

Gli esperti: i treni locali sono poco tecnologici

ROMA Al di là delle necessarie cautele nella valutazione delle cause della tragedia, ci sono alcuni elementi che, a parere degli esperti, appaiono determinanti per stabilire cosa ha provocato il disastro ferroviario di Corato. Di sicuro, come ha detto il direttore generale di Ferrotramviaria, l'ingegner Massimo Nitti, «uno dei treni era di troppo» (e quale lo chiarirà l'inchiesta interna e quella della Procura di Trani). Quindi, come è noto, quel tratto ferroviario è ancora a binario unico. L'ampliamento della linea è stato previsto nel 2008, come parte di un "grande progetto" reso possibile dallo stanziamento dei fondi europei, ma i tempi si sono dilatati. Il 16 giugno, Ferrotramviaria Spa (considerata dagli addetti ai lavori un'eccellenza locale) aveva spedito alla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea, un avviso con la decisione di prorogare il termine di scadenza della gara per il raddoppio dal 1 al 19 luglio. Le linee a doppio binario però in Italia non sono la norma, anzi: rappresentano solo il 45% del totale (nelle regioni meridionali, il 70% dei treni viaggia su un unico binario). Avrebbe però quasi certamente potuto evitare il disastro la presenza di un sistema di blocco automatico a bordo, utile per mantenere la corretta distanza tra convogli e attualmente presente solamente nei treni a percorrenza nazionale. «Dei fondi per il raddoppio della linea bisogna chiedere a Ferrotramviaria, in quanto loro sono il soggetto attuatore», ha dichiarato a Agl, Maria Teresa De Benedictis, Segretario Generale del sindacato Filt Cgil pugliese. «Ferrotramviaria è una delle eccellenze in Puglia. Purtroppo parliamo di una linea storica, e di un regime di blocco che viene utilizzato per il distanziamento dei treni non all'avanguardia. C'è da operare immediatamente in investimenti». Concorda con lei Pietro Spirito, Professore di Economia dei Trasporti presso l'Università di Tor Vergata. «La massima sicurezza viene garantita da un doppio sistema: da un lato c'è quello della segnaletica a terra; dall'altro - ed è l'elemento in più che è adottato sulle ferrovie nazionali ma non su quelle regionali - quello di sicurezza sui locomotori a bordo. L'incrocio dei due riduce il grado di probabilità di incidenti». Si tratta del sistema Ertms, che prevede un blocco automatico in caso di emergenza. «Non c'è ancora un obbligo comunitario di avere gli stessi sistemi di sicurezza nazionali anche sulle tratte locali. Ma anche le ferrovie regionali dovrebbero avere standard uguali introducendo il doppio sistema di controllo».