



Binario

unico

L'Italia ne ha 15 mila chilometri e molti sono in mano a concessionari. Ma il sistema automatico di sicurezza è obbligatorio soltanto sulle tratte gestite direttamente dallo Stato

La maggior parte della rete ferroviaria italiana viaggia ancora a binario unico. Oltre novemila chilometri sui 16 mila in mano a Rfi, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Molti di più in percentuale se si guardano le reti concesse, cioè non controllate direttamente dallo Stato: ben seimila su circa 6.500 chilometri totali. Sono a binario unico tutte le linee della Val D'Aosta, oltre il 90% di quelle di Molise e Basilicata, oltre l'80% di Sicilia e Sardegna. Lo è anche la tratta dell'incidente di ieri in Puglia.

In teoria dovrebbero essere riservate alle zone dove c'è un traffico di passeggeri e convogli limitato, in pratica non è sempre questo il caso: sulla frequentatissima Genova-Ventimiglia, ad esempio, i treni si spostano ancora su un solo binario. Quello doppio, oltre a far sì che possano viaggiare più treni, riduce anche il rischio che si scontrino due convogli che procedono in direzione opposta.

Ma il binario unico non è di per sé sinonimo di scarsa sicurezza. A fare tutta la differenza

del mondo c'è la **tecnologia**.

Oggi ci sono una serie di sistemi che permettono di controllare automaticamente i treni in caso di errore umano. Il 100% delle linee gestite da Rfi è coperto da questi dispositivi, designati da acronimi come SCMT (sistema controllo marcia treno) o SCC (sistema di supporto alla condotta), che impediscono ai macchinisti di superare i limiti di velocità e bloccano il treno se il conducente ignora il rosso. Prima non era così: il 7 gennaio del 2005 un interregionale proveniente da Verona e diretto a Bologna, con a bordo circa 200 passeggeri, si scontrò a Crevalcore, vicino a Bologna, con un merci carico di putrelle d'acciaio proveniente da Roma, proprio perché mancavano i sistemi automatici. All'epoca i morti furono 17, i feriti 15.

La **«tecnologia»** usata in Puglia invece è vecchia di oltre cent'anni: il via libera telefonico. Capostazione, macchinista e capotreno si sentono al telefono per avere il semaforo verde e proseguire. L'errore umano è sempre possibile.

È un caso isolato? Per nulla. Perché se la rete gestita da Rfi

è sottoposta al controllo dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (Ansf), che impone standard molto chiari, così non è per le reti concesse, gestite da società locali. «Sono prive di sistemi automatici di subentro alla guida, per esempio, anche molte tratte in Lombardia, come la linea Asso-Seveso e quella Iseo-Edolo. E così quelle analoghe di molte altre regioni», spiega il presidente dell'Osservatorio Nazionale liberalizzazioni Infrastrutture e Trasporti Dario Balotta. «Le linee ferroviarie più a rischio sono quelle che non sono sovrintese dell'Ansf, ma da una serie di agenzie più piccole che non impongono la dotazione tecnologica più avanzata — conferma Andrea Pelle, segretario generale del sindacato dei ferrovieri Orsa —. Il punto è che i sistemi di sicurezza costano cari: non mettere le ferrovie concesse sotto il controllo dell'Ansf è anche un modo per evitare di dover fare gli investimenti necessari...».

E qui entra in gioco un capitolo molto spinoso: l'ammmodernamento della rete ferroviaria. «La richiesta di traffico

passaggeri negli ultimi 20 anni si è concentrata sulle linee a corta distanza, mentre in Italia si è investito soprattutto sull'alta velocità, abbandonando di fatto le linee secondarie, che sono spesso a binario unico — dice ancora Balotta —. E infatti nello stesso periodo le tratte con un unico binario sono rimaste sostanzialmente uguali, con poche eccezioni come il potenziamento della Saronno-Milano».

Qualcosa potrebbe cambiare con l'entrata in vigore del quarto pacchetto ferroviario europeo, le misure dell'Ue per favorire la concorrenza e migliorare il sistema dei trasporti su rotaia. «Prevede che si facciano gare per la gestione di tutte le linee ferroviarie — spiega Balotta —. Per darle in gestione però le reti vanno messe a norma con ulteriori garanzie di sicurezza. Vale per almeno la metà di quelle concesse, che così dovranno adeguarsi». La scadenza è il 2019, troppo tardi per i passeggeri che ieri sono morti in Puglia.

Elena Tebano

© RIPRODUZIONE RISERVATA

321

Chilometri

La distanza tra Bari e Napoli, le due capitali del Sud collegate ancora con una linea a binario unico. Per percorrerla in treno il tempo minimo è 3 ore e 41 minuti, ma ci possono volere anche 6 ore e mezza

150

Anni

Da tanto si attende il raddoppio del binario anche sulla linea Adriatica della Puglia, con il completamento del tratto ferroviario da Termoli a Lesina. La Regione ha dato il via libera a marzo

Nelle regioni

Dati aggiornati al 31 dicembre 2015

LE LINEE A BINARIO UNICO **9.161 km**
su **16.674 km***

*A questo dato vanno aggiunti circa 6.000 km di linee a binario unico non gestite dallo Stato

Valle d'Aosta	81 km	100%
Basilicata	329	94,8%
Molise	242	91,3%
Sardegna	380	88,3%
Sicilia	1.199	86,9%
Abruzzo	401	76,5%
Calabria	573	67,2%
Piemonte	1.135	59,8%
Lombardia	884	52,7%
Umbria	193	51,3%
Puglia	419	49,8%
Marche	191	49,4%
Veneto	576	48,8%
Toscana	682	46,2%
Trentino Alto Adige	163	45,7%
Campania	447	40,7%
Emilia Romagna	508	38,8%
Liguria	184	36,8%
Friuli Venezia Giulia	173	36,6%
Lazio	348	28,7%

Fonte: Rete ferroviaria italiana

Corriere della Sera

Lo scorcio

La vista al grandangolo del binario unico — tra Ruvo di Puglia e Corato — e lo scorcio di uno dei treni dell'incidente di ieri (foto di Luca Turi / Ansa)

