

Trasporti e sicurezza Perché il ricatto degli enti locali crea un Paese a due velocità

Oscar Giannino

Sarà la magistratura a dirci quale errore è stato all'origine della tragedia ferroviaria di Andria. Ma a un giorno di distanza è ragionevole pensare che tutti o quasi abbiano capito che il problema della sicurezza non deriva dal binario unico, che in Italia come nel resto del mondo avanzato continua a rappresentare parte fondamentale dei sistemi ferroviari, bensì da altre ragioni. Nell'ordine: capitali, logiche di sistema, architettura istituzionale e controlli.

Certo, i sistemi integralmen-

te automatizzati di linea, quelli che arrivano a bloccare i convogli facendo interagire sensoristica disposta sulla massicciata, motrici e nodi di controllo di rete, costano in maniera crescente, quanto più sovrappongono capacità d'intervento anche esautorando il comando umano. La cosa incredibile è che l'Italia dal punto di vista della ricerca e della realizzazione di tali apparati, costituisce un'eccellenza mondiale.

Con aziende come Ansaldo Sts, Ggcf Generale Costruzioni Ferroviarie, Bombardier Italia, che vincono per la loro qualità gare in tutto il mondo per la realizzazione di linee di tra-

sporto e sicurezza elettronica di trasporto ferroviario metropolitano e locale. Ma se guardiamo ai capitali riservati alle linee ferroviarie, in Italia il piatto piange. O meglio, le risorse sono allocate in stragrande maggioranza secondo priorità discutibili. Nell'audizione dedicata a questo tema alla Camera, un anno fa, il presidente della Commissione Bilancio Francesco Boccia disse: «Il rapporto delle risorse per il Nord e il Sud è di 80 a 20».

Continua a pag. 24

L'analisi

Perché il ricatto degli enti locali crea un Paese a due velocità

Oscar Giannino

segue dalla prima pagina

«È vero – rispose allora ad di Trenitalia Vincenzo Soprano – il mercato fallisce al Sud e c'è un gap di infrastrutture che è drammatico, ma siccome devo mantenere 34 mila persone, un treno lo metto dove si fanno i soldi e non lo lascio al concorrente».

Ottimo, far vincere le esigenze di mercato e dunque l'Alta Velocità, con cui Trenitalia fa utili mentre altrove perde. Ma oltre a questo una logica di sistema nel trasporto ci deve essere. Con due priorità: la sicurezza, e la valutazione dello sviluppo dell'offerta. Sulla sicurezza, le cifre dicono che l'incidentalità e le vittime italiane sono inferiori a quelle tedesche, polacche e rumene, le più alte in Europa. Ma il caso di Andria dimostra che ancora non ci siamo. E non perché il controllo per fonogrammi e telefonate della sicurezza di linea praticato ancora su quella tratta ferroviaria sia illegale, ma per il fatto che ancora purtroppo venga consentito. Quanto poi allo sviluppo del ferro nel trasporto locale al posto della gomma cioè dell'auto, non ci siamo proprio. Mille convegni sul tema, ma di fatto secondo uno studio di Censis e

Aniasa nel 2030 i pendolari che si spostano in auto, bus e treno dai 29 milioni attuali saliranno a 30,9. Mentre l'aumento stimato per i passeggeri del trasporto pubblico sarà solamente di 300.000 unità. La maggior parte userà l'auto.

C'è un'Italia a macchia di leopardo, sotto i nostri

occhi. Da una parte aree come la provincia di Bolzano, dove gli investimenti sul "digitale ferroviario" nelle linee della Val Venosta e della Val Pusteria hanno prodotto l'aumento di passeggeri più consistente in Italia, superiore al 100% in un triennio, con piena adozione del sistema automatizzato Ssc per il supporto alla guida. Dall'altra abbiamo in Sicilia una rete ferroviaria che risale alla fine del 1800. A Roma, guai pluridecennali accumulati sulla Roma-Viterbo, Roma-Giardinetto o la Roma-Velletri, che era la peggiore d'Italia secondo Legambiente nel 2014, con una velocità media oraria che è uguale a quella del 1863. A Napoli, la crisi in cui si dibatte il sistema Circum-Flegrea-Cumana è disperatamente sotto gli occhi di tutti da anni. Da anni.

L'architettura istituzionale è un'altra bella fetta del problema. Ed è anche per questo che vale la pena cambiare l'attuale Titolo V° della Costituzione. Il trasporto pubblico locale è infatti in mano alle Regioni, che stipulano i contratti di servizio con le aziende di trasporto. Ma qui il ragionamento nazionale, che ha visto prevalere l'assegnazione prioritaria di risorse a favore della "quota di mercato" dell'offerta di Trenitalia, non ha prodotto una scelta



analoga. Occorreva aprire a grandi gruppi integrati internazionali la gara per il tpl in ogni Regione,aggiudicandolo a chi investiva di più per potenziare il servizio e aumentare fatturato e passeggeri. Le gare sono state invece pochissime, per frazioni del mercato.

