



SETTIMANALE DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA - ASSESSORATO MOBILITÀ E TRASPORTI - DIRETTORE: ROBERTO FRANCHINI 14 GENNAIO 2005

Commento

IL PRESIDENTE DELL'EMILIA-ROMAGNA E L'ASSESSORE PERI IN COMMISSIONE: "ENTRO L'ESTATE LA BOLOGNA-VERONA POTREBBE GIÀ AVERLO"

"MOBILITATI PER LA SICUREZZA"

La Regione: sistema SCMT su tutta la nostra rete

Il 7 gennaio 2005 è una data destinata, purtroppo, a rimanere impressa nella memoria dei cittadini della nostra regione, di tutto il paese. Il gravissimo incidente di Crevalcore, la strage di viaggiatori e ferrovieri che è avvenuta non lascerà niente come prima. Nel circoscritto ma pur importante mondo del trasporto ferroviario, sia dell'Emilia-Romagna che nazionale, c'è stato un prima e ci sarà un dopo.

Purtroppo del dopo fanno parte innanzitutto la tristezza e il cordoglio per le vittime e i loro cari, così duramente colpiti, come la solidarietà con i feriti e con tutti coloro che sono stati colpiti da questo evento.

Ma non ci si può fermare a questo primo spontaneo e doveroso atto. Occorre proseguire anche con tutte le altre azioni coerentemente conseguenti. La Regione esprime, anzitutto, il proprio incondizionato appoggio all'operato della Magistratura: sia nell'appurare la dinamica dei fatti e le responsabilità, sia nell'adottare i provvedimenti che eventualmente riterrà opportuni.

Così come è giusto che anche il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e la stessa società FS, compiano le loro doverose inchieste.

Tuttavia, urgono anche fatti. Alle Regioni non spettano compiti in materia di sicurezza del trasporto ferroviario. Questo ha stabilito la riforma e su questo hanno sempre pienamente concordato tutte le Regioni, anche attraverso i loro organi di rappresentanza unitaria.

Finora la Regione Emilia-Romagna ha interpretato il proprio ruolo vigilando sulle prestazioni delle imprese ferroviarie, impegnandosi per ottenere un servizio ferroviario efficace date le limitate risorse disponibili. La sicurezza è una precondizione che non rientra nelle clausole contrattuali. Come quando, per la costruzione o la ristrutturazione di una casa, si incarica un'impresa edile: il committente del lavoro è responsabile dell'ottenimento di un risultato rispondente al progetto. Della sicurezza del cantiere è responsabile l'impresa, e gli organi che devono vigilare su di essa.

La Regione Emilia-Romagna ha spesso cercato di fare di più di quanto previsto dalle norme di riforma: ha varato e finanziato con propri fondi i primi ammodernamenti del materiale rotabile e gli interventi su un primo gruppo di piccole stazioni sparse su



Errani: "Un tavolo nazionale con Governo, Rfi e Trenitalia"

"Chiediamo l'attivazione entro pochi mesi del Sistema di Controllo marcia Treno (Scmt) sulla linea Bologna-Verona". Così il presidente della Regione Vasco Errani, che ha preso parte alla seduta della Commissione consiliare Territorio e Ambiente, riunita per ascoltare l'informativa che l'assessore regionale a Mobilità e trasporti Alfredo Peri ha esposto dopo l'incidente accaduto il 7 gennaio scorso a Bolognina di Crevalcore.

