

Sistemi vecchi e scarsa sicurezza i pericoli sulle tratte dei pendolari

► Poca tecnologia e regole diverse per le reti in concessione

ANDRIA Frontale fra treni, strage in Puglia: il bilancio provvisorio è di 26 morti e almeno 50 feriti, 18 dei quali in gravi condizioni. La morte arriva all'improvviso sul tratto ferroviario della linea Bari Nord, che collega il capoluogo a Barletta. A bordo, come ogni giorno, studenti, pendolari, famiglie e anche qualche turista. Sotto accusa i sistemi vecchi e le regole diverse per le reti in concessione.

Mancini e Traccagnoli da pag. 2 a pag. 7

Binario unico: il 60% della rete Rischi con i controlli manuali

- Per le aree gestite dalle Fs scatta il blocco automatico del treno in caso di anomalie
- Poca tecnologia e paletti meno rigidi per le rotaie delle linee in concessione

**NEL NOSTRO PAESE
COESISTONO
DUE SISTEMI DIVERSI
TUTTI I PERICOLI
DI ALCUNE TRATTE
DEI PENDOLARI**

LE CAUSE

ROMA Non è certo tutta colpa del binario unico o dei ritardi, consueti nel nostro Paese, del mancato raddoppio della linea Corato-Andria che, con ogni probabilità, avrebbe evitato la tragedia in Puglia. Semmai, tra le cause, oltre al quasi scontato errore umano, c'è un doppio sistema di standard di sicurezza e controlli che, purtroppo, ha messo in mostra tutte le criticità. Un doppio sistema che solo in Italia esiste e che prevede tutele differenti a seconda che si viaggi sulle rotaie gestite da Rfi, la rete delle Ferrovie dello

Stato, o su quelle delle ferrovie locali, le linee regionali come Ferrotranviaria, che ottengono le concessioni dal ministero dei Trasporti. Da un lato infatti esiste, sotto il rigido controllo dell'Agenzia Nazionale della sicurezza, lo standard Rfi, tecnologicamente avanzato, costoso, continuamente implementato, che blocca automaticamente il treno se il macchinista non si accorge del «rosso» o se supera il limite di velocità. Dall'altra, ci sono i paletti messi a punto dall'Ustif, l'Ufficio Speciale Trasporti Impianti Fissi, organo sotto il diretto controllo del ministero, che prevedono un regime diverso che affida all'uomo e agli avvisi via telefono più poteri, aumentando così i margini di errore. Regole a cui doveva sottostare Ferrotranviaria e che, come pare, non essendo state rispettate, hanno causato il terribile scontro frontale di ieri.

LE CRITICITÀ

«E' evidente - spiega il professor Cesare Pozzi, economista della Luiss ed esperto di trasporti - che nel sistema Rfi, tanto per semplificare, c'è un continuo dialogo tra treno e rete, tra macchinista e boe di controllo a terra. Appena qualcosa non va, scatta in automatico il sistema di sicurezza che toglie energia al locomotore ed evita guai. Non accade altrettanto sulle reti delle ferrovie in concessione che rispondono ad un sistema meno avanzato, direi vecchio, che si affida solo



alle scelte dell'uomo». La soluzione, aggiunge l'economista, è semplice: «La rete ferroviaria, dall'Alta velocità a quella delle tratte minori, va gestita in una logica unitaria, dando regole uguali per tutti. Sena fare eccezioni di sorta, anche perché i costi sono assolutamente sopportabili». E in effetti avere due procedure di sicurezza diverse nello stesso Paese espone a rischi maggiori i viaggiatori, tanto più che la tecnologia è super collaudata e ben conosciuta da tutti gli operatori del settore.

I TEMPI

Insomma, è assolutamente fuorviante mettere nel mirino il mono-binario perchè, spiegano dal ministero dei Trasporti, in Germania la rete ad un solo binario è più estesa di quella italiana, che si attesta al 59% complessivo. Da noi sono oltre 2.600 i chilometri con un solo binario gestiti dalle linee regionali o locali, dei quali 1.513 al Sud, 232 nell'Italia centrale e 877 nel Nord. Si tratta dell'81%. Rfi ha invece il 55%, cioè 9.212 chilometri di rete a binario unico su un totale di circa 17 mila chilometri. Su tutta la rete, dicono alle Fs, ci sono però gli stessi sistemi in uso per l'Alta velocità, che si attivano per supportare il macchinista e che consentono interventi immediati.

«Al di là delle responsabilità, che saranno accertate dalla magistratura - sottolinea ancora Pozzi - forse sarebbe opportuno, proprio per far compiere un balzo in avanti al Paese, colmare quel vulnus legislativo e regolatorio che fa coesistere due regimi. Se ci fosse stato un sistema unico di sicurezza, con la tecnologia che va in soccorso dell'uomo quando serve, tutto questo non sarebbe successo».

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La mappa delle ferrovie italiane

Estensione della Rete Ferroviaria regionale e nazionale per tipologia di binario (anno 2013)

Rete regionale o locale

Italia settentrionale

A binario doppio 120,4 km

A semplice binario 877,6 km

Italia centrale

A binario doppio 37,8 km

A semplice binario 232,7 km

Italia meridionale e isole

A binario doppio 155,6 km

A semplice binario 1.513,6 km

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



Rete Ferroviaria Italiana (Rfi)



ca/minim