

# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER LE INVESTIGAZIONI FERROVIARIE E MARITTIME

*Commissione Ministeriale di Indagine di cui al*

*D.D. n° 110 del 19 dicembre 2014*

## **RELAZIONE DI INDAGINE**

**“Eventi incidentali occorsi dal 01.01.2014 al 31.03.2015, con esiti gravi o mortali, caratterizzati da investimento di persone principalmente in ambito di stazioni o relative pertinenze”.**

**Commissione Ministeriale di Indagine:**

***Dott. Ing. Roberto LUCANI***

***Dott. Ing. Marco BENEDETTI***

**23 maggio 2016**

## **INDICE**

*(redatto in conformità all’Allegato V della Direttiva 2004/49/CE del 29 aprile 2004)*

|                                                                                                                                                      |            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>1. SINTESI .....</b>                                                                                                                              | <b>4</b>   |
| 1.1. BREVE DESCRIZIONE DELL’EVENTO .....                                                                                                             | 4          |
| 1.2. SINTESI DELLE RACCOMANDAZIONI PRINCIPALI.....                                                                                                   | 4          |
| <b>2. FATTI IN IMMEDIATA RELAZIONE ALL’EVENTO.....</b>                                                                                               | <b>5</b>   |
| 2.1. EVENTO.....                                                                                                                                     | 5          |
| 2.1.1. DESCRIZIONE DEGLI EVENTI .....                                                                                                                | 8          |
| <b>3. RESOCONTO DELL’INDAGINE .....</b>                                                                                                              | <b>77</b>  |
| 3.1 NORME E REGOLAMENTI.....                                                                                                                         | 77         |
| <b>4. ANALISI E CONCLUSIONI.....</b>                                                                                                                 | <b>81</b>  |
| 4.1 ACCESSO NON AUTORIZZATO ALLA PROPRIETA’ FERROVIARIA .....                                                                                        | 81         |
| 4.2 ATTRAVERSAMENTO DEI BINARI.....                                                                                                                  | 88         |
| 4.3 CASI PARTICOLARI DI INVESTIMENTI DI PERSONE RICOMPRESI NEI<br>PRECEDENTI PUNTI 4.1 e 4.2 .....                                                   | 92         |
| 4.3.1 PRESENZA DI INSEDIAMENTI LUNGO LINEA FERROVIARIA (Abitazioni – Campi<br>Nomadi – Centri Sportivi – Centro Accoglienza Richiedenti Asilo) ..... | 92         |
| 4.3.2 PERSONE SENZA FISSA DIMORA, SOTTO EFFETTO DI ALCOOL O<br>STUPEFACENTI .....                                                                    | 92         |
| 4.3.2 PERSONE DISTRATTE DALL’UTILIZZO DI TELEFONO CELLULARE E<br>DISPOSITIVI ELETTRONICI .....                                                       | 93         |
| 4.3.3 INVESTIMENTI DI PERSONE AVVENUTI NELLA TRATTA FERROVIARIA PISA-<br>TORRE DEL LAGO PUCCINI .....                                                | 93         |
| 4.4 INVESTIMENTI DI PERSONE AI PASSAGGI A LIVELLO IN PROSSIMITA’<br>STAZIONE .....                                                                   | 99         |
| 4.5 INVESTIMENTI DI PERSONE PER SUPERAMENTO LINEA GIALLA.....                                                                                        | 105        |
| 4.6 OSSERVAZIONI AGGIUNTIVE.....                                                                                                                     | 106        |
| <b>5. PROVVEDIMENTI ADOTTATI .....</b>                                                                                                               | <b>107</b> |
| <b>6. RACCOMANDAZIONI .....</b>                                                                                                                      | <b>107</b> |

*Si ringrazia l’ing. Massimo Costa, Dirigente del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per il fattivo e costante supporto fornito alla Commissione d’Indagine.*

**ELENCO ALLEGATI**

- Allegato 1 – Elenco sintetico n. 306 eventi analizzati relativi a investimenti di persone avvenuti dal 01.01.2014 al 31.03.2015 – Banca Dati Sicurezza RFI*
- Allegato 2 – Documentazione trasmessa da RFI e relativa a investimenti di persone avvenuti dal 01.01.2014 al 31.03.2015 – CD allegato alla nota n. RFI-SDR-SE\A0011|P\2015\000018 del 26.05.2015*
- Allegato 3 – Documentazione trasmessa da RFI e relativa a investimenti di persone avvenuti dal 01.01.2014 al 31.03.2015 – CD allegato alla nota n. RFI-SDR-SE\A0011|P\2015\000025 del 31.08.2015*
- Allegato 4 – Documentazione trasmessa da RFI e relativa a investimenti di persone avvenuti dal 01.01.2014 al 31.03.2015 – CD allegato alla nota n. RFI-SDR-SE\A0011|P\2015\000034 del 10.11.2015*
- Allegato 5 – Elenco n. 306 eventi analizzati relativi a investimenti di persone avvenuti dal 01.01.2014 al 31.03.2015 secondo la classificazione (suicidio, tentato suicidio, incidente) effettuata dalla POLFER (11.03.2016).*
- Allegato 6 - Elenco dettagliato n. 306 eventi (file. xls) contenenti i dati acquisiti durante l'inchiesta*

**SIGLE E ACRONIMI**

|                 |                                                                                                                     |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>AdC</b>      | Agente di Condotta                                                                                                  |
| <b>ANSF</b>     | Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie                                                                   |
| <b>BDS RFI</b>  | Banca Dati Sicurezza RFI                                                                                            |
| <b>CRTM</b>     | Capo Reparto Territoriale Movimento                                                                                 |
| <b>CT</b>       | Capo Treno                                                                                                          |
| <b>DC</b>       | Dirigente Centrale                                                                                                  |
| <b>DCO</b>      | Dirigente Centrale Operativo                                                                                        |
| <b>DIGIFEMA</b> | Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti |
| <b>DM</b>       | Dirigente Movimento                                                                                                 |
| <b>DMO</b>      | Dirigente di Movimento Operatore                                                                                    |
| <b>GI</b>       | Gestore dell'Infrastruttura                                                                                         |
| <b>IF</b>       | Impresa Ferroviaria                                                                                                 |
| <b>PdC</b>      | Personale di Condotta                                                                                               |
| <b>PRI</b>      | Primo Rapporto Informativo                                                                                          |
| <b>RFI</b>      | Rete Ferroviaria Italiana                                                                                           |
| <b>s.m.t.</b>   | senso marcia treno                                                                                                  |

## **1. SINTESI**

La presente relazione di indagine riguarda gli eventi incidentali occorsi dal 01.01.2014 al 31.03.2015, con esiti gravi o mortali, caratterizzati da investimento di persone principalmente in ambito di stazione o relative pertinenze, escludendo dall'approfondimento gli eventi caratterizzati da comportamenti volontariamente attuati in difformità a corrette prassi comportamentali, se non deliberatamente autolesionistici.

Gli eventi oggetto dell'indagine in argomento (collisione treno-persona, di seguito anche investimenti) causano danni molto gravi alle persone investite (provocandone il ferimento o la morte) e hanno forti ripercussioni sull'esercizio ferroviario. In quest'ultimo caso i disagi derivanti dall'obbligatoria interruzione della circolazione nelle ore successive all'incidente (per il necessario intervento dei soccorritori, della polizia ferroviaria e dell'autorità giudiziaria) provoca sia gravi disagi ai passeggeri (del treno coinvolto e degli altri interessati dall'interruzione della circolazione) che ai Gestori dell'Infrastruttura e alle Imprese Ferroviarie, con conseguenti danni economici per tutti i suddetti soggetti.

Obiettivo della presente indagine è stato quello di comprendere il fenomeno nel suo complesso, classificando preliminarmente gli eventi in due principali categorie (incidente o suicidio) per poi procedere ad una analisi dettagliata degli investimenti di persona che sono stati classificati come incidente. Successivamente, dopo aver effettuato i necessari approfondimenti per individuarne le cause, sono state proposte specifiche raccomandazioni finalizzate a prevenire tali fenomeni e a ridurre l'incidenza.

### **1.1. BREVE DESCRIZIONE DELL'EVENTO**

La Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime (DIGIFEMA) ha incaricato, con nota n. 110 del 19.12.2014, l'ing. Roberto Lucani e l'ing. Marco Benedetti di investigare sugli eventi sopraindicati limitatamente al periodo dal 01.07.2014 fino al 31.12.2014.

Successivamente gli investigatori, in accordo con la DIGIFEMA, hanno ritenuto opportuno estendere il periodo di indagine sugli investimenti di persone in ambito di stazione e relative pertinenze, originariamente limitato all'arco temporale di 6 mesi, ad un periodo di 15 mesi (dal 01/01/2014 al 31/03/2015), anche al fine di poter analizzare un numero di incidenti statisticamente rilevante e con un riferimento temporale almeno su base annuale.

### **1.2. SINTESI DELLE RACCOMANDAZIONI PRINCIPALI**

Le attività investigative condotte hanno portato ad individuare quali cause dirette degli investimenti di persone la violazione di una o più norme di comportamento da parte degli utenti delle ferrovie, tutte ben individuate nel Decreto del Presidente della Repubblica n. 753 dell'11.07.1980 (in particolare quanto prescritto dagli artt. 17, 18, 19, 21, 39, 40 e 65 del suddetto DPR) e nel Nuovo Codice della Strada (art. 147 del D. Lgs. 30 aprile 1992 n. 285 e s.m.).

La scrivente Commissione ha analizzato i singoli incidenti ricercando eventuali possibili concause alla base degli stessi con lo scopo di proporre misure di prevenzione e mitigazione per questa tipologia di incidenti che, per numero e serietà, rappresenta oggi una delle principali criticità del sistema ferroviario.

La Commissione, tenendo conto della complessità e molteplicità dei fattori che influiscono sugli incidenti relativi agli investimenti di persone, ha proposto **n. 12 Raccomandazioni** che affrontano la tematica da diversi punti di vista e con differenti orizzonti temporali (cioè con effetti nel breve o medio/lungo periodo).

Le *Raccomandazioni* proposte per ridurre il fenomeno degli investimenti di persone in ambito ferroviario possono essere raggruppate nelle seguenti quattro differenti tipologie, tra di loro in stretta correlazione, che prevedono sinteticamente:

1. un intervento di aggiornamento del quadro normativo che, per quanto riguarda il rilevamento e la repressione delle violazioni delle norme di comportamento da parte degli utenti delle ferrovie, rafforzi le attività di vigilanza delle aree dell'infrastruttura considerate maggiormente a rischio ed aumenti l'importo delle sanzioni amministrative commisurandolo alla gravità della violazione;
2. una specifica analisi e valutazione delle criticità presenti nelle aree di stazione e loro pertinenze e nel sedime ferroviario in generale, al fine di realizzare una mappatura delle zone ad elevata probabilità di investimento di persone in base alla quale i Gestori dovranno applicare delle specifiche misure di sicurezza preventive (anche di tipo infrastrutturale) per incidere sulla frequenza dell'evento pericoloso;
3. iniziative di carattere informativo, formativo ed educativo, anche applicando principi delle scienze comportamentali, per diffondere la cultura della sicurezza e pervenire ad una corretta percezione del rischio da parte di tutta l'utenza del trasporto ferroviario;
4. Iniziative di tipo cooperativo, al fine di cercare di coinvolgere il maggior numero di soggetti - istituzionali e non, a livello nazionale e locale - nella attività di prevenzione e mitigazione degli incidenti riguardanti l'investimento di persone in ambito ferroviario.

