



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE PER LE INVESTIGAZIONI FERROVIARIE

Prot. DGIF-SEGR/140/dl 1-2.1-9/usata

Roma, 2 maggio 2013

Alla Direzione Generale per la
Sicurezza Stradale
SEDE

Alla Direzione Generale per la
Motorizzazione
SEDE

All' Agenzia Nazionale per la
Sicurezza delle Ferrovie
Piazza della Stazione, 45
50123 FIRENZE

p.c. Rete Ferroviaria Italiana SpA
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 ROMA

Oggetto: Raccomandazioni ai sensi del D.Lgs. 10 agosto 2007, n. 162 relative alla serie di incidenti in località Monza, sulla tratta Monza - Arcore al PL localizzato alla progressiva km 1+265, all'incidente ferroviario occorso il 12 luglio 2011 sulla linea Parma - La Spezia nella tratta Parma - Vicofertile al PL localizzato alla progressiva km 4+813 ed agli esiti dello *Studio analitico sul tema della incidentalità ferroviaria in corrispondenza dei passaggi a livello*.

In riferimento all'oggetto, si comunica che copia delle Relazioni d'indagine relative agli accadimenti in parola è disponibile alla pagina del sito internet istituzionale di questo Ministero, www.mit.gov.it, sezione "Ministero » Altri Organismi e Istituzioni » Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie » Link ai documenti della categoria". .

Tenuto conto delle eventuali iniziative già opportunamente intraprese in merito e delle Raccomandazioni urgenti già emanate, la scrivente Direzione Generale fornisce le seguenti raccomandazioni di sicurezza, ai sensi di quanto previsto dal D.Lgs. 10 agosto 2007, n. 162. Codesti Destinatari vorranno, nel rispetto del dettato del medesimo D.Lgs., tenere informata questa Direzione Generale delle azioni che verranno eventualmente poste in essere, coerentemente con dette raccomandazioni.

Nella sopra citata sezione del sito internet è inoltre disponibile lo *Studio analitico sul tema della incidentalità ferroviaria in corrispondenza dei passaggi a livello* redatto dalla scrivente Direzione



Generale, che costituisce, complementariamente alle relazioni di indagine per gli incidenti di cui in oggetto, la base documentale e tecnica per l'analisi della tematica in parola e per la conseguente emanazione delle Raccomandazioni e che si suggerisce come opportuno documento di riferimento.

Le Raccomandazioni a seguire rappresentano, a giudizio di questa Direzione Generale, il necessario percorso da affrontare per contenere l'incidentalità e quindi aumentare il livello di sicurezza, peraltro come è noto i passaggi a livello costituiscono punti di criticità sia delle reti ferroviarie che di quelle stradali, e ciò rende la loro pur graduale ma globale soppressione l'obiettivo cui bisogna tendere in quanto soluzione radicale alla incidentalità connessa

Le seguenti raccomandazioni sono riferibili a tutti i tipi di passaggio a livello con esclusione di quelli dati in consegna ai privati.

Si rammenta ad ogni buon conto che ai sensi dell'art. 8 del D.Lgs. 10 agosto 2007 n. 162 ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascuna impresa ferroviaria è responsabile della propria parte di sistema e del relativo funzionamento sicuro, compresa la fornitura di materiale e l'appalto di servizi nei confronti di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi.

Raccomandazione n°1

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie si adoperi affinché il Gestore dell'Infrastruttura, d'intesa con le singole Amministrazioni preposte alla gestione delle strade interessate dalla presenza di passaggi a livello, adotti le misure possibili per il miglioramento generalizzato della riconoscibilità e della visibilità dei passaggi a livello, anche attraverso modifiche della viabilità locale.

Raccomandazione n°2

La Direzione Generale per la Sicurezza Stradale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti valuti ogni opportuna azione da intraprendere per proporre all'Ufficio Legislativo della stessa Amm.ne modifiche o perfezionamenti del quadro normativo e/o dei regolamenti attuativi, affinché sia migliorata la riconoscibilità dei passaggi a livello lato strada, incrementando l'efficacia dell'orientamento e del posizionamento dei sistemi di segnalamento visivi e prevedendo l'opportuna ripetizione della segnaletica stradale da tutte le direzioni di approccio all'intersezione, tenendo in debito conto le reali condizioni della morfologia delle strade di accesso al P.L..

Raccomandazione n°3

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie si adoperi affinché il Gestore dell'Infrastruttura indichi all'utenza stradale i comportamenti di cui alla successiva Raccomandazione n°4, mediante installazione di idonea ed efficace segnaletica e/o cartellonistica all'interno del passaggio a livello, ben visibile – anche dal posto di guida - da parte dell'utente stradale rimasto bloccato all'interno del passaggio a livello stesso, valutando l'ipotesi di poterle installare anche sul lato interno delle barriere.