Il presidente, che a margine ha rinnovato il cordoglio della Regione per le diciassette vittime dell'incidente ed ringraziato i soccorritori, i Vigili del fuoco, le Forze dell'ordine, la Protezione civile per il loro intervento, ha sottolineato: "Non ci interessano strumentalizzazioni né polemiche, ma contribuire in modo concreto alla reale accelerazione per interventi in tema di sicurezza e qualità del servizio, con misure urgenti ed interventi di medio periodo. Noi vogliamo continuare a fare la nostra parte". In particolare, hanno affermato Errani e Peri: "Il sistema Scmt deve essere esteso a tutta la rete regionale in breve tempo, a cominciare dalla Bologna-Verona, che può essere attrezzata entro l'estate. Questa è una nostra richiesta irrinunciabile". "Il tema deve essere affrontato a livello nazionale - ha aggiunto Errani - per questo ci facciamo promotori di un'iniziativa presso la conferenza dei Presidenti delle Regioni e della Conferenza Stato-Regioni, affinché sia avviato un tavolo nazionale di confronto con Governo, Rfi e Trenitalia per costruire una strategia di intervento".

Dalla Regione, infine, parte una "verifica immediata dei livelli di sicurezza del trasporto ferroviario dell'Emilia-Romagna. Chiediamo - ha concluso Peri - un atteggiamento di totale trasparenza del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Gruppo Fs". Un'indagine "affidata ad esperti in grado di procedere con grande autonomia e di riferire, a loro volta, con totale trasparenza a un gruppo di lavoro congiunto formato da Ministero, Regione, Fs". Obiettivi dell'analisi: il rilevamento dello stato delle infrastrutture, delle tecnologie, delle procedure, nonché del personale e della relativa formazione, a partire dalle aree maggiormente critiche, e la formulazione di raccomandazioni.

tutto il territorio. Ha fatto studi sulle medie stazioni e sul rinnovo completo del materiale rotabile. Ha pressato incessantemente gli esercenti anche con l'arma delle trattenute sui contributi perché il sistema migliorasse. Ha cercato di valorizzare al massimo la voce degli utenti, dei loro Comitati, delle associazioni dei consumatori, dei sindacati dei lavoratori.

Ribadito che la competenza in materia di sicurezza resta totalmente in carico al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al gruppo FS SpA, è tuttavia evidente che il ripetersi di incidenti di gravità via via crescente, che coinvolgono in particolare la rete di Rfi e i servizi di Trenitalia, impongono alla Regione di mobilitarsi oltre le proprie competenze, non per arrogarsi competenze nuove, ma per dare un contributo di idee e di responsabilità verso i cittadini, i lavoratori e il territorio.

Vale a dire che una analisi immediata per migliorare i livelli di sicurezza del trasporto ferroviario sul territorio dell'Emilia-Romagna si impone.

La proposta plausibile è che tale analisi venga resa possibile dalla totale trasparenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Gruppo FS, immediatamente affidata ad esperti in grado di procedere con grande autonomia, e di riferire, a loro volta, con totale trasparenza a un gruppo di lavoro congiunto, formato da Ministero, Regione, FS.

Intanto, la Regione prosegue il dialogo con le istituzioni, i lavoratori, i cittadini, e in particolare con i pendolari, per orientare al meglio la propria azione.



L'approfondimento



IL LUOGO, LO SCAMBIO, I SEGNALI LUMINOSI. IN ATTESA DELL'INCHIESTA, ECCO LE SPIEGAZIONI CORRETTE SULLE REGOLE DEL TRANSITO

IR 2255: così la circolazione sulla linea

Tante ipotesi e ricostruzioni sono state fatte fin dai primi minuti successivi al tragico incidente di Bolognina di Crevalcore. Sulle cause e sulle responsabilità dell'incidente dovrà ovviamente esprimersi la Magistratura, ma per quel che riguarda i termini tecnici ferroviari, le spiegazioni sul funzionamento della circolazione e della segnalazione dei treni, la descrizione topografica del luogo dove è avvenuta la collisione, è possibile oggi esprimersi con maggiore chiarezza e precisione. Con questo nostro contributo vogliamo limitarci a fornire qualche informazione in più sul contesto infrastrutturale e di regolamento di circolazione in cui è avvenuto l'incidente di venerdì scorso. Senza indagare le cause, in doverosa attesa che le inchieste della Magistratura, del Ministero e del gruppo FS arrivino alle loro conclusioni.

