

Ma le Ferrovie italiane sono tra le più sicure. Meno tecnologia sui 3.700 chilometri di rete affidati “in concessione”

ROMA Le nostre ferrovie sono tra le più sicure d'Europa, probabilmente del mondo. Dato acclarato da statistiche riconfermate negli anni. Dunque, un fatto ormai acquisito. Un livello di eccellenza che verosimilmente non possono vantare le ferrovie cosiddette in “concessione”, un italico network di circa 3.700 chilometri. Almeno in termini di tecnologia applicata e alle reti e ai locomotori.

Sul versante della sicurezza dal 2002 e fino ai prossimi due o tre anni le Fs hanno investito e continueranno ad investire quasi 6 miliardi di euro; 1,5 miliardi da destinare alla messa in sicurezza dell'ambiente e 4,4 per nuove tecnologie sui 16.700 chilometri di rete e sui treni. Nel 2008 è stato ultimato, dopo cinque anni dall'inizio dei lavori, l'allestimento dell'Scmt (Sistema di controllo della marcia del treno) sul 90% dei convogli (circa 11.400 chilometri), mentre sui restanti 4.900 di rete è stato installato l'Ssc (Sistema di supporto alla condotta). Sulle linee ad Alta Velocità funziona l'Ertms/Etcs che permette di controllare a distanza un treno a 300 all'ora attraverso un “dialogo” costante fra treno e sale operative.

Nel settore ambientale le opere più rilevanti di messa in sicurezza sono state eseguite a cavallo tra gli anni Settanta e Ottanta. Esse hanno riguardato, in particolare, interventi rispetto alla caduta di massi, la installazione di rete paramassi, il consolidamento di pendii, la sistemazione di sensori lungo le linee. Oggi le Fs si limitano a normali interventi di manutenzione che comunque continuano ad impegnare risorse rilevanti. Il gruppo ha una struttura interna a Rfi (Rete ferroviaria italiana) che rilascia i certificati di sicurezza. C'è poi l'Agenzia per la sicurezza delle Ferrovie che è un ente indipendente, creato per regolamentare la circolazione sulla rete nazionale, rilasciare autorizzazioni, certificazioni e omologazioni alle imprese e ai gestori delle infrastrutture che operano nel nostro Paese. Una sorta di Enac (Ente nazionale per l'aviazione civile) di controllo sull'attività ferroviaria.

Mauro Moretti, ex sindacalista, ex dirigente delle FS, attuale amministratore delegato del gruppo, insomma una vita accanto e sui binari, ieri si è recato insieme al ministro Matteoli sul luogo della tragica frana «in qualità di esperto». Le ferrovie metteranno a disposizione della compagnia altoatesina una gigantesca gru per rimuovere il convoglio schiacciato dalla frana sulla linea che - c'è da ricordarlo - è relativamente giovane perché realizzata nel 2005 anche se su un tracciato preesistente. Probabilmente l'incidente è stato una «tragica fatalità», ma sembra un fatto accertato che da due giorni il pezzo di collina che è piombato sul treno fosse “inzuppato” da una perdita di acqua scaturita da un tubo di irrigazione. E questa non è stata una fatalità.