Raccomandazione n°4

Tenendo conto che il d.lgs. n° 285 del 30.4.1992 “Nuovo codice della strada” e succ. modifiche ed integrazioni, prevede all’art 147 - “Comportamento ai passaggi a livello“ - comma 4 e comma 5 che:

c.4 “Gli utenti della strada devono sollecitamente sgombrare il passaggio a livello. In caso di arresto forzato del veicolo, il conducente deve cercare di portarlo fuori dai binari o, in caso di materiale impossibilità, deve fare tutto quanto gli è possibile per evitare ogni pericolo per le persone, nonché fare in modo che i conducenti dei veicoli su rotaia siano avvisati in tempo utile dell’esistenza del pericolo”;

c.5 “Chiunque viola la disposizione del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 84,00 a euro 335,00”

la Direzione Generale per la Motorizzazione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti valuti di intraprendere una opportuna azione per proporre all’Ufficio Legislativo della stessa Amm.ne un enunciato normativo da avviare al Legislatore, volto a far sì che possano essere accolte coerenti modifiche al quadro legislativo del CdS e del suo Regolamento attuativo, tendenti ad evidenziare esplicitamente che da parte del conducente del veicolo che sia rimasto fra le barriere di un passaggio a livello dopo la loro chiusura sia attuato il comportamento consistente nel tallonamento e conseguente abbattimento delle barriere del passaggio a livello e che tale comportamento, rientrando nel generale dettato del citato comma 4, costituisce prassi volta a scongiurare la condizione di pericolo imminente.

Del pari, dovrà essere altresì evidenziato che, nel caso di veicolo fermo tra le barriere chiuse ed in condizione non più marciante, l’azione di abbattimento manuale da parte dell’utente stradale, in molti tipi di impianto ferroviario, attiva i sistemi di controllo della circolazione ferroviaria e quindi tale azione favorisce l’arresto di convogli sopraggiungenti, ottemperando alla prescrizione del citato comma 4.

La Direzione Generale per la Motorizzazione valuti quindi opportune azioni da intraprendere affinché le precedenti nozioni fondamentali vengano impartite a livello di formazione dei conducenti stradali nel quadro del processo di rilascio delle patenti di guida.

Raccomandazione n°5

L’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie si adoperi affinché il Gestore dell’Infrastruttura incrementi la diffusione dei dispositivi che consentano di verificare la libertà dell’attraversamento equivalenti negli effetti a quelli definiti nell’*Istruzione per l’Esercizio dei Passaggi a Livello* di RFI, adottando un piano di implementazione che consideri come prioritaria l’installazione dei dispositivi in corrispondenza dei passaggi a livello individuati come critici.

Tale piano dovrà tenere conto anche delle prescrizioni di priorità indicate al punto 4.24 del “Regolamento Circolazione Ferroviaria” della ANSF nonché degli impianti individuati al capitolo 2.3 dello *Studio analitico sul tema della incidentalità ferroviaria in corrispondenza dei passaggi a livello* elaborato da questa Direzione Generale.

Raccomandazione n°6

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie valuti l'opportunità di prevedere la installazione generalizzata presso i passaggi a livello da parte del Gestore dell'infrastruttura di pannelli informativi riportanti i dati identificativi del passaggio a livello ed il numero della utenza telefonica da contattare al fine di segnalare tempestivamente ed efficacemente al personale preposto alla supervisione della circolazione la presenza di un ingombro sulla sede ferroviaria in corrispondenza del passaggio a livello stesso.

Raccomandazione n° 7

La Direzione Generale per la Sicurezza Stradale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti valuti di intraprendere una opportuna azione per proporre all'Ufficio Legislativo della stessa Amm.ne modifiche o perfezionamenti del quadro normativo e/o dei regolamenti attuativi da avviare al Legislatore, affinché sia possibile installare sistemi per il rilievo automatico delle infrazioni stradali al passaggio a livello, da parte delle Amministrazioni proprietarie delle strade, al fine di scoraggiare comportamenti scorretti da parte degli utenti della strada.

Raccomandazione n. 8

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie si adoperi affinché il Gestore dell'Infrastruttura provveda a monitorare i tempi di chiusura effettivi dei passaggi a livello e adotti le soluzioni opportune affinché tali tempi siano generalmente contenuti entro un valore temporale massimo tale da non indurre l'utenza stradale in comportamenti erronei e/o azzardati.

Raccomandazione n° 9

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie valuti l'opportunità di prevedere l'adozione generalizzata da parte del Gestore dell'infrastruttura di una idonea morfologia di barriere che sia compatibile con l'impiantistica esistente e che costituisca elemento fisico di deterrenza al passaggio dei pedoni e dei ciclisti al di sotto delle barriere stesse quando abbassate.

Il Direttore Generale
(Ing. Marco Pittaluga)

