

Treni, dietro il caos il nodo manutenzione della Roma-Firenze

ROMA La linea di alimentazione elettrica dei treni salta due volte, venerdì a Capena in provincia di Roma, ieri a Torino. E il traffico ferroviario accumula ritardi di 3-4 ore. «Abbiamo aperto un'indagine interna per capire le cause», dicono a Ferrovie. Ma avanza il dubbio sull'efficacia della manutenzione, soprattutto sulla tratta Roma-Firenze, la prima dell'alta velocità ad essere inaugurata, nel 1992. A Ferrovie sui fatti di venerdì e ieri dicono: «Ci sono stati significativi ritardi e notevoli disagi». Ed è l'ammissione che sono state due giornate nere per i treni in Italia. Il gruppo Ferrovie, in un comunicato, si è scusato con i passeggeri e ha promesso rimborsi integrale dei biglietti per i viaggiatori che hanno subito ritardi superiori a tre ore.

LE DOMANDE

Ma questo non risponde ad alcune domande. Come è possibile che un guasto alla linea aerea dei binari a Capena paralizzi il traffico ferroviario in tutta Italia? Come mai anche ieri si pagavano le conseguenze del venerdì nero? Come è possibile che la linea elettrica sia saltata anche a Torino ieri mattina? Dalle Ferrovie ribattono: al venerdì pomeriggio c'è il picco del traffico ferroviario e il guasto è avvenuto nella tratta in cui passano più treni, le verifiche sulla linea aerea sono eseguite ogni notte. Ripartiamo dal venerdì nero: un treno (il 9540) dell'alta velocità diretto a Torino è rimasto bloccato in campagna dalle 15.40 alle 22.30. I passeggeri, senza aria condizionata, sono rimasti prigionieri nei vagoni, fino a quando, in serata, le Ferrovie hanno inviato sui binari che corrono paralleli, un altro treno ed è stato organizzato il trasbordo. Ma il treno fermo e la linea elettrica saltata, riparata con il cambio di 150 metri di cavi grazie all'intervento di 40 tecnici, hanno causato un tappo: gli altri treni sono stati deviati sulla linea più vecchia, quella che passa per Orte, ma si sono accumulati ritardi anche di 3 ore. Il pensiero è andato subito a quanto avvenne a febbraio quando il ghiaccio bloccò i binari e portò alla luce la fragilità del sistema ferroviario. Stefano Biserni, responsabile della comunicazione di Ferrovie: «No, il nostro sistema non è fragile. La linea dell'alta velocità tra Roma e Firenze, la più trafficata di Italia, è sotto continuo monitoraggio. Si è verificata una anomalia della linea di alimentazione sul quale stiamo svolgendo delle verifiche per comprenderne le cause. Ma è stato immediatamente inviato un locomotore per i soccorsi e allo stesso tempo è stata riparata la linea. Ma questa operazione ha determinato l'interruzione della circolazione per ragioni di sicurezza, e dunque ci sono state ulteriori ripercussioni sulla circolazione, con ritardi medi di 3 ore». Ma come mai, se il guasto si è verificato venerdì, ci sono stati ritardi, notevoli, anche ieri? Ferrovie parla di altri eventi imprevedibili che si sono aggiunti agli strascichi del guasto tra Settebagni e Capena: un'altra avaria alla linea elettrica di alimentazione ieri è avvenuta a Torino Ponte Nuova a partire dalle 6 fino alle 7.30 e ha causato ritardi fino a due ore per 8 treni dell'alta velocità e 15 regionali (4 sono stati cancellati); tra mezzogiorno e le 15 c'è stato un guasto a un treno di Italo tra Anagni e Labico: effetto tappo e ritardi per 24 convogli anche di tre ore.

SENZA INFORMAZIONI

Molti dei passeggeri intrappolati sulla Freccia venerdì nelle campagne di Capena, ma anche i tanti sui treni in ritardo che si sono sfogati sui social, denunciano: oltre ai disagi, paghiamo la mancanza di informazioni da parte di Ferrovie. Biserni: «Sui canali on line non sempre è possibile dare informazioni in fretta, dobbiamo avere certezze prima di ufficializzare una comunicazione. Sulle informazioni a bordo: il personale deve anche affrontare l'emergenza, prima di comunicare con i passeggeri può passare del tempo». Resta la domanda iniziale: se la tratta Roma-Firenze è la più trafficata d'Italia, come mai lo stop di un treno può fare da tappo in modo così letale? Perché non è stato previsto un terzo binario di servizio per le emergenze? Stefano Ricci, docente alla Sapienza di Tecnica ed Economia dei trasporti: «Quella tratta

passa in gran parte in galleria, realizzare anche un terzo binario avrebbe comportato una spesa poco giustificabile, bisogna sempre pensare al rapporto costi-benefici».