## **2. FATTI IN IMMEDIATA RELAZIONE ALL'EVENTO**

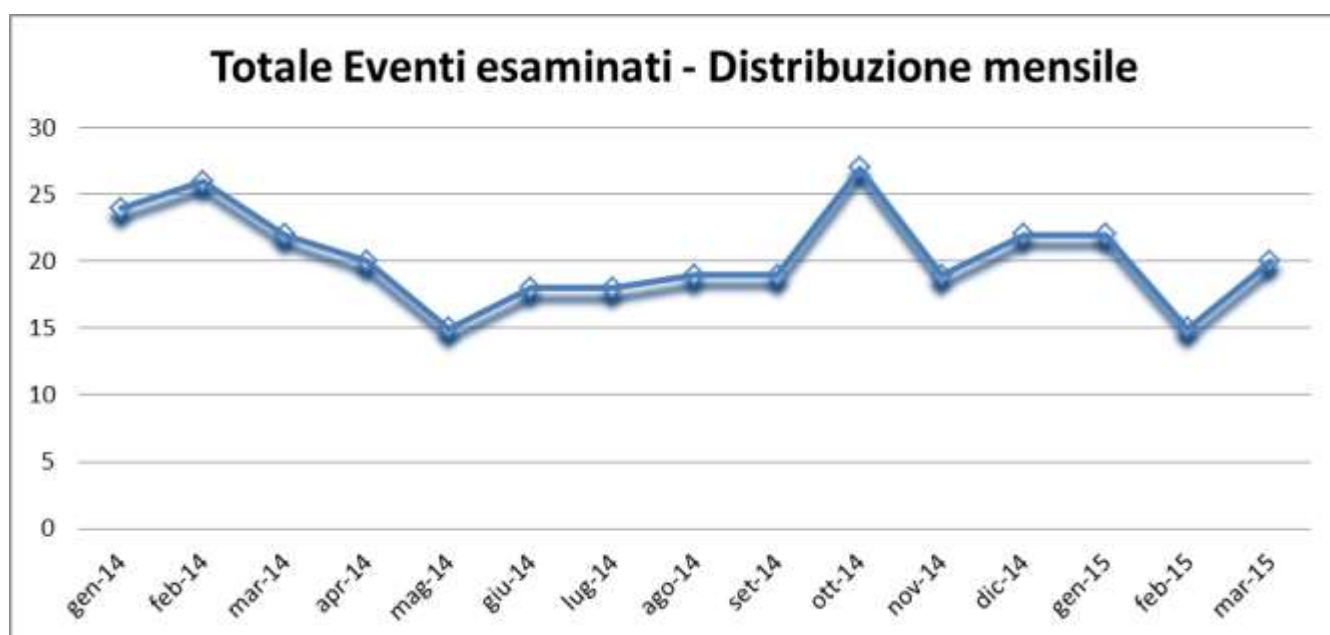
### **2.1. EVENTO**

La Commissione d'Indagine ha esaminato gli eventi incidentali occorsi dal 01.01.2014 al 31.03.2015, con esiti gravi o mortali, caratterizzati da investimento di persone principalmente in ambito di stazioni o relative pertinenze.

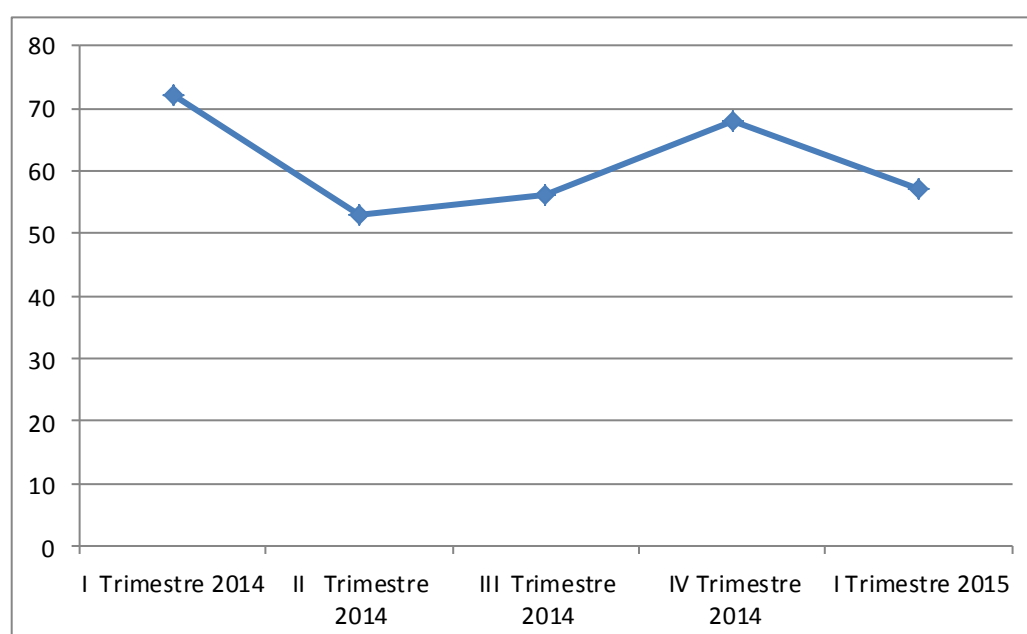
Lo studio analitico ha previsto le seguenti fasi:

1. Analisi della Banca Dati Sicurezza (BDS) di RFI S.p.A. per la selezione degli eventi classificati **Tipo 4**. *“Eventi che hanno provocato morte e/o ferimento di persone (escluse le morti e gli infortuni naturali o criminali)”*;
2. Verifica di ogni singolo evento selezionato secondo il punto precedente attraverso le informazioni contenute nei PRI (Primo Rapporto Informativo) elaborati da RFI e successiva individuazione degli eventi classificabili come investimenti di persone;
3. Ulteriore selezione per escludere gli investimenti di persone avvenuti in linea. I casi per i quali non è stato possibile individuare esattamente, dalla *“Descrizione Evento”* presente in Banca Dati Sicurezza, la località dell'incidente (cioè se in piena linea oppure in ambito di stazioni o relative pertinenze) sono stati inclusi nella selezione ai fini di un ulteriore approfondimento.
4. A seguito delle operazioni di cui ai punti precedenti, sono stati selezionati n. 306 eventi (**Allegato n. 1**), così ripartiti mensilmente (in rosso il n. di incidenti):

| 2014        |    |    |              |    |    |               |    |    |              |    |    | 2015        |    |    |
|-------------|----|----|--------------|----|----|---------------|----|----|--------------|----|----|-------------|----|----|
| 01          | 02 | 03 | 04           | 05 | 06 | 07            | 08 | 09 | 10           | 11 | 12 | 01          | 02 | 03 |
| 24          | 26 | 22 | 20           | 15 | 18 | 18            | 19 | 19 | 27           | 19 | 22 | 22          | 15 | 20 |
| I Trimestre |    |    | II Trimestre |    |    | III Trimestre |    |    | IV Trimestre |    |    | I Trimestre |    |    |
| 72          |    |    | 53           |    |    | 56            |    |    | 68           |    |    | 57          |    |    |



**Figura n. 1** - Distribuzione mensile degli eventi esaminati – periodo dal 01.01.2014 al 31.03.2015



**Figura n. 2** - Distribuzione trimestrale degli eventi esaminati – periodo dal 01.01.2014 al 31.03.2015

Di tali eventi la Commissione ha chiesto al Gestore dell’Infrastruttura RFI S.p.A. (nota n. 400 dell’8 aprile 2015) copia in formato elettronico delle Relazioni di Inchiesta (per i procedimenti conclusi) o delle Relazioni Informative Intermedie (per i procedimenti che erano ancora in corso), corredate dei relativi allegati.

RFI S.p.A. ha trasmesso, con tre invii successivi nei mesi di maggio, agosto e novembre 2015 (**Allegati n. 2, 3 e 4**), la documentazione richiesta (n. 1063 files).

I dossier forniti da RFI per ogni singolo incidente non sono tra di loro omogenei e all’interno delle cartelle relative ai singoli eventi, nominate in base al codice presente in BDS RFI, sono contenuti, in differente ordine e quantità per ogni evento, i seguenti documenti:

- Primo Rapporto Informativo a cura di RFI;
- Rapporto di Primo Intervento o Relazione Informativa a cura di RFI;
- Rapporto di Servizio del Personale di Macchina a cura dell’Impresa Ferroviaria coinvolta;
- Verbale di Accertamento di cui alla Disposizione di Esercizio RFI n. 55/2003 (aggiornata e sostituita dalla Disposizione di Esercizio RFI n. 18/2014);
- Scheda Informativa “danni” alle persone a cura di Protezione Aziendale di RFI;
- Lettera di Nomina delle Commissioni di Inchiesta da parte di RFI;
- Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI con relativi allegati di cui Disposizione di Esercizio RFI n. 55/2003 (aggiornata e sostituita dalla Disposizione di Esercizio RFI n. 18/2014);
- Nota informativa a cura della Polizia Ferroviaria;
- Articoli di stampa nazionale e locale.

5. Sulla base dell’analisi dei documenti forniti da RFI relativamente ai **306 eventi** indicati al punto precedente, la Commissione ha predisposto un file .xls (**Allegato n. 6**) dove sono stati inseriti, per ogni incidente, i seguenti dati (ove presenti nella documentazione esaminata), con l’obiettivo di avere maggiori dettagli per ogni investimento ed eventualmente produrre statistiche corredate da grafici o tabelle:

- Codice assegnato all’evento in Banca Dati Sicurezza RFI;
- Data e ora dell’incidente;
- Linea ferroviaria, Tratta e Località/Stazione e Regione dove si è verificato l’evento;
- Gestore della Stazione e relativa Classificazione (RFI S.p.A., Grandistazioni e Centostazioni per quanto riguarda i Gestori, Platinum, Gold, Silver e Bronze per quanto concerne la classificazione delle stazioni stesse);
- Numero identificativo e Tipologia del treno interessato (Regionale, Intercity, Eurostar, AV, Merci, Invio a vuoto)
- Impresa Ferroviaria proprietaria del treno coinvolto nell’incidente;
- Stato (partenza, arrivo, transito) e velocità del treno;
- Descrizione evento come riportata nel Primo Rapporto Informativo di RFI;
- Esito dell’incidente (mortale o ferimento);
- Classificazione basata - se presente - sulla Scheda Informativa “danni” alle persone a cura di Protezione Aziendale di RFI, che acquisisce dalla Polizia Ferroviaria le informazioni relative alla distinzione tra suicidio o incidente;

6. Verificata la difficoltà di classificare con certezza, sulla base degli elementi acquisiti da RFI, alcuni degli incidenti analizzati, la Commissione ha richiesto alla Polfer (nota n. 404 del 16 febbraio 2016) di fornire la classificazione (suicidio, tentato suicidio o incidente) di tutti i 306 eventi (**Allegato n. 5**). Successivamente si è proceduto ad aggiornare l’elenco degli incidenti, semplificandolo come segue:

- *Investimento in Linea, in Stazione o in prossimità di Passaggi a Livello;*
- *Investimento con esito mortale o con il ferimento della persona;*

- Investimento classificabile come suicidio (o tentato suicidio), incidente o non classificabile (nei casi in cui non siano emersi sufficienti elementi per definirlo in maniera univoca suicidio o incidente);

7. A seguito della nuova classificazione semplificata come descritto al punto precedente, si è proceduto dapprima ad analizzare nuovamente ogni singolo evento riconosciuto come incidente, per poi raggruppare gli eventi considerati simili per tipologia come segue:

1. accesso non autorizzato alla proprietà ferroviaria;
2. attraversamento indebito dei binari;
3. casi particolari ricompresi nei precedenti punti 1 e 2 in cui gli investimenti siano:
  - 3.1 avvenuti in prossimità di insediamenti presenti lungo la linea ferroviaria;
  - 3.2 relativi a persone senza fissa dimora o sotto effetto di alcool o stupefacenti;
  - 3.3 relativi a persone distratte dall'utilizzo di telefono cellulare, dispositivi elettronici, cuffiette per musica, etc.;
  - 3.4 avvenuti nella tratta ferroviaria Pisa-Torre del Lago Puccini;
4. investimenti di persone ai passaggi a livello in prossimità di stazione;
5. investimenti di persone per superamento linea gialla di banchina;