E oggi Trenitalia è alla riscossa: chiede pressoché dovunque di rilevare le concessioni che non le appartengono nelle diverse Regioni. Forte del maxi investimento per 500 nuovi treni destinati al Tpl fortemente voluto dal governo attuale. Le Regioni si sono rivelate, tranne pochissime eccezioni, un'infelice trovata istituzionale. Tra il 2009 e il 2014 i passeggeri del Tpl italiano aumentavano del 17%, le risorse della mobilità regionale su gomma e ferro si riducevano del 25%. Nel contempo tra il 2010 e il 2014 le Regioni hanno aumentato i prezzi dei biglietti: +41,24% in Liguria a fronte di un taglio ai servizi di -9,8%, +47,3% in Piemonte, +25% in Abruzzo e Umbria. Le Regioni hanno un debito cumulato con Fs di oltre un miliardo e mezzo a fine 2015, ma il fondo Tpl dello Stato per le Regioni nel 2015 era di 4,9 miliardi, rispetto ai 6,2 miliardi del 2009.

Purtroppo la tensione crescente tra Regioni e Stato per le magre risorse del Tpl investe anche la sicurezza ferroviaria. A seguito della strage di Andria, oggi moltissimi hanno capito che viviamo in un'Italia a diverso standard di sicurezza. Mentre la rete Trenitalia è sottoposta dal 2008 all'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, ed è a elevato standard europeo grazie alla tecnologia digitale European Rail Traffic

Management System, le decine di reti in concessione diffuse sui territori delle diverse Regioni – compresa la Ferrotramviaria su cui è avvenuta la strage di Andria – dipendono per la sicurezza da un ufficio incardinato presso il ministero. Anche per questo, gli standard non sono uguali. Ma la soluzione non è attribuire tutte le linee a Fs. Bensì accorpate tutte le tratte sotto la vigilanza dell'Autorità. Il governo ha proposto una norma per "aprire" il campo a Fs, invece di limitarsi all'accentramento della vigilanza di sicurezza, e per questo le Regioni in Conferenza Stato-Regioni la bloccano. Accetterebbero lo standard di sicurezza uguale per tutti, ma considerano la capitolazione a Fs un vulnus delle loro competenze in assenza di contropartita, perché significherebbe ancor più che solo Roma decide le priorità e gli investimenti.

Come si vede, una perfetta sintesi dei guai italiani: litigi, risorse scarse, scelte relazionali invece che basate sui numeri e controlli purtroppo di diversa qualità. Chissà che una tragedia come quella di Andria ci aiuti, purtroppo, a fare scelte migliori.



L'analisi

Quel regionalismo malato che frena gli investimenti

Oscar Giannino

Sarà la magistratura a dirci quale errore è stato all'origine della tragedia ferroviaria di Andria. Ma a un giorno di distanza è ragionevole pensare che tutti o quasi abbiano capito che il problema della sicurezza non deriva dal binario unico, che in Italia come nel resto del mondo avanzato continua a rappresentare parte fondamentale dei sistemi ferrovia-

ri, bensì da altre ragioni. Nell'ordine: capitali, logiche di sistema, architettura istituzionale, e controlli. Certo, i sistemi integralmente automatizzati di linea, quelli che arrivano a bloccare i convogli facendo interagire sensoristica disposta sulla massicciata, motrici e nodi di controllo di rete, costano in maniera crescente, quanto più sovrappongono capa-

cià d'intervento anche esautorando il comando umano.

> Segue a pag. 38

Quel regionalismo malato che frena gli investimenti

Oscar Giannino

La cosa incredibile è che l'Italia, dal punto di vista della ricerca e della realizzazione di tali apparati, costituisce un'eccellenza mondiale. Con aziende come Ansaldo Sts, la Ggcf Generale Costruzioni Ferroviarie, Bombardier Italia, che vincono per la loro qualità gare in tutto il mondo, per la realizzazione di linee di trasporto e sicurezza elettronica di trasporto ferroviario metropolitano e locale. Ma se guardiamo ai capitali riservati alle linee ferroviarie, in Italia il piatto pange. O meglio, le risorse sono allocate in stragrande maggioranza secondo priorità discutibili. Nell'audizione dedicata a questo tema alla Camera, un anno fa, il presidente della Commissione Bilancio Francesco Boccia disse «il rapporto delle risorse per il Nord e il Sud è pari a 80-20». «È vero - rispose l'allora ad di Trenitalia Vincenzo Soprano - il mercato fallisce al Sud e c'è un gap di infrastrutture che è drammatico, ma siccome devo mantenere 34 mila persone, un treno lo metto dove si fanno i soldi e non lo lascio al concorrente».

