



Roma, li 30 maggio 2018
Prot. 55/00/SG

Prof. Sergio Mattarella
Presidente della Repubblica

Senatrice Maria Elisabetta Alberti Casellati
Presidente del Senato della Repubblica

ON. Roberto Fico
Presidente della Camera dei Deputati

Ing. Amedeo Gargiullo
Direttore ANSF

Ing. Renato Mazzoncini
A.D. Gruppo FSItaliane S.p.A.

Ing. Gianni Vittorio Armani
A.D. Anas

p.c. Gruppi Parlamentari

Oggetto: Incidente ferroviario del 24 maggio 2018 fra le stazioni di Rodallo Caluso sulla linea ferroviaria Chivasso/Ivrea

Un altro morto da piangere. Ancora una volta siamo costretti ad assistere impotenti all'ennesima tragica perdita di un collega caduto durante lo svolgimento del suo lavoro alla condotta di un treno. E' facile, in questi casi, scivolare nella dietrologia o essere accusati di sciaccallaggio per aver sfruttato un drammatico incidente a sostegno delle proprie tesi. Ma sono rischi che intendiamo correre, poiché è impossibile tacere in momenti come questi, dove in gioco, oltre alle vite già perse, ci sono quelle di tanti lavoratori che ogni giorno svolgono con dedizione e impegno i propri compiti.

Quindi come FAST-Confasal, al fine di non renderci complici di colpevoli omissioni, intendiamo ribadire con forza il principio in base al quale ogni lavoratore ha diritto di prestare la sua opera nelle massime condizioni di sicurezza, senza mai dover mettere a repentaglio la propria e l'altrui incolumità. E ogni datore di lavoro ha il dovere di rendere il rischio di incidenti sul lavoro il più basso possibile, ricercando continui e costanti miglioramenti delle misure di sicurezza attraverso le nuove e più affidabili tecnologie disponibili sul mercato.

L'incidente verificatosi sulla linea Chivasso Ivrea il giorno 24 maggio 2018 tra le stazione di Rodallo e Caluso, dove un treno partito con un segnale a via libera (Verde) ha incontrato su un attraversamento stradale un ostacolo rappresentato da un grosso TIR rimasto tra le barriere di un passaggio a livello automatico (PLA (passaggio a livello automatico) 12,413 con Disp. Com Km 11,072 con Posto di controllo ubicato nell'Ufficio DCO (Dirigente Centrale Operativo) di Torino Lingotto), ripropone nella sua massima urgenza la questione.

Da troppo tempo la FAST-Confasal continua imperterrita nella sua denuncia, sostenendo che i criteri di sicurezza emanati dagli enti preposti alla sicurezza ferroviaria in materia di PL sono troppo deboli e non rispondono in maniera puntuale ed efficace alla mitigazione del rischio necessaria per gestire il regime transitorio in attesa della completa soppressione dei PL. diversi incidenti e, da ultimo, la tragedia di Caluso ne sono la conferma.

Nello specifico, la normativa riportata nel regolamento per la circolazione ferroviaria emanato da ANSF con decreto 4/2012 stabilisce che :

4.23 I PL (passaggio a livello) devono essere impegnati dai treni con i dispositivi di inibizione del transito lato strada attivi.

4.24 I PL devono essere inoltre sussidiati da dispositivi che consentono di verificare la libertà dell'attraversamento nelle seguenti situazioni di esercizio:

- ***attraversamento con barriere a notevole distanza tra loro, intenso traffico pesante o tracciato stradale difficile e tortuoso,***
- ***intralci, per incrocio o altro, al regolare deflusso stradale.***

Per il macchinista, che si trova a partire da una stazione, la disposizione a via libera del segnale di partenza garantisce il controllo in posizione di sicurezza di tutti gli enti collegati con il segnale stesso.

