

Treni, l'odissea lunga tre giorni: si poteva evitare con un milione. Cancellazioni e ritardi: treni, terzo giorno di caos La lite Delrio-Ferrovie. Termini, bastava un milione per gli scambi anti-ghiaccio

ROMA Dieci centimetri di neve a Roma, tre giorni di calvario per chi viaggia in treno. L'emergenza cancellazione e ritardi non è finita: dopo il lunedì nerissimo e il martedì nero, oggi si replica. Si fermeranno di nuovo un treno su 5 dell'Alta velocità e il 30 per cento dei regionali. Ieri è andata peggio: per le ferrovie locali, che spesso vengono usate dai romani per gli spostamenti in città come una metropolitana di superficie, la percentuale delle cancellazioni è stata addirittura del 50 per cento, mentre l'Alta Velocità è rimasta stabile all'80 per cento dei treni viaggianti. «Ma come è possibile? - si domanda attorno a mezzogiorno una passeggera sul treno dalla Balduina a Valle Aurelia - C'è il sole, è nevicato trenta ore fa, come mai ancora non siamo tornati alla normalità e applicano il piano neve?». Se lo chiede anche Graziano Delrio, ministro dei Trasporti, dopo avere ordinato un'indagine a Rfi (società di Ferrovie che gestisce le infrastrutture), attacca: «Episodi come quelli di questi giorni non si devono più ripetere». Rfi ammette il ritardo negli investimenti e a Delrio assicura che gli impianti di protezione degli scambi disattivati da neve e ghiaccio saranno realizzati, facendo a Termini ciò che a Milano è già stato fatto. L'ad di Fs, Renato Mazzoncini, e quello di Rfi Maurizio Gentile hanno illustrato al Ministero «un piano per un ulteriore potenziamento tecnologico dello scalo di Roma Termini all'interno del programma di investimenti pari a 100 milioni per i principali nodi metropolitani».

STORIE

Annullamenti e cancellazioni incidono sulla vita delle persone. Ore 13, stazione Tiburtina, il signor Giuseppe, pensionato calabrese intruppato nella lunghissima coda all'ufficio informazioni di Trenitalia, scuote la testa: «Rinuncio a tornare a Reggio Calabria per votare domenica, mi dispiace, ma c'è il caos, rischio di non arrivare mai». In molti come lui rinunciano a raggiungere la città di origine per le elezioni. I tabelloni di arrivi e partenze sono un albero di Natale di «cancellato». I treni dell'Alta velocità, per alleggerire Termini, sono stati deviati su Tiburtina, che nel 2011 fu inaugurata proponendola proprio come hub dei treni super rapidi. Ma restano i disagi, a causa degli effetti della nevicata in Campania, che rallentato i treni in partenza da Napoli. Il tabellone da Tiburtina è impietoso: 120 minuti, di ritardo per il treno Italo della 12.55 diretto a Napoli, 40 per il Frecciarossa verso sud. Cancellati i convogli per Velletri, Fara Sabina e Bracciano. Spostiamoci a stazione Termini: lunedì mattina era un girone dantesco, a causa delle raffica di cancellazioni e ritardi anche di sette ore. La coda per chiedere informazioni o cambiare i ticket alla biglietteria è più lunga di quella di Tiburtina. Con la pettorina ci sono anche vari operatori di Trenitalia che tentano di dare risposte, tra turisti giapponesi che non comprendono dove sia finito il Frecciarossa prenotato e pendolari disperati. Paolo Ottaviani, pendolare della Orte-Roma: «Io ho dovuto arrendermi e prendere la macchina. Molti altri sono stati costretti a restare a casa, perdendo la giornata lavorativa. Abbiamo fatto un calcolo: lunedì ci sono state, sommandole, 150 ore di ritardo solo solo sulla nostra linea. Sono stati persi 500 mila euro. Domanda: non conveniva investire i soldi nella manutenzione degli scambi?».

