



Focus

Incidente Puglia, Donati: quando accadono incidenti si scoprono i problemi del trasporto locale

Riceviamo e pubblichiamo una riflessione di Anna Donati, gruppo Mobilità Sostenibile del Kyoto Club e presidente onoraria di CoMoDo, sul disastroso incidente ferroviario accaduto in Puglia il 12 luglio. Il gravissimo incidente ferroviario tra Andria e Corato in Puglia, con il suo pesantissimo carico di 23 vittime e 50 feriti, sembra aver destato dall'oblio l'attenzione verso il trasporto ferroviario locale, di cui oggi si scopre la sua importanza per i 5 milioni di cittadini che lo utilizzano ogni giorno ed anche la sua arretratezza.

Non manca praticamente nessuno – politica, istituzioni, stampa e mass media, commentatori ed esperti – tutti a scoprire che esistono ferrovie a binario unico, sistemi di blocco telefonico gestito da capistazione, che il sud è più indietro del nord anche sul trasporto ferroviario.

Noi ambientalisti non siamo sorpresi, da sempre abbiamo criticato gli scarsi investimenti ed i tagli al servizio di trasporto pubblico locale, sottolineato che 45 miliardi spesi per l'Alta Velocità Torino-Milano-Salerno hanno creato uno squilibrio tra utenti delle reti ed aumentato il divario tra nord e sud del paese. Basta leggere il documentato rapporto annuale Pendolaria elaborato da Legambiente per avere un quadro esatto ed aggiornato della situazione, dove molte criticità sono anche al nord o sulla dorsale tirrenica ed adriatica.

La terribile notizia dell'incidente ferroviario fa ancora più scalpore perché stiamo parlando di binari e treni che sono un sistema di trasporto sicuro per eccellenza. Ma perché resti questo prezioso primato e perché l'offerta possa crescere in sicurezza servono investimenti, raddoppi dei binari là dove la frequenza elevata lo richiede, nuovi treni, nuove tecnologie di comando e controllo, serve una adeguata e costante formazione del personale. Perché l'errore umano purtroppo è sempre in agguato ma oggi esistono tecnologie e sistemi che garantiscono controlli supplementari e frenature

automatiche per ridurre i rischi. Peraltro tecnologie che vedono le imprese italiane esportare in tutto il mondo queste innovazioni.

Sarà l'indagine della magistratura a stabilire le cause esatte dell'incidente ferroviario e le responsabilità, ma è fuori discussione che lo scontro frontale tra i due treni sia avvenuto nel tratto di linea a binario unico e con il sistema di "blocco telefonico" di gestione.

Va detto che Ferrotramviaria Spa – la società che gestisce la rete ed il servizio tra Bari e Barletta con un contratto con la regione Puglia – è una società che gode di buona reputazione e che ha realizzato diversi progetti utili per la mobilità del territorio. Dei 70 km di linea elettrificata, 33 sono a doppio binario e adeguamento tecnologico di gestione. Per il tratto Corato-Andria di 13 km è in corso il bando per il raddoppio del binario di cui si parla da diversi anni per un valore di circa 33 mln di euro, purtroppo proprio per quel tratto dove è avvenuto l'incidente. Progetto che prevede insieme al raddoppio anche l'interramento di 3,5 km di linea nel comune di Andria, che forse ha contribuito ad allungare i tempi di decisione, come spesso accade quando i binari attraversano i paesi ed occorre trovare le soluzioni più adeguate, insieme alle complesse procedure autorizzative ed alle regole stringenti per l'uso dei Fondi Europei.

La società Ferrotramviaria Spa si è dotata di nuovi treni, ha realizzato nel 2008 il servizio ferroviario metropolitano tra Bari ed il quartiere e l'ospedale San Paolo ed ultimo nato nel 2013, ha realizzato ed aperto il collegamento diretto per Bari Aeroporto con arrivo alla stazione centrale di Bari. Nuovi servizi che hanno ottenuto un ottimo successo di utenza. Un grande progetto di ammodernamento della rete e dei servizi del costo di 180 milioni, ottenuti dalla Regione Puglia nell'ambito di fondi europei a partire dal 2008, che attende di essere completato ed attuato rapidamente per servire un bacino di



utenza di 700.000 persone.

