

da **Brevi ferroviarie** del 13 luglio 2016

Informativa di Delrio alla Camera sull'incidente ferroviario in Puglia

Comunicato stampa MIT

Informativa del Governo alla Camera sull'incidente ferroviario in Puglia da parte di Graziano Delrio, Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti.

"Signora Presidente, onorevoli deputati, prima di tutto permettetemi di dire che siamo vicini e al fianco, come Governo, dei cittadini e delle cittadine pugliesi che abbiamo incontrato ieri, delle loro famiglie, al fianco nella regione Puglia, dei suoi sindaci, del governatore Michele Emiliano. Questa tragedia colpisce tutti gli italiani e le italiane, ci interroga sul fatto che un diritto democratico come il trasporto pubblico non debba trasformarsi in un evento luttooso, così come tutti gli incidenti sul lavoro; ci interroga su una mobilità sicura ed efficiente, di cui usufruiscono studenti, lavoratori, turisti, passeggeri di ogni età e di ogni parte del Paese.

Come ha detto ieri il Presidente del consiglio Matteo Renzi nel giorno del dolore e delle lacrime, e nei giorni della vicinanza alle famiglie, è una vicenda su cui occorre fare chiarezza al più presto; e su questo garantiamo tutta la nostra collaborazione, il nostro impegno a fianco dei magistrati inquirenti e della Regione Puglia, che non lasceremo sola e a cui continueremo anche nelle prossime settimane a stare accanto.

L'incidente è avvenuto sulla ferrovia Bari-Barletta: è una linea ferroviaria regionale lunga 70 chilometri che collega Bari con numerosi centri abitati dislocati su due province e che ha capolinea Barletta, con un bacino di utenza di circa 700 mila abitanti. La gestione della linea è curata dalla società Ferrotramviaria, che vi opera in qualità sia di gestore dell'infrastruttura sia di impresa ferroviaria, e che effettua anche il servizio automobilistico nel medesimo bacino; la proprietà dell'infrastruttura è della Regione Puglia. La linea è elettrificata ed è a scartamento normale, a doppio binario nel tratto Fresca San Girolamo-Ruvo, circa 33 chilometri, mentre per i restanti 37 chilometri è a binario unico. La circolazione dei treni avviene con blocco automatico bidirezionale da Bari a Ruvo mediante l'ACEI, l'apparato centrale elettrico ad itinerari di Bitonto, e gli ACS, gli apparati centrali statici di Terlizzi e Ruvo, e con blocco telefonico da Ruvo a Barletta.

Il giorno 12 luglio, alle ore 11,38, si è verificato uno scontro frontale tra due convogli ferroviari della lunghezza di circa 80 metri, di recente produzione ed immissione in servizio, sulla tratta a binario unico Corato-Andria di questa linea ferroviaria gestita dalla società Ferrotramviaria. Il bilancio, ad oggi ancora non definitivo, è di 23 salme rispetto a 27 persone dichiarate disperse e il ferimento di numerosi passeggeri. La società Ferrotramviaria ha interrotto la circolazione nella tratta. La tratta a binario unico sarà interessata da lavori di raddoppio - per il cui affidamento da parte della Regione Puglia, su fondi europei della regione Puglia 2007-2013, poi trasportati con un progetto ponte sulla seconda programmazione 2014-2020 - con un bando di gara già pubblicato, e con il termine ultimo per la presentazione dell'offerta fissato al 19 luglio.

A seguito dell'incidente frontale occorso, il Dipartimento della protezione civile, avendo appreso alle ore 11,42 della notizia dell'incidente, pervenuta alla Sala Situazione Italia della struttura operativa dei Vigili del fuoco, si è attivato immediatamente per seguire e valutare la portata dell'incidente, verificare che tutto il sistema nazionale di protezione civile fosse informato, e portare da subito supporto alle autorità locali e alla protezione civile regionale. Successivamente, sulla base delle informazioni assunte e nel rispetto delle indicazioni della normativa di settore, ha assunto la configurazione in S2 (Presidio operativo) ed è rimasto in video-collegamento costante con il centro operativo dei Vigili del fuoco del Viminale, e attraverso la Sala Situazione Italia con tutte le sale operative nazionali, nonché con la regione Puglia e le due prefetture.

