

## Ferrovie, il calvario dei ritardi

## IL FOCUS

**ROMA** Giurano gli uomini di Ferrovie che il nuovo orario invernale, in vigore dal 15 dicembre scorso, «ha come obiettivo la ridistribuzione dei traffici per evitare il sovraccarico delle linee soprattutto nelle fasce orarie più critiche, ovvero quelle con maggiore flusso di persone in viaggio». Sarà. Ma intanto nonostante gli sforzi (per migliorare la puntualità dell'alta velocità sono stati investiti 1,1 miliardi di euro) troppi treni continuano ad arrivare in pesante ritardo, nonostante l'allungamento dei tempi di percorrenza. Ieri, nuovi disagi a Termini per un guasto ai sistemi di controllo. E' saltato il cervellone che dà i numeri di ingresso. Quindi si è dovuto procedere manualmente. Altri problemi anche a Napoli e a Firenze.

## GLI OSTACOLI

Tanto per cambiare, il nodo che tiene le mani legati all'Italia in viaggio è sulla Roma-Firenze. A Santa Maria Novella la stazione non è passante e i treni devono fermarsi: se non si risolve questa questione storica sarà difficile immaginare di risolvere i problemi. Sulla tratta Roma-Firenze viaggiano anche dei treni a gasolio che hanno una velocità massima di 140 km/h, molto inferiore rispetto alla velocità massima consentita pari a 250 km/h. Questi treni occupano maggiormente la linea Direttissima e, di fatto, ne limitano la capacità.

## AMMODERNAMENTO

Insomma, la rete va adeguata, ammodernata, eliminando tappi e colli di bottiglia. C'è da considerare poi anche l'implementazione del livello 2 dell'Ertms, il sistema dei controlli dei treni sulla rete, non è ancora stato completato. Adesso, spiegano dalle Fs, la responsabilità dei ritardi va attribuita all'estensione dei lavori di manutenzione tra Bologna e Firenze che, per tutto il 2020, riguarderanno entrambi i binari. E dire che lo avevano preannunciato. A inizio dicembre scorso, l'ad di Rfi, Maurizio Gentile, in audizione alla Commissione Trasporti della Camera, aveva chiarito che i rallentamenti sarebbero stati compresi nel nuovo orario 2020. E così è stato. «La rete ferroviaria ha bisogno di manutenzione e potenziamento e anche l'Alta velocità dopo 10 anni ha biso-

## Mal di rete

► Ieri guasto a Termini. L'aumento del numero di treni non supportato da nuove infrastrutture

► Il sovraccarico accresce i disagi nonostante le Fs abbiano allungato i tempi di percorrenza

## INODI

## 1

## Roma Termini da adeguare

Il nodo di Roma è particolarmente congestionato. Nel 2019 il totale dei treni transiti ogni giorno dalla stazione di Roma Termini è stato di 967, in forte aumento dal 774 del 2018.

## 2

## Firenze, serve il raddoppio

Fra il 2013 e il 2020 l'incremento dei volumi sulla Roma-Firenze è stato del 54%. Ferra al palo la costruzione di una nuova linea.

## 3

## Milano Centrale congestionata

Anche nel nodo di Milano Centrale i treni regionali e quelli dell'alta velocità usano gli stessi binari, creando congesti al traffico. Ogni giorno transitano 726 treni (672 nel 2018).

