

Processo alle Ferrovie “Abbiamo sbagliato”

Mazzoncini: chiedo scusa agli italiani. Domani ondata di gelo sul Nord

Il lunedì nero della rete ferroviaria è una disfatta senza appello. L'ad delle Ferrovie Renato Mazzoncini, in un'intervista a *Repubblica*: «Sono stati commessi errori che non ripeteremo. Dobbiamo delle scuse ai passeggeri».

ADINOLFI, BOGO, CILLIS, DAZZI
e DI COSTANZO, pagine 2, 3 e 4

La polemica

Acqua calda e picconi per sciogliere il gelo Processo alle Ferrovie

L'ira del ministro Delrio dopo il caso Roma: “Mai più così”
Sorpresi dalla nevicata: i treni fermati quando ormai era tardi

LUCIO CILLIS, ROMA

Il lunedì nero della rete ferroviaria è una *débâcle* senza appello. Il ministro Graziano Delrio, infuriato al pari dei passeggeri bloccati dalla neve, chiede ai vertici di Fs e Rfi, Renato Mazzoncini e Maurizio Gentile, di «risolvere una volta per tutte» la fragilità delle infrastrutture in caso di maltempo. E chiede maggiori investimenti sul nodo di Roma. Nei prossimi giorni saranno installate su tutti gli scambi le “scaldiglie” che riscaldano e sbloccano automaticamente i binari in caso di neve. Verranno poi rafforzate le squadre di operai che in queste 48 ore hanno dato il massimo per liberare i binari incollati dal ghiaccio, usando fiamme ossidriche, pale e picconi e persino acqua bollente.

Se il giorno dopo il blocco della circolazione su rotaia chiedete il perché di questo caos a qualche anziano del mestiere, con alle spalle una lunga esperienza sul campo, come la tempesta di neve che sorprese e mise in ginocchio senza alcun preavviso il Centro-Nord nel 1985, la risposta è netta: «Le emergenze si gestiscono in diretta, dalla sala operativa, con i capi azienda presenti o pronti a impartire direttive ben precise. Noi - spiega - eravamo lì in tutte le occasioni considerate a rischio. Al-

meno uno o due giorni prima dell'evento». E prosegue: «Se le cose sono andate storte allora vuol dire che sono mancati tre elementi cardine del lavoro del “ferroviere” in emergenza: una nuova programmazione dell'orario, il coraggio di tagliare collegamenti, la coesione tra le aziende coinvolte, in particolare tra Rfi e Trenitalia».

Insomma, i disagi che hanno colpito Roma e poi Napoli, causando gravi ritardi nel resto del Paese, si potevano evitare giocando d'anticipo. Tagliando alcuni collegamenti, accorpando i treni in orari ravvicinati, avvertendo «magari sabato scorso», suggeriscono i tecnici, che Trenitalia e Italo-Ntv sarebbero state costrette a comprimere l'offerta, su invito diretto di Rfi, il gestore della rete.

E invece no. Solo poco prima dell'alba ci si è accorti che qualcosa era andato storto e molti scambi (compresi alcuni con scaldiglie) non si sbloccavano. Nel frattempo il traffico su ferro si muoveva a rilento sui pochissimi binari disponibili. Troppo pochi per reggere l'impatto del traffico su ferro di inizio settimana.

Nella notte tra domenica e lunedì quando sul pannello luminoso della Sala operativa di Rfi gli scambi, o deviativi in gergo ferroviario, risultavano in molti casi fermi ci si è resi conto del rischio. Ma era troppo tardi. Tar-

di per riparare e inviare sulla ferrovia innevata delle squadre di operai di linea, gente tosta che si occupa di ripristinare la ferrovia in caso di problemi, anche se con metodi da primi del Novecento: il gelo aveva come saldato i binari e la corsa affannosa dei dipendenti di Rfi verso i punti da sbloccare, spalando e gettando all'occorrenza dei getti di acqua bollente o utilizzando fiamme ossidriche per muovere i deviativi, ha portato via del tempo prezioso.