Il Ministro Delrio – intervenuto in Parlamento a riferire sul grave incidente – ha dichiarato che esistono 3000 km di linee regionali in concessione, di cui 2700 sono a binario unico. Del resto anche sui 16.000 km di rete nazionale RFI, circa 9000 km sono a binario unico. Le linee locali “exconcesse” sono state trasferite alle regioni negli anni 90, su diverse linee sono stati realizzati potenziamenti ed ammodernamenti utilizzando fondi europei, la legge 211/92 e risorse proprie delle Regioni. Ma con le difficoltà finanziarie delle Regioni, l’esaurimento dei fondi della 211 mai rifinanziata, sono rimasti solo i fondi europei (che non tutte le regioni possono o sono capaci di utilizzare) e molti di questi progetti sono rimasti sulla carta, mentre le reti ed il materiale diventavano sempre più obsolete.

Basti pensare allo stato di degrado e disservizi in cui versano adesso le ferrovie Cumana e Circumvesuviana della regione Campania quando i tagli degli ultimi anni agli investimenti, per l’acquisto dei treni, per la manutenzione ed il servizio, hanno messo completamente in ginocchio una rete fondamentale per l’area metropolitana napoletana. Il Ministro Delrio ha annunciato un finanziamento supplementare per queste tratte ferroviarie regionali per 1,8 miliardi: è un buon inizio, peccato che sia avvenuto a valle di un incidente, ma serve un piano di ammodernamento e potenziamento adeguato alla situazione arretrata di molte di queste reti. Ha anche indicato che in modo graduale le linee a maggior traffico saranno poste sotto la vigilanza dell’Agenzia Nazionale per la

Sicurezza ferroviaria, dato che oggi non lo sono e questo crea una disparità di regole e controlli tra rete nazionale e rete regionale in materia di sicurezza. (oggi queste linee sono vigilate da USTIF, organismo del Ministero dei Trasporti, che ha comunque regole precise e specifiche di controllo). Così come con il recepimento in corso della “Direttiva Recast” si punterà ad integrare e rendere interoperabile la rete Rfi con diverse linee ferroviarie regionali e magari portandole sotto la competenza della rete nazionale.

Qualcosa si sta modificando anche per gli investimenti sulla rete nazionale, ma ancora in modo insufficiente per recuperare la cura del ferro sulla rete locale rispetto agli investimenti sull’Alta Velocità. Infatti l’Addendum 2015 al Contratto di Programma con RFI prevede 8,9 miliardi di investimenti, di cui la metà destinati all’AV (terzo valico Milano Genova, Tunnel del Brennero, Brescia Padova). Della restante parte 750 milioni sono per il miglioramento delle reti nelle aree metropolitane, 1,3 miliardi a servizio della rete regionale, 1,7 miliardi per la messa in sicurezza (tecnologie, dissesto idrogeologico, rischio sismico).

Quindi si tratta di investimenti in larga parte legati all’Alta Velocità e concentrati al nord: speriamo che i futuri 8,2 miliardi decisi dalla legge di stabilità 2016 per gli anni 2017-2025 vedano la prevalenza dei nodi ferroviari metropolitani, della dorsale adriatica e tirrenica e per gli investimenti al sud. Investimenti che dovranno essere integrati e selezionati con la strategia del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (aggiornamento previsto dal Codice Appalti entro il 2017) e con le politiche di mobilità urbana che saranno elaborate da Comuni e Città metropolitane nell’ambito dei PUMS.

Dopo il grave incidente ferroviario è tutto un susseguirsi di impegni e dichiarazioni per dare slancio e futuro al trasporto ferroviario locale. Speriamo che questa fiammata di attenzione non si esaurisca tra qualche giorno: è il modo più serio per portare cordoglio alle vittime ed alle loro famiglie.

Anna Donati