

L'incidente Il giovane macchinista non si sarebbe fermato al rosso del semaforo

Treno deragliato e finito nel cortile «Errore umano». Aperte tre inchieste

MILANO — Lungo quel chilometro e mezzo che separa il binario 22 della Centrale di Milano dal cortile di via Popoli Uniti numero 8 dove l'altra sera è precipitato un treno ci sono troppi interrogativi e tre inchieste: quella della magistratura, coordinata dal pm Galileo Proietto e guidata dall'ispettore capo della Polfer Angelo Laurito; quella delle Ferrovie e quella della Regione, disposta da Roberto Formigoni.

Il treno era arrivato da Piacenza alle 22.10. Il tempo di far scendere i passeggeri e disabilitare la cabina di guida verso i respingenti. Poi quel convoglio, che sarebbe dovuto ripartire all'alba, andava ricoverato fuori la stazione,

sulla destra guardando verso l'esterno, dove c'è un fascio di binari di servizio. Per essere guidati attraverso i 542 scambi che regolano il traffico, si guarda alle «marmotte», i «segnali bassi». Il treno dell'altra sera si è mosso con le prime «marmotte» che gli davano il via libera, ma poi ha superato le seguenti che imponevano di fermarsi, ed ha tirato dritto anche dopo il «tallonamento» della scambio, insomma quando è cominciato il deragliamento che ha mandato nel cortile del condominio una carrozza, ha lasciato il locomotore di traverso tra binari e cortile, un vagone in bilico e due coricati sui binari.

Tutti parlano di un errore uma-

no. Un giovane macchinista, forse non troppo esperto (ma, precisano le FS: «in possesso di tutte le abilitazioni professionali»), che secondo una ricostruzione, al momento dell'incidente, non era nemmeno sul treno. Non era comunque nella cabina di guida. Sarebbe stato il macchinista stesso a dirlo, ancora sotto choc, in ospedale, dopo la corsa dietro quel treno che gli era «scappato», nel tentativo disperato di saltare su e tirare il freno: forse dopo una manovra sbagliata nella cabina verso i respingenti, dopo che era stata abilitata l'altra, in testa.

«Aspettiamo chiarezza» ripetono Nino Cortorillo dalla Cgil e Francesco Ferrante dalla Cisl. E ri-

cordano che, comunque, sia la Centrale di Milano che la macchina in questione — una 464 — sono sicure.

Infine i pendolari: il loro è stato un lunedì nerissimo, con treni attestati a Lambrate o Rogoredo anziché in Centrale, cancellazioni, trafelati trasbordi. Ma — ancora una volta — ciò che più li fa arrabbiare è l'avarizia di comunicazione nei loro confronti. Ieri mattina hanno saputo la ragione di ritardi (oltre 40 minuti) e disguidi dai cronisti; ieri sera gli altoparlanti accennavano ancora vagamente a un «inconveniente tecnico» come causa di possibili disagi.

Laura Guardini
lguardini@corriere.it

Scheda

L'incidente

Domenica sera alle 22.30 un treno senza passeggeri precipita in un cortile di Milano, vicino alla stazione centrale

La manovra

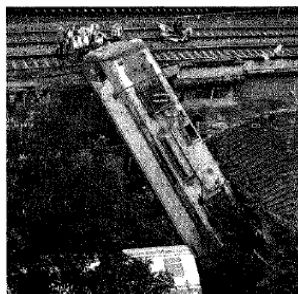
Il treno era in manovra per essere ricoverato per la notte

Gli altri incidenti

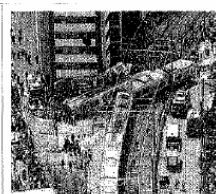
1895 Un treno fuori dalla stazione di Montparnasse a Parigi

2000 Treno tra le case vicino alla stazione di Bruehl, in Germania


2005 Il deragliamento ad Amagasaki, in Giappone



Tra le case il treno deragliato domenica sera (Fotogramma/Dona)



QUEL TRENO DERAGLIATO E LA SICUREZZA DA MIGLIORARE

 Ancora un treno deragliato, uno schianto e un vagone che penzola nel vuoto, sulle case a due metri dai binari. Ancora un allarme che viene dalle Ferrovie dopo i morti che si piangono da mesi a Viareggio, e ancora un'inchiesta su un guasto, un errore, una mancanza di dispositivi di sicurezza.

L'incidente di domenica notte in viale Monza a Milano fortunatamente è una tragedia sfiorata, sul convoglio viaggiava soltanto il macchinista (ferito) e nei capannoni abbattuti dalla carrozza a quell'ora non c'era nessuno. Ma è legittimo chiedersi perché dopo l'ultima strage non si accelera il piano per dotare i treni italiani di standard di sicurezza più elevati. L'errore umano del mancato stop al semaforo, come sembra accertato dalle prime ricostruzioni, ha portato il locomotore fuori dal binario senza nessuna possibilità di fermare prima la corsa: perché non è scattato nessun dispositivo automatico di controllo? Anche se il treno rimane il mezzo più sicuro per viaggiare (gli incidenti domestici ogni anno fanno molti più morti) è op-

portuna qualche risposta sugli standard di sicurezza per garantire meglio viaggiatori e cittadini. A Milano ci sono 75 chilometri di binari che attraversano la città: è giusto mettere chi abita lungo le linee ferroviarie nelle condizioni di non correre rischi evitabili. Errori umani e meccanismi causali, mai fatalità, sono all'origine di incidenti e deragliamenti e la tecnologia, a volte, può aiutare a limitare i danni con sistemi automatici d'emergenza. Forse il treno precipitato a Milano era troppo vecchio per queste applicazioni, ma è lecito chiederle al più presto, visto che gli investimenti per la sicurezza vengono dal denaro dei contribuenti.

Le Ferrovie stanno facendo uno sforzo per avvicinare il servizio al cittadino, ma molto resta da fare. Anche avvertire per tempo i pendolari che ieri sono stati penalizzati dalla linea interrotta per la Centrale. Bastava un altoparlante nelle stazioni di partenza: scusate il disagio. Sicurezza, ma anche cortesia.

Giangiaco Schiavi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

