

Ferrovie in tilt per un cavo che spezza in due l'Italia

» DANIELE MARTINI

Un cavo di alimentazione che si è rotto alle 15 e 50 di venerdì pomeriggio sulla Direttissima ferroviaria direzione nord poco fuori Roma nel giorno clou delle partenze da Roma a Milano ha sconvolto la circolazione spezzando l'Italia in due. Sono caduti 150 metri di linea tra Settebagni e Capena e per riparare il guasto e riavviare la circolazione ci hanno impiegato la bellezza di quasi 6 ore e mezzo: il ripristino è avvenuto alle 22,15. I ritardi accumulati da tutto il sistema ferroviario, dall'Alta velocità di Trenitalia a quella di Italo-Ntv, dai convogli a lunga percorrenza ai regionali e locali sono stati in media di tre ore e le conseguenze per i viaggiatori disastrose. Sia per quelli del treno rimasto in panne soccorsi in ritardo sia per gli altri sui convogli in circolazione e su quelli in partenza.

Ieri altri guasti e altri disagi: poco prima delle 6 del mattino e fino alle 7 e 30 a Torino Porta Nuova guai alla linea elettrica con ritardi tra i 70 minuti e le due ore. Alle 12 e 15 un inconveniente ad un treno Italo sulla linea Roma-Napoli tra Anagni e Labico con ritardi di un'ora e più.

LA ROTTURA del cavo di alimentazione è uno degli inconvenienti più gravi per la circolazione ferroviaria. Di solito, però, i tempi per il ripristino della linea sono molto più rapidi di quelli che sono occorsi venerdì, raramente vengono impiegate più di 4 ore. Questa volta è andata male perché tra Roma e il punto dove si è verificato il

guasto si sono accumulati una serie di intoppi clamorosi. Come da prassi è stato inviato un treno diesel G 2000 (la linea elettrica era inutilizzabile) instradato da Termini sul binario in direzione nord con lo scopo di agganciare il convoglio rimasto bloccato in mezzo alla campagna (un Frecciarossa duplex Trenitalia strapieno con circa 900 persone) e riportarlo indietro verso Roma.

Le operazioni di soccorso si sono rivelate molto più complicate del previsto. La spiegazione ufficiale delle Fs è che ci sono stati non meglio precisati "inconvenienti tecnici". Probabilmente si è trattato di un problema di aggancio difficoltoso o impossibile tra un convoglio e l'altro per il traino.

Nel frattempo le ore passavano e alle Fs si sono resi conto che i passeggeri del Frecciarossa fermo non potevano essere lasciati in balia di se stessi in mezzo alla campagna. Allora è stato inviato sul binario sud, quello a fianco del binario inutilizzabile, un treno che affiancasse quello in panne. A quel punto sono state stese le pensiline per trasbordare da un treno all'altro i passeggeri intrappolati e per compiere in sicurezza anche questa operazione è stata interrotta pure la linea da Milano verso Roma. A quel punto il caos è diventato massimo e i ritardi si sono sommati ai ritardi. Alla fine, a notte inoltrata, l'operazione di aggancio per il traino è stata completata, il treno in panne riportato a Roma, la linea elettrica rimessa in funzione e la circolazione ferroviaria di nuovo molto lentamente riavviata. Ai viaggiatori del Frecciarossa bloccato le Fs hanno rim-

borsato il biglietto e offerto un bonus di pari valore. Anche i passeggeri che hanno subito ritardi su altri treni verranno risarciti: con il rimborso del biglietto sopra le 3 ore di ritardo, con il 50 per cento per 2 ore.

MA PERCHÉ il cavo si è spezzato? Le Fs si limitano a ricordare che quei 70 chilometri di linea tra Settebagni e Orte dove si è verificato il guasto sono stati riammodernati tre anni fa con una spesa di una quarantina di milioni di euro per i binari e un'altra ventina per la linea elettrica. Il cavo dell'elettricità si è però spezzato lo stesso e le cause possono essere due. O si era logorato per l'usura dagli "striscianti" del pantografo che trasmette l'energia elettrica dalla linea al treno oppure il pantografo stesso era difettoso oppure stava lavorando male. In un caso e nell'altro nessuno si è accorto di nulla anche se gli strumenti per individuare situazioni anomale almeno sulla carta ci sono. Un treno apposito, il Diamante (acronimo di Diagnostica e manutenzione tecnologica) gira in continuazione per l'Italia e passa ogni 15 giorni sui binari dell'Alta velocità dove si è verificato l'incon-

Le cause

Linea elettrica rifatta tre anni fa. E il treno diagnostico non si è accorto di nulla

niente per saggiare anche le condizioni delle linee aeree. Lo stato dei pantografi dei treni viene invece monitorato dalle teleca-

mere piazzate sulle linee da Rfi-Rete ferroviaria. Una commissione ad hoc stabilirà chi è responsabile di che co-

sa, se il gestore della rete (Rfi) oppure l'azienda di trasporto (Trenitalia). A quel punto al

responsabile verrà attribuita una penale in punti e a fine anno imposto il risarcimento dei danni provocati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La scheda

■ VENERDI NERO

Un guasto alla linea elettrica sull'Alta velocità Roma-Firenze ha bloccato il traffico, con passeggeri infuriati e treni con ritardi di ore. Un inconveniente che ha creato disagi dalle 15.50 e che è andato peggiorando nel pomeriggio di venerdì sull'intera direttrice, coinvolgendo anche altri treni. Nel Frecciarossa, c'era il presidente della Toscana Enrico Rossi



Minuti, poi ore
Il tabellone con i ritardi di venerdì a Termini e l'ad Gianfranco Battisti
Ansa/LaPresse