

Focus Il trasporto locale

I rischi di standard più bassi nell'Italia delle linee regionali

Sicurezza Per ogni incidente sulla rete nazionale, se ne verificano tre su quella «complementare». A buon punto solo Lombardia ed Emilia

Le 24 compagnie passeggeri chiamate a cambiare i sistemi di controllo entro marzo 2011

Ci sono le Ferrovie dello Stato: 16.700 chilometri di binari e 550 milioni di passeggeri l'anno. E ci sono le ferrovie complementari: oltre 3.600 chilometri di reti secondarie e 160 milioni di viaggiatori. La Merano-Malles ne è un simbolo. O meglio, con la sua riapertura datata 2005, l'adozione di sistemi tecnologici all'avanguardia e l'immediato boom di utenti, ne ha rappresentato l'aspetto migliore. Quello legato a una sorta di Rinascimento delle linee secondarie che si accompagna però a un momento di transizione difficile sul fronte della sicurezza: l'adeguamento, a partire dalle reti che si connettono al sistema Rfi, alle norme che già regolano il trasporto nazionale. Il termine è previsto per il marzo 2011, ma a meno di un anno dalla scadenza e a due giorni dall'avvio di corsi sulle nuove procedure di sicurezza solo le Ferrovie Nord Milano e le Ferrovie Emilia Romagna sono al lavoro per ottemperare ai nuovi obblighi (le reti Altoatesine fanno invece a capo alle province di riferimento). «Colpa della mancanza dei fondi», denunciano operatori e Regioni. E il direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, Alberto Chiovelli, mette in guardia: «Il rischio che per il marzo 2011 solo poche reti avranno adottato i nuovi sistemi di controllo della marcia del treno, fondamentali per la sicurezza, è a questo punto concreto».

Un mercato in crescita che si aggira sul miliardo di euro l'anno

Ventiquattro reti passeggeri

In Italia sono 26 le linee complementari che fanno capo all'associazione trasporti Asstra: su 24 circolano treni passeggeri, su due solo convogli merci. Quindici sono interconnesse alla rete nazionale, undici hanno una rete isolata. Si va dai 321 chilometri di binari delle lombarde Fnm ai 697 a

scartamento ridotto delle Ferrovie della Sardegna, dai 142 della Circumvesuviana ai 15 della Udine-Cividale. Solo due sono a capitale privato (entrambe pugliesi, la Ferrotramviaria e la Ferrovie del Gargano), le altre sono di proprietà regionale. Tutte però accomunate dalla vocazione: sono adibite al cosiddetto servizio sociale sussidiato. Vale a dire: al trasporto pubblico finanziato con fondi regionali. Dove trasporto pubblico è sinonimo di trasporto pendolare. Per avere un'idea: i numeri di Legambiente parlano di quasi due milioni e mezzo di pendolari che ogni giorno usano il treno. Un milione e 700 viaggiano su carrozze Trenitalia, dicono i dati di Ferrovie, gli altri utilizzano le reti complementari. Un'industria che negli ultimi anni ha registrato gli incrementi maggiori quanto a domanda. Un mercato che, rivela il direttore di Asstra

Guido del Mese, «con i suoi dodicimila addetti, 830 convogli in servizio, 60 milioni di chilometri percorsi nel 2008, ha un valore di produzione di circa un miliardo di euro». E la liberalizzazione del mercato potrebbe far sentire i suoi effetti anche qui: «Finora — aggiunge la responsabile dell'Ufficio ferroviario, Maria Francesca Ricchiuto — da noi non ci sono state richieste. Ma i volumi di traffico stanno aumentando. Un Milano-Malpensa liberalizzato? Perché no?».

Più incidenti

I dati del ministero dei Trasporti parlano di un rapporto di uno a tre quanto a incidenti: a fronte di un incidente registrato sulla rete nazionale, tre se ne verificano sulle reti complementari. Ma il direttore del Trasporto pubblico locale, Virginio Di Giambattista, avverte: «Questo non vuol dire che sono meno sicure. Gli incidenti sulle linee complementari sono normalmente più limitati. Causati non tanto dai sistemi di rete quanto dalla configurazione: attraversano i centri abitati con un'infinità di intersezioni a raso protette da passaggi a livello». Il dirigente quindi aggiunge: «Per molte i dati di traffico so-



no poi veramente ridotti».

La sicurezza

Ma per tutte, dal marzo 2011, è previsto l'obbligo di adeguarsi ai sistemi di sicurezza già adottati sulla rete nazionale. Un imperativo per le 15 linee che si interconnettono con la rete Rfi e che da ottobre dovranno rendere conto direttamente all'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria. Lo prevede la Direttiva 81/T del 19 marzo 2008 che contempla standard diversi proprio in base ai volumi e alla tipologia di traffico. Spiega il direttore dell'Ansf Alberto Chiovelli: «Non possiamo dire che senza quei sistemi le reti complementari non sono sicure. Hanno delle caratteristi-

che di traffico che si riescono a gestire comunque in sicurezza. Fondamentale è però l'adeguamento di quelle linee che dialogano con la rete nazionale». Le Ferrovie Nord Milano, la cui rete è già dotata di sistemi automatici (300 milioni di investimenti sulla sicurezza), sta per installare il sistema di controllo della marcia del treno (Scmt) sulla Milano-Malpensa. Poi sarà la volta della Brescia-Edolo, e così via. «Le Ferrovie dell'Emilia hanno attrezzato i treni e stanno progettando gli interventi sulla rete», afferma Di Giambattista. E le altre? «In carenza di idee e attesa di risorse. Perché di soldi per l'adeguamento delle reti a questi standard non ci sono, non ne hanno le Regioni e non ne ha lo Stato». Maria Francesca Ricchiuto conferma: «Il punto è proprio questo: le altre sostanzialmente non hanno fatto nulla per mancanza di fondi». E aggiunge: «Sia chiaro: tutte sono gestite in modo sicuro, ma non codificato». All'entrata in vigore delle nuove norme manca però meno di un anno. Per allora cosa succederà? «Impossibile bloccare il servizio, ci sarebbe una sollevazione popolare — dice Di Giambattista —. Si continuerà con gli stessi standard di sicurezza: le linee chiuse continueranno a essere tali e per le altre ci saranno delle limitazioni». O delle proroghe. Una delle tante italiane.

Alessandra Mangiarotti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri del trasporto locale



24
le aziende



830
i treni



60 milioni
i km percorsi in un anno



160 milioni
i passeggeri trasportati all'anno



12 mila
gli addetti



1 miliardo
il valore totale di produzione



La maggior parte dei problemi si verificano ai passaggi a livello

La mappa

3.600
 i km della rete complementare