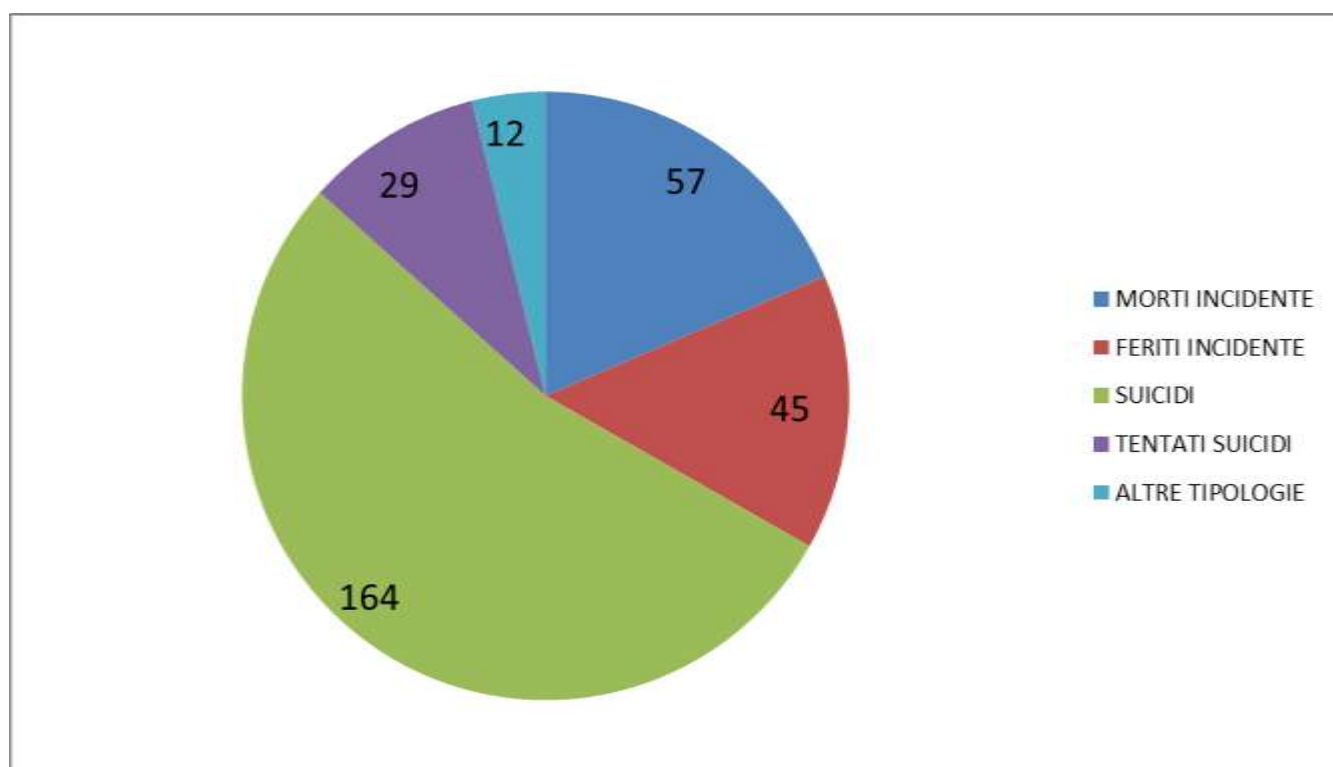
8. Si è infine proceduto alla elaborazione delle Raccomandazioni di Sicurezza, che possono essere distinte in quattro differenti tipologie, tra di loro strettamente interconnesse, come sintetizzate al precedente paragrafo 1.2.

### 2.1.1. DESCRIZIONE DEGLI EVENTI

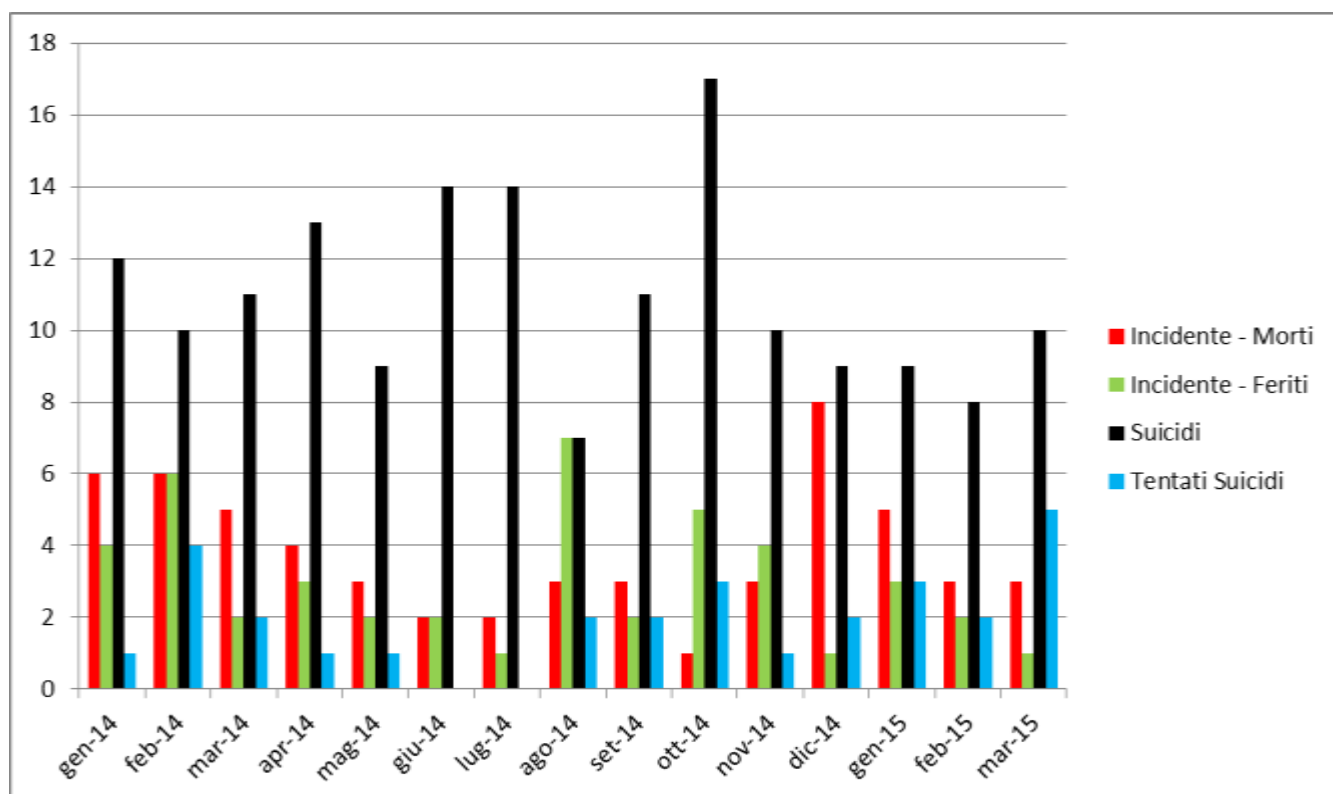
Preliminarmente, nelle tabelle e grafici che seguono, sono rappresentati gli eventi esaminati riferiti al periodo dal 01.01.2014 al 31.03.2015, suddivisi per categoria (incidente, suicidio, altre tipologie) ed esito (mortale o ferimento). Nella categoria “*altre tipologie*” sono stati inseriti gli eventi non riconducibili con certezza alle altre due categorie (incidente o suicidio), gli incidenti riguardanti personale appartenente al GI o alle IF e le segnalazioni di possibili investimenti che non hanno avuto riscontro positivo.

|      |           | TOTALE INCIDENTI<br>ESAMINATI | MORTI<br>INCIDENTE | FERITI<br>INCIDENTE | SUICIDI | TENTATO<br>SUICIDIO | ALTRE TIPOLOGIE |
|------|-----------|-------------------------------|--------------------|---------------------|---------|---------------------|-----------------|
| 2014 | GENNAIO   | 24                            | 6                  | 4                   | 12      | 1                   | 1               |
|      | FEBBRAIO  | 26                            | 6                  | 6                   | 10      | 4                   | 0               |
|      | MARZO     | 22                            | 5                  | 2                   | 11      | 2                   | 2               |
|      | APRILE    | 20                            | 4                  | 3                   | 13      | 1                   | 0               |
|      | MAGGIO    | 15                            | 3                  | 2                   | 9       | 1                   | 0               |
|      | GIUGNO    | 18                            | 2                  | 2                   | 14      | 0                   | 0               |
|      | LUGLIO    | 18                            | 2                  | 1                   | 14      | 0                   | 1               |
|      | AGOSTO    | 19                            | 3                  | 7                   | 7       | 2                   | 0               |
|      | SETTEMBRE | 19                            | 3                  | 2                   | 11      | 2                   | 1               |
|      | OTTOBRE   | 27                            | 1                  | 5                   | 17      | 3                   | 1               |
|      | NOVEMBRE  | 19                            | 3                  | 4                   | 10      | 1                   | 1               |
|      | DICEMBRE  | 22                            | 8                  | 1                   | 9       | 2                   | 2               |
| 2015 | GENNAIO   | 22                            | 5                  | 3                   | 9       | 3                   | 2               |
|      | FEBBRAIO  | 15                            | 3                  | 2                   | 8       | 2                   | 0               |
|      | MARZO     | 20                            | 3                  | 1                   | 10      | 5                   | 1               |
|      |           | 306                           | 57                 | 45                  | 164     | 29                  | 12              |

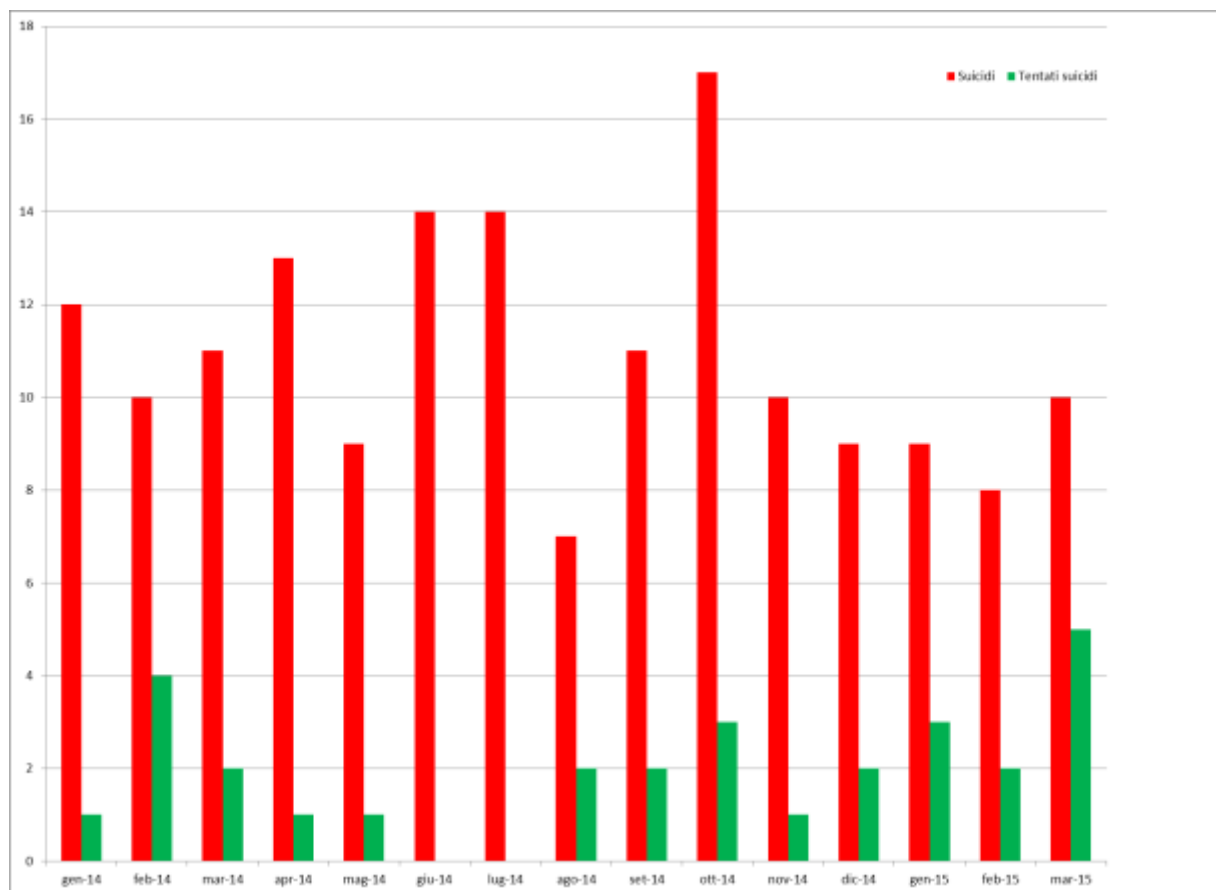
**Tabella n. 1 – Eventi esaminati suddivisi per categoria (incidente o suicidio) ed esito (mortale o ferimento)**



