

A Roma, Milano e Brescia il metrò senza macchinista

Esattamente due mesi fa le redazioni romane dei giornali e delle radio furono tempestate da lettere di cittadini che schiumavano rabbia per l'insostenibile leggerezza di un macchinista della linea B della metropolitana della Capitale. Alle otto del mattino del 15 aprile il conducente non aveva saputo resistere alla tentazione di leggere tranquillamente il giornale mentre guidava il convoglio che correva tra la stazione di San Paolo e quella dell'Eur-Magliana. Lo aveva inchiodato il filmato-denuncia di un utente anonimo su YouTube. Un mese più tardi Aiden Quinn, conducente di un tram di Boston, ha fatto di peggio: impegnato a inviare sms alla fidanzata ha prima attraversato un incrocio con il rosso e poi è finito contro un altro tram provocando più di 40 feriti. Tra un paio d'anni, per uno di quei miracoli che solo l'industria a tecnologia avanzata sa fare, scene e incidenti del genere non saranno più nemmeno immaginabili. Perfino in Italia e almeno sui metrò. Tra il 2011 e il 2012 la metropolitana senza macchinista, che oggi circola solo a Torino, diventerà una realtà anche sulla Metro Linea 5 di Milano, sulla Metro di Brescia e sulla Metro Linea C di Roma e, via via, sulle altre linee della capitale. Tutto merito dei Comuni interessati e di Ansaldo Sts, la società di sistemi di segnalamento e trasporto del gruppo Finmeccanica, che da anni costruisce e gestisce sistemi di trasporto metropolitano completamente automatici, cioè senza macchinisti e con standard di massima sicurezza ed affidabilità. L'Ansaldo Sts ha già contribuito a realizzare e gestire a Copenaghen il più sofisticato sistema metropolitano d'Europa che è in funzione dal 2002. Nella capitale danese automatica è la guida dei 34 treni che percorrono i 21 chilometri della metropolitana attraverso 22 stazioni ad una velocità massima di 80 Km l'ora e automatico è il sistema di video sorveglianza e di comunicazione che collega il posto-guida della metro con le stazioni, i sottopassaggi e i veicoli e che permette al centro di controllo di comunicare con i passeggeri, con la polizia, con il personale di manutenzione e di vedere ciò che avviene sui convogli e nelle stazioni. Oltre ai danesi, il fascino discreto del metrò driverless ha contagiato Singapore, Vancouver, Parigi, Lilla e Torino. Ma adesso Ansaldo Sts si prepara ad allestire e a gestire la metro senza macchinista a Milano, Roma e Brescia in Italia e a Salonicco in Grecia. A Milano la Linea M5 sarà servita da una metropolitana leggera su rotaia ad automazione integrale senza conducente. La prima apertura al pubblico della Linea M5 è prevista per il febbraio 2011 sulla tratta Bignami-Zara che in seguito si estenderà alla tratta Garibaldi-Bignami dove circoleranno 12 treni che passeranno ogni tre minuti nelle ore di punta. Entro due anni dovrebbe entrare in funzione anche il primo troncone (Pantano-San Giovanni) della linea C della Metropolitana di Roma, una delle maggiori opere di ingegneria infrastrutturale in via di realizzazione in Italia con i suoi 25,5 km di lunghezza su cui correranno 30 convogli senza macchinista per trasportare 24 mila passeggeri l'ora per senso di marcia sottopassando il Tevere, il Colosseo e il centro storico e integrandosi con le già esistenti linee A e B e con la linea ferroviaria FR 1. A Brescia, infine, la Metropolitana Automatica Driverless replicherà il modello danese già realizzato da Ansaldo Sts e si estenderà per 13,1 km del territorio comunale con 17 stazioni, servirà zone ad alta intensità abitativa e collegherà strutture ospedaliere, universitarie, scolastiche, sportive e uffici pubblici. Non è detto che in futuro la guida senza macchinista si limiti alle metropolitane. Nelle miniere australiane di Rio Tinto la tecnologia Ansaldo Sts ha da tempo permesso di realizzare e gestire un avveniristico sistema di trasporto ferroviario cargo senza conducente. Nella regione di Pilbara, i treni senza macchinista portano materiale pesante dalle miniere ai terminal di spedizione. Per le comunicazioni dal centro di controllo ai convogli vengono usate, al posto delle radio, le rotaie sulle quali sono montati transponder che trasmettono segnali e informazioni ai convogli per regolare la loro corsa. Il successo australiano del treno senza macchinista ha

fatto pensare che, per il trasporto pesante, l'esperimento potrebbe ripetersi in futuro anche sulle linee di Eurotunnel mentre in Germania c'è chi ipotizza il trasporto delle merci pesanti dalla Cina ad Amburgo attraverso la Transiberiana percorsa da treni senza conducente. Per ora accontentiamoci di metrò senza macchinisti ma in futuro chissà: le sorprese della tecnologia non finiscono mai.

