

**AUMENTO E PROTESTE**

di **Gianni Santucci**

**Atm, il caso doppi turni  
Sciopero, disagi limitati**

**D**isagi contenuti per lo sciopero di ieri dei mezzi pubblici. E un esposto in Procura segnala il caso dei doppi turni nell'inchiesta sulle frenate di emergenza.

a pagina 7

# Blocchi del metrò, esposto in Procura «Ho sbagliato perché ero stremato»

Inchiesta sulle frenate: anonimo denuncia i rischi legati ai doppi turni. L'Atm: regole sempre rispettate

**Gli straordinari**

La segnalazione indica la possibilità di stress e stanchezza per il lavoro extra

In un pomeriggio dello scorso inverno un macchinista del metrò supera un semaforo rosso senza accorgersene. Il sistema di sicurezza blocca il treno. La frenata d'emergenza non provoca feriti, ma il macchinista poi spiega ai colleghi: «Ero stremato, ho sbagliato». Il guidatore era in «doppia», stava facendo una sorta di «super straordinario», due turni di guida del metrò nella stessa giornata. Non c'è dubbio che all'origine di quella frenata, per stessa ammissione del responsabile, ci sia stato un errore umano. Ma l'episodio viene citato in un esposto anonimo spedito un paio di settimane fa al pm Mauro Clerici, che con la collega Maura Ripamonti lavora dallo scorso marzo a un'inchiesta sui blocchi improvvisi della metropolitana che hanno provocato decine di feriti e contusi (51 frenate nel 2017, 46 nel 2018 e oltre 20 nei primi mesi del 2019).

Obiettivo dei magistrati è accertare quali siano state le cause delle frenate. La maggior parte dei blocchi è stata legata a problemi del sistema di segnalamento, a guasti dei componenti che permettono il «dialogo» tra «terra e treno», alla sporcizia sui binari, ad alcune foto-cellule a Sesto (su alcuni di questi aspetti Atm è intervenuta eliminando le strutture che creavano falsi allarmi). L'esposto ha l'obiet-

tivo di andare oltre e indicare un'altra possibile causa, che i magistrati dovranno decidere se approfondire: livelli imponenti di straordinario possono avere una conseguenza sulla lucidità dei macchinisti, e dunque sulla sicurezza?

Macchinisti e tranvieri non hanno alcun obbligo di straordinario, lo fanno anzi volontariamente (per aumentare la busta paga) e con il pieno appoggio dei sindacati, che hanno spesso difeso questa organizzazione del lavoro. Atm ha sempre ribadito di muoversi nel pieno rispetto delle norme. È vero anche che alcuni «errori umani» sono avvenuti al mattino, quando stress o stanchezza non possono certamente aver influito. L'esposto segnala però situazioni specifiche e ricorrenti.

Il doppio turno nella stessa giornata, una prassi consueta e molto diffusa, implica che il macchinista, pur rispettando tutte le pause previste dalla legge, possa stare alla guida di un treno anche per quasi dieci ore. Se si aggiungono i tempi di riposo, un guidatore può dunque iniziare a lavorare all'alba e trovarsi ancora in cabina nel tardo pomeriggio. Chi ha scritto l'esposto (si può presumere che sia un «interno» all'azienda) chiede di valutare se ritmi di lavoro del genere siano compatibili con il livello di attenzione necessario per condurre un treno con un migliaio di passeggeri a bordo.

**Gianni Santucci**  
© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Indagine

● Dallo scorso marzo la Procura ha aperto un'indagine per accertare cause ed eventuali responsabilità per le frenate d'emergenza «indebite» in metrò, che hanno provocato decine di feriti e contusi

● Un esposto anonimo spedito qualche settimana fa in Procura cita il caso di un macchinista che ha provocato una frenata e ha detto di essere stanco perché era alla fine era di un «doppio turno»



**L'agitazione** Stop ai metrò solo in serata per lo sciopero