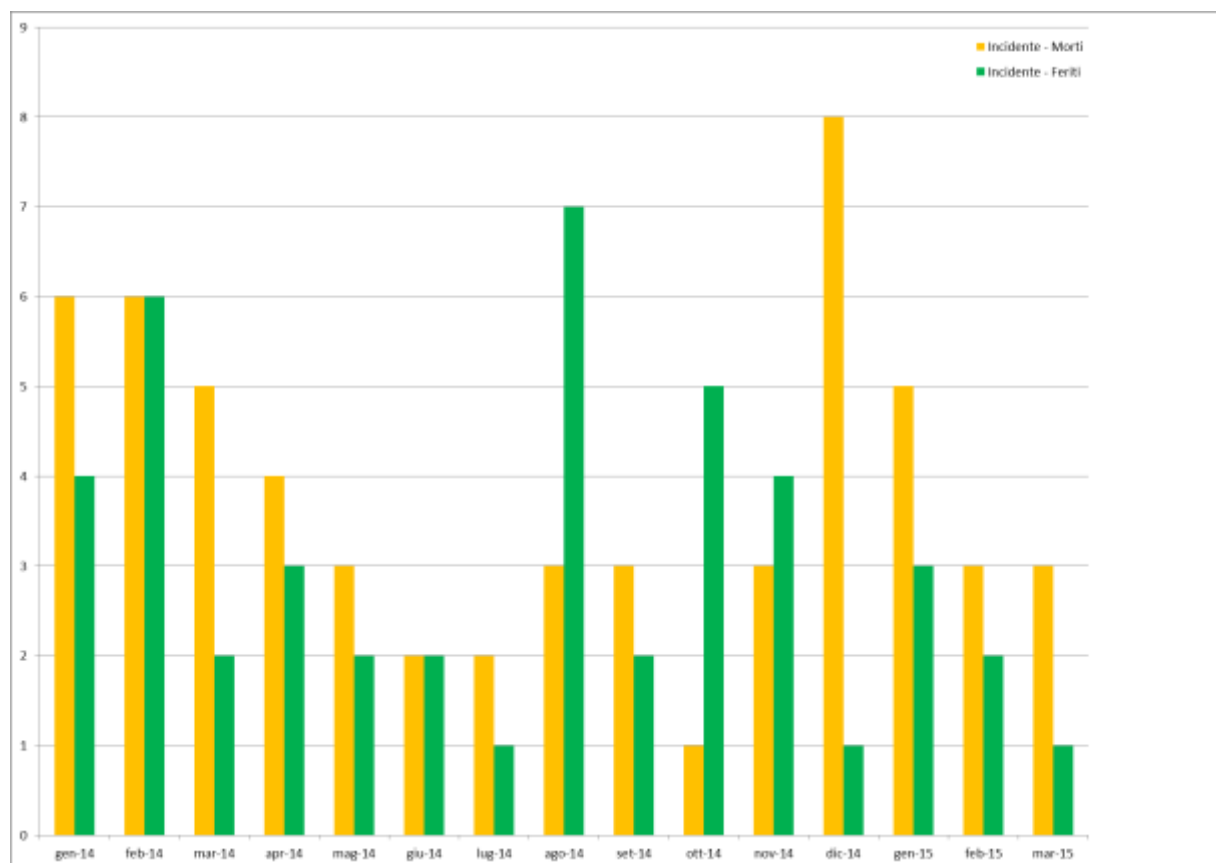
**Figura n. 3** - Distribuzione degli eventi esaminati per categoria ed esito (mortale, ferimento)



**Figura n. 4** - Distribuzione degli eventi classificati come incidente o suicidi (con esito mortale o ferimento)



**Figura n. 5 - Distribuzione degli eventi classificati come suicidio (con esito mortale o ferimento)**



**Figura n. 6- Distribuzione degli eventi classificati come incidente (con esito mortale o ferimento)**

Di seguito si riportano sinteticamente, per ogni singolo evento, i dati e le informazioni ricavati dall'esame della documentazione acquisita come indicato al precedente paragrafo 2.1, precisando che la “*Classificazione Polfer*” è riferita ai dati ricevuti dalla Polizia Ferroviaria in data 11.03.2016.

**BDS RFI n. 14.000339.I del 02.01.2014 - Riferimento artt. 19 e 21 DPR 753/1980**

**Investimento mortale di persona in stazione di Ferrara. Linea Padova-Bologna. Treno 2247 dell'IF Trenitalia.**

**a) Fatto:**

Il giorno 02.01.2014, il treno 2247 dell'I.F. Trenitalia, proveniente da Venezia e diretto a Bologna, alle ore 20.14 circa, sull'itinerario di partenza della stazione di Ferrara investiva una persona di sesso femminile intenta ad attraversare i binari.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta della circolazione delle linee Bologna – Venezia, Ferrara – Ravenna e Ferrara – Suzzara dal momento dell'evento fino alle ore 21.15. In seguito restava inibita la circolazione solo sul binario dispari della linea Bologna – Venezia fino alle 22.47.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause:**

Nella Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI è riportato che, nella zona dell'investimento, non esiste alcun attraversamento della sede ferroviaria e la stessa è dotata di recinzione. La persona verosimilmente può essersi introdotta nella sede ferroviaria attraverso la recinzione ubicata in prossimità della zona dove è avvenuto l'impatto oppure dall'ingresso principale della stazione per poi inoltrarsi arbitrariamente lungo i binari e attraversare gli stessi, contravvenendo a quanto previsto dagli art. 19 e 21 del D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753 – Titolo II.

Un articolo di stampa del giornale “*La Nuova Ferrara*”, allegato alla Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI, riporta che la vittima, una trentottenne ungherese senza fissa dimora, viveva in “una baracca disabitata ai margini della linea ferroviaria” e che la recinzione che separa la ferrovia dal centro abitato era “sfondata”.

**BDS RFI n. 14.000544.I del 08.01.2014 - Riferimento art. 19 DPR 753/ 1980**

**Investimento mortale di persona in prossimità del km 150+000 ambito stazione di Porta Vescovo. Linea Venezia – Verona. Treno 53404 dell'IF Trenitalia Cargo e Treno 221 dell'IF Trenitalia.**

**a) Fatto:**

Alle 08.30 del giorno 08.01.2024 si verificava un investimento di una persona in prossimità km 150+000 ambito stazione di P.ta Vescovo sulla linea Venezia – Verona.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Linea Milano – Venezia interrotta dalle 08.45 alle 10.10

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI è riportato che, sulla base del rapporto informativo del CRTM e dei Rapporti di Servizio del PdM dei treni coinvolti nell'investimento, si è potuto accertare che la vittima sostava nell'interbinario in piena linea circa 900 mt dopo il fabbricato viaggiatori della stazione Verona P.ta Vescovo verso Verona Porta Nuova. Si presume che *“la vittima, probabilmente per la scarsa conoscenza della zona, ha cercato di raggiungere la stazione di Verona Porta Vescovo seguendo i binari e quando si è accorta dei due treni in transito, presa dal panico, non è stata in grado di allontanarsi dai binari.”*

La Commissione conclude evidenziando l'inosservanza della normativa in vigore, e precisamente il mancato rispetto di quanto previsto dall'art. 19 comma I° e II° del D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753.

Si evidenzia infine che nella zona dell'investimento è presente un sottopasso ferroviario.

**BDS RFI 14.000576.I del 08.01.2014 - Riferimento artt. 17, 19 e 21 DPR 753/ 1980**

**Investimento mortale di una persona in stazione di Vicchio. Linea Borgo S. Lorenzo-Pontassieve. Treno 11982 dell'IF Trenitalia**

**a) Fatto:**

Alle ore 06.18 del giorno 08.01.2014 il treno 11982 dell'I.F. Trenitalia, proveniente da Borgo San Lorenzo Firenze S.M.N. e diretto a Pontassieve, investiva un viaggiatore che, sopraggiunto di corsa, attraversava il primo binario e veniva colpito dal treno regionale.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Linea interrotta fino alle 06.52. Il primo binario della stazione di Vicchio riattivato alle ore 09.58. Autoservizi sostitutivi per passeggeri treni 11982.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione Informativa di RFI è riportato che la vittima aveva raggiunto la stazione di corsa per salire sul treno Reg. n. 11935, precedentemente giunto al binario II (ore 6.16 circa), *impegnando l'attraversamento a raso* proprio mentre il treno Reg. n. 11982 sopraggiungeva, venendo investito dallo stesso.

La Commissione conclude evidenziando l'inosservanza della normativa in vigore, e precisamente il mancato rispetto di quanto previsto dall'art. 19 del D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753.

**BDS RFI 14.000819.I del 08.01.2014 - Riferimento art. 19 DPR 753/ 1980**

**Investimento non mortale di persona nella tratta tra Roma Tiburtina e Roma Tuscolana. Nodo di Roma. Treno regionale 22120 dell’I.F. Trenitalia**

**a) Fatto:**

Il giorno 08.01.2014, alle ore 22.05 circa, il treno 22120 proveniente da Roma Tiburtina e diretto a Roma Tuscolana-Fiumicino aeroporto, sul binario dispari della linea locale, investiva, non mortalmente, una persona prima di giungere al segnale di protezione di Roma Tuscolana.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito.

**c) Classificazione POLFER:**

La Polfer ha classificato l’evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Per l’accaduto n° 16 treni, incluso il treno 22120, hanno maturato complessivamente 509 minuti di ritardo.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI è riportata la dichiarazione testimoniale del PdC secondo cui la persona investita ha cercato di attraversare i binari in un punto non consentito, di notte, nell’oscurità, probabilmente attenta al solo treno pari che stava transitando senza considerare il rischio di investimento da parte di altro treno.

La Commissione conclude evidenziando l’inosservanza della normativa in vigore, e precisamente il mancato rispetto di quanto previsto dall’art. 19 comma I° e II° del D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753.

Secondo la stampa locale la persona investita sarebbe un senza fissa dimora.

**BDS RFI 14.000711.I del 09.01.2014 - Riferimento artt. 19, 36 e 40 DPR 753/ 1980**

**Investimento mortale di una persona presso Milano Rogoredo. Linea Milano-Bologna. Treno regionale 2271 dell’I.F. Trenitalia.**

**a) Fatto:**

Il giorno 09.01.2014 alle ore 05.20 il treno regionale 2271 dell’IF Trenitalia investe una persona in prossimità del segnale di protezione della stazione di Milano Rogoredo.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l’evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Circolazione interrotta su binario pari e dispari della linea Milano Bologna e Milano Genova nella tratta Milano Rogoredo e Milano Lambrate. Alle ore 06.45 veniva riattivato il binario pari e dispari della linea Genova. Alle 08.35 veniva riattivata il binario dispari della linea Milano Bologna.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI si riporta che, come da dichiarazione testimoniale del PdC, l'estraneo, senza alcun indumento dotato di fasce riflettenti, né lampada o torcia, camminava al centro del binario dispari “Linea Bologna” e nonostante l'azionamento della frenatura di emergenza (rapida) e l'emissione del fischio, rimaneva investito dal treno in oggetto. La Commissione conclude evidenziando l'inosservanza della normativa in vigore, e precisamente il mancato rispetto di quanto previsto dall'art. 19 comma I° e II° del D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753. In un articolo di stampa è riportato che la vittima, un uomo di origine romena di 73 anni, era residente in un campo nomadi situato nelle vicinanze della zona dell'evento. Il “Report 2014” della Polfer indica che l'uomo, dopo essere passato da un buco nella recinzione ferroviaria, attraversava i binari con una stampella improvvisata, perdeva l'equilibrio e il convoglio in transito lo investiva mortalmente.