Il luogo

L'impatto frontale tra l'IR 2255 proveniente da Verona e il treno merci partito da Bologna è avvenuto in un punto distante circa 200-300 metri verso sud, in direzione di Bologna quindi, dall'intersezione tra il binario principale e il binario di incrocio che si trova all'altezza del posto di movimento di Bolognina.

Il posto di movimento di Bolognina (che non è una stazione) è telecomandato dal capostazione di San Felice sul Panaro, che si trova a circa 8 km più a nord, e consiste in un secondo binario (binario di incrocio) di circa 800 metri di lunghezza, posizionato sul lato ovest del binario unico principale. Serve per effettuare gli incroci dei treni, in aggiunta ai punti di incrocio delle stazioni sulla linea. Questo binario ha due scambi, uno per l'ingresso e uno per l'uscita: rispetto all'edificio del posto di movimento di Bolognina gli scambi sono rispettivamente circa 400 metri a nord (verso Verona) e circa 400 metri a sud (verso Bologna). L'incidente si è verificato poco dopo lo scambio che si trova verso Bologna: lo scambio dopo

lo scontro è stato ritrovato "forzato" e con i tiranti deformati.

Lo scambio forzato

Si tratterebbe della prova del fatto che lo scambio era stato predisposto verso il binario di incrocio, per indirizzarvi il treno merci che procedeva da sud. La rottura (anche detta tallonamento, in gergo tecnico) avviene quando un treno transita su uno scambio ma non dovrebbe: per semplificare si può dire che affronta lo scambio "contromano" e, forzandolo, rompe o deforma i tiranti e lo mette in una posizione intermedia. Questo piccolo movimento dello scambio consente comunque il passaggio del treno che vi transita, e gli permette di non deragliare. Se venerdì mattina tutto fosse andato come previsto l'IR 2255 si sarebbe fermato sul binario principale circa 100

metri prima dello scambio, lasciando così il treno merci impegnare lo scambio e poi il binario di incrocio. Dopodiché l'IR sarebbe ripartito quando il segnale fosse diventato verde. E a sua volta il merci, al verde, sarebbe ritornato sul binario principale, in direzione nord verso Verona, dopo aver effettuato l'incrocio.

Come sarebbe dovuta andare

Perché tutto procedesse regolarmente i macchinisti dell'IR avrebbero dovuto incontrare e vedere tre distinti segnali luminosi prima del tallonamento dello scambio (sulla Bologna-Verona sono **tre i segnali posti** tra una stazione, o un punto di incrocio, e l'altro). Il **primo**, detto di avviso (circa 1300 metri a nord dello scambio che immette sul binario di incrocio di Bolognina),

doveva essere verde; il **secondo**, detto di protezione (posizionato circa 100 metri a nord dello scambio che immette sul binario di incrocio di Bolognina) doveva essere giallo; il **terzo** quindi, detto di partenza (posizionato circa 100 metri verso Verona dallo scambio di ingresso da sud nel binario incrocio) doveva essere rosso. Nella distanza, circa 1200 metri, tra il **secondo** e il **terzo** di questi semafori l'IR avrebbe dovuto fermarsi.

Dalla parte opposta invece, alle stesse distanze, i macchinisti del merci avrebbero dovuto incontrare prima un segnale verde e giallo di avviso poi un giallo e rosso (posizionato prima del punto di impatto) che significava dover entrare in deviazione nel binario di incrocio a una velocità massima di 30 km/h. Per poter uscire dal binario il merci avrebbe dovuto poi aspettare il verde sul terzo semaforo, posizionato poco prima della fine del binario di incrocio. Ma su quel binario il treno merci non ci è mai entrato, urtato frontalmente dal treno passeggeri mentre procedeva sul binario principale, presumibilmente a velocità ridotta.

In attesa delle inchieste

Spetterà alle inchieste chiarire perché le cose non si svolte in questo modo.



