

Editoriale

Incidente ferroviario Puglia: tutti parlano, nessuno entra nel merito

Dice Marco Ponti: “Le linee ferroviarie locali sono quasi tutte a binario singolo, e questo in tutto il mondo, Svizzera, Germania e Francia comprese. Nessuno si sogna di raddoppiare una linea a semplice binario che può portare senza problemi 80 treni al giorno se ne passano 40. Vi son stati terribili incidenti anche su linee a doppio binario, anche in Europa, e anche sull’alta velocità”. Ed anche causate, come nel caso spagnolo esclusivamente dal fattore umano”.

“Ciò nonostante – prosegue Ponti - il modo ferroviario rimane molto più sicuro di aerei e automobili, nonostante il tristissimo episodio dei giorni scorsi. Quanti morti ci sono stati sulle linee in concessione negli ultimi cinquant’anni? Siamo, secondo i media italiani, ad una situazione paragonabile a quella che si avrebbe chiedendo di tornare ai quadrimotori perché c’è stato un incidente aereo a un bimotore, con 100 morti.

E non si può dimenticare che sulle strade ci

sono 5 morti al giorno, cioè 35 a settimana, ma questo non fa notizia, siamo abituati, anche perché non ce la si può prendere con un capro espiatorio specifico”.

Le inchieste (quella tecnico-amministrativa e quella giudiziaria) stabiliranno le responsabilità dell’incidente pugliese, ma ciò che più ci colpisce, noi che di trasporti ci occupiamo tutti i giorni, è lo sciacallaggio dei giornali e delle trasmissioni televisive, che magari non si accorgono che lo stesso sistema di blocco telefonico è utilizzato alle porte di Roma per una linea che passa di fianco alla sede Rai di Grottarossa.

L’incidente è stato gravissimo ma il guazzabuglio che si è sollevato sui binari unici, il blocco telefonico, le ferrovie del Sud Italia e le linee regionali ha dell’incredibile. Ed il portato sui social network ha reso tutti i cittadini italiani ingegneri ferroviari. Chi smanetta su Facebook si sente allenatore di calcio durante gli





Europei, investigatore durante le inchieste per omicidio, costituzionalista quando si parla di Costituzione e, quindi, progettista di linee ferroviarie.

In Parlamento c'è chi ha tuonato: "vogliamo impegni dal Governo per l'immediato raddoppio delle linee a binario unico" e chi (grave perché editorialista esperto nonché parlamentare europeo) ha sostenuto che l'incidente di Corato è frutto "delle liberalizzazioni

selvagge delle ferrovie". Scempiaggini, come sanno bene i nostri lettori, perché di liberalizzazioni in Italia se ne sono viste, ma non per questi servizi ferroviari (a parte i servizi AV e quelli merci) e tantomeno per la rete delle Ferrovie Nord Barese che sono sempre state private e semmai sono un concessionario della Regione Puglia, che è responsabile degli adeguamenti strutturali della rete.

Si è puntato il dito sui ritardi nel raddoppio del binario tra Andria e Corato, con l'obiettivo delle macchine da presa sui binari in mezzo agli ulivi. Come è ovvio non ci vuol nulla a fare i raddoppi in campagna, il problema è l'ingresso in città, ed Andria non è un paesino, ma una città di 100mila abitanti (Barletta ne ha altri 100mila e Corato 50mila).

Il "percorso partecipativo" che ha impegnato istituzioni locali e cittadini ha avuto bisogno di tempo ed ha portato alla definizione di un progetto che prevede un interrimento della linea per 4 km e la costruzione di una nuova stazione. Se gli espropri avessero fatto radere al suolo alcune decine di case sarebbe stato l'inferno, ed i tempi per i ricorsi ai vari Tar infi-

niti. I nostri commentatori sono i primi a criticare quando non si concordano i progetti con i cittadini, e quando si concordano, si critica ugualmente, ma dall'altra parte.

A.R.

