LA NUOVA BUSSOLA QUOTIDIANA
Direttore Riccardo Cascioli
FATTI PER LA VERITÀ

TRASPORTI

Tiburtina, le debolezze del sistema ferroviario

ATTUALITà 27_07_2011

Francesco Ramella



Non sono ancora state del tutto chiarite le cause dell'incendio che si è sviluppato domenica scorsa nella centrale di comando degli apparati della stazione Tiburtina a Roma. Al momento sembra farsi strada l'ipotesi di un guasto elettrico e di un successivo malfunzionamento del sistema di allarme che ha ritardato l'intervento dei vigili del fuoco

amplificando così i danni arrecati dal fuoco. Meno probabile appare l'ipotesi di un fatto doloso, conseguenza del furto di cavi di rame.

Sotto gli occhi di tutti sono invece le gravi ripercussioni sul traffico passeggeri locale ed a scala nazionale che, sebbene in parte ridimensionate, rischiano di protrarsi ancora a lungo.
La stazione interessata dall'incendio rappresenta uno dei principali nodi nevralgici della rete ferroviaria italiana; il suo sistema di controllo gestisce il traffico della dorsale centrale Firenze-Roma oltre che il collegamento per Ancona e, quindi, quasi tutto il traffico fra il Centro-Sud ed il Nord.
In attesa che vengano chiariti definitivamente i fatti, possono essere formulate alcune considerazioni di carattere generale valide anche nel caso si giungesse alla conclusione che l'incendio ha tratto origine da una causa esterna e non da una inadeguata manutenzione della centrale.

L'accaduto mette in evidenza due debolezze intrinseche del sistema ferroviario.
La ferrovia, se paragonata alla strada, è un modo di trasporto caratterizzato da un più elevato grado di sicurezza ma, al contempo, da un livello superiore di complessità tecnologica ed è quindi più facilmente soggetto ad eventi critici. Come dicono i progettisti: "tutto quello che non c'è non si può rompere".
La seconda peculiarità della ferrovia rispetto alla strada, che ne costituisce il punto di forza ma che si trasforma in criticità nel caso si verifichi un evento come quello di Roma, è rappresentata dalla possibilità di concentrare elevatissimi flussi di persone su un numero molto limitato di linee e di nodi (caratteristica che è stata amplificata con la realizzazione delle linee ad alta velocità). La rete stradale è molto più capillare rispetto a quella ferroviaria e, soprattutto in ambito locale, non è immaginabile che un singolo evento possa paralizzare una parte rilevante della mobilità. Se vi è una frana su un'arteria oppure un impianto semaforico smette di funzionare e rende impossibile la circolazione in una data intersezione è possibile utilizzare percorsi alternativi e quindi limitare le conseguenze negative sugli spostamenti delle persone e delle merci.

Accanto a tali caratteristiche strutturali che non possono essere sostanzialmente modificate, si possono immaginare motivazioni di carattere gestionale che hanno portato al verificarsi del disastro. Da un lato, si può ipotizzare una non adeguata manutenzione del sistema o il non aver previsto una duplicazione degli apparati più critici (come accade per esempio sugli aerei), dall'altro, una lacunosa tutela della integrità di una componente fondamentale del sistema da intrusioni esterne.
In entrambi i casi non sembra che le eventuali mancanze possano essere ricondotte alla

scarsità di risorse di cui dispone la società che gestisce la rete ferroviaria. Ogni anno nelle casse di questa azienda, che fa capo al ministero dell'Economia, vengono versati alcuni miliardi di euro da destinare alla realizzazione di nuovi investimenti ed alla manutenzione della rete esistente.
Non sempre, però, queste risorse vengono utilizzate al meglio. Come ha evidenziato il "rapporto Eddigton" commissionato alcuni anni fa dal governo britannico per valutare come meglio allocare le risorse da destinare al settore dei trasporti, vi è una tendenza da parte del decisore pubblico a far confluire la maggior parte delle risorse sulle "grandi opere". Tali investimenti consentono un ritorno in termini di visibilità molto maggiore rispetto a quello che si avrebbe puntando prevalente su interventi volti a migliorare l'affidabilità del sistema.

Per ovviare a tale problema sarebbe auspicabile privatizzare l'azienda cui fa capo la gestione e lo sviluppo della rete. Qualora tale riforma venisse attuata, è ragionevole ipotizzare che le scelte in merito alle modalità di investimento verrebbero attuate con maggiore ponderatezza. Gli azionisti di tale società sarebbero senza dubbio più attenti alle conseguenze di eventuali errate valutazioni, in termini di perdita di utenza e di riduzione degli introiti, di quanto lo possano essere oggi i contribuenti che sono i reali proprietari della società pubblica e sui quali ricadono in ultima istanza gli errori degli attuali manager ai vertici dell'azienda.