Ottimo, far vincere le esigenze di mercato e dunque l'Alta Velo-

cià, con cui Trenitalia fa utili mentre altrove perde. Ma oltre a questo una logica di sistema nel trasporto ci deve essere. Con due priorità: la sicurezza, e la valutazione dello sviluppo dell'offerta. Sulla sicurezza, le cifre dicono che l'incidentalità e le vittime italiane sono inferiori a quelle tedesche, polacche e rumene, le più alte in Europa. Ma il caso di Andria dimostra che ancora non ci siamo. E non perché il controllo per fonogrammi e telefonate della sicurezza di linea praticato ancora su quella tratta ferroviaria sia illegale, ma per il fatto che ancora purtroppo venga consentito. Quanto poi allo sviluppo del ferro nel trasporto locale al posto della gomma cioè dell'auto, non ci siamo proprio. Mille convegni sul tema, ma di fatto secondo uno studio di Censis e Aniasa nel 2030 i pendolari che si spostano in auto, bus e treno dai 29 milioni attuali saliranno a 30,9. Mentre l'aumento stimato per i passeggeri del trasporto pubblico sarà solamente di 300.000 unità. La maggior parte userà l'auto.

C'è un'Italia a macchia di leopardo, sotto i nostri occhi. Da una parte aree come la provincia di Bolzano, dove gli investimenti sul «digitale ferroviario» nelle linee della Val Venosta e della Val Pusteria hanno prodotto l'aumento di passeggeri più consistente in Italia, superiore al 100% in un triennio, con piena adozione del sistema automatiz-

zato Ssc per il supporto alla guida. Dall'altra abbiamo in Sicilia una rete ferroviaria che risale alla fine del 1800. A Roma, guai pluridecennali accumulati sulla Roma-Viterbo, Roma-Giardineti o la Roma-Velletri, che era la peggiore d'Italia secondo Legambiente nel 2014, con una velocità media oraria che è uguale a quella del 1863. A Napoli, la crisi in cui si dibatte il sistema Circum-Flegrea-Cumana è disperatamente sotto gli occhi di tutti da anni. Da anni.

L'architettura istituzionale è un'altra bella fetta del problema. Ed è anche per questo che vale la pena cambiare l'attuale Titolo V° della Costituzione. Il trasporto pubblico locale è infatti in mano alle Regioni, che stipulano i contratti di servizio con le aziende di trasporto. Ma qui il ragionamento nazionale, che ha visto prevalere l'assegnazione prioritaria di risorse a favore della «quota di mercato» dell'offerta di Trenitalia, non ha prodotto una scelta analoga. Occorreva



Peso: 1-5%,38-28%

aprire a grandi gruppi integrati internazionali la gara per il Tpl in ogni Regione, aggiudicandolo a chi investiva di più per potenziare il servizio e aumentare fatturato e passeggeri. Le gare sono state invece pochissime, per frazioni del mercato. E oggi Trenitalia è alla riscossa, chiede pressoché dovunque di rilevare le concessioni che non le appartengono nelle diverse Regioni. Forte del maxi investimento per 500 nuovi treni destinati al Tpl fortemente voluto dal governo attuale. Le Regioni si sono rivelate, tranne pochissime eccezioni, un'infelice trovata istituzionale. Tra il 2009 e il 2014 i passeggeri del Tpl italiano aumentavano del 17%, le risorse della mobilità regionale su gomma e ferro si riducevano del 25%. Nel contempo tra il 2010 e il 2014 le Regioni hanno aumentato i prezzi dei biglietti: +41,24% in Liguria a fronte di un taglio ai servizi del -9,8%, +47,3% in Piemonte, +25% in Abruzzo e Umbria. Le Regioni hanno un debito cumula-

to con Fs di oltre un miliardo e mezzo a fine 2015, ma il fondo Tpl dello Stato per le Regioni nel 2015 era di 4,9 miliardi, rispetto ai 6,2 miliardi del 2009.

Purtroppo la tensione crescente tra Regioni e Stato per le magre risorse del Tpl investe anche la sicurezza ferroviaria. Grazie alla strage di Andria oggi moltissimi hanno capito che viviamo in un'Italia a diverso standard di sicurezza. Mentre la rete Trenitalia è sottoposta dal 2008 all'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, ed è a elevato standard europeo grazie alla tecnologia digitale European Rail Traffic Management System, le decine di reti in concessione diffuse sui territori delle diverse Regioni - compresa la Ferrotramviaria su cui è avvenuta la strage di Andria - dipendono per la sicurezza da un ufficio incardinato presso il Ministero. Anche per questo, gli standard non sono uguali. Ma la soluzione non è attribuire tutte le linee a Fs. Bensì accorpate tutte le tratte sotto la vigilanza dell'Auto-

rità. Il governo ha proposto una norma per «aprire» il campo a Fs, invece di limitarsi all'accenramento della vigilanza di sicurezza, e per questo le Regioni in Conferenza Stato-Regioni la bloccano. Accetterebbero lo standard di sicurezza uguale per tutti, ma considerano la capitolazione a Fs un vulnus delle loro competenze in assenza di contropartita, perché significherebbe ancor più che solo Roma decide le priorità e gli investimenti.

Come vedete, una perfetta sintesi dei guai italiani. Litigi, risorse scarse, scelte relazionali invece che basate sui numeri, e controlli purtroppo di diversa qualità. Chissà che i morti di Andria ci aiutino, purtroppo, a fare scelte migliori.

