



OR.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/44104333

Sito internet: www.orsaferrovie.it

E-mail: sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 17 Novembre 2015

Prot. 165/SG/OR.S.A. Ferrovie

Spett. Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture

e, pc: Agenzia Nazionale sulla Sicurezza Ferroviaria,
Rete Ferroviaria Italiana.

Il nostro Sindacato da anni denuncia la pericolosità dell'intersezione tra la strada adibita al traffico veicolare e pedonale e la sede ferroviaria.

Storicamente, per proteggere gli attraversamenti "a raso" dei convogli ferroviari sulle strade, ci si è affidati a sistemi elettromeccanici che arrestano il traffico veicolare e pedonale con delle barriere (passaggi a livello) o con della semplice segnalazione fissa/luminosa (denominata croce di San. Andrea).

Queste soluzioni hanno nel tempo dimostrato la loro inefficacia nell'impedire che automezzi e pedoni invadessero la sede ferroviaria al sopraggiungere del treno.

La storia degli incidenti di mezzi circolanti su rotaia che impattano su autocarri vetture e pedoni è ormai consolidata. La stessa ANSF nella sua relazione preliminare per l'anno 2014 riassume così la situazione:

- *"il numero dei morti e feriti gravi degli incidenti ferroviari è stato di 101 (61 morti e 40 feriti gravi);*
- *99 (61 morti e 38 feriti gravi) **le vittime in prossimità di passaggi a livello** e negli "incidenti alle persone per materiale rotabile in movimento;*
- *88 (55 morti e 33 feriti gravi) **i pedoni che attraversano la sede ferroviaria;***
- *2 (1 morto e 1 ferito grave) i passeggeri in salita o discesa dai treni in movimento;*
- *6 (2 morti e 4 feriti gravi) le persone a bordo di veicoli stradali sulla sede ferroviaria;*
- *3 gli operai di RFI deceduti, investiti da un treno durante l'esecuzione di lavori di manutenzione;*
- *1 ferito grave tra il personale ferroviario in un urto contro una frana;*
- *1 ferito grave tra il personale ferroviario in un urto in manovra."*

Inoltre citiamo un articolo pubblicato su linea diretta del Gruppo FS, il 07 giugno 2012: *"Secondo i dati forniti dall'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA) in Europa, vi sono stati nel 2010, 619 incidenti in prossimità dei passaggi a livello con 359 decessi (831 incidenti e 405 decessi nel 2009). Questi dati rappresentano il 30% del totale delle vittime nel settore ferroviario in Europa rispetto al numero di decessi riscontrato nel settore automobilistico (1,2%). Pertanto, è considerato un problema di entità minore per il settore stradale, ma un problema enorme per il settore ferroviario. Circa il 98% degli incidenti che avvengono in prossimità dei passaggi a livello (in Europa) sono causati da un*



ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

comportamento “improprio” da parte degli utenti della strada e dei pedoni che non rispettano i segnali stradali. Queste persone di solito vivono e lavorano nei pressi dei passaggi a livello”.

Vale la pena inoltre ricordare che i mezzi ferroviari e stradali, che possono incorrere in un impatto su un passaggio a livello, possono trasportare merci pericolose con alto potere deflagrante e incendiario; in tal caso l'incidente coinvolgerebbe anche le aree circostanti l'impatto, con drammatici riflessi facilmente intuibili. Non mancano i casi di pericolato incidente della fattispecie appena menzionata, che non sono apparsi nelle cronache giornalistiche solo perché il macchinista è riuscito fortunatamente a fermare il treno.

Da questi dati emerge con chiarezza che le situazioni che determinano la più alta incidentalità nel sistema ferroviario sono determinate dai passaggi a livello e dai pedoni che attraversano la sede Ferroviaria. Risultano invece azzerate o quasi le collisioni tra treni, in questo ultimo caso l'adozione di moderne tecnologie quali il **Sistema Controllo Marcia Treno** e l'**European Rail Traffic Management System/European Train Control System** per le linee ad alta Velocità, hanno dimostrato la loro efficacia nella riduzione dell'incidentalità nel sistema ferroviario.

