



SEGRETERIE NAZIONALI

Roma, 10 gennaio 2024

SENATO DELLA REPUBBLICA

Alla **Commissione X** (Lavoro Pubblico, Privato e Previdenza Sociale)

commissione10@senato.it

Att.ne del **Presidente X Commissione** – Sen. F.Zaffini

francesco.zaffini@senato.it - segreteria.zaffini@senato.it

Alla **Commissione VIII** (Ambiente, transizione ecologica,
lavori pubblici, comunicazioni innovazione tecnologica)

commissione8@senato.it

Att.ne del **Presidente VIII Commissione** – Sen. C.Fazzone

claudio.fazzone@senato.it - segreteria.fazzone@senato.it

Alla **Commissione Parlamentare di inchiesta sulle Condizioni di Lavoro in Italia,
sullo Sfruttamento e sulla Sicurezza nei Luoghi di Lavoro** – Sen. C.Magni,

celestino.magni@senato.it

CAMERA DEI DEPUTATI

Alla **Commissione XI** (Lavoro Pubblico e Privato)

com_lavoro@camera.it

Att.ne del **Presidente XI Commissione** – On. W.Rizzetto

rizzetto_w@camera.it

Alla **Commissione IX** (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni)

com_trasporti@camera.it

Att.ne del **Presidente IX Commissione** – On. S.Deidda

deidda_s@camera.it

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Segreteria e Segreteria Tecnica del Ministro, segreteria.ministro@mit.gov.it,

segtecnica.ministro@mit.gov.it

DG per le investigazioni ferroviarie, digifema@mit.gov.it

Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria presso ANSFISA

ansfisa@ansfisa.gov.it

Rif: Richiesta di audizione sull'incidente di Thurio (CS), sicurezza nelle ferrovie [5.12.23]

Oggetto: Ulteriore casistica e indicazioni delle OOSS su azioni preventive da intraprendere

In seguito alla ns. precedente richiesta e dell'audizione tenutasi in data 14.12.23 con i Presidenti delle Commissioni del Senato Lavoro e Indagini sugli Incidenti di Lavoro (Sen.ri Zaffini e Magni) intendiamo contribuire ulteriormente alle azioni che si desidera mettere in campo per prevenire la pericolosa casistica degli incidenti ai Passaggi a Livello ferroviari (di seguito PL). Lo facciamo cominciando dai dati statistici, riportando le notizie a noi note (da Cubrail - rivista ferroviaria) ma probabilmente incomplete a descrivere quanto continua a succedere **già solo nel mese e mezzo dopo** l'incidente sulla linea ionica del 28 novembre costato la vita a due persone.

A partire dal giorno immediatamente dopo:

- 1) 29 NOVEMBRE, CASTEGNATO, PL INGOMBRO
In mattinata sulla linea Brescia—Edolo di Ferrovie Nord un camion rimane tra le sbarre. Fortunatamente treni fermi.
- 2) 2 DICEMBRE, GUALDO TADINO, SCONTRO AL PL
In tarda serata al PL in frazione Rigali il Regionale 19823 Ancona-Foligno investe un'auto rimasta tra le sbarre. Ferito l'autista. RFI emana una nota in cui dichiara che "il passaggio a livello risulta correttamente funzionante".
- 3) 5 DICEMBRE, NOCERA, CAMION TRA LE SBARRE
Tra Nocera e Cava un TIR rimane incastrato nel PL, la sbarra finisce la corsa sulla cabina di guida e il segnale rimane a via impedita.
- 4) 9 DICEMBRE, CASTELFRANCO VENETO, GRU ABBATTE PALI DEL PL
Intorno alle 18 sulla linea Treviso – Vicenza in località Treville di Castelfranco Veneto un camion gru abbatte i pali del PL. Circolazione sospesa fino alle 22.
- 5) 18 DICEMBRE, NOCERA, PL APERTO CON CODICE A BORDO
PL tra Bivio S. Lucia e Nocera km 1+291 aperto, codice 120 a bordo.
- 6) 19 DICEMBRE, VIAREGGIO, SCONTRO TRA AUTO AL PL
Alle 7 due auto si scontrano al PL del quartiere Varignano di Viareggio mentre si stanno abbassando le sbarre. Il macchinista riesce ad arrestare il treno a pochi metri.
- 7) 28 DICEMBRE, PELLEZZANO, PL INGOMBRO
Due auto rimaste entro le barriere. Linea Salerno - Mercato San Severino. La bassa velocità per una fermata intermedia precedente consente al macchinista di frenare evitando l'impatto.
- 8) 30 DICEMBRE 2023, PADERNO, SBARRA SFONDATA
Alle 17.40 un'auto sfonda la barriera al PL di Dugnano, linea FNME Milano-Seveso. Treni fermi.
- 9) 8 GENNAIO 2024, CASTELFIORENTINO, SCONTRO AL PL
Alle 20 al PL di Castelfiorentino (linea Empoli-Siena) un'auto rimane tra le sbarre e viene colpita dal treno in transito. Nessun ferito, intervento VvFf.

