

Strategie e ritardi

La catena di errori sulle ferrovie

Dai piani antigelo al traffico deviato solo dopo ore
Ecco cosa ha bloccato Termini (e il resto dell'Italia)

di **Antonella Baccaro**

ROMA C'è una circolare di Rfi (la società che gestisce la rete ferroviaria) che spiega perché, malgrado l'allerta-neve «fino a quote di pianura», lanciata dalla Protezione civile su Roma, sabato scorso per le successive 24-36 ore, la programmazione dei treni non ha subito alcuna modifica, determinando il blocco di Termini. La circolare del 2013 che riguarda l'Alta velocità stabilisce che sotto i sette centimetri di accumulo massimo di neve, l'allerta può considerarsi «lieve» e non comporta alcuna modifica alla circolazione. Sotto i 15 centimetri è da ritenersi «media», e provoca il rallentamento dei treni. Oltre questa soglia, l'allerta diventa «grave» e determina misure fino alla «sospensione

della circolazione». L'amministratore di Rfi, Maurizio Gentile, lo ha spiegato: «Siti meteo qualificati stimavano tre centimetri al suolo con esaurimento del fenomeno alle sette di mattina». Tre centimetri: allerta lieve.

Eppure sin da venerdì sia il Comune di Roma che la Regione Lazio avevano lanciato il «Piano neve». E domenica la sindaca Virginia Raggi aveva attirato critiche, annunciando la chiusura delle scuole. I piani di Rfi invece non sono cambiati, non in tempo per modificare quello predisposto giovedì 22 febbraio, quando l'allerta riguardava soprattutto le regioni del Nord. Così, quando nella notte tra domenica e lunedì la neve ha cominciato a cadere, era ormai troppo tardi per intervenire. La prima operazione che la sala operativa di Fs ha

potuto predisporre è stata la pulizia degli scambi: a basse temperature anche l'olio che li protegge si ghiaccia e lo scambio slitta. Ma non basta, il ghiaccio interagisce anche con la cassa di manovra degli scambi, dove il vapore acqueo finisce per congelarsi. Ripulire le casse di manovra richiede ore e molto personale. Ed è così che comincia a formarsi la coda dei treni. Alle 10.50 il diavolo ci mette la coda: un treno di Italo si ferma a Orte per surriscaldamento delle guaine, un guasto collegabile alla ridotta velocità cui è stato costretto un treno che normalmente viaggia veloce. La circolazione Nord-Sud prosegue a senso alternato. Intanto si recupera un treno di Italo che possa trascinare quello guasto. Si arriva alle 18 prima che la circolazione sia ripristinata sulle due direttrici.

Può bastare? No, perché la catena degli errori sembra interminabile, tra questi c'è il non aver dirottato per tempo parte del traffico sulle stazioni secondarie intorno a Roma per liberare Termini, un collo di bottiglia dove sono ancora 300 gli scambi presenti, benché l'ex ad Mauro Moretti ne avesse imposto la razionalizzazione qualche anno fa.

Di tutti gli errori commessi, non aver predisposto le scaldiglie per tutti gli scambi appare il meno grave: la rarità delle nevicate a Roma non avrebbe giustificato l'investimento che ora è stato promesso sull'onda delle polemiche. L'ammissione degli errori da parte dei vertici Fs è la strategia concordata tra questi e il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, che ha già dovuto affrontare mediaticamente il caso dell'incidente di Pioltello due mesi fa. Nessuna rimozione. Per ora.

Il blocco

Il guasto a un convoglio a Orte ha poi bloccato fino alle 18 di lunedì la circolazione normale