Date le rilevanti proporzioni dell'incidente, nella giornata di ieri sono state avviate alle cure ospedaliere 52 persone, di cui 11 in gravi condizioni, mentre il numero delle vittime è quello che ho citato prima. Nel frattempo continuano le attività volte ad individuare eventuali ulteriori corpi rimasti ancora intrappolati, anche se ormai le operazioni si stanno concludendo. I medici legali, in accordo con le prefetture, da poco hanno dichiarato concluse le attività di riconoscimento delle vittime, laddove è stato possibile effettuarlo, con i parenti. Tali attività continueranno ininterrottamente anche per le prossime ore. Come potete immaginare, la ricostruzione delle identità è molto complessa.

A livello territoriale, il coordinamento delle operazioni di soccorso sul posto, in raccordo con la regione, è stato assicurato dal centro coordinamento dei soccorsi presso la prefettura di Barletta e Andria, immediatamente approntato; nei comuni di Corato ed Andria sono stati attivati i centri cooperativi comunali. Al fine di fornire supporto delle attività di soccorso, la Regione Puglia, in accordo con le ASL, ha attivato un numero per le persone che richiedono informazioni sui passeggeri.

A livello centrale, valutata la gravità della situazione, alle ore 15,30 il capo del Dipartimento di protezione civile con un team, il capo del Corpo nazionale dei vigili del fuoco ed io stesso ci siamo recati sul luogo dell'incidente. Sul posto erano già presenti il presidente Emiliano, il vicepresidente della regione, il direttore della Protezione civile regionale, in supporto ai sindaci dei territori. Successivamente il Presidente del Consiglio, nella serata di ieri, ha raggiunto la Puglia, e dopo aver effettuato un sopralluogo sul luogo del sinistro ha presieduto l'incontro indetto presso la prefettura di Bari.

Le serrate operazioni di soccorso avviate nella giornata di ieri sono proseguite per l'intera notte, soprattutto l'attività di rimozione dei detriti e per la ricerca di eventuali ulteriori vittime. Al fine di verificare la possibilità di accelerare la movimentazione delle carrozze, sono state impegnate sul posto gru su ruote più adatte alle operazioni in corso, ed è stata data la disponibilità già nella mattinata da parte delle Ferrovie dello Stato ad inviare un locomotore, che nel corso della notte ha raggiunto il luogo dell'incidente ed ha iniziato a movimentare le parti trainabili dei treni sinistrati. Le attività di ricerca, inoltre, hanno permesso di recuperare la scatola nera di uno dei due treni. Gli interventi quindi sono ancora in corso.

Dobbiamo segnalare in questa attività veramente lo straordinario coraggio, la dedizione di tutti i vigili del fuoco, le forze dell'ordine, i cittadini, i volontari della Protezione civile, che hanno veramente dato dimostrazione in questa occasione di una straordinaria dedizione; così come permettetemi di sottolineare lo straordinario senso civico di dedizione e di altruismo che i cittadini pugliesi hanno dimostrato nel momento in cui vi era bisogno di donare il sangue. A loro va tutta la nostra riconoscenza, e anche l'orgoglio di questo Paese, così capace di stringersi intorno in momenti così drammatici.



Foto Vigili del Fuoco

Veniamo al tema della sicurezza. La sicurezza della circolazione ferroviaria in tale tratta è regolata tramite il meccanismo del consenso telefonico: nel regime del blocco telefonico il capostazione non può inviare un treno alla stazione successiva se non ha domandato e ottenuto dal capostazione della predetta il consenso ad inviare quel determinato treno. La sezione di linea è dunque considerata normalmente bloccata, e viene liberata per la circolazione di volta in volta mediante il consenso dell'inoltro del treno; con tale procedura sulla sezione di linea può essere presente un solo treno per volta. Il sistema di segnalamento con consenso telefonico, pur essendo sicuro, è certamente un sistema tra i meno evoluti rispetto alle tecnologie disponibili per la regolazione della circolazione ferroviaria: infatti il sistema si affida interamente all'uomo, nella fatispecie all'operatività dei capistazione, come sopra descritto. Le tecnologie oggi disponibili sono molteplici, e si adattano ai diversi regimi di esercizio in relazione alle caratteristiche della rete, alla frequenza dei convogli e alla velocità di esercizio. Nel caso di specie, sulla tratta a binario semplice in esame, il sistema di consenso telefonico è in uso da oltre sessant'anni: l'attuale frequenza dei convogli è praticamente inalterata da circa dieci anni, durante i quali non si sono evidenziati inconvenienti all'applicazione del sistema. Il sistema, ripeto, di è completa responsabilità della Ferrotramviaria, della società di gestione.

