

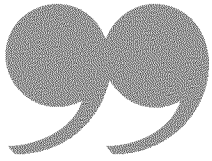
IL DOSSIER

Mezza Toscana sui binari unici «Però sicuri, con la tecnologia»

Un po' meglio della media italiana, ma peggio di regioni confinanti come Emilia Romagna, Lazio e Liguria. E con una dotazione tecnologica su tutte le linee che esclude le chiamate telefoniche che sembrano all'origine del disastro in Puglia. La tragedia di Andria ha riaperto i riflettori sulla sicurezza e sulle tratte ferroviarie a binario unico, una realtà importante anche in Toscana: ce ne sono 682 chilometri, entro il 2020 una cinquantina diventeranno a doppio binario.

Le linee

Sono molte le tratte con un solo binario nella nostra regione, una mappa che va da nord a sud e che comprende sia linee trafficatissime che minori. Nel rapporto utenti trasportati-dissempi, la linea più critica è senza dubbio la Pistoia-Viareggio, ma altre linee delicate con un binario unico sono la Faentina, la Porrettana, molta della Firenze-Siena, la Lucca-Aulla, la Siena-Chiusi e anche la Siena-Grosseto. A binario unico è anche la so-



Il professor Maggi Pistoia-Lucca la priorità, ma si può intervenire anche su Faentina e Siena Grosseto: senza raddoppiare tutta la tratta

la tratta ferroviaria di tutta la Toscana proprietà della Regione e non di Rfi, la Sinalunga-Arezzo-Stia, più altre linee minori da gestite da Rfi. La media italiana di linee a binario unico è di quasi dieci punti percentuali superiore a quella toscana, ma in Emilia tali binari sono il 38% del totale, in Liguria il 36, nel Lazio il 28% contro il nostro 46%.

La tecnologia

Al contrario della Puglia, tutte le linee ferroviarie in Toscana sono dotate dei sistemi di controllo «Scmt» o «Ssc» che bloccano automaticamente, anche se il macchinista non interviene, un treno che abbia ignorato un segnale rosso o vada a velocità eccessiva, bloccando anche il treno che stia eventualmente arrivando sulla stessa linea in direzione opposta. «In Toscana, facendo i debiti scongiuri, con i sistemi tecnologici installati un incidente come quello pugliese non potrebbe succedere perché se ci sono due treni sullo stesso binario il sistema li blocca in automatico. Abbiamo tratte a binario unico, ma questo non significa meno sicurezza» assicura l'assessore regionale ai Trasporti, Vincenzo Ceccarelli.

I progetti attuali

«Gli unici interventi di raddoppio dei binari previsti in questa legislatura, che termina nel 2020, sono quelli sulla Pistoia-Lucca, con un costo di 450 milioni di euro, di cui la metà a carico della Regione, e la Empoli Granaiolo — spiega Ceccarelli — E sulla linea regionale Arezzo-Stia e Sinalunga-Arezzo abbiamo già finanziato l'ultima tecnologia in termini di sicurezza per i treni: il bando sta per partire e con una spesa di 20 milioni avremo lo stesso sistema di controllo usato per l'Alta veloci-

tà. Il raddoppio della Pistoia-Lucca sarà completato entro il 2020, molto prima la Empoli-Granaiolo».

Sulla Lucca-Pistoia i 35 milioni della Regione serviranno per eliminare i passaggi a livello e per la viabilità sostitutiva tra Pistoia e Montecatini, mentre i 215 milioni dello Stato finanziano il raddoppio del tratto Pistoia-Montecatini e i 200 milioni della Regione Toscana il tratto Montecatini-Lucca. Alla fine spariranno poco più di 50 chilometri di binario unico.

Cosa fare

Stefano Maggi, professore di storia delle Comunicazioni e trasporti dell'Università di Siena, ha lavorato da giovane per Ferrovie, usa i treni ogni giorno, li studia, è stato tra i promotori del «treno natura» in Val D'Orcia. «Non esiste un caso Toscana, ma un binario unico è comunque più pericoloso di quello doppio — afferma il docente — Urgentissimo è intervenire sulla Pistoia-Lucca, poi dove non è possibile il raddoppio di tutta la linea si possono fare binari doppi intervallati da tratti di binario unico, rettificando anche il tracciato, che assicurerebbero «scambi dinamici» tra i treni, più regolarità e convogli più frequenti: in 5 anni questo si potrebbe fare sulla Faentina e la Siena-Chiusi e Siena-Grosseto, con risorse dello Stato, invece che continuare a investire sulle strade». Sulla Siena-Empoli il sindaco di Siena, Bruno Valentini spiega: «La linea è sicura ma il binario unico è anacronistico, rallenta la circolazione ed obbliga a frequenti incroci fra treni che sono sempre fattori di rischio. Occorre

raddoppiare i binari su tutta la linea, non solo tra Granaiolo ed Empoli».

«Non c'è da fare allarmismo, da noi la tecnologia avanzata è ovunque e doppi binari non danno più sicurezza, ma più regolarità e più servizio — dice Franco Fratini, responsabile ferrovie Fit-Cisl Toscana — Certo ora che l'Alta velocità si è sviluppata io spenderei di più sulle tratte regionali e come sindacato abbiamo sempre chiesto di migliorare la situazione dei binari unici, anche per la manutenzione dei treni e delle linee aree».

Mauro Bonciani
© RIPRODUZIONE RISERVATA

797

I chilometri di linee ferroviarie a doppio binario in Toscana

682

I chilometri di linee a binario unico sul nostro territorio

46%

Il totale di linee ad un unico binario sul totale delle linee nella regione

55%

La percentuale in Italia di linee a binario unico sul totale delle linee in esercizio