**BDS RFI 14.000825.I del 10.01.2014 - Riferimento artt. 17 e 19 DPR 753/ 1980**

**Investimento non mortale di una persona nella stazione di Cisterna di Latina, in prossimità del segnale di partenza. Relazione Villa Literno-Roma. Treno 57072 dell'IF Interporto Servizi Cargo**

**a) Fatto:**

Il giorno 10.01.2014 alle ore 23.00 circa, il treno 57072, diretto da Nola Interporto a Verona QE, in transito nella stazione di Cisterna di Latina, in prossimità del segnale di partenza di detta stazione investiva non mortalmente una persona. La persona investita manifestava un forte shock ma si allontanava spontaneamente senza attendere l'arrivo dei soccorsi e delle autorità.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito.

**c) Classificazione Polfer:**

Dalla documentazione in atti la Polfer segnala che non sembra che l'evento sia stato determinato da un tentativo di suicidio. Nella comunicazione alla DIGIFEMA del 11.03.2016 l'evento non è classificato.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

A seguito dell'evento alla sospensione della circolazione sul binario pari dalle ore 23.00 alle ore 00.30. Il treno investitore maturava un ritardo di 81' e un totale di 120' per le altre imprese ferroviarie.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI si evidenzia il mancato rispetto di quanto previsto dagli art. 19 del D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753.

**BDS RFI 14.000993.I del 16.01.2014 - Riferimento artt. 19 e 21 DPR 753/ 1980**

**Investimento non mortale di una persona presso stazione di Pescia. Linea Pistoia-Lucca. Treno INV 26902 dell’I.F. Trenitalia**

**a) Fatto:**

Il giorno 16.01.2016 alle ore 09.05 circa nella stazione di Pescia il treno INV 26902, inoltre di materiale vuoto da Pistoia diretto a Lucca, in transito sul secondo binario urtava un soggetto di sesso maschile che attraversava dal binario I° verso il binario II° con una bicicletta in spalla.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l’evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

La circolazione è ripresa alle 09.30 solo sul terzo° binario alle ore 09.05 circa. La circolazione nella intera stazione di Pescia è ripresa alle ore 10.30

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nel Verbale di Accertamento di RFI è riportato che l’investito, un sessantenne di origine nordafricana, ha attraversato i binari contravvenendo a quanto stabilito dell’art. 21 del D.P.R. 11 luglio 1980 n 753.

**BDS RFI 14.001281.I del 21.01.2014 - Riferimento artt. 17, 19 e 21 DPR 753/ 1980**

**Investimento mortale di una persona che attraversava i binari nella stazione di Cascina, lato Pontedera. Linea Firenze Rifredi-Pisa. Treno 3116 dell’I.F. Trenitalia.**

**a) Fatto:**

Il giorno 21.01.2014 alle ore 12.40 il treno regionale 3116 dell’I.F. Trenitalia investe una persona che attraversa i binari nella Stazione di Cascina, alla fine del marciapiede lato Pontedera.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l’evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

La circolazione sul binario dispari veniva riattivata alle ore 13.49 mantenuta riduzione di velocità fino alle 15.12. La ripresa sul binario pari avveniva alle ore 15.12.  
Soppressi parzialmente 12 treni regionali e totalmente 9 treni regionali.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI è riportato che: “la ragazza ha avuto accesso alla sede ferroviaria da un varco pedonale presente sulla strada pubblica da utilizzare per

*l'accesso diretto al secondo marciapiede di stazione. Per recarsi sul marciapiede opposto la ragazza non si serviva del vicino sottopassaggio pedonale ma impegnava la sede ferroviaria.”*

Nel Rapporto Informativo di RFI è inoltre riportato che “s’ipotizza che la persona discesa dal treno 3121 giunta a Cascina alle ore 12.40 sul binario II, avrebbe tentato di attraversare i binari per portarsi sul marciapiede del I binario, senza utilizzare il sottopassaggio. Discesa dal marciapiede del II binario in coda al treno 3121 che era in sosta sul binario e pronto a partire, si sporgeva sull’altro binario invadendone la sagoma per attraversare indebitamente il binario pari e portarsi sul marciapiede del I binario, veniva investita dal treno 3116 che transitava regolarmente in stazione”.

Da notizie di stampa la persona investita, una studentessa di 16 anni, attraversava i binari per prendere il pullman per andare a casa dopo la scuola.

**BDS RFI 14.001313.I del 21.01.2014 Investimento PL di stazione – Riferimento artt. 19, 21 e 65 DPR 753/ 1980 e art. 147 del Codice della Strada DLgs 285/92**

**Investimento non mortale di una persona sul PL di stazione di Carimate. Relazione Milano-Chiasso. Treno EC 21 dell’IF Trenitalia.**

**a) Fatto:**

Il giorno 21.01.2014 alle ore 18.39 il treno Eurocity 21 relazione Zurigo Milano dell’I.F. Trenitalia investiva una persona di sesso maschile in corrispondenza del PL km 31+727 nell’ambito della stazione di Carimate.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l’evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Circolazione sospesa tra le stazioni di Abate e Camnago dalle ore 18.45 alle ore 19.25 sul binario pari e fino alle ore 19.50 sul binario dispari.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

La persona attraversava la sede ferroviaria in corrispondenza dell’attraversamento stradale ubicato subito dopo il termine dei marciapiedi di stazione lato Camnago, con il PL con le barriere regolarmente chiuse, e veniva investita dal treno in transito alla velocità di circa 140 km/h.

Il posto di servizio di Carimate non risulta dotato di sottopasso.

**BDS RFI 14.001480.I del 23.01.2014 - Riferimento artt. 17, 19 e 21 del DPR 753/1980**

**Investimento mortale di una persona avvenuto in stazione di Firenze Rifredi. Relazione Venezia-Roma. Treno AV 9991 dell’IF NTV.**

**a) Fatto:**

Il giorno 23.01.2014 alle ore 20.56 il treno AV 9991 dell’I.F. NTV, relazione Venezia S.L.- Roma Ostiense, durante il transito sul terzo binario della stazione di Firenze Rifredi investiva mortalmente una persona che attraversava il binario.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interruzione alla circolazione dei treni i binari secondo e quarto della stazione di Firenze Rifredi.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI è riportato che l'investimento è avvenuto in stazione di Firenze Rifredi in un punto servito da regolari marciapiedi e dotato di due sottopassaggi.

**BDS RFI 14.002108.I del 05.02.2014 - Riferimento artt. 19, 36 e 40 DPR 753/ 1980**

**Rinvenimento di cadavere** sul binario dispari della Linea Bari-Lecce, tratta Bari parco Sud – Bari Torre a Mare.

**a) Fatto:**

Il giorno 05.02.2014 alle ore 10.02 il PdC del treno regionale 22287 dell'IF Trenitalia, allertato dal PdC del treno regionale dell'IF Trenitalia 12583, riscontrava sul binario dispari in prossimità del km 652+300 la presenza di un cadavere.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interruzione della circolazione su entrambi i binari dalle ore 10.24 alle ore 11.12.

Alle 11.02 veniva riattivato il binario pari. Il binario dispari veniva riattivato alle ore 13.50.

Soppressione di 14 treni. Ritardo di 9 treni.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Si ipotizza il mancato rispetto a quanto previsto dall'art. 19 del D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753.

L'evento, nella Scheda “danni” alle persone predisposta da Protezione Aziendale di RFI, era stato inizialmente classificato come suicidio.

Un articolo di stampa evidenzia che la vittima potrebbe essere un rom, considerato anche il fatto che nella zona dell'investimento è situato un campo nomadi.

**BDS RFI 14.002162.I del 06.02.2014 Investimento PL di stazione - Riferimento artt. 19, 21 e 65 DPR 753/ 1980 e art. 147 del Codice della Strada DLgs 285/92**

**Investimento mortale** di persona nell'ambito della fermata di Montecatini Centro. Linea Viareggio-Firenze. Treno 3077 dell'IF Trenitalia

**a) Fatto:**

Il giorno 06.02.2014 il treno regionale 3077 dell'I.F. Trenitalia investe una persona che attraversava i binari in corrispondenza del PL km 13+772 correttamente chiuso in prossimità della fermata di Montecatini Centro.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Istituzione di servizio di bus sostituito tra Pescia e Montecatini Terme.

Alle ore 19.55 il treno investitore veniva spostato a Montecatini Terme.

Alle 20.12 veniva riattivato il servizio tra Borgo a Buggiano e Montecatini Terme.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione Informativa di RFI è riportato che la persona investita, di sesso femminile, è stata tempestivamente soccorsa ma è deceduta nonostante il tentativo di rianimazione.

Articoli di stampa evidenziano che la persona deceduta è una donna italiana di 68 anni, investita dal regionale Lucca – Firenze mentre tentava di attraversare i binari sebbene le barriere del passaggio a livello fossero chiuse. La donna viveva nelle immediate vicinanze del Passaggio a livello.

**BDS RFI 14.002188.I del 06.02.2014 - Riferimento artt. 19 e 21 DPR 753/ 1980**

**Investimento mortale di persona fra le stazioni di Parabiaco e Vanzago. Treno regionale 23019 dell'IF Trenord**

**a) Fatto:**

Il giorno 06.02.2014 il treno regionale 23019 dopo fermata per servizio viaggiatori nella stazione di Parabiago al km 5 circa, all'altezza dell'avviso della protezione della stazione di Vanzago, investiva una persona di sesso maschile che attraversava i binari dal lato dispari a quello pari.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

A seguito dell'evento sono stati soppressi totalmente n° 9 treni regionali e soppressi parzialmente n° 17 treni regionali, soppresso totalmente n° 1 treno merci e 1 treno merci con ritardo.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI è riportato che “*dall'analisi delle constatazioni, nonostante la dichiarazione del PdC che afferma di avere scorto una persona intenta ad attraversare i binari dal lato pari al lato dispari, considerato il luogo dell'incidente, in rettilineo, ottima visibilità, con accessi distanti dal punto dell'impatto, la mancanza di aree di interesse (lato del binario pari la scarpata finisce a ridosso di un torrente lato binario dispari con vegetazione spontanea incolta), la dinamica dell'accaduto lascia supporre che l'investimento sia un suicidio*”.

La Commissione di inchiesta di RFI, in contrasto con le dichiarazioni dl PdC, ipotizza quindi il suicidio, mentre successivamente la Polfer lo ha classificato come incidente.

**BDS RFI 14.002236.I del 07.02.2014 - Riferimento artt. 19 e 36 DPR 753/ 1980**

**Investimento mortale di persona fra il km 108 e il km 109 tra Pisa – Torre del Lago. Linea Pisa-Genova. Treno IC 35558 dell’IF Trenitalia.**

**a) Fatto:**

Il giorno 07.02.2014 alle ore 05.30 il treno IC 35558 dell’IF Trenitalia investiva mortalmente una persona tra il km 108 e il km 109 sul binario pari tra Pisa e Torre del Lago.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l’evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

I treni coinvolti sono stati 42 con un ritardo totale di 1455 minuti. Sono stati soppressi totalmente n° 4 treni regionali e parzialmente n° 6 treni regionali.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI è riportato che durante la condotta del treno, alle ore 5.30, alla velocità di circa 130 km/h, nei pressi della progressiva chilometrica 108+000, il PdM avvertiva un urto violento provenire dal frontale del locomotore senza aver precedentemente visto nulla o nessuno sui binari a causa del buio completo.

