

VerbanoNews

Le news del Lago Maggiore

Lo sciopero per la sicurezza dei treni era un po' "imprevisto"

Roberto Morandi · Friday, December 1st, 2023

Ma cosa sta succedendo nelle stazioni e sui treni di Lombardia in questi giorni?

Nella giornata di giovedì e poi venerdì mattina si sono moltiplicate le segnalazioni di disagi, più marcati rispetto a quelli che si potrebbero definire i "normali" giorni di sciopero, che si ripetono spesso (anche perché i diversi sindacati protestano a volte in giorni diversi).

I tanti disagi sono legati ad **una particolarità dell'ultimo sciopero: articolato su due giorni**, in mezzo alla settimana tra giovedì e venerdì (e non al venerdì o alla domenica, giorni normalmente scelti per protestare), è stato convocato in tempi brevi anche sull'onda emotiva dell'**ultimo incidente ferroviario, costato la vita ad una capotreno** e avvenuto in corrispondenza di un passaggio a livello.

La protesta in due giorni ha causato **diversi problemi organizzativi e sono "saltate" anche alcune delle corse garantite** in caso di sciopero, perché Trenitalia (in giro per l'Italia) e Trenord non sono riuscite a far corrispondere i turni del personale e i movimenti dei treni in una situazione piuttosto inedita, anche se doveva essere prevista.

Va ricordato che non ci sono **"fasce di garanzia", ma solo singoli treni garantiti**, in una apposita lista ([qui](#)). Certo, se l'unico treno "garantito" su una determinata linea viene cancellato in orari pendolari, il disagio colpisce moltissime persone.



Un esempio di cancellazioni, mattina di venerdì: dei quattro treni cancellati, solo il 24516 doveva essere garantito. Ma di fatto era l'unico treno che dalle stazioni secondarie consentiva di raggiungere Varese

Le ragioni: attrezzare i passaggi a livello per migliorare la sicurezza

Lo sciopero su due giorni è stato **convocato da due "filoni" diversi di sindacati** (giovedì i confederali, venerdì le sigle di base) che però condividono una forte presa di posizione sul tema della sicurezza. Uno dei temi posti in maniera forte è quella dei **passaggi a livello, ancora diffusi sulla rete e spesso teatro di incidenti**, per effetto di automobilisti e autisti che – tentando di attraversare all'ultimo o perché messisi in coda in modo poco accorto – rimangono chiusi tra le sbarre.

Se le sbarre dei passaggi a livello non si abbassano (per un guasto o per la presenza di un veicolo che le blocca), c'è un apposito segnale che avverte il macchinista, ma se il veicolo si blocca in

mezzo ai binari chi è alla guida del treno non ha modo di sapere che ci si trova un ostacolo.

I sindacati chiedono che vengano introdotti sistemi di sicurezza basati su sensori di occupazione del binario (Protezione automatica integrativa per passaggi a livello), attrezzando tutti i 4mila passaggi a livello esistenti.

L'intervento costerebbe tra 50 e 180mila euro per ogni passaggio a livello, una cifra che secondo i sindacati il gruppo FS potrebbe affrontare, anche con risorse proprie, in considerazione dei buoni risultati d'esercizio. Con il sistema dell'Alta Velocità il gruppo FS è divenuta una società sana e in attivo, lo scorso anno il Gruppo ha chiuso con **un attivo di 202 milioni di euro**.

Cosa fare se si rimane chiusi tra le sbarre del passaggio a livello

La situazione in provincia di Varese

Tra provincia di Varese e Alto Milanese i passaggi a livello sono concentrati soprattutto sulla linea Fs Gallarate-Luino e sulla tratta Saronno-Varese-Laveno delle FerrovieNord, la rete regionale lombarda (sono stati eliminati tutti quelli esistenti sulla linea Milano-Saronno e Saronno-Busto).

Su altre linee le intersezioni a raso tra ferrovia e strada sono più isolati.

Tra questi da segnalare **il passaggio a livello di Gazzada-Schianno**, dove sono particolarmente frequenti i casi di veicoli che per colpa dei guidatori rimangono bloccati sulla linea.

La sicurezza nelle fasi di cantiere

Il tema della sicurezza è comunque più ampio e legato all'organizzazione del lavoro, come hanno segnalato gli incidenti di Treviglio, del Frecciarossa di Lodi e – ancora di più – il recente caso degli operai travolti a Brandizzo.

Uno dei temi centrali, anche sulla base dei dati dell'**apposita autorità di sicurezza**, è la **gestione delle fasi di cantiere**, che è particolarmente complessa soprattutto sulle linee principali dove le ore di stop ai treni per manutenzione sono ridotte, come nel caso della Milano-Torino, **dove c'è stato l'incidente di Brandizzo**. In sostanza: i tempi brevi d'intervento impone di forzare le regole per velocizzare gli interventi, come è emerso anche dalle indagini sulla strage di Brandizzo.

This entry was posted on Friday, December 1st, 2023 at 4:20 pm and is filed under [Lombardia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Responses are currently closed, but you can [trackback](#) from your own site.