

SICUREZZA SUI BINARI

L'ASSESSORE CECCARELLI

«CI SONO TANTI SISTEMI CHE METTONO AL RIPARO DALL'ERRORE UMANO E DA QUELLO TELEFONICO CHE DA NOI NON USA PIÙ. ABBIAMO GIÀ FINANZIATO L'«ERTMS» SULLA LINEA ARETINA»

Treni, «Qui l'errore umano non c'è» Linea unica, ma sistema automatico

Dopo l'incidente in Puglia, parla il direttore di Tft Mario Banelli

di ANGELA BALDI

«NESSUNA telefonata. Da noi non può accadere». Parola di Mario Banelli direttore Tft che difende le nostre ferrovie e la sicurezza del sistema di controllo. Un disastro come quello in Puglia sarebbe quindi inammissibile qui col meccanismo automatizzato di controllo di convogli e tratte. «Anche qui esiste il binario unico come nelle linee Arezzo-Sinalunga e Arezzo-Stia ma non è un problema - dice Banelli - Da noi è tutto automatizzato, la chiamata si verifica solo se si guastano gli impianti. C'è una protezione della marcia del treno data dal sistema «Scmt» che controlla in tutta Italia che il macchinista rispetti semafori rossi e limiti di velocità». Lo stesso che interverrebbe se il macchinista non frenasse al rosso: frenerebbe il sistema per lui o rallenterebbe la velocità se i limiti non fossero rispettati.

TECNOLOGIA

Qui presto sarà installato anche il sistema più avanzato Ertms usato in alta velocità

«LE FERROVIE lo hanno messo su tutti i km percorsi dai treni in Italia - spiega Banelli - è un sistema di protezione della marcia, in Puglia sono finiti un treno contro l'altro perchè non c'è stato scambio corretto di informazioni. Un problema che non ci riguarda e per cui qui siamo già attrezzati. Le nostre linee infatti hanno un sistema a blocco conta assi. In cosa consiste? Quando un treno entra in tratta (e cioè nello spazio tra una stazione e l'altra) c'è un dispositivo che conta quante ruote escono e poi quante ruote entrano nella stazione successiva». Così se un treno esce da Giovi, lo stesso numero di ruote deve rientrare a Subbiano: solo quando tutto il treno è dentro la stazione, si apre il segnale per il treno successivo.

«Cosa non è garantito? Per assurdo che il macchinista rispetti il rosso - continua Banelli - ma non è solo in cabina, con lui c'è il capotreno e poi c'è la centrale operativa di Pesciola dove gli addetti vedono costantemente i treni che sono in tratta e quindi sono pronti a far scattare l'allarme». Una sorta di torre di controllo proprio come per gli aerei. «Seguiamo tutti i treni, la puntualità e dove si trovano - spiega il direttore di Tft - Installeremo poi un sistema europeo più evoluto l'«Ertms» sulla nostra rete e per il quale sono in corso le procedure di gara, avrà un costo di 20 milioni ed è più evoluto rispetto all'altro: è quello con cui si regolano i sistemi di alta velocità, segue

costantemente quello che fa il macchinista, se supera la velocità o prende il rosso lo ferma. Se c'è un passaggio a livello aperto impedisce di passare. E noi siamo l'unica ferrovia in concessione che installerà questo sistema in Italia». A confermare che un disastro come quello pugliese da noi non può accadere anche l'assessore regionale ai trasporti Ceccarelli: «Su tutta la rete ferroviaria regionale, compresi i tratti a binario unico, funzionano sistemi di sicurezza tecnologicamente avanzati che permettono il dialogo continuo tra binari e locomotore e abbiamo già finanziato l'«Ertms» sulla linea aretina».



LA CENTRALE DI PESCAIOLA
Una sorta di torre di controllo