Il numero dei morti e dei feriti è tuttavia ancora allarmante. Il dibattito su quali soluzioni siano più consone al superamento del problema è permanentemente aperto. Per quanto riguarda i passaggi a livello, la loro eliminazione -con la realizzazione di sovrappassi o sottopassi ferroviari- risulta essere l'unica soluzione efficace.

In questo senso esistono protocolli e accordi con R.F.I. per la soppressione dei P.L., ma i lavori avanzano molto lentamente poiché i fondi necessari sono esigui e discontinui; molto spesso R.F.I. deve finanziare le opere attingendo dal contributo statale destinato alla manutenzione e raramente le regioni e i comuni contribuiscono in maniera fattiva. Inoltre, l'intensificarsi del tessuto urbano, provoca la realizzazione di strutture nelle adiacenze dei PL, con conseguente accentuazione dei problemi sopra descritti.

Riteniamo che la soppressione di P.L. vada perseguita con maggiore determinazione; **ma oggi è disponibile una soluzione tecnologica che può venire in aiuto nella fase transitoria.**

Di recente il collegio degli Ingegneri ferroviari ha pubblicato nella sua rivista “La Tecnica Ferroviaria” settembre 2015 la notizia che è oggi disponibile uno strumento tecnologico denominato L.O.D. (Level-crossing Obstacle Detector). Questo apparato può essere integrato facilmente sugli attuali impianti atti al controllo della circolazione ferroviaria ed è in grado di rilevare ostacoli -anche di piccole dimensioni- che sostano o attraversano la sede ferroviaria, arrestando la circolazione dei treni e impedendo quindi che questi impattino sull'ostacolo.

Vorremmo rammentare che già nel lontano 1991 il COMU (storico sindacato dei Macchinisti, che insieme alla FISAFS ha fondato l'attuale OR.S.A.), siglò un accordo con l'allora Ente delle Ferrovie dello Stato con il quale si stabilì che per i P.L. si deve procedere alla “ *Installazione a far data dal febbraio '92 di dispositivi di maggior sicurezza sui P.L. Automatici, anche alla luce degli esiti dell'indagine U.I.C., le cui conclusioni saranno presentate entro gennaio 92.*”.

Sono passati 24 anni da quell'accordo e troppi incidenti con morti e feriti si sono consumati da allora; **riteniamo che oggi vi siano le condizioni per adempiere a quanto fu stabilito nel lontano 1992.**

Per questi motivi chiediamo al Ministro che si faccia parte attiva nell'istituzione di un tavolo di confronto con la co-presenza di tutti i soggetti interessati, al fine di effettuare una mappatura della consistenza dei passaggi a livello sul suolo nazionale e programmare gli interventi necessari, con la priorità della soppressione dei P.L. e -nel transitorio- con l'adozione omogenea delle nuove tecnologie, oggi disponibili, atte ad arrestare la marcia del treno in caso di imminente situazione di pericolo.

Distinti saluti

Il Segretario Generale

Andrea Pelle



Direzione Tecnica
Il Direttore

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 9/12/2015
RFI-DTC\A0011\IP\2015\0002141

OR.S.A
Organizzazione Sindacati Autonomi e di base
Settore Ferrovie - Segreteria Generale
via Magenta ,13 00185 Roma

p.c. **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale
via Caraci, 36 00157 Roma

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le Investigazioni ferroviarie
via Caraci, 36 00157 Roma

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
piazza della Stazione,45 50123 Firenze

Oggetto: Interventi finalizzati all'incremento dei livelli di sicurezza sui passaggi a livello (PL) dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

Con riferimento alla nota del 17 Novembre 2015, Prot. 165/SG/OR.S.A., di codesta Organizzazione sindacale, si evidenzia quanto segue.

