

»» **I rischi** La denuncia dei ferrovieri: «Uno su 5, sono troppi»

# Quei 1.263 «incroci» senza sistemi di sicurezza



La responsabilità di un passaggio a livello su cinque è affidata ai privati, uno su dieci se si considerano solo quelli posti sulle linee fondamentali su cui viaggia il 90% dei treni. Tanti. Tantissimi. «Ancora troppi visto che non sono controllati da sistemi di sicurezza ma solo dagli occhi di un uomo», denunciano ferrovieri e sindacati. E soprattutto se si tiene conto dei valori assoluti: 1.263 passaggi a livello dati in consegna ai privati su un totale di 5.901 disseminati lungo 16.700 chilometri di Rfi, la società delle ferrovie che gestisce la rete. O ancora: 48 su un totale di 471 posti lungo i 6.400 chilometri più trafficati.

Dalla Lombardia alla Calabria: si trovano per lo più in mezzo a campi e si distinguono dai normali passaggi a livello perché qui non ci sono barriere (intere o parziali) ma per lo più cancellate o sbarre chiuse con una catena e un lucchetto. Le chiavi sono date al

proprietario (o ai proprietari) del terreno attraversato dalla ferrovia, in cambio lui si impegna a usare il passaggio solo occasionalmente e attenendosi a rigide regole di comportamento. Per l'utilizzo della chiave, ad esempio, deve rispettare quello che è stato definito in una convenzione sottoscritta con Rfi. Ci sono poi le normative di riferimento: un decreto del presidente della Repubblica (articoli 64 e 66 del Dpr 753/1980). Il proprietario del terreno e solo lui può aprire quelle cancellate: il trasgressore è punito con un ammenda da 51 a 516 euro o con l'arresto fino a due mesi. Perché, dicono da Ferrovie, «su questi attraversamenti la sottovalutazione del rischio è gravissima e la più piccola leggerezza può causare una tragedia».

Più di un macchinista racconta che nel corso della sua carriera ha dovuto fare i conti almeno una volta con l'attraversamento inadeguato di un passaggio a livello «privato». Adriano Coscia, segretario aggiunto del sindacato Orsa, ricorda un episodio avvenuto un anno fa a un treno della Trenord sulla Treviglio-Cremona e denunciato alla Polfer. «Il macchinista stava viaggiando verso Cremona

quando s'è trovato davanti un trattore», ricorda. Talvolta il ferroviere calcola il passaggio del mezzo è rallenta. «In quel caso ha azionato la frenata rapida: 503 metri di frenata a 120 km/h, il treno si è fermato a tre metri dall'ostacolo: all'agricoltore s'era rotto il gancio del rimorchio e il carro carico di letame era rimasto sui binari. Per fortuna la visibilità era ottima».

La sicurezza della linea era anche qui affidata a un sistema all'avanguardia come il cosiddetto Scmt. «Ma questi passaggi a livello sono sprovvisti di qualsiasi sistema di controllo — continua Coscia —. Le regole di comportamento ci sono ma non bastano, chiederemo un incontro al governo». Aggiunge il segretario generale della Fit Cisl Giovanni Luciano: «Il problema è che questi passaggi a livello non dovrebbero proprio più esserci. Certo, se venissero rispettate scrupolosamente le norme non sarebbero più pericolosi di altri ma così non è». Nel 2011 Rfi ha soppresso 94 passaggi a livello, con un investimento di 58 milioni di euro. A questi entro fine anno se ne dovrebbero aggiungere altri 57, posti quasi tutti sulle linee fondamentali. I 1.263 dati in consegna ai privati ci sono ancora tutti.

**Alessandra Mangiarotti**