

Reggio Emilia, lunedì 24 marzo 2014

## Sicurezza nel passaggio a livello di via Ferrari - Risposta dell'assessore Spadoni a un'interpellanza del consigliere Iotti

“Riguardo al problema sollevato dal consigliere Iotti attraverso la sua interpellanza, intendendo anzitutto ricordare che sono previste procedure che danno garanzie sulla sicurezza dei passaggi a livello”. È quanto ha detto oggi l'assessore ai Progetti speciali e alla Mobilità **Mimmo Spadoni**, accingendosi a rispondere a un'interpellanza del consigliere di 'Progetto Reggio - lo cambio' **Matteo Iotti**, che chiedeva informazioni riguardo alla sicurezza del passaggio a livello della linea Reggio - Ciano di via Vincenzo Ferrari, dove di recente si era verificata una situazione, secondo Iotti, di “vero e proprio pericolo”.

In riferimento al caso sollevato da Iotti e, più in generale, alla sicurezza dei passaggi a livello, Spadoni ha citato una nota trasmessa da Fer, con la quale si afferma che, “essendo le apparecchiature del passaggio a livello in questione un sistema di protezione comandato dall'impianto di segnalamento della stazione di Reggio Santo Stefano, si contemplano, da normativa, in caso di guasto di un passaggio a livello, due possibili condizioni:

a) Treno in partenza da Reggio per Ciano. Il segnale di partenza della stazione rimane 'a via impedita' (rosso). Il macchinista del treno, per poter partire per Ciano, riceve dal regolatore della circolazione un 'modulo' con il quale è, tra l'altro, autorizzato a partire superando il segnale di partenza rosso e ad effettuare la marcia 'a vista' in corrispondenza del passaggio a livello guasto. Per individuare il passaggio a livello non in controllo, il regolatore della circolazione si avvale dell'agente treno che, dalle indicazioni del quadro luminoso della stazione di Reggio Santo Stefano, individua quale passaggio a livello risulta guasto;

b) Treno in arrivo da Ciano alla stazione di Reggio. Il segnale di protezione della stazione rimane 'a via impedita', a causa del passaggio a livello guasto. Il macchinista del treno fermo al segnale rosso, per poter ripartire riceve un 'modulo' dal regolatore della circolazione nel quale è tra l'altro autorizzato ad avanzare superando il segnale rosso e ad effettuare la marcia a vista in corrispondenza del passaggio a livello guasto.

La marcia a vista in corrispondenza di un passaggio a livello aperto o chiuso, ma guasto (per l'apparato che gestisce il segnalamento significa che non esistono le condizioni perché il passaggio a livello possa definirsi; ad esempio, una lampada stradale non funzionante o una barriera tallonata da un veicolo in transito) è una procedura di sicurezza che la norma contempla e la stessa norma dice di effettuarla in questo modo *'Il macchinista che debba d'iniziativa osservare la marcia a vista in corrispondenza di un passaggio a livello o che ne abbia ricevuto specifico ordine deve fischiare ripetutamente nell'avvicinarsi ad esso e procedere in modo da poter arrestare tempestivamente il treno al presentarsi di un qualsiasi ostacolo sul passaggio a livello stesso, non superando la velocità di 4 Km/h nell'impegnarlo con la testa del convoglio.*

*Nella prescrizione di marcia a vista in corrispondenza di un PL deve essere sempre indicata la progressiva chilometrica del PL stesso.*



## Ufficio Stampa

Piazza Prampolini, 1 - 42121 Reggio Emilia tel. (+39) 0522 456390-456840 fax. (+39) 0522 456677  
ufficio.stampa@municipio.re.it

*L'ordine di marcia a vista in corrispondenza di un PL, impartito con specifica prescrizione, deve essere rispettato in ogni caso, indipendentemente dall'aspetto del segnale che lo protegge'.*

Nel caso in questione - ha proseguito Spadoni -, il treno è stato visto attraversare il passaggio a livello in regime di 'marcia a vista', cioè il personale si è comportato con le modalità sopra indicate.

Gli apparati di sicurezza sono realizzati in modo tale che la circolazione ferroviaria non sia assolutamente causa di pericolo per la circolazione veicolare; sia per un treno in partenza dalla stazione (Santo Stefano), sia per un treno in arrivo in stazione, il personale del treno è perfettamente a conoscenza che il successivo passaggio a livello incontrato dal treno è guasto. Riceve, nel caso specifico di via Ferrari, un modulo con il quale viene indicato al personale del treno come deve comportarsi.

Le modalità di effettuazione della marcia a vista su un passaggio a livello non in controllo sono comuni sia sulla rete regionale che nazionale. Quel che importa è che il personale del treno non può attraversare un passaggio a livello aperto, se non osservando la marcia a vista.

Non è possibile che il treno arrivi sul passaggio a livello prima della sua chiusura in quanto, nel caso specifico, la regolare chiusura del passaggio a livello è segnalata al treno da segnali che si dispongono 'a via libera', e il treno deve osservarli. Qualora i segnali rimangano 'a via impedita', il treno è autorizzato a superarli solo dopo il ricevimento di una prescrizione con la quale viene ordinata al personale del treno, tra l'altro, la marcia a vista.

I sistemi di protezione dei passaggi a livello sono realizzati in modo da garantire la massima sicurezza sia per la circolazione ferroviaria, sia per la circolazione stradale. Occorre ricordare che, ad esempio, un guasto ad una lampada stradale o un tallonamento di una barriera da parte di un veicolo in transito sono sufficienti perché il segnale che regola la marcia del treno rimanga 'a via impedita'.

Gli attraversamenti dei passaggi a livello in regime di marcia a vista non sono molto frequenti - ha concluso Spadoni -, ma in percentuale maggiore sono dovuti a tallonamenti delle barriere. Ogni barriera è dotata di un bullone sensibile all'urto, la cui rottura interrompe il circuito elettrico che manda al rosso il segnale ferroviario".

Iotti si è dichiarato parzialmente soddisfatto della risposta.