



OR.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/4452937

Sito internet: www.orsafferrovie.it

E-mail: sg.orsafferrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 25 Maggio 2018

Prot 103/SG/OR.S.A. Ferrovie

Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture
On. Graziano Del Rio

Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria
Ing. Amedeo Gargiulo

Rete Ferroviaria Italiana
Ing. Maurizio Gentile

OGGETTO: richiesta urgente convocazione

L'ennesimo incidente accaduto nell'ambito di un passaggio a livello ferroviario, registrato a Caluso il 23 maggio scorso, conferma la richiesta della scrivente del 17 novembre 2015 protocollo 165 - che si invia di nuovo allegata alla presente - di provvedere rispetto ad un piano straordinario di soppressione dei passaggi a livello.

I passaggi a livello esistenti sulla rete ferroviaria gestita da R.F.I. risultano essere ancora 4400 circa, 250 in meno (circa) rispetto all'anno 2015. Pertanto, la previsione è che dovranno trascorrere molti anni affinché si riesca a liberare le strade, i marciapiedi e la rete ferroviaria dal pericolo dei passaggi a livello.

Non sfuggono alla scrivente le difficoltà urbanistiche e infrastrutturali che concorrono con la soppressione di un P.L., per questi motivi si ritiene che - in attesa della loro soppressione - vadano ricercati ulteriori accorgimenti di sicurezza che possano concretamente porre rimedio alle violazioni del codice della strada che, come avvenuto a Caluso, sono causa di immani tragedie.

Nello specifico, osservando l'incidente del 23 maggio 2018 e ferma restando l'inammissibile condotta del trasporto eccezionale su strada - causa dell'incidente, vanno considerate anche le potenzialità del sistema di sicurezza ferroviaria di "riparare" all'infrazione compiuta dal citato mezzo su gomma.

Quel tratto di linea ferroviaria (Chivasso-Aosta) osserva una velocità massima di 135 km/h e il pedale che aziona la chiusura del P.L., luogo dell'incidente, è situato ad una distanza di circa 1300 metri. Le eventuali anomalie rispetto alla corretta chiusura del P.L. vengono accertate dal Dirigente Centrale Operativo di Torino Lingotto, che ha il compito di avvisare il Macchinista del treno.



ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

Considerata la velocità del treno e la distanza tra il pedale e il P.L., la descritta operazione di emergenza dovrebbe compiersi nell'arco di circa 30 secondi.

Si ritiene che siffatta procedura di emergenza, che possibilmente esiste su altri passaggi a livello della rete ferroviaria, vada attentamente valutata e riconsiderata.

Per quanto sopra esposto, con la presente si chiede urgente convocazione/audizione alle Autorità in indirizzo.

In attesa di riscontro si porgono Distinti Saluti

Il Segretario Generale

Andrea Pelle





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.orsaferrrovie.it

E-mail: sg.orsaferrrovie@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*



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

