

Quel sistema di “protezione” installato dove non serve «L’azienda vuole risparmiare»

NAPOLI - Mezze ammissioni e mezze verità. Il giorno dopo la sciagura alla Circumvesuviana si è sempre più consapevoli che sulla sicurezza si doveva e poteva fare di più. Maggiore attenzione a questa delicatissima materia avrebbe fatto sì che non ci sarebbe stato il morto e nemmeno il pericolo di una giovane vita che rischia di spezzarsi. «Guardate oltre la scatola nera, mi appello al Presidente Napolitano e ai magistrati» il grido di dolore di Salvatore Scarpati ferroviere e macchinista ma soprattutto papà di Vincenzo, 25 anni, la cui vita è appesa a un filo.

Quali sono le mezze ammissioni e le mezze verità? È chiaro che il sistema di sicurezza Atp, acronimo di «Protezione automatica di marcia del treno» ovvero un dispositivo di sicurezza che consente automaticamente l’immediata frenatura del convoglio quando il manovratore non rispetta i limiti di velocità, è sì installato sulla rete della Circum, ma «dove serve non dove è necessario» trapela dal quartier generale della ferrovia del Vesuvio. Cosa significa? Che l’Atp è installato dove è richiesto dal ministero - un mero atto burocratico - ma non in tutti i punti dove è necessario veramente. Altrimenti l’incidente sarebbe stato evitato. Un’omissione imperdonabile agli occhi di chi vede la vita di suo figlio a serio rischio: «Sono sicuramente da approfondire gli errori umani ma anche dei sistemi di sicurezza. C’è chi vuole risparmiare per comprare treni e fare altri affari. Tutto questo non vale la vita di mio figlio».

Parole pesanti come macigni quelle di Scarpati. Che scuotono la Circum così trapela che sulla sicurezza e sull’Atp si stanno rifacendo i conti e chissà che non si possa in un futuro prossimo viaggiare più sicuri. Troppo tardi? Di sicuro le contraddizioni non mancano in materia di investimenti e di commesse nella Circum. A cominciare dai modernissimi Etr in servizio da un anno - uno di questi treni è quello dell’incidente - ne sono stati acquistati 26 per la bellezza di 103 milioni. Motivo, svecchiare il parco vetture e migliorare la qualità del viaggio ai viaggiatori. In realtà gli Etr non coprono per intero nessuna delle lunghe tratte della Circum. Eppure hanno l’aria condizionata e molti altri comfort, tuttavia hanno una particolarità: pochissimi posti a sedere, tanta capienza in piedi. Così il paradosso è che ognuno di questi vagoni costa circa 4 milioni ma viene utilizzato come una sorta di metropolitana leggera in percorsi dalla durata di una ventina di minuti. Per i viaggi di lunga percorrenza, per esempio da Napoli a Sorrento invece ci si deve rassegnare alle vetture vecchie, nella maggior parte dei casi, per evitare che il viaggiatore rischi di stare in piedi anche per 75 minuti. Nulla di illegale o di illegittimo è una scelta commerciale e aziendale e compete a chi amministra l’azienda. Tuttavia i tecnici specializzati sostengono che mettere realmente in sicurezza percorsi e ferrovie come la Circumvesuviana servono da i 50 ai 10 milioni di euro. Si fosse fatto un referendum per scegliere se viaggiare più sicuri o in vetture con l’ara condizionata probabilmente ci sarebbe stato un plebiscito a favore della sicurezza. E dei posti a sedere.