

## Una rete di 17 mila km vecchia in troppi punti

ROMA Il paradosso, per certi versi ancora più angosciante, è che Rfi, la società pubblica che gestisce la rete ferroviaria finita nel mirino per il gravissimo incidente di Milano, investe quasi il 100% delle risorse finanziarie per la manutenzione e la sicurezza della tratte «convenzionali». Non per questo però trascura l'Alta velocità, fiore all'occhiello del gruppo. Lo fa per una ragione semplice: i binari sui cui viaggiano i Freccia Rossa ad oltre 300 chilometri sono moderni e con sistemi di controllo ultra tecnologici, quelli dei pendolari più obsoleti, trafficati e maggiormente bisognosi di cure. Sarà la magistratura ovviamente ad accertare le responsabilità, ma sotto il profilo dell'impegno finanziario i numeri parlano chiaro. Così come i protocolli che impongono alla società delle Fs rigorose verifiche su scambi e binari. Tanto più nelle aree, come lo snodo lombardo, ad alta intensità di treni e viaggiatori. Certo è anche vero che molte linee, come fanno bene i 5,5 milioni di pendolari che si alzano presto al mattino per andare sui luoghi di lavoro o a scuola, sembrano abbandonate a se stesse, con tutti i gravissimi rischi connessi. «Per noi - dice al Messaggero Maurizio Gentile, ad di Rete Ferroviaria Italiana, vicino in queste ore alle famiglie delle vittime e ai feriti coinvolti nell'incidente - la sicurezza viene al primo posto. Nel 2017 abbiamo destinato alla manutenzione ordinaria e alla messa in sicurezza della rete tradizionale 1,7 miliardi, contro il miliardo del 2014. Questa è la nostra priorità su una rete che conta circa 17 mila chilometri e che monitoriamo costantemente».

### IL DIVARIO

Circa 270 milioni - aggiunge Gentile - sono stati destinati alla sola rete lombarda, più di quanti sono andati all'intera rete ad Alta Velocità, cioè circa 120 milioni per poco più di 700 chilometri. Di certo però se è saltato un pezzo di binario, come pare, o se è stata colpa di un carrello vuol dire che qualcosa non ha funzionato, causando una tragedia sulla quale sono state avviate tre indagini. «Eppure - sottolinea ancora Gentile, scosso per l'accaduto - periodicamente utilizziamo treni per diagnosticare e prevedere eventuali problemi, controllare lo stato di salute della rete». Complessivamente Rfi ha realizzato 8 miliardi di investimenti in manutenzione straordinaria e interventi per la sicurezza dal 2012.

### I DATI

In attesa di capire chi ha sbagliato, perché l'intenzione del governo è quella di fare rapidamente e bene, gli ultimi dati disponibili sulla sicurezza sono chiari. L'incidentalità in Italia è minore del 36% rispetto alla media europea, del 13% rispetto a quella della Francia e del 7% rispetto a quella della Germania. In sostanza, per la European Railways Agency, siamo tra i Paesi con le carte maggiormente in regola.

Lega Ambiente ritiene invece che si sarebbe potuto fare molto di più. Proprio in una tratta, quella del terribile deragliamento, che vede transitare centinaia di treni al giorno e su cui gli investimenti in sicurezza avrebbero dovuto essere più cospicui. «I convogli in circolazione in Lombardia hanno mediamente 17 anni di servizio - spiega Barbara Meggetto - con il 41,3% di treni che hanno oltre 15 anni: un dato tra i peggiori d'Italia. La cosa che stupisce poi è che si tratta di una linea che è stata recentemente ammodernata con sistemi di sicurezza di ultima generazione che hanno anche funzionato».

Ma il «rischio zero» - aggiunge Andrea Giuricin, economista e grande esperto di trasporti - purtroppo non esiste. «Di fatto gli incidenti nonostante l'aumento notevole del traffico stanno diminuendo in maniera costante. E sono a livello zero nell'Alta velocità». Dal 2006 al 2017, escluso Pioltello, le vittime sulle rete ferroviaria italiana, gestita da Rfi, incluse le tratte in concessione, sono state 57 contro gli oltre 40.000 decessi nello stesso periodo su strade e autostrade. I dati non devono comunque far abbassare la guardia. O forse devono solo spingere ad investire ancora di più e meglio in sicurezza e manutenzione, proprio su quelle reti che risultano più trafficate e quindi usurate.