

Il flop delle reti delle Regioni Fs vuole riprendere il controllo

Francesco Lo Dico

Trenord ha derubricato il disastro di Pioltello a «inconveniente tecnico». Poca manutenzione, treni vecchi? Lo dirà la magistratura. Ma a scorrere l'ultimo rapporto dell'Ansf emerge una prima certezza, confortata dai numeri: delle 83 vittime (morti e

feriti gravi) contate nel 2016 sui binari nazionali, 44, ossia la metà, hanno perso la vita in tratte gestite da partecipate regionali. Invocare la sfortuna sarebbe riduttivo. Il «nodo» sta proprio nella gestione delle tratte minori, spesso con tecnologie obsolete. Di qui l'intenzione di Fs di riprendere il controllo di tutta la rete nazionale. **> A pag. 3**

Reti regionali, l'anello debole Fs vuole riprendere il controllo

Il bilancio: nel 2016 44 vittime sulle 83 complessive

Francesco Lo Dico

Trenord ha derubricato il disastro di Pioltello che ha provocato tre morti e decine di feriti a «inconveniente tecnico». Poca manutenzione, treni vecchi? Sarà la magistratura a dirci che cosa è accaduto davvero. Ma a scorrere l'ultimo rapporto dell'Ansf (l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria) emerge una prima certezza, confortata dai numeri: delle 83 vittime (morti e feriti gravi) contate nel 2016 sui binari nazionali, 44, ossia la metà, hanno perso la vita in tratte gestite da partecipate regionali. Inghiottiti dalle lamiere, in treni come quelli affidati nella totalità a Trenord in Lombardia, o in convogli come quello di Ferrotranviaria in Puglia, dove a luglio del 2016 si contarono 23 morti e 50 feriti sulla Bari-Barletta. Invocare la sfortuna sarebbe riduttivo.

A dare le esatte proporzioni del fenomeno sin qui analizzato, è il dato dei dati: Rfi (la Rete ferroviaria italiana) gestisce infatti un totale di 16mila chilometri di binari in tutta Italia, con un tasso di mortalità infinitesimale che ha coinvolto lo 0,19 per cento dei viaggiatori negli ultimi dieci anni. Le partecipate regionali, dodici in tutto tra cui anche l'Eav in Campania, gestiscono invece spezzoni per 2mila chilometri complessivi: appena un ottavo di quelli controllati da Rfi. Ciononostante, il tasso di mortalità sulle reti regionali è infinitamente più alto: 0,27 per cento negli ultimi dieci anni.

Che cosa significa? Semplice. Se dovessimo fare una proporzione tra vittime e chilometri di rete ferroviaria gestita, sui binari appaltati a partecipate regionali avremmo avuto nel 2016 ben 352 vittime, a fronte delle 83 riscontrate su 16mila chilometri di binari di Stato. Un problema c'è, dunque. E si chiama sicurezza. Rfi conta infatti dal 2000 sul Sistema di Controllo Marcia Treno (Scmt) che raccorda rete e vagoni in automatico e riduce quasi a zero gli incidenti. Ma ciò non avviene in ampia parte dei binari gestiti dalle partecipate regionali che si affidano a tecnologie obsolete e rischiose.

Non a caso, dopo la tragedia a bordo del treno di Corato, l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria strigliò le partecipate regionali perché incapaci di garantire ai passeggeri standard di sicurezza adeguati: «Ad oggi - ammonisce l'Ansf nel rapporto del 2017 - il traffico di tali reti è in minima parte coperto da sistemi automatici di protezione della marcia del treno: è necessario seguire un percorso di atterraggio tecnologico e di allineamento agli standard nazionali». Le reti regionali sono un problema, Rfi ne ha piena contezza. Tant'è che, come è in grado di rivelare il Mattino, l'ad di Ferrovie, Renato Mazzoncini, ha intenzione di riportare entro breve sotto il controllo dello Stato tutti i 2mila chilometri di reti regionali. Dopo aver riportato a casa la pugliese Ferrovie del Sud Est a fine 2016, Fs punta ora proprio sulla lombarda Trenord travolta dal disastro di ieri, ma anche da anni di polemiche.