Termini, bastava un milione per gli scambi anti-ghiaccio

ROMA Sarebbe bastato un milione di euro per mettere in sicurezza tutti gli scambi della stazione Termini, la più importante e strategica del Paese con quasi 500 mila passeggeri al giorno. Un investimento davvero modesto per proteggere da gelo e neve con le cosiddette scaldiglie i punti nevralgici che smistano e indirizzano i treni. A cui andrebbe aggiunto il costo, più consistente, di una linea elettrica dedicata. In

questo modo un colosso come le Ferrovie avrebbe evitato ritardi record, disagi per decine di migliaia di passeggeri, danni economici e d'immagine.

LA SOTTOVALUTAZIONE

Pochi spiccioli rispetto a quanto stanziato da Rfi, la società che gestisce la rete ferroviaria, che per la manutenzione investe ogni anno ben più di un miliardo. Ma che evidentemente nessuno ha pensato di impiegare, sottovalutando una emergenza di certo non frequente nella Capitale, ma che quando accade diventa drammatica. Eppure, spiega un tecnico del settore, installare una scaldiglia, un impianto non certo tecnologicamente avanzato ma in grado di scongelare i binari, costa poco più di 4.500 euro. Se si pensa quindi che su 300 scambi solo un centinaio sono dotati dell'impianto anti gelo sarebbe stato sufficiente investire circa un milione per impedire che l'Italia fosse spaccata in due dopo una nevicata non certo eccezionale e per di più ampiamente prevista. Nessuno si è mosso invece, commettendo anche un errore di sottovalutazione lunedì, perché non è stato applicato da subito il piano neve con una riduzione prudenziale del traffico dei treni, lasciando di fatto la stazione più importante di Europa ostaggio degli effetti di neve e ghiaccio. Ieri Rfi e Fs, che sono stati chiamati a rapporto dal ministro Graziano Delrio, hanno in qualche modo riconosciuto che si poteva fare di più. E hanno assicurato che presto anche Termini si doterà dei sistemi anti-gelo in uso a Milano. L'investimento per Roma e Lazio sarà di 100 milioni, comprensivo della linea elettrica dedicata.

RIMBORSI

A fare le spese di quanto accaduto, come sempre, sono stati i viaggiatori che ora attendono i rimborsi. E' possibile, tra l'altro, che Trenitalia e Italo, che a loro volta dovranno rimborsare i biglietti dei passeggeri rimasti a piedi o arrivati anche con sette ore di ritardi, si rivalgano su Rfi: questo rende ancora più incomprensibile non avere speso un milione di euro per installare su tutti gli scambi di Termini le scaldiglie.

Resta una domanda: perché è andata in tilt Termini, tanto che ieri l'Alta velocità è stata tutta deviata su Tiburtina? La spiegazione tecnica non si limita solo al fatto che la stazione Tiburtina è stata inaugurata appena sette anni fa, ma c'è altro. I deviatori, gli scambi, sono meno importanti rispetto a Termini, perché Tiburtina (150 mila passeggeri al giorno) è una stazione di passaggio, non prevede una deviazione dal percorso per i treni. Termini, al contrario, è una stazione di testa, vi confluisce il traffico ferroviario, deviando dalla linea principale, qui spesso finiscono o cominciano le corse dei treni, e quindi c'è un utilizzo massiccio e continuo dei deviatori. Affidare la pulizia della neve per due terzi dei deviatori di Termini solo al fattore umano, vale a dire al personale, ha avuto un effetto catastrofico. L'Assoutenti va all'attacco. «Non è solo grave che Termini non abbia un piano anti gelo complessivo per tutti gli scambi, ma anche il fatto che sia Graziano Delrio che Renato Mazzoncini, rispettivamente ministro dei Trasporti e capo delle Fs, non abbiano risposto al nostro invito di discutere di un piano di manutenzione straordinaria per la rete dopo i gravi fatti di Pioltello». Adesso, dopo il caos a Termini e i disagi che purtroppo si prolungheranno anche nei prossimi giorni si cercherà di correre ai ripari. In arrivo, hanno assicurato sia Mazzoncini che Maurizio Gentile, capo di Rfi, 100 milioni di investimenti. Assoutenti e Codacons sono scettici: oramai il danno è fatto, bisognava pensarci prima.