La rete delle cosiddette ferrovie secondarie esistente in Italia ha un'estensione totale di oltre 3 mila chilometri; a questa rete appartiene la rete in esame. Molte delle reti secondarie sono caratterizzate anche da standard tecnologici più evoluti; altre reti, cosiddette isolate per la vocazione trasportistica e per gli standard di armamento adottati, presentano caratteristiche diverse. Nella rete delle ferrovie secondarie sono ancora presenti 2.700 chilometri di linea a binario unico. Su queste le tecnologie adottate sono diverse: consenso telefonico, blocco conta-assi, nei casi più evoluti sistemi di controllo marcia treno. Da anni sono in corso interventi di ammodernamento tesi a raddoppiare le linee a semplice binario, nel caso in cui la domanda di trasporto lo giustifichi (la sicurezza non è garantita dalla presenza dei due binari: è la capacità che è garantita dalla presenza di due binari; anche binari unici sono molto sicuri, quando sono applicate tecnologie avanzate).

Nel caso di specie la società Ferrotramviaria della sua costituzione è una delle aziende migliori del panorama italiano in termini di efficienza ed efficacia del servizio offerto, di livello professionale degli addetti ed interventi di ammodernamento e miglioramento dell'esercizio eseguiti. Purtroppo un sistema come quello del consenso telefonico, che lascia interamente all'uomo la possibilità di intervento, è oggi considerato maggiormente a rischio, anche se utilizzato su tratte con caratteristiche di esercizio compatibili con il sistema stesso.

Peraltro, è interessante il riferimento anche a incidenti occorsi altrove, in Germania, dove, per esempio, vi era un sistema di segnalamento con un controllo automatico su marcia treno. Questo sistema di controllo automatico della marcia del treno è applicato in gran parte della linea italiana nazionale, qui stiamo parlando di linee regionali. Per la linea di nostra responsabilità noi applichiamo ovunque questo sistema di controllo marcia treno, ma pur in presenza di un sistema di controllo marcia treno è possibile forzare il sistema con un errore umano e, quindi, in Germania questo incidente fu provocato esattamente per una forzatura del capostazione, che ha voluto compensare un ritardo dei convogli.

Comunque, per accettare esattamente la dinamica dei fatti e le problematiche legate alla sicurezza, abbiamo nominato una commissione d'inchiesta, che ha lo scopo di accettare le cause dell'incidente e le responsabilità sul settore della sicurezza da parte del responsabile della sicurezza. Questo perché il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il dipartimento appunto per i trasporti e la navigazione, svolge compiti in maniera di sicurezza ai sensi del DPR n. 753 del 1980, sia in fase di progettazione che in corso di realizzazione dell'esercizio per tutti gli impianti del settore di trasporto e di impianti fissi. Questi compiti riguardano le verifiche sui progetti finalizzati al rilascio del nulla osta tecnico ai fini della sicurezza degli stessi e le verifiche e le prove funzionali per l'apertura dell'esercizio.

La gestione delle infrastrutture e dell'esercizio sulla stessa è in capo alle società esercenti. Il servizio ferroviario, che loro appunto gestiscono, deve essere mantenuto in sicurezza; devono essere mantenuti in sicurezza gli impianti, deve essere garantita l'operatività dell'esercizio in piena regolarità, assicurandone appunto la sicurezza. Per queste ferrovie concesse, attualmente denominate ferrovie regionali, la sicurezza è attribuita, come ho già ripetuto, al gestore dell'infrastruttura. La figura del responsabile è rappresentata dal direttore di esercizio, il quale rappresenta l'azienda presso gli organi di vigilanza dello Stato, delle regioni e degli enti locali territoriali; risponde dell'efficienza del servizio ai fini della sicurezza e della regolarità.

Il Ministero esercita la vigilanza sugli aspetti riguardanti la sicurezza e l'esercizio tramite gli uffici periferici territoriali e, appunto in questa direzione, abbiamo mantenuto sempre un'interlocuzione molto stretta, con i controlli regolari, sia sull'infrastruttura che con il responsabile della sicurezza, senza avere mai dovuto annotare carenze di sorta.

