

“Colpa degli scambi bloccati Verificare l'efficienza della rete e se c'erano mezzi sostitutivi”

L'esperto di TuttoTreno: “Non è solo colpa di Orte”

Intervista

LUIGI GRASSIA

«**L**a paralisi della rete ferroviaria è stata aggravata dal blocco del treno di Orte, ma i ritardi e le cancellazioni erano cominciati già prima». Parla Marco Bruzzo, esperto di TuttoTreno, una rivista letta dagli appassionati ma anche dagli ingegneri ferroviari. **Quindi Orte non è l'origine di tutti i problemi di ieri?** «No, e lo so di persona, perché il treno di mia moglie già ieri

mattina ha accumulato 225 minuti di ritardo prima che lo stop di Orte potesse avere effetto. Si sono fermati persino i treni fra Roma Termini e Fiumicino, che non c'entrano nulla col resto della rete. E nella prima mattina è stato cancellato in maniera del tutto indipendente (per fare un esempio) il Milano-Venezia».

Il freddo può giustificare questi blocchi?

«In parte. Le “scaldiglie” degli scambi si possono bloccare. Però questo può essere aggravato da problemi di sistema».

Che tipo di problemi?

«Per esempio, negli ultimi anni sono stati tolti molti dei “deviatori” che permettono il passaggio di un treno fra un binario e l'altro. Lo si è fatto per ragioni di economia. Questo rende la rete meno flessibile. E vorrei

verificare quanti “punti di precedenza”, altrimenti detti “posti di movimento”, sono rimasti lungo le linee ferroviarie. Sono l'equivalente delle piazzole di sosta in autostrada, e permettono ai treni che non possono viaggiare di farsi da parte senza bloccarne altri. Ma c'è la tentazione di eliminarli, perché con meno posti di movimento si abbassa il costo di gestione della rete».

Lei ha capito che cosa è successo a Orte?

«Mi sono arrivate due notizie: una dice che c'è stato un trabordo di passeggeri fra un treno bloccato e uno di soccorso che gli si è affiancato, e un'altra che una motrice si è mossa per agganciare il convoglio bloccato. Oppure sono successe entrambe le cose in due

momenti diversi. Ognuna di queste manovre richiede l'intervento di una “riserva calda”, cioè di un mezzo tenuto di riserva presso una grande stazione, che poi ha dovuto raggiungere Orte bloccando la linea. Trenitalia e Italo si alternano in ogni stazione nel garantire questa copertura, che rappresenta un costo perché richiede di lasciare un mezzo inoperoso. Bisognerà verificare se le “riserve calde” erano effettivamente disponibili».

È emerso anche un problema di sicurezza?

«No, la rete italiana è sicura. Per cancellare un treno in Italia basta che una porta sia bloccata. In Francia o Germania lo fanno viaggiare lo stesso. In Italia se non si trova un mezzo sostitutivo non si parte».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Il guasto

Il caos della rete ferroviaria di ieri è stato aggravato dal blocco del treno di Orte, ma ritardi e cancellazioni erano già iniziati

La rete italiana è molto sicura. Gli standard sono migliori che in Francia e in Germania



Marco Bruzzo
Esperto della rivista
TuttoTreno