La Commissione conclude evidenziando l’inosservanza della normativa in vigore, e precisamente il mancato rispetto di quanto previsto dall’art. 19 del D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753.

Da articoli di stampa si rileva come nella zona siano avvenuti molti investimenti di persone, e risulta essere frequentata (causando un passaggio di persone tra la strada SS 1 Aurelia e la pineta) per attività legate allo spaccio di stupefacenti ed alla prostituzione.

**BDS RFI 14.002535.I del 12.02.2014 - Riferimento artt. 19 e 21 DPR 753/ 1980**

**Investimento non mortale di una persona sul piazzale di Roma Termini. Nodo di Roma Termini. Treno regionale 2383 dell’I.F. Trenitalia**

**a) Fatto:**

Il giorno 12.02.2014 il treno regionale 2383 dell’IF Trenitalia partito in orario alle ore 06.42 dalla stazione di Roma Termini investe una persona mentre attraversa i binari.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l’evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Sono stati interrotti i binari 12 – 13 – 14 della stazione di Roma Termini dalle ore 06.45 alle ore 07.46. Tolta alimentazione elettrica zona 6 e zona 7.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Non è stata acquisita la Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI.

Dagli organi di stampa si apprende che l'incidente ha coinvolto uno straniero, investito da un treno sui binari in direzione di Ciampino e che ha riportato gravi ferite ad un braccio.

**BDS RFI 14.002954.I del 17.02.2014 - Riferimento artt. 19 e 36 DPR 753/ 1980**

**Investimento non mortale** di una persona dopo aver superato la stazione di Torre del Lago. Treno IC 511 dell'I.F. Trenitalia.

**a) Fatto:**

Il giorno 17.02.2014 alle ore 14.54 il treno IC 511, dopo aver superato la stazione di Torre del Lago, investiva una persona.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Le forze dell'ordine intervenute hanno constatato l'assenza della persona investita.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer non ha classificato l'evento.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interruzione della circolazione sui due binari.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Il personale e le forze dell'ordine non hanno trovato nessun corpo. Risultava solo una strisciata sull'angolo sinistro senso marcia treno.

**BDS RFI 14.003303.I del 20.02.2014 - Riferimento artt. 17, 19 e 21 DPR 753/ 1980**

**Investimento non mortale** di una persona sul 1° binario della stazione di Bagni di Tivoli. Linea Avezzano-Roma Tiburtina. Treno regionale 7507 dell'IF Trenitalia.

**a) Fatto:**

Il giorno 20.02.2014 alle ore 07.42 il treno 7502 durante l'ingresso al binario 1 di Bagni di Tivoli per incrocio con treno 24002, si arrestava in stazione per investimento di una persona che stava attraversando il binario.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Viene interrotta la circolazione sulla linea alle ore 09.00.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI è riportato che il macchinista, entrando in stazione, notando la presenza di numerosi viaggiatori sul marciapiede del I binario, oltre a rallentare la corsa per la fermata, azionava ripetutamente il segnale acustico. Giunto a metà marciapiede, a una distanza di circa 3 metri, un ragazzo sbucava tra i viaggiatori in attesa del treno e cercava di attraversare il binario con l'intenzione di raggiungere il treno 24002 fermo sul binario II. Nonostante l'azionamento immediato della frenatura di emergenza, non si riusciva ad evitare l'investimento della persona.

**BDS RFI 14.003309.I del 20.02.2014 - Riferimento art. 19 DPR 753/ 1980**

**Rinvenimento di cadavere. Il PdC del treno 12225 dell'IF Trenitalia segnala la presenza di un cadavere nella tratta Roma San Pietro – Roma Ostiense km 10+000 circa.**

**a) Fatto:**

Il giorno 20.02.2014 alle ore 06.12 il PdC del treno regionale dell'I.F. Trenitalia 50111 dopo il transito nella stazione di Roma San Pietro e l'ingresso nella galleria Gianicolo - Pamphili (imbocco Roma nord km 11+137) avvertiva un urto nella fiancata sinistra (smt).

Il PdC cercava di arrestare il treno fuori dalla galleria (imbocco Sud km 8+746) per una verifica del locomotore. A seguito di arresto in linea, causato da guasto SCMT al PBA 988 (km 9+089), il personale provvedeva ad una sommaria ricognizione della locomotiva non riscontrando nulla di anomalo se non un distacco parziale del generatore tachigrafico SCMT.

A termine corsa il PdC effettuava una ricognizione accurata della locomotiva riscontrando scheggiature, taglio del cavo GEU del terzo asse e parziale allentamento dei vincoli di chiusura portellone scorrevole della carenatura. Il treno regionale dell'I.F. Trenitalia 23651, che seguiva il treno 50111, a seguito di regolare servizio viaggiatori nella stazione di Roma San Pietro alle ore 06.23 ripartiva e all'interno della galleria avvertiva un urto sul lato sinistro del locomotore.

Fermato il treno ed effettuata una ricognizione in galleria con utilizzo di torcia bilux non constatava nulla di anomalo. Durante la seguente fermata per servizio viaggiatori nella stazione di Roma Trastevere notava la presenza di sangue e frammenti ossei.

Nel contempo il Dirigente Movimento di Roma Ostiense aveva cercato di allertare i treni 51077 e 51055 che risultavano non contattabili per richiedere una verifica visiva, e richiedeva anche ai treni 7402 e 12225 una ricognizione visiva nella tratta interessata.

Alle ore 06.55 il treno 12225 rinveniva il cadavere di una persona a circa 900 metri dall'imbocco nord della galleria.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

La linea Roma Grosseto tra la stazione di Roma Ostiense e Roma San Pietro veniva interrotta dalle ore 06.55 alle ore 12.40.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Da articoli di stampa si è appreso che la vittima è stata vista dalle telecamere camminare di notte sui binari della stazione San Pietro: si tratta di uno studente americano di ventuno anni. Aperta una inchiesta della Procura della Repubblica.

**BDS RFI 14.002961.I del 20.02.2014 - Riferimento artt. 17, 19 e 21 DPR 753/ 1980**

**Investimento non mortale di una persona che, nella stazione di Pescia, attraversava i binari in corrispondenza del marciapiede di stazione. Linea Viareggio-Pistoia. Treno reg. 3063 dell'IF Trenitalia.**

**a) Fatto:**

Il treno 3063 dell'IF Trenitalia in arrivo nella stazione di Pescia alle ore 14.55 investiva non mortalmente una persona che attraversava i binari in corrispondenza del marciapiede di stazione.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito.

**c) Classificazione POLFER:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interruzione della circolazione del I e II binario. Circolazione sul III° binario con riduzione di velocità.

Alle ore 16.15 veniva riattivata la circolazione e alle ore 16.25 veniva cessata la riduzione di velocità sul terzo binario.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione Informativa di RFI è riportato che, da quanto appreso per le vie brevi, sembrerebbe che la persona ferita fosse giunta in stazione con treno regionale 3062 fermatosi sul binario III alle ore 14.43 e che abbia attraversato i binari dal II al I binario mentre era in arrivo il treno Regionale 3063. Violazione dell'art. 21 del D.P.R. 11 luglio 1980 n 753.

**BDS RFI 14.003296.I del 22.02.2014 - Riferimento art. 17 DPR 753/ 1980**

**Investimento non mortale di una persona nella stazione di Forlì. Linea Bologna-Rimini. Treno regionale 6575 dell'IF Trenitalia.**

**a) Fatto:**

Il giorno 22.02.2014 alle ore 21.10 il treno regionale 6575 dell'impresa ferroviaria Trenitalia viene ricevuto sul secondo binario. Al momento della ripresa della marcia un viaggiatore veniva investito dal treno in fase di partenza.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Ritardo del treno regionale 6575 e ritardo dei treni successivi.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI è riportato che, durante la fase di controlleria, il Capo Treno invitava due viaggiatori, saliti a Forlì con titolo di viaggio non valido,

alla regolarizzazione con pagamento del corrispettivo. A seguito di rifiuto alla richiesta di regolarizzazione, il Capo Treno procedeva a fare scendere i due viaggiatori.

Il CT dopo aver chiuso le porte vedeva, con il convoglio già in movimento, uno dei due viaggiatori bussare al vetro di un finestrino pronunciando insulti nei confronti del CT stesso.

Sulla base di quanto appurato, nella Relazione si conclude che la responsabilità dell'accaduto è della persona investita che, nel correre a fianco del treno, oltrepassava la linea gialla e si portava sul ciglio del marciapiede. Violazione dell'art. 17 del D.P.R. 11 luglio 1980 n 753

#### **BDS RFI 14.003367.I del 25.02.2014 - Riferimento artt. 19 e 21 DPR 753/ 1980**

**Segnalata da personale RFI una persona ferita al binario 24, altezza tronchino di testa binario 25, presumibilmente investita dal treno regionale dell'I.F. Trenitalia 3341.**

**a) Fatto:**

Il Master di Roma Termini segnala di una persona ferita al binario 24, altezza tronchino di testa binario 25, presumibilmente dal treno regionale dell'I.F. Trenitalia 3341 entrato in binario 24 alle ore 23.08.

L'agente di condotta del treno regionale 3341 dell'I.F. Trenitalia segnala che in arrivo a Roma Termini sul binario 24 all'altezza del gabbiotto un individuo sbuca all'improvviso e si accinge ad attraversare il binario. L'agente di condotta aziona la frenatura di urgenza e la persona che si è arrestata sul ciglio del binario si allontana. Il P.d.C., accertato che nulla era successo, ha sfrenato il treno e si è portato al paraurti termine corsa effettuando servizio viaggiatori.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione sui binari 24 e 25 dalle ore 23.32 alle ore 00.45.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI è riportato che dal rapporto del macchinista sembrerebbe come se nulla fosse accaduto, e sulla base dei documenti acquisiti non è stato possibile chiarire se è stato il treno 3341 ad aver causato l'investimento.

Nel Primo Rapporto Informativo è riportato che “*gli agenti Polfer segnalano al binario XXIV di Roma Termini la presenza di una persona con gli arti inferiori amputati*”.

#### **BDS RFI 14.003650.I del 02.03.2014 - Riferimento art. 19 DPR 753/ 1980**

**Investimento non mortale di una persona nella tratta Milano Lambrate e Milano Centrale. Nodo di Milano. Treno Freccia Bianca 9746 dell'I.F. Trenitalia**

**a) Fatto:**

Il giorno 02.03.2014 il treno dell'I.F. Trenitalia Freccia Bianca 9746 alle ore 21.09 investiva, fra Milano Lambrate e Milano Centrale, una persona di sesso femminile.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Viene interrotta la circolazione sui binari pari e dispari della linea Venezia – Cintura fra Milano Centrale – quadrivio P:C: Turro – Milano Lambrate.

Subivano ritardo i treni 9746, 9580, 9654 dell'I.F. Trenitalia e i treni 9978 e 9996 dell'I.F. Nuovo Trasporto Viaggiatori.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI è riportato che la persona investita si trovava indebitamente sulla massicciata sinistra (senso marcia treno) della linea ferroviaria, nella tratta fra Milano Lambrate e Milano Centrale in prossimità del Quadrivio P.C. Turro. La persona a seguito dell'impatto rimaneva ferita all'arto inferiore destro.

L'investimento è avvenuto in area ferroviaria nella quale è fatto divieto di accesso al personale non addetto, e è verosimile che la persona investita si sia indebitamente introdotta nella sede ferroviaria. Violazione dell'art. 19 del D.P.R. 11 luglio 1980 n 753

**BDS RFI 14.003947.I del 07.03.2014 - Riferimento artt. 17 e 19 DPR 753/ 1980**

**Investimento non mortale di una persona sul PL 34+257 della tratta Pagani – Angri. Treno regionale 12366 dell'IF Trenitalia.**

**a) Fatto:**

Il giorno 07.03.2014 alle ore 14.00 circa il treno regionale 12366 dell'I.F. Trenitalia dopo aver svolto servizio viaggiatori nella stazione di Pagani avverte un urto nella zona del PL km 34+257.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interruzione del binario dispari dalle 14.00 alle 14.15 e del binario pari dalle 14.00 alle 14.34. Questa interruzione ha portato a ritardo di treni regionali.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

In base agli elementi in possesso della Commissione di RFI, si ipotizza che la ragazza urtata dal treno si trovasse anormalmente oltre la zona del marciapiede di stazione adibita al servizio viaggiatori e delimitata della striscia gialla.

