

Senza “anti-gelo” binari puliti amano. Ma il nodo è la mancanza di personale

ROMA Si chiama «deviatoio», è il meccanismo dello scambio dei binari che incanala il treno lungo il percorso corretto. In un nodo come quello di Termini, con 31 binari, sono 300, ma bastano pochi centimetri di neve per bloccare il sistema che è di tipo elettromeccanico. Anche perché solo un terzo, 100, hanno un apparecchio automatico che scioglie la neve, la scaldiglia. Duecento sono senza difesa. A Rfi probabilmente hanno sottovalutato l'effetto di Buran: non è stato applicato il piano neve che avrebbe ridotto fin da ieri mattina il numero dei treni programmati, consentendo quindi interventi più puntuali e continui per liberare da ghiaccio e neve gli scambi. Attenzione, ad andare in affanno - o più correttamente a ritrovarsi con qualche scambio non funzionante - sono state anche altre stazioni romane: Casilina, Ostiense e Tiburtina. Per questo, dopo che il ministro Delrio ha chiesto di verificare «le cause che hanno di fatto generato» la situazione di caos «con riferimento ai vari sottosistemi della rete ferroviaria, nonché alle attività e ai comportamenti delle medesime imprese», è partita un'indagine interna. Da sapere: quando si parla di binari, dunque di infrastrutture, la responsabilità è di Rfi (gruppo Ferrovie), mentre Trenitalia e (nel caso dell'Alta Velocità) Italo fanno viaggiare i treni. Alla vigilia dell'ondata di maltempo ben conosciuta, è stata fatta una pianificazione che si è rivelata imprudente: invece di ridurre il numero dei passaggi dei treni, in modo da avere il tempo di liberare costantemente gli scambi da ghiaccio e neve, si è provato a garantire il normale traffico, convinti che alla fine la nevicata sarebbe stata molto lieve. Non è andata così e ieri il traffico è andato in tilt. Per liberare i deviatoi dall'assedio del gelo esistono vari sistemi, in primis quello più costoso delle scaldiglie, degli apparecchi che servono a riscaldare gli scambi ed evitare dunque l'accumularsi di ghiaccio e neve. A Termini, visto che neve e temperature rigide non sono comuni come al Nord, questi strumenti non ci sono in tutti gli scambi, ma solo in un terzo. Per questo si ricorre, per quanto riguarda la linea aerea, al passaggio della locomotiva frangineve e per gli scambi all'intervento manuale del personale. Secondo Claudio Tarlazzi, Uil Trasporti, l'errore commesso è stato quello di non impiegare su questo tipo di operazione personale sufficiente. Fatto sta che per oggi tutta l'Alta Velocità viene fatta passare alla Stazione Tiburtina, in modo da dare respiro a un nodo super trafficato come quello di Termini.