

# IL DISASTRO

LE REAZIONI IN TOSCANA E UMBRIA

## Novecento km su binario unico «Raddoppiare le linee, una priorità»

*I pendolari: servono anche più convogli per una maggiore efficienza*

### ■ FIRENZE

**SONO** quasi millecinquecento (1.476) i chilometri di ferrovia che Rfi (gruppo Ferrovie dello Stato), gestisce in Toscana. Di questi, 794 sono a binario doppio, 682 a binario unico. Le linee protette dal dispositivo di sicurezza (e non è l'unico operativo) Scmt – sistema controllo marcia treno – sono lunghe 1.017 km. In Umbria i chilometri sono rispettivamente 376 (il totale), 183 (doppio binario), 193 (unico), 355 (con Scmt). Numeri che servono a Rete ferroviaria toscana e all'assessore toscano ai trasporti Vincenzo Ceccarelli, per ribadire quanto già dichiarato a La Nazione: il binario unico, se controllato da sistemi tecnologicamente avanzati che garantiscono il 'dialogo' continuo motrice-linea ferata, è sicuro. Rfi, inoltre, rileva come in Toscana la percentuale di viaggiatori sia molto superiore sulle linee doppie rispetto a quella che utilizza il binario singolo.

**LA DIFFERENZA** con la linea doppia, dunque, è essenzialmente una questione di capacità e velocità dei convogli. Concetto che trova d'accordo anche i pendolari. Sostiene Gianluca Sacconi, portavoce del comitato Valdelsa, pendolare sui treni da 22 anni prima da Firenze a Figline quindi da Castelfiorentino a Firenze: «La 'nostra' li-

nea, la Firenze-Siena, è sicura. Ovvio che la strage in Puglia ci allarma, però leggevo su internet che il numero di incidenti su doppio binario è superiore a quello su singolo. Semmai – polemica – non collo il nesso tra l'incidente e le polemiche sulla Tav. E vorrei inoltre sapere perché spesso nel cuore del pomeriggio, un paio di treni da Empoli a Siena sparisce letteralmente, viene soppresso senza spiegazioni...».

Giovanni Magazzini non è mai stato un pendolare, da lustrì si definisce appassionato di treni ed è il referente toscano dell'Associazione utenti trasporto pubblico: «Di linee a binario unico sono piene le ferrovie di mezzo mondo. In Puglia è evidente l'errore umano. Il raddoppio sinonimo di maggior sicurezza? Certo – ragiona –, elimina il rischio di scontri frontali. Ma non di altri incidenti come i deragliamenti. Eppoi bisogna considerare quanto costa e a quante persone serve il raddoppio. La Porrettana – insiste Magazzini – durante la Prima guerra mondiale sopportava un traffico di 90 convogli al giorno su binario unico. Ora raddoppiarla sarebbe antieconomico. Piuttosto – usa il pessimismo dell'ironia l'appassionato di motrici e vagoni – mi vien da ridere su come faranno e in quali tempi a raddoppiare la Pistoia-Viareggio.

Ho visto costruire la Direttissima Firenze-Roma dal 1970 al 1993, quando doveva essere terminata nel 1980. Vi immaginate quali e quante difficoltà a costruire la seconda linea lungo città come Montecatini, Uzzano, Buggiano...». Anche in Umbria, la questione sicurezza si lega a filo doppio con l'efficienza del trasporto su ferro. Basta chiedere ai pendolari Città di Castello-Perugia. Che da marzo per importanti lavori sui binari sono stati costretti a 'scendere' dal treno per accomodarsi una sessantina di chilometri sui bus del servizio sostitutivo.

**Simone Boldi**



**Rfi ribadisce che in Toscana i sistemi di controllo garantiscono la stessa sicurezza sulle tratte singole e doppie**

### INCIDENTI

**«Sono più frequenti sulle linee doppie che su quelle a binario singolo»**



## REGIONI, ECCO LA MAPPA