Riferendoci al caso in questione, il treno è partito dalla stazione con il segnale a via libera, sapendo di incontrare un particolare tipo di PL, non protetto lato ferrovia da alcun segnale e comandato in chiusura dal treno stesso al suo passaggio, con un dispositivo di comando ubicato in piena linea. Pur essendo detta tipologia contemplata dalla normativa vigente (PLA a semibarriere), l'evento accaduto ha dimostrato tutti i limiti e le criticità di questi PL, forse un tempo ubicati su strade a scarso traffico e che oggi non sono più tali. L'efficienza di tali dispositivi è controllata a distanza, ma quando un treno come il 10027 parte dalla stazione (Rodallo Km 10,592), il PLA (Km 12,413) è ancora aperto e si chiuderà solo dopo che il treno impegnerà il dispositivo di comando, rappresentato da un pedale, che dispone sia la chiusura delle semibarriere che l'attivazione dei dispositivi di segnalazione ottica ed acustica lato strada, ubicato al Km 11,072. Nel caso del PL in oggetto, il dispositivo di comando si trova a 1.341 metri prima del PLA stesso. Questo comporta la possibilità che, al sopraggiungere di un guasto o della invasione dell'attraversamento stradale da

parte di veicoli dopo la partenza del treno dalla stazione precedente, il convoglio arrivi direttamente sul PLA aperto o invaso senza nessuna possibilità di comunicare con il segnalamento l'anormalità al macchinista, per arrestarne la corsa. Alla luce di quanto accaduto, risulta non più rinviabile la rivisitazione e la eliminazione di detta tipologia di PLA sulle linee della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

Pertanto, in attesa della eliminazione di detti PLA, risulta improrogabile l'adozione di provvedimenti tecnologici atti ad evitare il ripetersi di quanto accaduto, che portino a:

- *rivedere l'ubicazione dei PLA in essere, valutando le possibili variate condizioni del traffico e degli insediamenti stradali, portando alla immediata trasformazione di quelli ricadenti nelle caratteristiche del decreto 4/2012;*
- *valutare la possibilità di dotare detti PLA di protezione lato ferrovia con segnalamento specifico proprio e dotarli di dispositivi che ne controllino la libertà dell'attraversamento;*
- *prevederne il sussidio con Impianto di visualizzazione TV ubicato nel posto di controllo che rilevi la libertà dell'attraversamento;*
- *prevederne il sussidio con apparati che verifichino la presenza di ingombri sull'area monitorata preesistenti o determinatasi durante la chiusura delle barriere come la presenza accidentale di veicoli o altro, attuali Protezione Automatica Integrativa PL;*
- *prevedere, per i PLA che rimarranno tali, una sinergia funzionale con il SCMT dove una boa di terra, posizionata a distanza di frenatura ne garantisca la posizione (libero/occupato), spostando il dispositivo di comando a distanze considerevolmente maggiori delle attuali.*

Nel tentativo di mitigare tali criticità sarebbe opportuno utilizzare, per un tempestivo avviso ai treni in caso di abbattimento delle sbarre e/o occupazione della sede ferroviaria, il sistema GSMR con il lancio del segnale di prudenza generalizzata. In automatico per abbattimento delle barriere, manuale in caso di occupazione della sede ferroviaria legato ad un codice che permetta al gestore dell'infrastruttura di individuare il motivo del lancio del segnale. Questo non scongiurerebbe il rischio di incidenti, ma certo aiuterebbe nel rendere più tempestivo l'allarme.

Nella fase di transizione, considerati gli scarsi livelli di sicurezza, bisognerebbe anche valutare la possibilità di far arrestare i treni in prossimità dei PL, almeno fino a quando non si intervenga sugli stessi con l'adozione degli ausili tecnologici mitigativi che abbiamo evidenziato in precedenza.

Riteniamo, infine, determinante imporre un livello adeguato di requisiti linguistici per gli autisti dei TIR e relative scorte che vengano impiegati in trasferimenti come quelli dell'incidente.

Come FAST-Confsal con la presente avanziamo formale proposta di introduzione delle misure in precedenza descritte, allertando tutte le istituzioni interessate e gli enti preposti alla Sicurezza Ferroviaria nelle more della completa eliminazione dei PL.

Certi che verrà data la giusta attenzione alla presente si inviano distinti saluti.



/La Segreteria Generale

Vincenzo Multari

A handwritten signature in red ink, appearing to read 'Vincenzo Multari', written over a horizontal line.