## 4

## Il nuovo sistema Hd Ertms

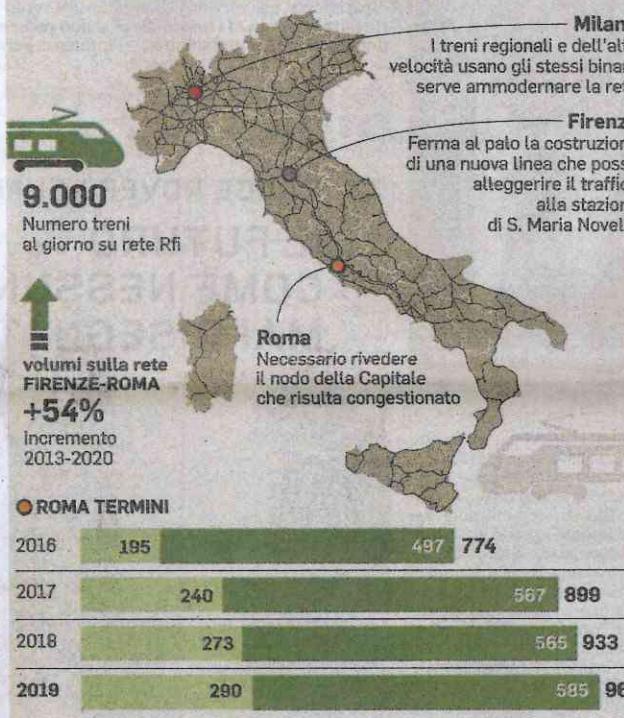
L'installazione della tecnologia Hd Ertm dovrebbe consentire di alleggerire il traffico sui nodi urbani riducendo la distanza fra i treni e aumentando la capacità dell'infrastruttura.

## La crescita del traffico ferroviario

Treni transiti per i principali nodi italiani

## ● MILANO CENTRALE

	Regionali	Alta velocità	
2016	195	347	672
2017	200	350	685
2018	227	364	708
2019	244	356	726



gno di manutenzione. Alcuni lavori richiedono una riduzione della prestazione, con un conseguente rallentamento dei treni, ma questi rallentamenti saranno portati direttamente nell'orario per fare un'offerta chiara e trasparente per le imprese ma anche per i viaggiatori», aveva spiegato Gentile, precisando che nel 2020 i treni fast Roma-Milano passeranno da 3 ore a 3 ore e 10; il Roma-Milano da 3,30 ore a 3,40 ore; il Roma-Venezia da 3,45 a 4 ore; il fast Roma-Venezia a 3 ore e 38; il Roma-Verona da 2,52 a 3 ore e 18.

## GLI SLOT

Nel 2019 erano stati raggiunti risultati di puntualità «fortemente migliorativi» rispetto al 2018: la puntualità entro 15 minuti dei treni a mercato (alta velocità e intercity senza obbligo di servizio pubblico) è passata dal 52,3% del 2018 al 65,9%, con un aumento di quasi 14 punti percentuali. Ma c'è da dire che la base di partenza era pessima. Il problema, fanno filtrare dall'Autorità per i trasporti, è che per ragioni di interesse, i gestori concentrano gli orari di partenza sugli slot più remunerativi ingolfando il sistema. Sarebbe meglio distribuire il traffico in maniera più ampia.

«Occorre considerare che la domanda di trasporto ferroviario è sensibilmente cresciuta negli ultimi anni per soddisfare un pubblico sempre più ampio, sia sulle relazioni a lunga distanza sia nei nodi metropolitani. Questo - fanno sapere da Fs - ha determinato un consistente incremento del numero di servizi offerti, con la progressiva saturazione di alcune linee e stazioni e, allorquando si verifica il ritardo anche di un solo treno per un qualsivoglia motivo, il cosiddetto effetto domino causa ripercussioni su un numero più elevato di corse». Per dare un'idea, a Roma e Milano i treni movimentati quest'anno sono passati rispettivamente dai 734 del 2015 ai 981 nel 2020 (con un aumento di 250 treni) e dai 612 del 2015 ai 750 nel 2020 (+24 treni). Nella Capitale, i treni in transito sono passati dai 77 del 2015 ai 161 del 2020. Nonostante l'incremento di traffico, tuttavia, la puntualità in arrivo a Roma Termini dovrebbe salire dal 53,8% del 2018 al 70% del 2019.

Michele Di Branco

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Nel mirino finisce l'amministratore di Rfi dagli intoppi a Roma alla manutenzione

## IL CASO

**ROMA** Dopo l'ultimo guasto che ha mandato per l'ennesima volta in tilt la circolazione ferroviaria, mettendo a dura prova il traffico in transito per Roma Termini e scatenando le forti proteste dei passeggeri, l'ad di Rete ferroviaria italiana (Rfi) Maurizio Gentile è finito sul banco degli imputati. Del resto la sua carica è scaduta con il bilancio 2019.

