

# Quei 2700 chilometri a binario unico dove la vita dipende da una telefonata

ni Cinquanta. E si incrociano le dita.

ANTONIO FRASCHILLA

Sui centodieci chilometri della Circumetnea sono stati spesi 6 milioni di euro per realizzare un sistema di controllo avanzato che blocca il treno automaticamente in caso di velocità elevata. Ma a causa di furti dei cavi di rame e ritardi, viene ancora utilizzata la vecchia e cara telefonata del capotreno che avvisa della partenza. Anche sulla Viterbo-Roma gestita in concessione vige il sistema del Dopoguerra, la telefonata, per evitare schianti tra i treni. Sono due fotografie dell'Italia non solo a binario unico, ma senza controlli moderni per evitare quanto accaduto in Puglia. Un'Italia su ferro sulla quale vigila un ufficio del ministero delle Infrastrutture, ma soltanto con compiti parziali. Nel Paese a due velocità, con un Nord che sfreccia e un Sud che va a passo di lumaca, ci sono così 2.700 chilometri di linee ferroviarie date in concessione con binario unico e spesso con il vecchio sistema di controllo della telefonata del capostazione.

Eccola qui l'Italia del binario a rischio vita che non tiene conto dei 5 milioni di italiani che ogni giorno viaggiano sulle linee regionali, le più vecchie (in media 18 anni di vita) e le più emarginate dal fiume di finanziamenti per il ferro. Oggi la gran parte della rete è gestita da Rfi, in tutto 16 mila chilometri, dei quali 9 mila a binario unico: «Ma il problema non è quello», ripetono gli esperti. Nella rete Rfi il 90 per cento dei chilometri in ferro ha due sistemi di controllo automatici: il Sistema di supporto alla condotta e il Sistema di controllo marcia treno. In sintesi, se il macchinista supera la velocità, sul tracciato sono piazzate delle boe che frenano il treno automaticamente. Inoltre sui 16 mila chilometri di Rfi vigila l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

Ma nel Paese a due velocità c'è un'Italia che sembra fuori controllo. Quella delle tratte date in concessione a terzi: 3 mila chilometri di linee ferrate, dei quali 2.700 a binario unico. I sistemi di sicurezza? Ci sono esempi virtuosi, come le linee venete che hanno lo stesso sistema di controllo di Rfi, e ci sono "buchi neri", come sull'Etna e sulla tratta Viterbo-Roma. Ma non solo: a non avere sistemi informatici di controllo sono anche le linee della Lombardia Asso-Seveso e quella Iseo-Edolo e, ancora, scendendo in Campania, le linee sulla Napoli-Benevento e sulla Napoli-Piedimonte Matese. E la vigilanza sulla sicurezza? L'ufficio che si occupa dei controlli, che tra l'altro non dipende dalla direzione del ministero sulle ferrovie ma da quella sul trasporto pubblico, non ha report dettagliati. In ogni caso, esiste un'Agenzia che controlla Rfi e non i concessionari.

Di certo c'è che in questi anni lo Stato ha investito, ma soprattutto sull'alta velocità: «Adesso spenderemo 9 miliardi per la sicurezza nelle linee», assicura il ministro Graziano Delrio. Ma sulle linee secondarie si rischiano altri flop, perché le società che le gestiscono non hanno la forza economica per progettare interventi. Non a caso l'amministratore di Fs, Renato Mazzoncini si è detto disponibile a rilevare queste linee. Intanto in mezza Italia, dall'Etna a Viterbo, si spera ancora nella telefonata del capotreno come negli an-