

Sicurezza e trasporti. Il dossier-choc in Procura ecco tutte le tratte a rischio in Campania

Si dice in queste ore di Ferragosto: «Prendo il treno e vado in vacanza, è il mezzo più sicuro e trascorro qualche giorno al mare». Ma le cose stanno davvero così? La linea Napoli-Sapri, il treno del sole che collega il capoluogo al Cilento, da Agropoli a Marina di Camerota gremitissimo perché oltre che comodo è a buon prezzo, per lunghi tratti non è coperto dal segnale Gsm. Anche in prossimità della galleria Santa Lucia dove morirono i tifosi della Salernitana in seguito a un incendio. Senza scatenare allarmismi, c'è da dire che il pianeta del trasporto su ferro in Campania non è esattamente il luogo più sicuro del mondo.

E il fatto che non funzionino i telefonini non è tanto un danno per chi sul treno deve messaggiare con la fidanzata, ma per l'equipaggio, ridotto a due unità per decreto, che ha un solo modo di contattarsi e per chiamare la centrale: il cellulare aziendale. In caso di pericolo, in caso di emergenza, su di un treno lungo cento metri se il macchinista deve contattare il capotreno che è al lato opposto come fa se il cellulare è fuori campo? Lo stesso vale naturalmente se bisogna chiedere aiuto all'esterno.

Stiamo parlando delle reti Fs. Quindi anche della metropolitana di Napoli, la vecchia linea 2 che collega Gianturco a Pozzuoli. Gallerie che non hanno uscite di sicurezza e così strette che in caso di stop del treno è impossibile abbandonarlo e si rimane intrappolati, prove anticendio mai effettuate e sistemi antifuoco inesistenti, binari vecchi e rattoppati tanto per fare qualche esempio oltre naturalmente al pasticcio delle comunicazioni interne ed esterne.

L'allerta mediatica sulla sicurezza dei treni è scattata l'infausto giorno 6 quando un convoglio della Circumvesuviana è deragliato nella stazione di Gianturco provocando 2 morti e 58 feriti.

I ferrovieri invece il problema ce lo hanno ben presente da tempo. In Procura - come anticipato da Il Mattino - già c'è un dossier sulla mancata sicurezza vergato da 23 operatori affidato al pm Giovanni Corona. Inglobato successivamente dal pool coordinato da Rosario Cantelmo che sta indagando sull'incidente della Circum. Il primo firmatario è Nello Romano, un macchinista iscritto all'Orsa ma oggi un Rls, acronimo che sta per «Rappresentante dei lavoratori per la sicurezza».

«In premessa - dice Romano - da anni tutto il sindacato, per quanto riguarda le questioni sulla sicurezza, denuncia le inefficienze e le poche implementazioni di tecnologie adeguate ad effettuare un trasporto efficiente e sicuro». Quindi un'altra precisazione: «La mia figura è stata creata con la 626 che lavora in sinergia con i sindacati. Le aziende invece si sono subito adeguate creando una sorta di struttura che in teoria si occupa di sicurezza ma in pratica è una macchina burocratica lenta che cerca solo di adempiere a livello cartaceo gli obblighi a cui è tenuta. Non c'è azienda a mia memoria che riesce a far dialogare rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza e quelli aziendali. Il risultato è ormai sotto gli occhi di tutti».

Agguerrito Romano, il dossier del resto è ricco e in Procura spiegano che si tratta di un'indagine alla fase preliminare che potrebbe portare lontano. Dopo l'incidente della Circum la strategia investigativa è di ampio respiro si punta a fare chiarezza sull'emergenza sicurezza dell'intera rete campana. Alla luce dei faraonici investimenti che in quasi tre lustri ammontano a decine di miliardi di euro, all'acquisto di treni come l'Etr in uso alla Circumvesuviana che non hanno le caratteristiche per circolare sul parco rotabile della ferrovia più antica della regione costati 103 milioni.

I nomi di 23 persone sotto l'esposto, macchinisti, responsabili della sicurezza, sindacalisti sono di persone che parlano chiaro: c'è un problema che investe la rete ferroviaria, ma anche la gestione interna ai convogli. Un elenco di criticità raccontate da chi conosce macchine e binari, da chi convive con scelte manageriali e strategie aziendali ispirate sempre di più alla sola logica del guadagno.

Si va dalla presenza di un solo macchinista a bordo per passare al capitolo gallerie: «Tutte le gallerie delle tratte ferroviarie sono scarsamente illuminate - si legge nel dossier - compreso la galleria Santa Lucia sita tra Nocera inferiore e Salerno e la galleria della metropolitana linea 2 tra Piazza Cavour e Piazza Garibaldi che comunque presentano una illuminazione discontinua». E ancora: «Le gallerie sono deficitarie in: uscite progressive, diffusione sonora, cadenzamento citofoni, cadenzamento pulsanti illuminazione d'emergenza, ubicazione dispositivi di corto circuito, ubicazione dei piani a raso, impianto idrico antincendio, sentiero pedonale calpestabile, finestre o finestroni di esodo, gallerie di comunicazione e di esodo tra linea pari e dispari».

Ce ne è abbastanza per farsi venire la pelle d'oca. Naturalmente queste defaillance riguardano moltissime tratte non solo la Napoli-Sapri e la linea del metrò. Nell'elenco c'è - tra le altre - la Napoli-Roma via Formia, la Caserta-Benevento, Salerno-Napoli, Battipaglia-Salerno e Napoli-Campobasso, ma l'elenco è lunghissimo.

A proposito di gallerie nel dossier sul quale sta lavorando la Procura c'è un passaggio che lascia riflettere: «Sembra che non siano mai state fatte delle simulazioni di incendio, molte gallerie della linea Battipaglia-Sapri sono a canna singola ed hanno una forma ellittica che non permette al personale del treno di uscire dalle carrozze o dai locomotori per lo spazio esiguo esistente tra treno e volta della galleria stessa, rendendo impossibile un eventuale richiesta di soccorso». La chiusura è col botto: «Non esiste in Campania un sistema di procedure per il soccorso nelle emergenze che non siano maxiemergenze.

Per queste ultime è stato stilato un documento denominato "Protocollo d'intesa per le maxiemergenze sulle linee ferroviarie della Regione Campania"». Cosa significa? Che c'è un piano per affrontare incidenti che provocano stragi, ma non un «semplice» deragliamenti. E chissà i due morti della Circum sono un prezzo accettabile da pagare.