Pasticcio Regioni: dal 2001 un disastro

La proliferazione delle reti regionali e dei guasti conseguenti, ha un'origine ben precisa. Come ha fatto notare Legambiente, a partire dal 2001 il trasferimento delle relative competenze alle Regioni ha ingenerato un fai-da-te deleterio, che da una parte ha accentuato differenze e disuguaglianze, ma dall'altra ha ingenerato un approccio condiviso: meno treni per i pendolari, e tariffe più alte. In media le Regioni hanno speso dal 2001 in treni lo 0,35 per cento del bilancio regionale. La situazione più preoccupante è in questo senso quella del Meridione: le corse regionali in tutta la Sicilia sono 429 contro le 2.396 della Lombardia, per fare un esempio. Ma investire poco, significa anche, e soprattutto, tenere in pista treni vecchi, lenti e insicuri. Non per niente, quelli del Sud hanno un'età media nettamente più alta (19,2 anni) rispetto a quella che si registra al Nord (13,3). Perché i pendolari su ferro sono stati tanto trascurati? Anche in questo caso c'è una risposta precisa. E si chiama gomma. Troppa gomma. Dal 2002 ad oggi le Regioni hanno investito su strade e autostrade l'87% delle risorse, a fronte di un 13 per cento di fondi destinati alla mobilità su ferro. E dire che i pendolari li desiderano eccome, i treni per andare a lavoro. Rispetto al 2009 i passeggeri sono aumentati a livello nazionale dell'8,5%, nonostante risorse statali per il trasporto regionale ridotte del 22,7%.

Di questo paradosso si è accorto il ministro Delrio, che ha liberato in quest'ultima legislatura 10 miliardi per rinnovare treni e bus locali. E se n'è accorta anche Ferrovie dello Stato, che ha annunciato la prossima consegna di 500 nuovi convogli regionali, destinati a svecchiare dal prossimo anno la flotta nazionale.

La sicurezza Nel rapporto 2017 il monito dell'Agenzia ferroviaria: necessario adeguamento tecnologico

La Campania caso di scuola

Difficile, però, invertire la rotta a medio termi-

ne. Tagli ai servizi, e servizi scadenti intanto impazzano. E hanno nella Campania uno specchio fedele: si sono verificati dal 2010 a oggi tagli ai servizi di trasporto locali del 15 per cento e un aumento delle tariffe del 48 per cento: abbastanza per mettere in fuga quasi la metà dei pendolari su ferro. Erano 422mila del 2010, contro i 279mila di oggi. «La spesa di Palazzo Santa Lucia per i pendolari - calcola l'ultimo report Pendolaria di Legambiente - è di 198 milioni di euro, spesi tra servizi e materiale rotabile, pari al 0,98 per cento del bilancio regionale». Così che oggi sono solo 367 i treni in servizio su tutta la rete regionale, con una età media dei convogli su pista di 18,3 anni, di cui il 63,5 per cento ne ha più di quindici. Riflessi evidenti anche su Napoli, dove gli 81 treni me-

tropolitani al servizio di 70 milioni di passeggeri all'anno, hanno in media quasi vent'anni di carriera sulle spalle. Treni affollati in Campania, ma anche poche coincidenze. È il caso delle due linee nere per eccellenza: Salerno-Cava de' Tirreni-Napoli e Caserta-Aversa-Napoli. Treni vecchi, treni guasti: un binomio che si traduce anche in 4.200 corse soppresse nel 2016, e in un aumento dei ritardi oltre i 15 minuti: sono stati ben 26.533 nel 2016. Il record spetta alla linea Napoli-Nola-Baiano: 498 corse soppresse nel 2015, raddoppiate a 1090 nel 2016. È alla Circumflegrea, incoronata tra le dieci peggiori tratte per pendolari d'Italia: negli ultimi anni, a causa di scioperi, guasti e ritardi, è stata soppresa in media la metà delle corse.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

