

Novi Ligure, 6 Dicembre 2019

Oggetto: **Ennesimo tragico evento sulla linea Milano - Genova**

Martedì 3 dicembre u.s. si è verificato l'ennesimo investimento di una persona fra le stazioni di Locate Triulzi e Pieve Emanuele, sulla tratta Milano - Pavia della linea Milano - Genova, che ha causato un disastro imprevedibile, con "sequestro" di centinaia e centinaia di viaggiatori fino a tarda notte.

Questi i fatti: poco prima delle ore 19 una persona viene investita da un treno nei pressi della stazione di Pieve Emanuele.

L'incidente sfortunatamente ha un esito mortale, pertanto l'autorità giudiziaria dispone gli accertamenti del caso e la linea viene bloccata.

Tutti i treni, di qualunque categoria, diretti a Pavia, Voghera, Tortona, Genova, Savona, Ventimiglia, La Spezia, Livorno, etc. etc. vengono bloccati alla stazione di partenza e taluni soppressi.

Immediatamente la stazione di Milano Centrale si satura e Trenitalia decide di istituire un servizio di autobus sostitutivi (da Milano Centrale e da Milano Rogoredo) e di inviare personale nei pressi dei treni fermi con la funzione di assistenza alla clientela.

Ben presto giungono le otto e poi le nove della sera ma nulla si muove e gli assistenti comunicano alle diverse centinaia di persone che affollano il fronte dei binari di testa che tre autobus sostitutivi stanno per essere approntati nel piazzale esterno a fianco della stazione di Milano Centrale, con destinazioni varie (Savona - Imperia, Genova, Pavia - Voghera - Tortona).

Giungono le dieci della sera e finalmente veniamo caricati a bordo e si parte.

Ovviamente non potevamo farci mancare un trasporto eccezionale in tangenziale ed un incidente sull'autostrada A7 che ne provoca la chiusura all'altezza di Tortona.

L'autista ci comunica tramite microfono che ci fermeremo alla stazione di Pavia anche perché, nel frattempo, i treni avevano ricominciato a partire.

Veniamo lasciati intorno alle ore 23 in stazione a Pavia dove ci aspettano due zelanti assistenti alla clientela di Trenitalia, con la promessa che i nostri treni sarebbe ben presto arrivati.

Nel frattempo la stanchezza cominciava a farsi sentire e il freddo pungente peggiorava la situazione.

Alla fine siamo riusciti (parlo a nome di chi era diretto a Tortona) a salire sul treno 2195 per Albenga in ritardo di 240 minuti alle 01:00 del mattino, arrivando a Tortona alle 01:30.

Al di là dei fatti, ecco qui di seguito alcune considerazioni.

- Gli investimenti di persone nella tratta sopramenzionata hanno una frequenza di accadimento alta e decisamente superiore alla media, ripetendosi da anni: sorge spontaneo chiedersi perché nessuno ha mai provato a pensare a un possibile piano di prevenzione.

- Ancora più grave è il fatto che manchi un piano di emergenza e, qualora esistesse, sarebbe assolutamente insufficiente: numero di autobus limitato, tempi di approntamento lunghi, gestione approssimativa della centrale operativa; abbiamo già sperimentato questi disagi durante altri problemi (incendi, cadute di alberi, nubifragi, gelicidio, etc.) e la situazione non accenna minimamente a migliorare. È incredibile che un incidente alle porte di Milano nel tardo pomeriggio possa causare ripercussioni a catena creando disagi fino in Toscana e fino a tarda notte.
- Parliamo di quello che si intende normalmente come “emergenza”: una emergenza è per sua natura inaspettata e l'approccio dovrebbe essere quello che qualcosa di imprevisto può sempre accadere in qualsiasi momento; invece, invariabilmente, senza mai imparare dai propri errori, accade l'emergenza e nessun piano è mai pronto; si parte da zero, ogni volta. Questo perché essere preparati per l'emergenza significa avere un piano pronto sempre, ma avere un piano pronto significa avere destinato risorse non solo economiche, ma ancor di più di gestione a questo tipo di evenienze, ad esempio:
  - 1) avere convenzioni con aziende bus che scattino in automatico, oppure...
  - 2) essere in grado di farlo - sempre in automatico - con mezzi a propria disposizione (quindi avere un parco bus e autisti disponibili);
  - 3) avere un sistema informativo efficace interno (che manca: il macchinista o il capotreno chiama la centrale operativa e nessuno risponde... e se risponde non sa come comportarsi);
  - 4) avere un sistema informativo efficace esterno verso l'utenza (che manca);
  - 5) avere un piano logistico già pronto (autobus da dove, per dove a seconda di dove da far partire con celerità);
  - 6) se relativo a mezzi ferroviari avere una riserva disponibile (materiale e personale);
  - 7) avere un piano di sostegno alla clientela per generi di conforto (caldi o freddi a seconda).

Attualmente, anche in casi prevedibili (es.: gelicidio) il piano non c'è.

Anche in questo caso qualcuno ha preferito sperare che non succedesse niente.

Adesso chiediamo alle imprese che gestiscono la rete e il traffico di approntare una analisi dei rischi e un conseguente piano di emergenza efficace che permetta agli utenti di non vivere più veri e propri incubi come quello vissuto martedì sera.

Grazie per l'attenzione e cordiali saluti,

Il Presidente:

Andrea E. Pernigotti