Le foto di queste pagine sono tratte da Repubblica.it



PendolariER numero 25
Settimanale della
Regione Emilia-Romagna
Assessorato Mobilità e Trasporti
Direttore: Roberto Franchini

Coordinatore **Cesare Sgarzi**
csgarzi@regione.emilia-romagna.it

Redazione
Buriburi Comunicazione
buriburi@buriburi.it

Progetto Grafico
Studio Allen Goodman Bologna
lucaweb@allengoodman.it

L'Intervista

INTERVISTA A RENATO GOLINI, PRESIDENTE DEL COMITATO DEI PENDOLARI DELLA LINEA BOLOGNA-VERONA

“Togliere gli Eurostar e destinare alle linee disagiate i soldi delle multe a Trenitalia”

“Perché non utilizzare il denaro che arriva dal mancato rispetto delle norme del contratto di servizio tra Trenitalia e Regione per mettere in sicurezza le linee più disagiate?”

La proposta è stata inoltrata all'assessore regionale ai trasporti, Alfredo Peri, da alcuni Comitati del pendolari della regione, in testa quello della Bologna-Verona, presieduto da Renato Golini. Si tratta, secondo le stime dei Comitati, di un milione e 200 mila euro, derivanti dalle multe che la Regione Emilia-Romagna applica a Trenitalia in conseguenza dei ritardi dei treni del trasporto regionale, così come prevede il contratto di servizio.

Signor Golini, come mai questa proposta?

L'incidente ha posto ancora più in evidenza il problema della mancanza di sicurezza su alcune linee ferroviarie della regione e in particolare sulla Bologna-Verona, la Porrettana e la Pontremolese. Assieme a Zavorri, che è presidente del Comitato della Porrettana, abbiamo pensato che quei fondi dovrebbero andare per affrontare, almeno parzialmente, questo problema. I binari unici, infatti, sono presenti su tutte e tre le linee. Vedremo come andrà a finire.

Quali sensazioni prova ritornando a viaggiare sulla Bologna-Verona dopo la tragedia?

Sulle facce dei pendolari vedo dolore e commozione. A Crevalcore, in questi giorni, le carrozze erano comunque piene, forse anche più del solito e la tragedia è stato l'argomento portante delle conversazioni di chi viaggiava sul treno. A Bolognina di Crevalcore, luogo dell'incidente, sono state rimosse le motrici e i vagoni dai binari, anche se ancora qualche residuo di ferraglia è rimasto tristemente accanto ai binari e il traffico ferroviario è ripreso in maniera regolare, senza ritardi. Quando il treno passa di lì, l'emozione è forte.

E le reazioni dei pendolari delle altre linee?

Mi sono arrivati tanti messaggi di solidarietà, sia dai singoli utenti che dai Comitati. Numerosi quelli di cordoglio, soprattutto dai pendolari della Porrettana e da quelli di Piacenza. Entro la fine del mese è prevista la creazione del Comitato

Regionale degli Utenti Ferroviari, che riunirà 5 Comitati. Ci saremo noi, i pendolari della Porrettana, della Piacenza-Bologna, della Modena-Bologna, e della Bologna-Portomaggiore. Forse anche quelli della linea Forlì-Cesena. È un avvenimento importante: il tema della sicurezza sarà certamente uno dei primi che porremo sul tappeto.

Avete preso iniziative particolari verso i familiari delle vittime e i feriti?

La gente, spesso, si raccoglie in un silenzio rispettoso e partecipato. Nelle sale d'aspetto pochi se la sentono di parlare o commentare. Il ricordo è ancora troppo vivo, così come d'altra parte è forte l'attesa per interventi concreti. Tanti pendolari della nostra linea, anche in rappresentanza del Comitato, hanno partecipato alle esequie. Io, ad esempio, sono andato ai funerali che si sono svolti a Finale Emilia. Appena ci riuniremo, vedremo se sarà il caso di attivare specifiche iniziative di solidarietà.

E ora, come pensate di agire?