RFI ha avviato un piano di interventi finalizzati all'incremento della sicurezza sui passaggi a Livello (PL), illustrato con periodicità al MIT e ad ANSF.

Nelle comunicazioni verso MIT e ANSF sono stati riportati i dati sulla consistenza dei PL in particolare nel 1987 e nel 1999, evidenziando gli interventi di chiusura dei PL effettuati da RFI che complessivamente hanno portato, in quel periodo di tempo, alla soppressione sull'intera rete di 918 PL, distinti tra Pubblici e Privati (indicando col termine "Privati" i PL la cui titolarità del diritto di attraversamento spetta a uno o più soggetti privati), come di seguito meglio dettagliato.

cealy



SITUAZIONE fino al 1999

PL	Publici	Privati	TOTALE
<i>PL esistenti al 1987</i>	6075	2602	8677
<i>PL esistenti al 1999</i>	5917	1842	7759
Soppressi dal 1987 al 1999	158	760	918

Nel frattempo RFI si è dotata di un sistema informatico, denominato INRETE2000, che raccoglie tutti gli asset ferroviari, tra cui anche i PL, sia pubblici che privati. Grazie a questo sistema, che è costantemente in aggiornamento, tracciando quindi la reale consistenza degli asset, possiamo affermare che, **alla data della presente**, la consistenza dei PL in esercizio sulla rete è la seguente:

PL	Publici in esercizio	Privati in esercizio	TOTALE in esercizio
<i>PL al 2015</i>	3872	878	4750

La “mappatura della consistenza dei PL” è ormai tracciata a livello informatico dal 2000, ed evidenzia il continuo impegno di RFI nelle attività di soppressione dei PL, sia pubblici che privati.

Proprio perché la soluzione di soppressione rappresenta l'unica soluzione che consente di eliminare totalmente il rischio di collisione tra treno e veicolo, l'attenzione alla soppressione dei PL, come si può notare dai dati riportati, è costante e massima in particolare sui PL privati, a tal punto che su tutto il territorio nazionale sono operative le strutture di RFI dedicate a tale attività, grazie alle quali negli ultimi mesi del 2015 è stata possibile la soppressione di ben 100 PL privati, con l'obiettivo di sopprimerne ulteriori 200 circa, nei prossimi due anni.

Poiché non sempre è possibile procedere con la soppressione dei PL, o comunque non in tempi rapidissimi, RFI ha preso in esame tutta una serie di attività, illustrate e proposte alle strutture competenti, al fine di ridurre il rischio connesso con i PL.

In particolare si evidenzia che negli ultimi anni sono stati condotti alcuni studi per l'implementazione di prodotti finalizzati a migliorare l'efficacia di sistemi tecnologici già in uso, finalizzati al controllo della libertà delle aree attrezzate con passaggi a livello, contro il comportamento imprudente dei conducenti che tentano l'attraversamento dei binari, quando è già cominciata l'operazione di chiusura delle sbarre, con il conseguente intrappolamento dell'autoveicolo all'interno del passaggio a livello.

Va ribadito che dal 1992 a oggi sono stati fatti “passi avanti” con l'utilizzo di differenti tecnologie, che consentono oggi di poter adottare soluzioni, quali i sistemi PAI – PL, ancora in fase sperimentazione finalizzata alla successiva **omologazione** (attestazione da parte di RFI che il prodotto, sulla base delle valutazioni di conformità ai requisiti funzionali e di sicurezza richiesti e certificati, è adatto all'utilizzo sugli impianti ferroviari di RFI) a valle

cevlr



della quale sarà possibile la realizzazione del piano di investimento e di attrezzaggio della Rete.

RFI quindi, al fine di eliminare o ridurre significativamente i rischi in corrispondenza dei PL, sta realizzando un programma più ampio: quindi oltre che a procedere con le attività di soppressione dei PL, RFI programmerà l'attrezzaggio, con sistemi tecnologici, dei PL per i quali la soppressione è al momento di difficile realizzazione.

Distinti saluti,

Donato Carillo