nel tiro al bersaglio ingaggiato dalla destra all'amministrazione capitolina e al sindaco Walter Veltroni.

Il «la» - ancor prima di conoscere le cause dell'incidente - è stato dato da Francesco Storace, indimenticabile protagonista della spy story regionale, successivamente si sono accodati l'udc Mario Baccini e il capogruppo al Senato della mini-dc, Mauro Cutrufo. La benedizione berlusconiana è venuta da un fondo del Giornale di famiglia («L'insostenibile leggerezza di una giunta») e dalla solita dichiarazione di Fabrizio Cicchitto. Il leit motiv, piuttosto corvino e banale, è che il sindaco e l'amministra-

Da Storace a Baccini passando per i soliti «fogli» berlusconiani: ma che c'entra lo scontro col cinema?



zione locale avrebbero in qualche modo una responsabilità nell'incidente, perché impegnati in eventi spettacolari come la contemporanea Festa del cinema. Con la pretesa aggravante per Veltroni (e per il suo predecessore, Francesco Rutelli), di avere in testa progetti personali di leadership nazionali, oltre le mura aureliane. Verrebbe da chiedersi: ma tutto questo che cosa c'entra? Che ci azzecca?, come diceva una volta Tonino Di Pietro. Si sono registrate, al contrario, espressioni di solidarietà rivolte all'amministrazione comunale, non solo da esponenti del centrosinistra, ma anche da ammini-

stratori locali di destra come il sindaco di Palermo, Diego Cammarata, da Marco Follini, da Gianni Letta. E alla fine sembra avere prevalso generalmente una certa sobrietà, in attesa dei risultati delle indagini, e nel rispetto - si suppone - dell'emozione e del dolore che culmineranno venerdì prossimo nella giornata di tutto cittadino. Con la famiglia di Alessandra ieri il sindaco di Roma ha avuto un incontro, commosso e caloroso, nel ricordo della ragazza perita nell'incidente. Nel suo nome, forse, verrà istituita una fondazione. Ma rimane l'amaro in bocca per la pessima pagina che da certuni è stata



scritta in queste ore, che assai meglio sarebbero state spese, più fruttuosamente, più fruttuosamente, nella riflessione sui problemi di una grande metropoli, dei suoi trasporti, dei suoi servizi, della sicurezza e della vita quotidiana.

Ma con il sindaco della Capitale stanno Gianni Letta Follini e pure Cammarata

INCIDENTE METRÒ

Bufera sulla Rai: «Il servizio pubblico l'ha fatto Sky»

Il più diretto è il consigliere Sandro Curzi («Il servizio pubblico ieri l'ha fatto Sky») ma anche dal centro-destra, ancora maggioritario a viale Mazzini, non la mandano a dire. Insomma, la copertura informativa sul tragico scontro nella metropolitana di Roma è stata ieri mattina oggetto di discussione nel cda del mercoledì. Sotto accusa soprattutto la tempestività della Rai, che è apparsa una lumaca al confronto di Sky Tg24, che dalle 9:45 è partita con una diretta e che, soprattutto, alle 10:20 era già in grado di dare le prime immagini da piazza Vittorio. E anche il presidente della Commissione di Vigilanza Rai Mario Landolfi scrive al presidente Rai Claudio Petruccioli, ricordandogli che la tempestività nell'informazione è uno dei doveri del servizio pubblico. «Avevamo discusso un anno fa un piano d'azione - ha spiegato Curzi - pensando a possibili atti terroristici. Non ha funzionato: il pulmone per la diretta è arrivato a piazza Vittorio a mezzogiorno!». «Bisogna snellire le procedure interne, che forse sono un po' troppo burocratizzate - ha detto da parte sua Giovanna Bianchi Clerici - E poi è necessaria un po' più di elasticità mentale da parte di tutti, compresi i giornalisti».

la Rinascita della sinistra

QUESTA SETTIMANA

VITE IN BILICO
La parola ai precari: un "cahier de doléances" per palazzo Chigi

IMMIGRATI: DIRITTI A META'
Govinazzo, Pugliese, Pagliarini, Fasulo, Silvestri, Novelli, De Biasi

PALESTINA
Il silenzio su Gaza: interviste a Zakout, Nahrari, Avnery

MILES DAVIS
Il genio cattivo del jazz di Gaetano Ligabue

Per abbonamenti: tel. 06-8440024 abbonamenti@rinascita.it

ogni venerdì in edicola