Da quel momento in poi si è generata una serie di errori e di responsabilità che si ripercuoteranno sul traffico ferroviario anche oggi. La “metropolitana d'Italia”, ovvero l'alta velocità che in alcune ore di punta mette in fila un treno ogni 15 minuti tra Roma e Milano, si è piegata sotto il peso dei ritardi a catena.

«Ciò che è stato fatto lunedì, nelle ore successive il grande blocco, come i tagli alle corse dei regionali, dei Frecciarossa e di Italo, doveva essere messo a punto sabato scorso. Invece - dice un altro ex dirigente di prima linea di Ferrovie - è mancato un vero piano di emergenza. Bisognava giocare d'anticipo, scegliendo quali itinerari dovevano essere tenuti liberi ad ogni costo sacrificandone altri. Questo, ovviamente avrebbe portato al taglio dell'offerta. Ma in passato si è sempre agito in questo modo. Non capisco perché

non stavolta...».

Il risultato è sotto gli occhi di tutti: ieri ci sono state ulteriori conseguenze sulla circolazione dopo il blocco di lunedì: hanno circolato circa il 50% dei treni regionali del Lazio e l'80% di quelli ad alta velocità. Ma disagi si sono verificati in mezza Italia, dalla Puglia al Nord e Italo come Trenitalia annunciano altre cancellazioni per oggi.

Ora non resta che attendere l'esito del rapporto chiesto dal ministro Delrio a Mazzoncini che chiarirà in modo ufficiale cosa o chi abbia generato questa incredibile catena di errori.

I numeri

Ancora cancellazioni soffre l'Alta velocità

43

I treni dell'Alta Velocità cancellati ieri in seguito al piano di emergenza predisposto dalle Ferrovie

11

Sono 11 i convogli in partenza cancellati sia da Milano Centrale che da Napoli, 8 invece da Roma e Torino

80%

Oggi sarà garantito l'80% dei treni alta velocità. Il 70% nel Lazio dei treni del trasporto regionale (ieri il 50%)



I binari liberati
Ecco come le scaldiglie, quando funzionano, liberano i binari dal ghiaccio

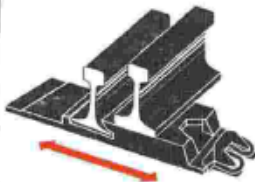
Il caso

Le scaldiglie

I cavi autoregolanti distribuiti da Thermit Italiana sono omologati da Rete Ferroviaria Italiana

1) Deviatori

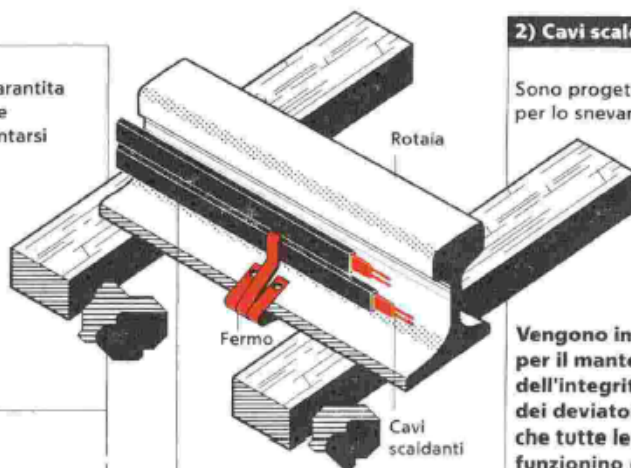
La circolazione dei treni è garantita durante la stagione invernale da deviatori liberi di movimentarsi



L'accumulo di neve e la formazione di ghiaccio sui deviatori ferroviari ne pregiudica il regolare funzionamento

2) Cavi scaldanti

Sono progettati proprio per lo snevamento degli scambi



Matrice semiconduttiva (un singolo cavo lungo 13 metri) che reagisce alle variazioni di temperatura atmosferica regolando la potenza erogata e assorbita

Vengono impiegati per il mantenimento dell'integrità operativa dei deviatori, assicurando che tutte le parti mobili funzionino durante le condizioni atmosferiche avverse