Come sapete, da quando mi sono insediato, abbiamo sempre detto che il Paese aveva bisogno di colmare un grande gap sul trasporto pubblico regionale. Abbiamo messo subito dentro le priorità l'aumento del trasporto merci e l'assistenza alle regioni sul trasporto pubblico regionale, non solo un'assistenza verbale, ma abbiamo preso decisioni molto importanti. In queste ore vedo che gira, in maniera molto strumentale e sbagliata, il fatto che la legge di stabilità approvata da questo Parlamento avrebbe stanziato 4,6 miliardi tutti per il nord: non è così, il contratto di programma 2015 stanzia 9 miliardi di euro, di questi 9 miliardi di euro ben 4 miliardi e mezzo sono destinati a tecnologie per la sicurezza - abbiamo messo al primo posto la sicurezza sull'intera rete nazionale - e una parte di questi 4 miliardi e mezzo del 2015 sono destinati alle reti a carattere regionale, perché purtroppo in questo Paese la cura del ferro non è mai stata fatta.

Purtroppo in questo Paese non è stato mai messo in considerazione che ci sono oltre 5 milioni di persone che lavorano e si spostano per motivi di studio sulle linee regionali.

Quindi, è stato messo in piedi un investimento di ben 18 miliardi, e a questi 18 miliardi va aggiunto un investimento che abbiamo appena concordato con la Presidenza del Consiglio, con il sottosegretario De Vincenti, per un ulteriore miliardo e ottocento milioni,

a supporto delle reti non di competenza nazionale, perché queste reti, ripetiamo, sono reti che sono di competenza regionale fino dalla fine degli anni Novanta.

È stata fatta quindi una scelta di supporto, di aiuto, alle ferrovie regionali, alle ferrovie concesse, proprio perché vogliamo garantire, attraverso un forte supporto, anche finanziario, e attraverso l'esperienza di RFI, una piena vicinanza, un pieno sviluppo della piena sicurezza e dell'assistenza al trasporto pendolari gestiti dalle regioni.

Questo è talmente vero che, come ha detto il presidente delle Ferrovie dello Stato, Renato Mazzoncini, nel nuovo piano industriale di Ferrovie dello Stato, già depositato, già elaborato, vi è uno sviluppo di linea industriale di supporto alle linee concesse e di assistenza, nel senso che proponiamo accordi - l'abbiamo già fatto e li stiamo già concludendo - con il Lazio, la Campania e l'Umbria. Stiamo già concludendo questi accordi proprio perché vogliamo dare aiuto nella gestione, mettere in piena sicurezza queste linee, che potenzialmente un domani potrebbero diventare interoperabili. Proprio in questa direzione abbiamo presentato il decreto attuativo della direttiva "Recast" - l'abbiamo presentato all'attenzione della Conferenza delle regioni - per fare in modo che diverse linee diventino con la classificazione di interoperabilità; questo per consentire a RFI di investire, di aiutare negli investimenti tecnologici e in sicurezza in questa direzione.

Quindi, dei 17,8 miliardi che abbiamo stanziato in questi due anni, diversi miliardi sono dedicati alle linee a carattere regionale, con un'inversione di tendenza netta rispetto al passato, ma comunque nelle linee di competenza appunto di RFI. Adesso è stato aperto il cantiere per poter aiutare le linee regionali a governare questa situazione in maniera più adeguata. È quindi in questa direzione che l'iniziativa del Governo si è esplicata e, nonostante non abbiano la responsabilità diretta su questa retta, vogliamo dire che siamo sempre stati disponibili e saremo disponibili, come abbiamo dimostrato anche in altri casi, a continuare a rafforzare il tema della sicurezza, degli investimenti in tecnologia, dell'investimento nel rinnovo del parco rotabile, per il quale abbiamo stanziato quasi 1 miliardo di euro per potere rinnovare completamente il trasporto pubblico locale, per potere consentire appunto che attraverso le gare si possano espletare servizi all'altezza di un grande Paese, quelle siamo.

In questo giorno di dolore, in questo giorno di lutto, in questo giorno così difficile per tutto il Paese, noi vogliamo dire che non è il momento, per quanto mi riguarda, di scaricare le responsabilità sugli uni o sugli altri. È il momento di stringerci insieme, di trovare il modo per accelerare i ritardi che questo Paese ha accumulato sul trasporto pubblico locale, per dare dignità a quello che, ripeto, come ho detto all'inizio, è un diritto di tutti i nostri cittadini".

Comunicato stampa MIT - 13 luglio 2016

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003