

# Il ghiaccio sui binari e i "ritardi programmati" la Caporetto di Trenitalia

**CARLO BRAMBILLA**

MILANO — Le avvisaglie di quanto stava per accadere arrivarono il 18 dicembre, quando sulle tratte appena inaugurate dell'Alta velocità si cominciano ad accumulare ritardi. Allora il problema viene individuato in uno snodo cruciale e critico, il nuovissimo tunnel del tratto Bologna-Firenze: quando lo impongono ragioni tecniche e di sicurezza, per questioni legate alla segnaletica e alle comunicazioni bordo-terra, i macchinisti non percorrono la galleria e ripiegano sulla linea storica, con un effetto domino anche per la circolazione tradizionale.

Poi cominciano i giorni della pioggia e della neve e ancora l'Alta velocità innesca la catena dei ritardi: i convogli sono costretti a rallentare ben al di sotto dei 300 km/h: salta la cadenza

degli orari e l'immissione sugli snodi delle grandi stazioni dei nuovi convogli in ritardo si ripercuote sulla circolazione ordinaria.

Ma è quando il vento siberiano comincia a battere il Nord Est che anche l'infrastruttura del trasporto regionale cede. È il 21 dicembre quando le cronache registrano la cancellazione del 30 per cento dei convogli tra Veneto e Friuli: i treni sono bloccati dal ghiaccio che impedisce ai meccanismi di apertura delle porte di scattare. Gli addetti alla manutenzione cercano di sciogliere il ghiaccio con l'acqua bollente, con getti di vapore e anche con la fiamma ossidrica. Senza risultati e qualche motrice si ferma con i serbatoi pieni di gasolio congelato. Il vento gelido spazza tutto il nord ed è il turno degli scambi sui piazzali di manovra, spesso non riscaldati, che si bloccano.

Sono due giorni di passione

prima del colpo finale, quello della neve di lunedì a Milano e su tutto il Nord. Il sistema ferroviario è in ginocchio. E l'amministratore delegato delle ferrovie dello Stato arriva a lanciare un appello ai viaggiatori destinato a scatenare polemiche:

«Portatevi coperte, panini e bevande calde». Una giornata campale, con 350 treni cancellati e migliaia di passeggeri costretti a bivaccare nelle stazioni. Il sistema malgrado disservizi e ritardi biblici sembra ancora reggere anche se diventa difficile formare i convogli. Ieri mattina a Trieste, ad esempio, vengono cancellati i due Eurostar Freccia Bianca delle 6,35 e delle 9,38, diretti a Milano, per l'assenza fisica di motrici e vagoni, che avevano dovuto fermarsi martedì sera a Mestre per i ritardi accumulati. Come è accaduto per molte altre cancellazioni.

**L'ondata di gelo iniziata domenica Da allora le rete non è più riuscita a riprendersi**

**I macchinisti: con manutenzione e investimenti la neve non è un problema**

Fino all'alba di ieri quando il ghiaccio dai binari si trasferisce sui cavi della rete aerea. Ed è stato blocco totale.

Una serie di disservizi «addebitabili solo in minima parte all'emergenza maltempo», denunciano i macchinisti della storica rivista *Ancora in marcia*. Che puntano il dito non tanto sulle responsabilità del generale inverno, ma «sulle scelte tecniche e gestionali sbagliate». Quelle che racconta Cesare Carbonari, del Comitato pendolari

della Torino-Milano: «Stamattina sono andato alla stazione a prendere il treno delle 6,50 da Torino Porta Nuova a Milano. I vagoni sono arrivati con le porte ghiacciate: è stata chiamata la squadra tecnica che è arrivata, ma non aveva il liquido antigelo. E alla fine ha dovuto aprire le porte a martellate. Prendere a martellate dei vagoni nuovi non è il modo migliore per fare manutenzione. Ma così è andata».