Da articoli di stampa si apprende che la persona ferita è una studentessa sedicenne, investita dal treno dal quale era scesa un minuto prima. La ragazza e un suo amico invece di uscire dalla stazione percorrono il marciapiedi del binario 1 verso il passaggio a livello di via Verdi. Arrivati all'altezza del passaggio a livello di via Verdi, per superare una transenna di colore giallo, i due ragazzi si sarebbero sporti proprio mentre arrivava il treno dal quale erano scesi e la ragazza, che si trovava più vicina ai binari, veniva investita.



**Foto n. 1 - Passaggio a Livello km 34+257 – Via Giuseppe Verdi, Pagani (Google Maps – Street View sett. 2012)**



**Foto n. 2 - Passaggio a Livello km 34+257 – Via Giuseppe Verdi – Pagani (Google Maps – Street View sett. 2012)**

**BDS RFI 14.004440.I del 13.03.2014 - Riferimento artt. 19 e 21 DPR 753/ 1980**

**Investimento mortale di una persona nella tratta Roma Tuscolana - Roma Termini in prossimità del ponte Casilino. Treno regionale 3337 dell'I.F. Trenitalia.**

**a) Fatto:**

Il giorno 13.03.2014 alle ore 22.05 il treno regionale dell'I.F. Trenitalia nella tratta Roma Tuscolana – Roma Termini in prossimità del Ponte Casilino investe una persona che attraversa i binari.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta alle ore 22.05 la circolazione sui binari pari e dispari della linea tra Roma e Grosseto tratta Roma Tuscolana e Roma Termini. Viene riattivato il binario pari alle ore 23.34. alle ore 00.30 riprende la normale circolazione.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Non è stata acquisita agli atti la Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI.

**BDS RFI 14.004702.I del 20.03.2014 - Riferimento art. 19 DPR 753/ 1980**

**Investimento mortale di una persona nella fermata di Roma - Palmiro Togliatti. Relazione Roma Tiburtina-Avezzano. Treno regionale 23680 dell'I.F. Trenitalia**

**a) Fatto:**

Il giorno 20.03.2014 alle ore 10.40 il PdC del treno regionale 23680 dell'IF Trenitalia comunica al DCO della linea FR2 di aver investito una persona in prossimità della fermata Palmiro Togliatti.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Viene interrotta la circolazione sui binari pari e dispari della linea. Alle ore 11.50 viene riattivata la circolazione sul binario dispari con marcia a vista dal km 6+000 al km 8+000.

Alle 15.05 viene riattivata la circolazione tra Roma Prenestina e P.M. Lunghezza Aniene della linea Roma Pescara.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Non è stata acquisita agli atti la Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI.

**BDS RFI 14.005056.I del 26.03.2014 - Riferimento artt. 19 e 65 DPR 753/ 1980 e art. 147 del Codice della Strada DLgs 285/92**

**Investimento mortale di una persona nella stazione di Barletta. Linea Foggia-Bari. Treno FB 9815 dell’I.F. Trenitalia.**

**a) Fatto:**

Il giorno 26.03.2014 alle ore 21.15 il treno 9815 dell’I.F. Trenitalia nella stazione di Barletta investiva mortalmente un individuo di sesso maschile dell’età di 15 anni.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l’evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

A causa dell’evento veniva interrotta la circolazione su entrambi i binari dalle ore 21.25 alle ore 23.00. Alle 23.00 veniva riattivato il binario pari mentre il dispari veniva riattivato alle 23.51.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI è riportato che il giorno 26.03.2014, alle ore 21.15, treno FB 9815 dell’IF Trenitalia in ingresso nella stazione di Barletta alla velocità di 80 km/h si arrestava nel punto di normale fermata al binario 1. Il PdC, in ingresso nella stazione, ed esattamente nel tratto compreso fra il PL km 593+380 (Via Milano) e l’inizio del marciapiede del 1° binario, non accorgendosi di nulla riguardo a presenze di persone od ostacoli, avvertiva un colpo al locomotore sul lato sinistro senso marcia treno quindi fermatosi in stazione effettuava una ricognizione al materiale ed al locomotore non riscontrando nulla.

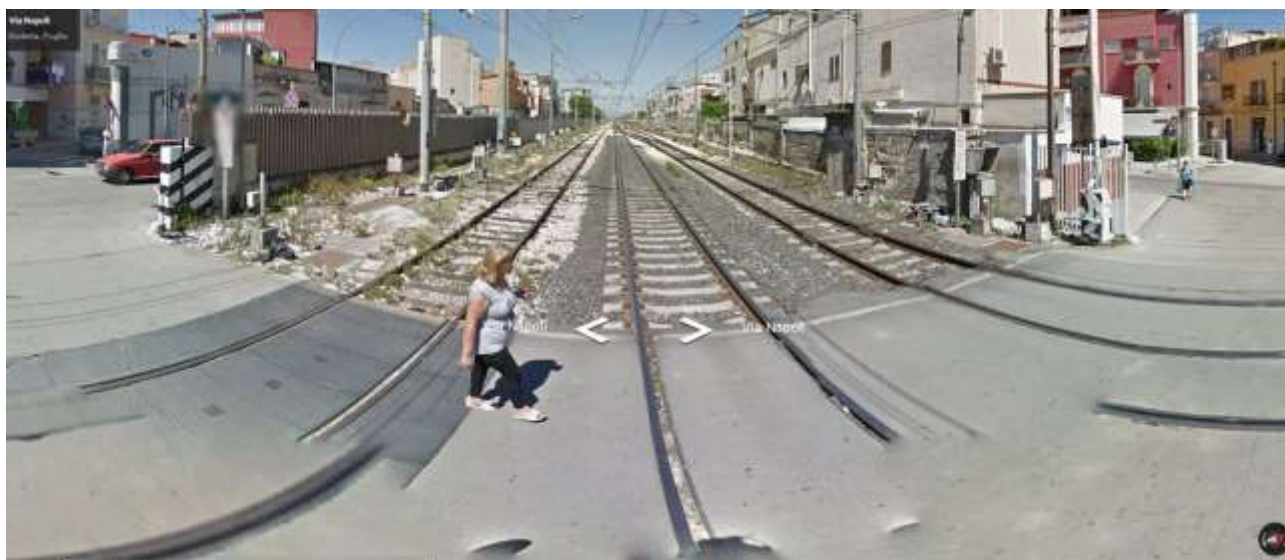
Il PdC del treno 58014, che incrociava la FB 9815 nella stazione di Barletta, nel percorrere l’itinerario di partenza notavano e segnalavano al DCO la presenza di numerose persone in prossimità del PL 593+380 a destra smt, e il DCO, intuendo la possibilità di un investimento, arrestava la circolazione in entrambi i sensi. Alle 21.35 veniva comunicato ufficialmente l’investimento di una persona.

Nelle Relazione si evidenzia inoltre che *“da una verifica del piano schematico si può constatare che tra il PL e l’inizio del marciapiede insiste una distanza di circa 460 metri con una zona percorribile, tra binario e muro, ad uso del personale della manutenzione, impegnata dalla vittima forse con l’intendimento di approcciarsi al marciapiede di stazione.”*

In articoli di stampa informano che la persona investita è un ragazzo di 16 anni che insieme ad altri due amici, probabilmente “entrando” dal lato del passaggio a livello di via Milano, stava dirigendosi verso la stazione ferroviaria di Barletta costeggiando il muro divisorio, a pochissima distanza dai binari.



**Foto n. 3 - Passaggio a Livello – Via Napoli – Barletta (Google Maps – Street View giugno 2015)**



**Foto n. 4 - Passaggio a Livello – Via Napoli – Barletta (Google Maps – Street View giugno 2015)**



**Foto n. 5 - Passaggio a Livello – Via Napoli – Barletta (Google Maps – Street View giugno 2015)**

**BDS RFI 14.005184.I del 26.03.2014 - Riferimento artt. 19, 36 e 40 DPR 753/ 1980**

**Investimento mortale di una persona al km 130+576 della linea ferroviaria Codogno – Mantova tratta Cerea – Legnago. Treno regionale 5564 dell’I.F. Trenitalia**

**a) Fatto:**

Alle ore 08.26 del giorno 28.03.2014 il treno 5564 dell’I.F. Trenitalia nella tratta Cerea - Legnago della linea ferroviaria Codogno – Mantova – Monselice investe un bambino di 2 anni.

**Numero morti/feriti accertati:**

Un morto.

**b) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l’evento come “incidente”.

**c) Provvedimenti di esercizio:**

A causa dell’evento veniva interrotta la circolazione dalle ore 08.26 alle ore 09.38.

**d) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI vengono riportate notizie ricavate da organi di stampa locali e precisamente che il bambino viveva con i propri genitori presso l’insediamento di comunità Rom, attrezzato dalla Amministrazione Comunale di Cerea su un’aria confinante con la sede della ferrovia Mantova Monselice. La parte della recinzione che separa l’insediamento dalla sede ferroviaria è realizzata con specchiature in conglomerato cementizio armato, il restante perimetro dell’insediamento è invece recintato con rete leggera e flessibile rivestita in plastica.

L’ipotesi più accreditata è che il bambino sia uscito dall’insediamento da un varco presente nella recinzione laterale in rete leggera, perpendicolare alla linea ferroviaria e facilmente fruibile per uscire dall’insediamento stesso. Nella Relazione si segnala inoltre che anche nella parte di recinzione realizzata in conglomerato cementizio erano presenti stretti pertugi dovuti alla rottura di qualche elemento verticale di alcune specchiature.

Dalla documentazione in atti si legge che nelle recenti visite a piedi non erano stati riscontrati criticità.

Sempre dalla documentazione in atti si legge che il campo nomadi risulta presente in zona da circa 20 anni e regolarmente allacciato ai sottoservizi.

Dalla relazione di servizio del capotreno si legge che le persone raccolte il corpo sono rientrate nel campo attraverso la staccionata che delimita il confine.

Dalla documentazione in atti emerge l’ultima visita in linea è stata effettuata RFI due giorni prima dell’incidente, e non era emerso alcun problema relativamente allo stato manutentivo delle recinzioni.

Dalle immagini estratte da un servizio di SKY TG24 si vedono alcuni elementi mancanti della recinzione, come indicato anche nella Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI.



*Foto n. 6 – Fotogramma tratto da Sky TG 24 – Particolare della recinzione Campo Nomadi – Comune di Cerea*



*Foto n. 7 – Fotogramma tratto da Sky TG 24 – Particolare della recinzione Campo Nomadi – Comune di Cerea*

**BDS RFI 14.005155.I del 29.03.2014**

E' stata acquisita dalla DIGIFEMA la sola scheda “danni” alle persone, nella quale Protezione Aziendale di RFI classifica l'evento come suicidio.

Da articoli di stampa l'inchiesta risulta condotta dai Carabinieri della Compagnia di Monopoli, ed è riportato che i genitori della vittima hanno trovato in casa una lettera di addio.

Dalla documentazione Polfer acquisita il giorno 11.03.2016 l'evento risulta classificato come incidente.

**BDS RFI 14.005301.I del 29.03.2014 - Riferimento artt. 17, 19 e 21 DPR 753/ 1980**

**Investimento mortale** di una persona in prossimità della fermata di Lido di Lavinio. Linea Campoleone-Nettuno. Treno regionale dell'I.F. Trenitalia 12183.

