

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Semaforo e cartellino rossi per la sicurezza nel trasporto ferroviario?

Decine di morti; oltre alle persone in viaggio per lavoro, annientate anche intere famiglie e diversi bambini. I feriti non si contano. È un bollettino di guerra quello che si apre agli occhi dei passanti (i primi a cercare di assistere i sopravvissuti) e dei soccorritori giunti rapidamente sul luogo della catastrofe. Si tratta del primo bilancio dello scontro fra due treni avvenuto ieri sulla nostra rete ferroviaria, nei pressi di...

Quello appena descritto potrebbe apparire, a prima vista, grottesco e surreale. Solo a prima vista però. Infatti, le frasi adottate sono state riprese tali e quali da incidenti ferroviari realmente accaduti!

Sono immagini drammatiche e scene da incubo che inevitabilmente vengono alla mente quando si riflette seriamente sull'esito di un'indagine interna delle FFS, secondo la quale nel 2003 si sarebbero registrati ben 56 casi di inosservanza del semaforo rosso (solo treni passeggeri), con un aumento del 40% (!) rispetto al 2002. I dati, allarmanti, sono stati riportati dalla Sonntagszeitung (SZ) del 14 marzo 2004 (allegato).

In questo contesto, non possono non ritornare alla mente i tre deragliamenti in quattro anni avvenuti in Leventina [il 6.5.2000, il 12.4.2001 ed il 30.03.2004], uno dei quali (quello del 12 aprile) ha visto coinvolto il diretto Milano-Bruxelles con a bordo 135 passeggeri (!!!), come pure l'incidente di Chiasso [del 21.02.2002: due morti] e quello di Stresa [20.03.2004: anche qui ci è scappato il morto, oltre ad una quarantina di feriti (coinvolti oltre 700 passeggeri!!!)].

Premesso che la sicurezza del trasporto ferroviario, delle persone e delle merci, è di competenza soprattutto dell'autorità federale, alla luce:

- dei contenuti "quantitativi" dell'articolo (preoccupanti, visto che non state prese in considerazione le infrazioni concernenti il traffico merci);
- delle conclusioni dell'articolo della SZ che vedono nei ritmi di lavoro esasperati, nello stress, nella mancanza di formazione, ecc. i fattori determinanti di queste infrazioni;
- del fatto che la linea ferroviaria in Ticino attraversa spesso zone altamente popolate;
- della constatazione che 56 casi d'infrazione, sono, a mio modo di vedere, già 56 casi di troppo!;

mi permetto di porre al Consiglio di Stato le seguenti domande:

1. Appurato evidentemente che la sicurezza assoluta verso errori o rischi non esiste, come considera il CdS il rischio di incidente in questo ambito così delicato?
2. Considerato che il rischio di danni a carico delle persone, delle cose o dell'ambiente deve essere contenuto entro un limite accettabile, quale è il limite "accettabile" specialmente nei settori più delicati?

3. Se fino a ieri si parlava di semplice “fortuna nella sfortuna” (nel senso di nessun morto e nessun danno irreparabile a fronte di incidenti che avrebbero potuto comportare conseguenze maggiori), potremo farlo anche in futuro alla luce della statistica dalla *Sonntagszeitung*?
4. Mettendo in relazione la citata statistica ed i fatti concreti occorsi in Ticino mi sembra che il “limite accettabile” della domanda nr. 2 sia oggettivamente non più garantito. Infatti, solo per puro caso gli eventi di Chiasso e della Leventina non sono sfociati in tragedia. Se questa mia stessa preoccupazione dovesse essere condivisa anche dal Governo, in che modo il CdS intende adoperarsi presso le autorità federali e le ferrovie per sensibilizzarle e per sollecitarle ad un’analisi dettagliata delle radici e delle dimensioni del problema (individuare e colmare le eventuali lacune nell’ambito della sicurezza, maggiore sforzo nella prevenzione degli incidenti, ecc.)?
5. Cosa intende fare il CdS per impedire il ripetersi di analoghi e tristi episodi?
6. Siccome la necessità di apportare dei miglioramenti a questa situazione potrebbe scontrarsi con la ristrettezza delle risorse, in che modo il CdS intende impegnarsi, sempre che lo ritenga opportuno, per evitare che si risparmi in settori nevralgici e fondamentali per la sicurezza del Cantone quali gli investimenti in manutenzione, in sorveglianza, in tecnologia (infrastruttura, impianti, veicoli, gestione), in formazione nell’ambito ferroviario e dei trasporti in generale?
7. La sicurezza è un obiettivo da portare avanti in modo unitario a livello nazionale ed internazionale. Anche se le decisioni importanti avvengono spesso a livelli superiori, questo non vuol dire che non dobbiamo far sentire la nostra voce prima che esploda la rabbia per qualcosa che si poteva evitare! Per questo, è in grado il CdS di stilare una statistica AGGIORNATA sul trasporto (gomma e rotaia) di merci pericolose in transito sul territorio cantonale (quantità; frequenza; ripartizione secondo vari gradi di pericolosità delle sostanze; ecc.)? Questi trasporti sono veramente sicuri?
8. Quanti sono i punti pericolosi e le zone sensibili (impianti industriali, depositi di combustibili, depositi di sostanze chimiche, ecc.) nei pressi del tracciato ferroviario?
9. Per quel che riguarda più in generale il trasporto di merci inquinanti o pericolose, cosa intende fare il CdS per limitarne e controllarne meglio il flusso, sia su ferrovia, sia su strada?
10. L’obiettivo della Confederazione è quello di trasferire le merci dalla strada alla rotaia per migliorare la viabilità, l’ambiente e la sicurezza. Alla luce dei dati suesposti, ci si può legittimamente chiedere se questa scelta sia effettivamente affidabile e sicura. Non ritiene il CdS che si stia creando una incongruenza tra gli obiettivi di politica dei trasporti e la realtà?

RAFFAELE DE ROSA

Segnale di stop bruciato

Chiasso, 23.02.2002



London Paddington, 5 ottobre 1999

