

On. Avv. Luigi Olivieri

INTERROGAZIONE CON RISPOSTA AULA

Olivieri – al Ministro dei Trasporti Pietro Lunardi

La tragedia di Crevalcore (Bologna), avvenuta venerdì 7 gennaio 2005 sulla linea ferroviaria Bologna-Verona, con le sue 17 vittime, ha portato alla ribalta l'annoso problema della sicurezza e del potenziamento della rete ferroviaria italiana.

premesso che: le Ferrovie dello Stato, dopo la tragedia sulla linea ferroviaria Bologna-Verona hanno condiviso la denuncia dei Sindacati che evidenzia il peggioramento delle condizioni di lavoro di macchinisti e capotreno con i risvolti negativi in termini di sicurezza;

anche in Trentino i toni della questione sono allarmanti, Sergio Mattivi, esponente del Sindacato Filt Cgil dalle colonne del Corriere del Trentino dell'11 gennaio 2005 denuncia una situazione «disastrosa» ed aggiunge «le conseguenze si vedono sia in termini di sicurezza, sia in termini di servizi. Il personale delle Ferrovie è insufficiente, i turni sono massacranti e le ore di straordinario sono superiori a qualsiasi altro posto di lavoro»;

a questa denuncia si unisce il collega Paolo Sboner che afferma «sulla linea della Valsugana, da Trento a Venezia, la sicurezza è delegata all'attenzione del macchinista e del capotreno ed è così, anche in alcuni tratti della linea del Brennero.»

A Trento come in altre parti del Paese, è stato smantellato tutto e, dai dati forniti da Sergio Mattivi si apprende che «negli ultimi dieci anni, il personale è stato ridotto da oltre 400 unità a meno di 200», costringendolo così a «lavorare oltre il limite».

Il sindacato è critico anche sul progetto alta capacità Verona-Fortezza «la linea del Brennero è penalizzata dalla strozzatura tra Verona e Bologna. E con 230 treni al giorno è già satura. È ridicolo realizzare nuovi binari solo per l'alta velocità».

Per quanto riguarda la sicurezza sulla linea del Brennero, per ora il sistema automatico che prevede il blocco immediato del treno quando viene ignorato un semaforo rosso, è presente da Verona a Trento, da Bolzano a Ponte Gardena e da Bressanone in poi. Nei tratti rimanenti da Trento a Bolzano, come sulla linea della Valsugana, la sicurezza è delegata solo all'attenzione del macchinista, spesso costretto a lavorare per giorni interi.

Tutto ciò premesso si interroga il Ministri competente per chiedere

se Ministro è a conoscenza del grave allarme lanciato dalla Cgil del Trentino sia in merito alla sicurezza della linea Verona-Brennero e della Valsugana (Trento-Venezia), sia per quanto riguarda i turni massacranti cui sono sottoposti macchinisti e capotreno;

se non intende nominare anche per il Trentino una specifica Commissione, o un Comitato paritetico per la sicurezza come previsto dal contratto;

come intende garantire la sicurezza su tutta la linea ferroviaria nazionale alla luce del riconoscimento che, alcune innovazioni introdotte di recente, come il macchinista unico o il venir meno del presidio delle stazioni, hanno generato un minor livello di sicurezza.

Se non intende garantire le necessarie risorse finanziarie per rispettare il piano d'investimenti affinché le moderne tecnologie di protezione della circolazione, in grado di migliorare la sicurezza di quanti, quotidianamente utilizzano il treno per spostarsi, siano attivate sull'intera rete ferroviaria nazionale; si chiede comunque qualsiasi e altra informazione per chiarire la posizione che il Ministro intende assumere alla luce della denuncia dei Sindacati e delle posizioni dell'Azienda FS che non trova di meglio che ammettere carenze di sicurezza e promettere provvedimenti adeguati.


On. Luigi Olivieri