



Tram, sistema non affidabile e bando di gara “su misura”

È andata bene. Anzi no. È andata bene. Solo il cordolo che delimita la fascia pedonale ha trattenuto il carrello, impedendo che la coda del tram finisse addosso all'edificio. Senza cordolo, o se il pesante semaforo fosse stato più avanti di un metro, venendo quindi abbattuto dalla coda del tram, oppure se il guasto al “deviatoio” (scambio, ndr) fosse avvenuto dieci secondi prima sotto la testa anziché la coda del convoglio, il bilancio avrebbe potuto essere tragico, visto l'affollamento dei marciapiedi del centro a quell'ora di una mattina di mercato.

L'inchiesta dirà perché l'apparato di controllo ha azionato il deviatoio prima che tutto il tram lo avesse superato e allora si potrà trovare un rimedio che prevenga ulteriori incidenti. Ma questo non basta e si impone una diagnosi di sistema che valuti tutte le conseguenze. Perché anche questo incidente è una diretta conseguenza dell'aver adottato un sistema di tram su gomma sostanzialmente sperimentale, privo di una larga esperienza in vivo e in pratica scelto senza gara, cui partecipò fino in fondo solo la Translohr, perché solo quel sistema Translohr era pronto a corrispondere alle “strane” condizioni del bando di

gara (su misura?!).

Al momento dell'acquisto quel sistema era così sperimentale che i modelli di deviatoio e di incrocio (tra rotaie) da inserire nelle linee di Mestre non erano stati non solo sperimentati ma nemmeno progettati e “inventati”, malgrado che in un sistema a guida vincolata siano proprio quelli i punti delicati che ne decidono la riuscita o il fallimento. Deviatoi e incroci furono definiti e costruiti solo in seguito e con fatica, con una progettazione quasi artigianale con un costruttore ferroviario locale.

Forse le soluzioni finali sono in astratto inappuntabili, ma soffrono di limiti e incognite, anche gravi. A quella importante incertezza iniziale sulla funzionalità e affidabilità di tali apparati risale anche la complicata geometria del nodo-Cialdini e la scarsità ed eccessiva distanza tra gli scambi tra le due direzioni di marcia, da cui deriva l'impossibilità di mantenere il servizio anche con occasionali interruzioni locali di una pista.

Gli incidenti a questi apparati (tutt'oggi “sperimentali”) sono molti, e temo continueranno perché, rincorrendo illusorie speranze di economicità e di flessibilità di esercizio, non si è voluto adottare la usuale e standardizzata tecnologia

“ferroviaria” (quella dei tram di tutto il mondo), preferendo invece una tecnologia inventata “il giorno prima”, priva di esperienza (e di nessuna convenienza tecnica a Mestre) accettando sostanzialmente di esserne le cavie. Per di più vincolandosi per sempre a un sistema “proprietario” (brevetto chiuso con unico costruttore), in cui non c'è concorrenza (e quindi nemmeno ulteriore ricerca né evoluzione) non solo per i convogli ma nemmeno per tutti gli apparati di guida e controllo a terra e in centrale.

E a quella decisione “fuori mercato”, e alla conseguenza di un consorzio di costruttori autopromosso senza possibilità di riscontro di affidabilità tecnica specifica, risalgono le magagne dell'alimentazione elettrica, progettata e costruita da un'impresa amica di molti amministratori di allora ma priva di esperienza. E forse anche altre decisioni “temerarie” di quel progetto, come andare sul ponte translagnare, in quel modo pericoloso.

A questo punto non bastano le correzioni a singoli elementi (scambi e sostegni elettrici): serve un perizia d'alto livello (e indipendenza) che verifichi le ragioni profonde e le possibilità di reale soluzione ai problemi ancora irrisolti: fallanza dei controlli di linea, semaforizzazioni poco intelligenti, scarsa protezione dal traffico veicolare, insicurezza del tratto sul ponte translagnare, dubbi costi di esercizio della tecnica “su gomma” e pericolosità della “rotaia killer”. Così forse capiremo come rimediare il sistema attuale o se procedere con radicali rifacimenti.

* Urbanista, Ecoistituto del Veneto e Alex Langer, Venezia Cambia