Brevi didascalie sulla base di quanto acquisito nei 9 episodi: Le attuali protezioni tecnologiche dei PL (allarmi) sono potute intervenire evitando lo scontro fra treno e automezzi nel caso 3 per il fatto che l'ingombro ha impedito l'abbassamento della sbarra, nel caso 4 per l'avvenimento fuori dalla circolazione ferroviaria immediata, nel caso 8 dove lo sfondamento della sbarra ha fermato la circolazione attraverso il collegamento con la segnaletica, come nel 3. Nei casi 1, 5, 6, 7 i segnali sono rimasti di Via Libera al treno e solo la pronta reazione del macchinista ha impedito la collisione. Nei casi 2 e 9 dopo i segnali a Via Libera è avvenuto lo scontro, fortunatamente senza le gravi conseguenze di Thurio.

Consideriamo tutti i 9 episodi come 9 campanelli di allarme che si aggiungono all'incidente mortale del 28 novembre, sebbene con esiti diversi, in quanto rappresentano la frequenza e quindi l'incidenza del rischio PL (un avvenimento ogni 5 gg). Anche se non presi in considerazione nella loro esiziale potenzialità per il fatto di non raggiungere la notorietà di stampa, essi sono nondimeno mancati disastri, la cui gravità in un'ottica preventiva non può essere sottostimata. Insieme

restituiscono un panorama nazionale geograficamente diffuso ma di linee secondarie in cui non si è intervenuti per eliminare le intersezioni fra strada e ferrovia, ma neanche si è investito per l'integrazione tecnologica oggi possibile e a costi relativamente affrontabili: rilevatore di ingombro e codice Infill per arresto del treno laddove l'allarme si manifesti dopo l'oltrepassamento del segnale di protezione del PL.

Si chiede pertanto ai decisori pubblici di indirizzare le risorse e l'operato del Gestore della Rete Ferroviaria nazionale (RFI) per 1) un programma più efficiente di rimozioni di PL per le opere di disgiunzione della linea ferroviaria dalla strada, dal momento che la ratio di progressione dei lavori annunciata da RFI comporta un piano di qualche decennio, che mal sopporta la statistica richiamata (e le vittime reali); 2) un programma di implementazione diffusa dei dispositivi richiamati, dal momento che, come si sente ripetere spesso, RFI in un documento già del 2019 (Nota Stampa del 6.6.19) scriveva di adottare tale tecnologia solo sui PL non eliminabili; 3) una maggior efficacia dei residui PL in consegna ai privati con procedure stringenti: consenso da remoto dal Regolatore della Circolazione e ripristino dell'esercizio ferroviario solo a termine del passaggio con ripresa in carico del PL chiuso.

A proposito dell'urgenza di installazione dei dispositivi tecnologici che integrino gli attuali allarmi, riteniamo che debba essere adottato un criterio di scelta su dove intervenire che tenga in conto precipuo le condizioni di visibilità dei PL (posizione e fenomeni atmosferici) -incidenza potenziale- e soprattutto quelli dove per qualunque motivo si è già consumata una casistica, a prescindere dall'esito -incidenza effettiva-.

Un'ultima ns. considerazione va al traffico automobilistico, per il fatto che ultimamente negli scambi avuti con ANSFISA vi si è spostata l'attenzione circa gli interventi possibili. A ns. avviso ben venga ogni esplorazione delle possibilità di prevenzione ma il "lato strada" mostra il suo limite e rischia di distrarre dal campo proprio della protezione ferroviaria effettiva; tantopiù se oltre l'aumento della segnaletica di pericolo ci si spinge verso soluzioni di natura dissuasiva con l'inasprimento delle sanzioni (che rovesciano il pre- in post- infortunio). Infatti il rischio e l'incidentalità ai PL esiste da quando esistono i PL e il fallimento delle semibarriere (vie di fuga usate erroneamente come vie di ingresso) mettono di fronte ad un fenomeno oggettivo. Inoltre lo stesso incidente mortale di Thurio e sicuramente almeno il caso 6 di Viareggio fra quelli recenti ci dicono che le autovetture restano sulla sede ferroviaria anche per panne, urti e intrappolamenti delle ruote, non solo per malcalcolata intenzione di far presto a sgomberare l'area. Si ritiene quindi che nei confronti degli automobilisti l'azione possa limitarsi a campagne pubblicitarie e specifici interventi formativi (la pericolosità e i comportamenti da tenere in casi di imprigionamento, scegliendo il danno minore dello sfondamento delle barriere, divengano contenuti formativi degli esami per il rilascio delle patenti), nonché applicazioni informative con istruzioni per immagini riportate nei pressi dei PL (ad es. nelle facce interne delle barriere).

Per le scriventi resta immutato di dare indicazioni generali di prudenza a tutti i macchinisti dei treni, nelle more di ogni intervento preventivo risolutivo, riducendo la velocità impostata per tutela propria e della popolazione, anche al costo della celerità di esercizio. Nel comunicare la disponibilità a fornire qualunque ulteriore apporto sia ritenuto utile, si resta in attesa di una convocazione per la definizione di un programma di attuazione di quanto proposto.

per la segreteria
CUB TRASPORTI
Antonio Amoroso



cubtrasporti.cub@gmail.com
cubtrasporti@pec.net

per SGB
ferrovie
Clemente Garruto



segreteria@sindacatosgb.it
nazionale@pec.sindacatosgb.it