

# Ferrovie, da noi 150 km di binario unico

Hopfinger: tragedie come quella pugliese qui non succederanno: tutto automatizzato. Mussner: escluso l'errore umano

di Davide Pasquali

► BOLZANO

In Alto Adige una tragedia ferroviaria come quella accaduta in Puglia sarebbe scongiurata. Impossibile l'errore umano, dato che da almeno una dozzina di anni sulla rete ferroviaria altoatesina è stato installato un sistema di sicurezza automatico e innovativo a livello internazionale, il cosiddetto controllo marcia treno. In caso di necessità, blocca i treni automaticamente, anche se l'uomo dovesse «remare» contro. E quindi, anche se in Alto Adige esistono 150 chilometri di binari unici, ossia dove i treni viaggiano in entrambi i versi di marcia, gli scontri fra convogli sarebbero di fatto impossibili. Lo sostengono sia l'assessore provinciale alla mobilità Florian Mussner sia il direttore regionale di Trentitalia Roger Hopfinger.

La Sta provinciale e le Ferrovie statali da noi gestiscono in totale oltre 150 chilometri di binari unici: 32 chilometri della Bolzano-Merano, 65 chilometri della Venosta, altri 60 della Pusteria, per non parlare della linea del Renon (e poi della Valsugana, comunque gestita da Trentitalia Trentino Alto Adige, fino a Primolano sono 95 chilometri, 60 dei quali in Trentino).



La linea ferroviaria della val Pusteria corre su un binario unico, come la Venosta e la Bolzano Merano

A rigore, o a umano timore, ci sarebbe da preoccuparsi, visto quanto successo in Puglia su un binario unico, con il terrificante scontro fra due convogli che viaggiavano a circa 100 chilometri orari ma in direzioni opposte. Binario unico, rischio elevato, verrebbe da pensare. «Facciamo di tutto perché non possa succedere qualcosa del genere», commenta l'asse-

sore Mussner. «Un fatto di una tragicità incredibile, il mio pensiero va innanzitutto alle famiglie delle 23 vittime». Commozione umana a parte, però, l'Alto Adige, o meglio le sue linee ferroviarie, sono un'altra cosa. «Abbiamo installato sistemi automatici che impediscono in maniera efficace gli scontri. Verificano se si viaggia troppo ve-

loci, se qualcuno non rispetta il semaforo rosso. Impossibile veleggiare dati due segnali verdi in contemporanea. In tutti questi casi il sistema blocca automaticamente il convoglio, in altre parole, viene escluso. Il treno rimane, pur sempre possibile, Ci sono anche sistemi di telecamere, in entrata e uscita dal tunnel «e anche in altre tratte particolarmente delicate».

In dettaglio, il sistema era obsoleto. Lo spiega il direttore regionale di Trentitalia Roger Hopfinger. «Da noi, sin dal 2004, è in servizio un sistema grazie al quale il binario dialoga col treno. Ogni tot centinaia di metri c'è una sorta di boa. In caso di binario occupato viene mandato un segnale al sistema di bordo del treno in arrivo, che viene bloccato. Questo accade anche se un treno supera la velocità consentita in quel dato tratto, oppure in caso di guasti». In Alto Adige, a partire dall'inizio degli anni Duemila, e in particolare in val Venosta, è stato implementato lo stesso sistema di sicurezza per così dire automatizzata pensato e sviluppato per la stazione ferroviaria di Roma Termini. «E' all'avanguardia a livello internazionale e se va bene per la iperfrequentata stazione di Roma, a maggior ragione è sicuro per la Venosta, lungo la quale la frequenza dei treni è decisamente minore». Tragedia della Venosta esclusa, causata però da cause esterne, le linee altoatesine, anche monobinario, sono sicure. «In Italia, conclude Hopfinger, sulle linee "pubbliche" (in Puglia la tratta era in concessione a privati) «siamo al top in Ue come indicatori di incidenza».

**In Valsugana l'allarme sul treno evita lo scontro**

Tra le linee a binario unico nella nostra regione c'è anche la Valsugana, che può contare su doppi binari soltanto presso le stazioni principali. E proprio una di queste è stata teatro un paio di settimane fa di un incidente mancato per un soffio, evitato soltanto grazie al sistema automatico di blocco di cui la linea è dotata. Il fatto è accaduto alla stazione di Villazano, sopra Trento. Un Minuetto della Trentino Trasporti, per cause non ben precisate, è partito anche se in quel momento stava sorraggiungendo un convoglio dalla direzione opposta, ossia da Bassano. Soltanto il sistema automatico di sicurezza ha impedito uno scontro fra i due convogli, bloccando immediatamente il treno partito per errore. Ovviamente, la frenata è stata improvvisa e ha causato un forte disagio ai passeggeri.