

Disastro ferroviario e omicidio colposo le ipotesi al vaglio dei pm. Un errore umano e poca sicurezza, l'inchiesta punta sulla scatola nera

NAPOLI - Una galleria, poi una curva a gomito. Dal buio alla virata in poco meno di duecento metri, un tratto da tempo definito a rischio e protetto da un solo semaforo. Niente dissuasori, niente allarmi elettronici, nessuna «boa» in grado di dimezzare di colpo la velocità di un convoglio ferroviario. Parte da qui l'inchiesta sul dramma di Gianturco, in uno scenario che ventiquattro ore dopo il deragliamento del treno della Circum appare fin troppo chiaro. A provocare la morte di un uomo di 71 anni e il ferimento di quasi sessanta passeggeri è stato un concorso di colpa. Due fattori: un possibile errore umano, la presunta responsabilità del macchinista che probabilmente viaggiava a una velocità doppia rispetto al consentito (più o meno intorno ai quaranta chilometri orari); ma anche e soprattutto l'assenza di un dispositivo di controllo automatico. Un sistema di sicurezza che avrebbe dovuto proteggere un tratto tanto importante, come il percorso che lega la stazione di Gianturco con il terminale di piazza Garibaldi.

È da qui che prende le mosse un'inchiesta destinata ad ampliare il proprio raggio d'azione, destinata ad investire l'intero sistema della sicurezza sulla rete ferroviaria (Circum inclusa) a Napoli e in provincia. Indagini a tutto spiano, massima sinergia tra organi di pg e Procura. Ieri la prima mossa, con l'informativa spedita in tempi record dal vicequestore Pasquale Trocino all'autorità giudiziaria. Disastro ferroviario, omicidio colposo, le ipotesi al vaglio dei pm Aurelio Galasso e Giuseppina Loreto. Oltre trenta testimoni ascoltati in poche ore, massima attenzione sull'analisi della scatola nera (decisiva per chiarire la velocità del treno deragliato e l'orario dell'incidente), ma anche sui tabulati telefonici, per accertare se il macchinista fosse al telefono al momento dello schianto. Primo atto formale, domani mattina, per il conferimento di incarico di autopsia sul corpo dilaniato del 71enne Giuseppe Marotta, al quale saranno presenti i legali della Circumvesuviana, ma anche di Giancarlo Naso, il macchinista del convoglio deragliato.

Vicenda destinata comunque a finire dritta sul tavolo della sezione colpe professionali, coordinata dal procuratore aggiunto Rosario Cantelmo. Su Gianturco e sugli altri punti critici della rete ferroviaria napoletana, c'è una maxinchiesta. Sicurezza dei passeggeri e scelte manageriali nel mirino della Procura. E non si tratta di un fascicolo vuoto, né di partire da zero: l'inchiesta è in corso, viste le denunce finora acquisite. Esposti e testimonianze che portano la firma di alcuni sindacalisti, documenti raccolti in questi mesi dal pm Giovanni Corona, che sta puntando i riflettori proprio sullo stato della rete ferroviaria e su scelte dirigenziali adottate in materia di tagli e di investimenti.

E il caso della linea Circum di Gianturco finisce con l'essere esemplare. Tanto che per esplicita ammissione dei vertici societari della Eav e della società Circumvesuviana, quel tratto dove si è verificato lo scontro di venerdì mattina non era coperto dall'Atp, vale a dire il sistema di controllo elettronico del transito dei convogli. Significa che la tragedia era nell'aria, che da tempo si sapeva che sarebbe bastata una semplice distrazione (o un malanno) dell'unico conducente in cabina a provocare l'irreparabile. Cronaca di un disastro annunciato, una storia che poteva essere evitata con investimenti mirati proprio su quel percorso a rischio: duecento metri in galleria e poi in curva, dal buio alla virata, scenario da tragedia annunciata.