

Alle ferrovie isolate le risorse arrivano a rilento

di Giuseppe Latour

Gallerie da mettere a norma. Ponti che richiedono manutenzione straordinaria. Linee turistiche sulle quali da anni si spende pochissimo. E, ancora, attraversamenti pedonali pericolosi, tratti senza banchine di emergenza e centinaia di chilometri da attrezzare con moderni sistemi elettronici di controllo della marcia dei convogli, per prevenire errori dei macchinisti.

Sono solo alcune istantanee tratte dall'indagine sulla messa in sicurezza delle ferrovie isolate, da poco completata dalla Conferenza delle Regioni. Un lavoro che scandaglia lo stato di salute di un pezzo della rete italiana, lungo 1.654 chilometri, poco interessante dal punto di vista commerciale, ma vitale per il trasporto pubblico locale. Sul quale già da diversi mesi si sono concentrate le attenzioni del Governo. Il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, ha messo da parte per la messa in sicurezza di queste linee 398 milioni del nuovo Fondo investimenti. Secondo le stime delle Re-

gioni, però, per rimediare ai ritardi accumulati servirebbe il doppio: 801,2 milioni.

Le ferrovie isolate sono il pezzo più reietto della nostra rete. Questa si compone di tre blocchi: la rete nazionale gestita da Rfi (circa 16.700 chilometri), quella delle ferrovie regionali interconnesse alla rete nazionale (1.918 chilometri) e, infine, le ferrovie isolate dalla rete nazionale, che hanno un'estensione di 1.654 chilometri. Sono 28 linee, quasi tutte a binario singolo. Anche se sono scollegate dal sistema, le isolate hanno un valore strategico: trasportano ogni giorno poco più di 300mila passeggeri, con quasi 2mila treni al giorno, rispondendo soprattutto a esigenze legate al Tpl.

Nonostante la loro importanza, però, scontano un grande deficit di investimenti: negli anni, infatti, le Regioni non hanno avuto la forza economica di effettuare tutti gli ammodernamenti necessari. Nasce da qui il monitoraggio che la Conferenza delle Regioni ha condotto nei mesi scorsi: portare sul tavolo del Governo una lista degli investimenti più urgenti. Una lista che, già nei numeri generali, dice molto. La stima

complessiva è che il fabbisogno sia pari a 801,2 milioni. Spalmati su tutta la rete, fanno circa mezzo milione al chilometro.

zio turistico, con tratte di grande fascino come la Sassari-Tempio-Palau. Nell'isola la tendenza degli ultimi anni è stata di convogliare le risorse sul trasporto pubblico locale. Se le linee Tpl sono state oggetto di diversi interventi, infatti, «nelle linee turistiche - si legge -, per carenza di risorse, gli interventi sono stati esclusivamente di carattere puntuale e limitato». Per mettere in sicurezza questi 440 chilometri, allora, servono investimenti massicci.

Moltissimo denaro occorre anche nel Lazio, che ha composto una lista da 105 milioni di interventi su 139 chilometri di binari. Qui troviamo linee vitali per i pendolari, tutte gestite da Atac: la Roma-Lido di Ostia, la Roma-Viterbo e la Roma-Giardinetti. In

tutti e tre i casi servono investimenti parecchio delicati. Come «la messa a norma ai fini della sicurezza della galleria», lunga circa due chilometri, che occupa il primo tratto della Roma-Viterbo. Come la «manutenzione straordinaria dei ponti» e la realizzazione di banchine di emergenza sulla Roma-Lido. O come «la realizzazione di un sistema di semafori intelligenti» che riduca il pericolo degli attraversamenti stradali e pedonali sulla Roma-Giardinetti.

Ma il documento comprende molti altri investimenti. In Campania servono 112,3 milioni, da spendere per le trafficatissime linee vesuviane e flegree: andrebbero impiegati per l'aggiornamento dei sistemi di controllo della marcia del treno, strumenti di vigilanza elettronica che consentono di prevenire gli errori del macchinista. Le soluzioni adottate su alcune tratte sono antiquate. Spiega l'indagine: «Sono, quindi, di tutta evidenza i limiti degli attuali sistemi».

La Calabria ha composto un preventivo da 84,2 milioni: anche in questo caso il grosso servirà per i sistemi di marcia dei convogli, «per garantire la non contemporanea presenza di più treni sulla stessa sezione di blocco». E nell'indagine compare anche il Nord. In Piemonte servirebbero 35,6 milioni, mentre la Lombardia ne chiede 29,4.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Binari «trascurati»

Regioni / provincie	Km totali	Numero passeggeri medi al giorno
Piemonte	41	6.533
Lombardia	115,7	6.500
P.A. Trento	66	5.415
P.A. Bolzano	66	7.000
Liguria	24	750
Lazio	139	116.100
Campania	190	141.933
Puglia	60	8.673
Basilicata	123	1.562
Calabria	221,13	3.774
Sardegna	609	5.000
TOTALE	1654,83	303.240

Fonte: Indagine regionale sulla messa in sicurezza delle linee ferroviarie isolate