**I TEMPI**  
Difficile a questo punto immaginare una sua riconferma. Gentile ricopre il ruolo di amministratore delegato di Rfi dal 24 luglio del 2014. Ha iniziato la sua carriera nel 1983, come capo della sezione sicurezza dell'Ufficio lavori di Firenze, sede in cui ha ricoperto diversi incarichi fino al 1999, ha anche guidato l'Ufficio opere civili, per poi assumere la responsabilità della Direzione compartmentale infrastruttura di Bologna. Si è trasferito a Roma nel 2007, dove è stato nomi-

nato direttore della manutenzione, per poi essere messo a capo della sezione Produzione, fino a diventare Direttore degli investimenti. Non è la prima volta che assistiamo al caos di ieri. Basti pensare alla nevicata che nel febbraio del 2018 ha imbiancato la Capitale, causando severi disagi alla circolazione ferroviaria, tant'è che alcuni convogli dell'alta velocità allora fecero oltre sette ore di ritardo. La nevicata fece gelare gli scambi e non essendoci i "riscaldatori" la stazione fu paralizzata. Ma guasti e intoppi sulla rete sono purtroppo frequenti. All'origine dei ritardi dei treni ad alta velocità c'è infatti anche l'aumento dei cantieri sul-

**GENTILE SUL BANCO DEGLI IMPUTATI:  
IL SUO MANDATO È SCADUTO E ORA APPARE DIFFICILE LA SUA RICONFERMA**

## La Filt Cgil

## «Ora più assunzioni e riorganizzazione»

«Nella manutenzione delle infrastrutture ferroviarie serve una verifica e servono correttivi rispetto all'assetto organizzativo concordato ormai nel 2015», spiega Maria Teresa De Benedictis, segretaria nazionale della Filt Cgil. «Correttivi per assicurare rapide soluzioni alle criticità presenti in particolare nei nodi delle grandi città e sulle linee a intenso traffico. Serve rinforzare le strutture dedicate alla manutenzione con ulteriori apporti di personale per far fronte alle esigenze manutentive che richiedono interventi in spazi temporali sempre più ristretti. Vanno inoltre compensate le uscite di personale con particolare attenzione alla formazione e al ricambio generazionale».

**I SINDACATI CHIEDONO DI ACCELERARE GLI INVESTIMENTI PER RECUPERARE RAPIDAMENTE IL TEMPO PERDUTO**

la Roma-Firenze. «Sono due anni che la rete segna ritardi sempre più consistenti. Ci sono problemi strutturali irrisolti da tempo, nel frattempo la domanda continua ad aumentare e al punto in cui stiamo il sovraccarico non è più gestibile. In determinate aree regionali, come a Firenze, s'incrocia un numero crescente di convogli e i ritardi accumulati sul fronte manutentivo si aggravano di giorno in giorno», sottolinea Andrea Pelle in qualità di segretario generale di Orsa. Insomma, sul fronte della manutenzione forse si poteva fare di più e meglio. Anzi, a giudizio dei sindacati confederali, il fatto che adesso si voglia accelerare il pas-



Treni in ritardo ieri alla stazione Termini (foto LAPRESSE)

e sono evidenziate lacune pesantissime in diversi ambiti, dalla progettazione dell'infrastruttura al funzionamento di quest'ultima, dalla fornitura e la manutenzione del materiale al funzionamento del sistema di controllo del traffico e di segnalamento. In pratica, la relazione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria è allarmante. Sempre secondo l'Ans, gli incidenti sono in crescita: nel 2018, per esempio, se ne sono verificati 116, di cui 113 sulla rete gestita da Rfi e 3 sulle reti di competenza dei gestori regionali. Rfi, dalla sua, si è difesa dalle accuse in seguito al rapporto dell'agenzia affermando che il 100 per cento dei ponti, dei viadotti, delle gallerie e delle altre opere d'arte dell'infrastruttura ferroviaria sono controllati con verifiche ordinarie che hanno cadenza annuale, come previsto dalle norme interne che regolano la programmazione e l'esecuzione delle visite ispettive.

Francesco Bisozzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA