

**Trasporti, l'obiettivo è la sicurezza. Ancora marginale nel nostro paese l'investimento sul traffico ferroviario: vince la gomma**

La sicurezza nei trasporti è un argomento che purtroppo, sempre più spesso, occupa spazio sui media. Per comprendere meglio la situazione italiana e per dare un'occhiata a quella internazionale, abbiamo sentito Sergio Graziosi, ingegnere, presidente della Fict (Fédération internationale des cadres des transport) e vicepresidente Cec (Confédération européenne des cadres), organizzazioni delle quali la Cida è socio fondatore. Domanda. La tragedia di Viareggio, mette in luce la necessità di nuove norme per la sicurezza. Lei che ne pensa? Risposta. Secondo me non occorrono altre norme. Gli edifici normativi esistono, sia a livello nazionale che sovranazionale. Si deve invece pensare a una loro maggiore omogeneizzazione e, soprattutto, a una loro maggiore applicazione. Se non ci sono i controlli, infatti, qualsiasi norma diventa ben presto desueta. Nella gestione dei sistemi complessi, siano essi industriali, finanziari o di trasporto, la questione della sicurezza è fondamentale. Negli anni si è passati da un modello di sicurezza basata esclusivamente sull'ingegneria a uno che univa l'ingegneria al fattore umano fino ad arrivare a un modello, quello attuale, che deve tener conto anche del più generale aspetto organizzativo. Mi spiego meglio. Qualche decennio fa si pensava che costruire buone strade o buone ferrovie fosse sufficiente ad avere standard di sicurezza alti, oggi si è capito che questo non basta, così come non basta considerare accanto alle strutture il fattore umano, che certo è importante, ma non esaustivo. Oggi ci si è resi conto che per prevenire le sciagure occorre considerare tutta l'organizzazione dei trasporti. Il vero problema rimane la strada, soprattutto in Italia, dove la raccomandazione europea di diminuire del 50% entro il 2010 il numero dei morti non ha trovato terreno fertile. In Francia, per esempio, si è facilmente ottenuta una diminuzione del 43% negli ultimi anni, mentre in Italia si sfiora appena il 26%. D. A quanto ammontano le merci pericolose trasportate in Italia su rotaia? R. Le merci pericolose che vengono trasportate su ferrovia ammontano al 7% del totale delle merci trasportate su rotaia. Ma occorre precisare che in Italia il trasporto ferroviario delle merci in generale è poco utilizzato. Noi ci muoviamo su un rapporto di uno a sette, vale a dire che per ogni unità di merce trasportata su ferrovia ce ne sono sette che vengono trasportate su gomma. Il problema però non è solo italiano. Anche in Europa la concorrenza della strada è spietata. Per esempio, in Francia il rapporto è di uno a cinque e in Germania è di uno a tre. Ciò è imputabile, fra le altre cose, anche agli alti costi e ai lunghi tempi che servono per costruire una rete ferroviaria. D. C'è un regolamento per il trasporto di questo materiale? R. Sì, ed è anche molto severo. Si chiama Rid, e mira ad armonizzare le regole applicabili al trasporto nazionale e comunitario di merci pericolose per ferrovia. Questo per consentire di eliminare gli ostacoli alla libera circolazione, fra gli stati membri, per quanto riguarda le attrezzature di trasporto. Negli ultimi anni questa norma è stata più volte aggiornata, anche in vista dei forti cambiamenti che hanno investito il settore ferroviario. D. Le statistiche affermano che il trasporto su rotaia resta più sicuro rispetto a quello su gomma. Secondo lei è così? R. Sì, è così. Ma come dicevo prima, purtroppo in Italia non viene sfruttato abbastanza, né per le merci né per i passeggeri. Il problema della sicurezza stradale, d'altro canto, è sempre attuale. Il problema di un sistema legislativo che cambia in continuazione pesa molto sul numero dei morti. La patente a punti, che doveva essere lo strumento che avrebbe sconfitto le tragedie della strada, dopo qualche anno non funziona più; non perché ha smesso di essere valido ma perché sono state previste troppe deroghe, troppe scappatoie, per cui l'autista non ha più paura di perdere punti, perché tanto basta poco per riaverli. In base alle statistiche, i numeri di morti in incidenti ferroviari è limitato rispetto a quelli su strada. Il treno è un mezzo molto sicuro, sia in valore assoluto che in rapporto alla quantità di passeggeri trasportati. D. E in Europa, la situazione è simile a quella italiana oppure no? R. Sì, è molto simile, anche se noi restiamo il fanalino di coda. La media europea

di trasporto di passeggeri su rotaia per chilometro si attesta sul 7%, noi siamo al 5,6%. La Francia è al 9,3% e la Germania al 7,7%. Se guardiamo i dati relativi ai trasporti terrestri, in Italia il 94% dei trasporti avviene su gomma, il 5,6% su ferrovia e un piccolo 0,4% su tram e metropolitane. D. L'Italia non è un paese molto adatto al traffico ferroviario, per la forte presenza di rilievi montuosi e di tratti sicuramente sfavorevoli per il traffico su rotaia. Nonostante questo ci stiamo attrezzando per l'alta velocità. Tra quanto tempo, secondo lei, saremo sui livelli di paesi come la Francia e gli altri? R. Difficile rispondere a questa domanda, perché la struttura ferroviaria francese è molto particolare, costituita da un centro, Parigi, e da una serie di raggi che attraversano tutto il paese. La struttura delle ferrovie italiane, invece, è molto diversa, senza un centro, con diramazioni a volte capillari, a volte meno. L'alta velocità nel nostro paese è un traguardo ormai quasi raggiunto su due principali direttive: una che unisce Torino a Venezia e l'altra che va da Milano a Roma, quasi a formare una sorta di T. Ma nonostante questo, se non ci sarà una più oculata politica dei trasporti, le ferrovie italiane non sono destinate a migliorare. Se non si investe sui passeggeri, non vale la pena puntare le poche risorse disponibili su altre tratte di alta velocità. Secondo me sarebbe più proficuo investire sul miglioramento degli orari, delle macchine, dell'accesso alle stazioni. Sarebbe conveniente, ad esempio investire sugli over 60, su passeggeri più avanti con gli anni che spesso non usano la macchina e che potrebbero essere un'ottima utenza per le ferrovie, se solo si pensassero specifiche agevolazioni di diverso genere in grado di attrarli e incentivarli.