Non vogliamo assolutamente sollevare polemiche, ma personalmente continuerò a battermi perché sulla nostra linea a binario unico non passino più gli Eurostar. Finora era un problema perché Trenitalia, dando la priorità ai treni a lunga percorrenza, ritardava quelli del trasporto regionale. Ma adesso, dopo questo incidente terribile, c'è una ragione in più. Nel frattempo, so che esponenti del Consiglio regionale e Parlamentari di diverse forze politiche hanno presentato interrogazioni e interpellanze su temi che riguardano la nostra linea. Per esempio, quali interventi per la sicurezza sono stati previsti e portati a termine negli ultimi anni, quali iniziative si vogliono prendere mentre i lavori per il raddoppio della linea (previsto per il 2008), si intendono mettere in campo. Siamo anche noi in attesa di risposte, ma soprattutto ci interessa sapere chi sono - o saranno - i referenti della Regione, del Ministero dei Trasporti e di Trenitalia per la sicurezza nelle ferrovie e cosa si intende fare nell'immediato. Il timore di tutti i pendolari è che dopo l'emozione e lo slancio iniziale dovuto a questa tragedia, ci si fermi alle promesse.

Noi vigileremo e ci impegneremo perché, invece, seguano i fatti.

Comitato Utenti Fer: il cordoglio

Il Comitato utenti della FER - ha dichiarato Renzo Venturoli - si unisce al cordoglio per i familiari delle vittime del grave incidente ferroviario accaduto sulla linea Bologna-Verona, ricordando che non è l'unico degli ultimi anni. Il 29 dicembre 2003, infatti, si scontrarono, a Bologna all'altezza di via Rimesse, due convogli passeggeri sulla linea unica della Bologna-Portomaggiore, senza conseguenze gravi per operatori e passeggeri.

Da anni i pendolari della Bologna-Verona chiedono il raddoppio del tratto in provincia di Bologna, l'unico a binario unico su tutta la linea ferroviaria. L'incidente è il prezzo di una politica trasportistica che privilegia investimenti su altri tipi di mobilità, lasciando per ultimi i mezzi e le infrastrutture del trasporto pubblico locale su ferrovia. Come la giunta comunale di Bologna che negli anni '60 decise colpevolmente di dismettere il servizio tranviario, si ha l'impressione che ora si tenti di far decadere il servizio ferroviario.

Ci auguriamo non sia così e che fatti concreti possano smentire questo dubbio, legittimo non solo per la tragedia di Crevalcore, ma per il generale disservizio offerto agli utenti del treno”.



Macchinisti, sciopero di 24 ore dalle 21 di domenica 16

Il cordoglio, la solidarietà, la sensibilizzazione. Il mondo ferroviario ha espresso in questi giorni la sua forte partecipazione al tragico incidente. “Maggior sicurezza sui treni” è la parola d'ordine delle iniziative messe in campo dalle diverse organizzazioni sindacali. Fermate simboliche, bandiere listate a lutto, volantaggi si sono susseguiti nelle stazioni del territorio bolognese. Macchinisti e ferrovieri dei sindacati Orsa, Sma, Mu e Cub hanno tenuto mercoledì scorso un'assemblea nel corso della quale è stato deciso uno sciopero nazionale di 24 ore, dalle 21 di domenica 16 gennaio alle 21 di lunedì 17. L'iniziativa di protesta è stata indetta sfruttando la possibilità offerta dalla legge che evita i 10 giorni di preavviso per iniziative di lotta dovute a “gravi eventi lesivi dell'incolumità pubblica e della sicurezza” nei servizi pubblici. Si prevede un'adesione molto alta, per cui è prevedibile che saranno garantiti, appunto, solo i servizi previsti in caso di sciopero. Per le modalità esatte e gli aggiornamenti, invitiamo a seguire le notizie degli organi di informazione e dei siti dedicati, compreso pendolariER.it. Le segreterie nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Sma-Fast, Ugl, Orsa Ferrovie, hanno indetto un'assemblea nazionale unitaria per giovedì 27 gennaio alla quale parteciperanno quadri e RSU.