**a) Fatto:**

Il giorno 29.03.2014 alle ore 05.56 il treno regionale dell'I.F. Trenitalia 12183, 100 metri prima del marciapiedi della fermata di Lavinio, sulla linea Campoleone Nettuno, investiva una persona che attraversava i binari.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

A causa dell'evento veniva interrotta la circolazione. Veniva istituito servizio sostitutivo tra Nettuno e Padiglione. Il servizio veniva riattivato alle ore 10.05.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI è riportata la dichiarazione del macchinista che afferma che *“in prossimità della fermata di Lido di Lavinio a circa 100 metri dall'inizio del marciapiedi lato Padiglione improvvisamente un individuo spunta dalla vegetazione presente lungo la sede ferroviaria. Pur azionando le segnalazioni acustiche e comandando prontamente la frenatura in emergenza non si riusciva ad evitare l'impatto”*

La Commissione quindi evidenzia il comportamento non corretto da parte dell'investito, che in violazione dell'art. 19 del D.P.R. 11 luglio 1980 n 753 attraversava il binario in luogo interdetto al passaggio delle persone.

Articoli di stampa indicano che, secondo una prima ricostruzione, l'uomo stava correndo a prendere il treno diretto a Roma e, mentre attraversava i binari, è stato investito da un convoglio in transito nella stazione diretto in senso opposto, verso Nettuno.

**BDS RFI 14.005398.I del 02.04.2014 - Riferimento art. 19 DPR 753/ 1980**

**Investimento non mortale** di una persona fra Quincinetto e Settimo Tavagnasco. Linea Chivasso-Aosta. Treno 10111 dell'IF Trenitalia

**a) Fatto:**

Il giorno 02.04.2014 alle ore 23.50 il treno regionale 10111 dell'IF Trenitalia fra Quincinetto e Settimo Tavagnasco investiva una persona.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

A causa dell'evento la circolazione viene interrotta tra le ore 23.50 e 01.04.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI rileva la violazione dell'art. 19 del D.P.R. 11 luglio 1980 n 753.

Articoli di stampa evidenziano che la persona investita sarebbe un quarantenne spagnolo che stava camminando lungo la massicciata della ferrovia Chivasso-Aosta. Il personale del treno avrebbe descritto l'andatura della persona come “barcollante”, e non si esclude la possibilità che l'uomo si fosse perso nelle campagne e stesse seguendo la ferrovia nel tentativo di arrivare al paese più vicino.

**BDS RFI 14.005489.I del 04.04.2014 - Riferimento artt. 19 e 36 DPR 753/ 1980**

**Investimento mortale di una persona al km 173+100 della tratta Marcianise-Gricignano. Treno 24302 regionale dell'I.F. Trenitalia del giorno 04.04.2014.**

**a) Fatto:**

Il giorno 04.04.2014 alle ore 05.10 circa il treno 24302 in prossimità del km 173+100 della tratta Caserta - Gricignano investiva mortalmente una persona presente sulla sede ferroviaria.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

A causa dell'evento veniva interrotta la circolazione sul binario pari dalle ore 05.51 alle ore 09.50.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI è riportata la dichiarazione del macchinista che afferma di aver avvistato, all'altezza del km 173+100 una persona che camminava sulla sede ferroviaria, trasportando due cassette di legno, e di aver prontamente fischiato e azionato la frenatura di emergenza. La persona non si avvedeva dell'arrivo del treno e l'impatto risultava inevitabile. La Commissione rileva il comportamento non corretto da parte dell'investito, in violazione dell'art. 19 del D.P.R. 11 luglio 1980 n 753.

**BDS RFI 14.005477.I del 06.04.2014 - Riferimento art. 19 DPR 753/ 1980**

**Investimento mortale di una persona tra le stazioni di Roma Casilina e Ciampino. Linea Roma Termini-Frascati. Treno regionale dell'I.F. Trenitalia 7193**

**a) Fatto:**

Il giorno 06.04.2014 alle ore 20.05 circa il treno 7193 dell'IF Trenitalia in prossimità del km 6+800 della tratta Roma Casilina - Ciampino investiva mortalmente una persona presente sulla sede ferroviaria.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

A causa dell'evento veniva interrotta la circolazione su entrambi i binari dalle ore 20.05 alle ore 20.25. Alle 20.25 veniva ripresa la circolazione sul binario pari tra le stazioni di Ciampino e di Roma Casilina. Alle 22.40 veniva riattivato il binario dispari. La linea veniva nuovamente interrotta per la rimozione della salma dalle ore 23.12 alle ore 23.20.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI è riportata la dichiarazione del macchinista che afferma di non aver rilevato nulla di anomalo durante la marcia del treno, fino al momento dell'investimento della persona. La velocità al momento dell'impatto era di circa 90 km/h.

La Commissione rileva il comportamento non corretto da parte dell'investito, in violazione dell'art. 19 del D.P.R. 11 luglio 1980 n 753.

**BDS RFI 14.5795.I del 08.04.2014 Riferimento artt. 17, 19, 21 DPR 753/ 1980**

**Investimento mortale di una persona presso la fermata di Rastignano. Linea Bologna Prato. Treno dell'I.F. Trenitalia 16275**

**a) Fatto:**

Il giorno 08.04.2014 alle ore 13.10 circa il treno 16275 dell'IF Trenitalia, effettuato per trasferimento vetture vuote, in transito nella stazione di Rastignano investiva mortalmente una persona che si trovava nei binari.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto accertato.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interruzione della circolazione dalle ore 13.14 del binario dispari. Sul binario pari circolazione a velocità ridotta. La circolazione veniva ripresa alle 15.15 circa.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI è riportato che, nella fascia oraria in cui è avvenuto l'investimento, era previsto sul binario dei dispari l'arrivo del treno 6543 alle ore 13.23 e sul binario dei pari l'arrivo del treno 11434 alle ore 13.33. Sulla base degli elementi acquisiti sono state fatte due ipotesi:

1. che l'investito dovesse prendere il treno per Bologna e abbia utilizzato l'accesso per il binario dei dispari. Resosi conto dell'errore, abbia tentato di attraversare i binari per non riscendere al piano strada per accedere poi alle scale/ascensore a servizio del binario pari, ove era previsto l'arrivo del treno per Bologna.
2. che l'investito avesse intento suicida e che solo all'ultimo ha avuto invano un ripensamento.

Il Personale di Condotta ha dichiarato di aver visto *“in uscita da una curva priva di visuale una sagoma rannicchiata al centro del binario di sinistra”* e pur avendo tempestivamente azionato la frenatura d'emergenza e la segnalazione acustica non è stato possibile evitare l'impatto.

Un articolo di stampa riferisce che la vittima, un uomo sui 60 anni, è stata vista scendere dal marciapiede sui binari per poi, all'ultimo, tentare un passo indietro.

#### **BDS RFI 14.6544.I del 24.04.2014 - Riferimento artt. 19, 21, 36 e 40 DPR 753/ 1980**

**Investimento mortale di una persona in prossimità del km 141+400 circa della linea Roma Napoli via Cassino. Treno regionale dell'I.F. Trenitalia 12418.**

**a) Fatto:**

Il giorno 24.04.2014 alle ore 16.57 circa il treno 12418 in prossimità del km 141+400 della linea Roma Napoli via Cassino investiva mortalmente una persona presente sulla sede ferroviaria.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto.

**c) Classificazione POLFER:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interruzione della circolazione sui binari pari e dispari dalle ore 17.00 alle ore 20.20.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI è riportato che, in prossimità del km 141+400 (a circa 2000 mt dal punto di partenza della località Fontanarosa) il Personale di Condotta, accorgendosi di una persona che camminava proprio al centro del binario, azionava la frenatura di emergenza e azionava la tromba. La persona, avvedutasi del treno in arrivo, tentava di togliersi dalla traiettoria spostandosi a sinistra della marcia ossia all'esterno del binario.

Le responsabilità dell'accaduto fanno capo alla persona investita che ha contravvenuto all'art. 19 del D.P.R. 11 luglio 1980 n 753.

Dagli articoli di stampa risulta che la vittima, una donna di 66 anni, stando a una prima ricostruzione, dopo aver fatto delle spese ha deciso, forse per accorciare il tragitto per tornare nella sua abitazione, di attraversare i binari e di percorrere un breve tratto di linea ferroviaria. Accortasi dell'arrivo del treno, non avrebbe fatto in tempo a spostarsi oppure il tacco della scarpa è rimasto bloccato tra le rotaie.

**BDS RFI 14.6602.I del 25.04.2014 - Riferimento artt. 19, 21, 31 e 36 DPR 753/ 1980**

**Investimento non mortale di due persone nella fermata non presenziata di San Giuliano Milanese. Treno regionale dell’I.F. TRENORD 20359**

**a) Fatto:**

Il giorno 25.04.2014 alle ore 22.34 circa, il PdC del treno 20359 in transito nella fermata non presenziata di San Giuliano Milanese scorge tre sagome sulla sede ferroviaria. Nonostante la frenatura d’emergenza non evitava l’impatto con conseguente ferimento di due delle tre persone.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Due feriti.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l’evento come “incidente”.

**d) provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione del binario dispari dalle ore 22.34 alle ore 01.20. Soppressione parziale di due treni regionali.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI è riportato che le persone investite si trovavano incautamente sulla sede ferroviaria, in violazione all’art. 21 del D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753.

In un articolo di stampa si evidenzia che la zona è stata più volte interessata da furti di rame e fenomeni di spaccio di droga nei pressi della linea ferroviaria, anche con stupefacenti nascosti lungo la linea ferroviaria. Sembra inoltre che le persone investite, di nazionalità straniera, fossero ubriache e che stessero litigando fra loro. Probabilmente distratti dall’alterco, non si sono resi conto dell’arrivo del treno che, partito da Porta Garibaldi, era in transito diretto a Cremona.

**BDS RFI 14.007190.I del 07.05.2014 - Riferimento artt. 17, 19 e 21 DPR 753/ 1980**

**Investimento non mortale di una persona sul binario 2 della stazione di Andora. Treno regionale dell’I.F. Trenitalia 11249.**

**a) Fatto:**

Il giorno 07.05.2014 alle ore 06.10 circa, il treno 11249 investiva non mortalmente, al momento della partenza dal binario 2 della stazione di Andora, una persona.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l’evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione alle ore 06.11 alle ore 07.45. Dalle 07.45 circolazione su binari I° e III°. Ripresa circolazione su binario II° alle ore 08.25.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

La stazione di Andora risulta priva di sottopassi ed è dotata di 2 passaggi a raso che portano dal I° al II° binario per il servizio dei treni che svolgono servizio sui binari II° e III°.

La persona ferita accompagnata da altra ha attraversato i binari davanti al treno che si apprestava a muoversi per partenza in orario: l'attraversamento è avvenuto circa 45 metri prima della passerella a raso lato Savona che risultava regolarmente occupata dal treno.

In un articolo di stampa è riportato che la persona investita è una ragazza ipovedente di 22 anni, a quanto pare mentre stava cercando di attraversare i binari insieme con la madre per arrivare in tempo a una visita di controllo a Genova. Il treno era già in movimento e le 2 donne, nel tentativo disperato di salire sarebbero passate davanti al locomotore: la madre sarebbe riuscita a salire sul marciapiede, mentre la figlia è rimasta indietro. Solo uno strattone della madre le ha impedito di finire travolta e perdere la vita.

**BDS RFI 14.007736.I del 15.05.2014 - Riferimento artt. 19, 21, 36 e 40 DPR 753/ 1980**

**Investimento mortale di una persona nella tratta Gambettola - Savignano sul Rubicone al km 94+950 circa. Linea Bologna-Rimini. Treno IC dell'I.F. TRENORD 611**

**a) Fatto:**

Il giorno 15.05.2014 alle ore 17.00 circa il PdC del treno IC 611 in prossimità del km 94+950 vede una persona che attraversa i binari con una bici sulla spalla. Nonostante l'utilizzo della tromba per una tratta di 510 m il soggetto non riusciva a spostarsi in tempo utile.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto.

**c) Classificazione POLFER:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Nella immediatezza dell'evento il PdC del treno IC aveva posto in essere i cavi di shuntaggio inibendo di fatto la circolazione su entrambi i binari.

Alle 18.26 veniva riattivato il solo binario pari con riduzione di velocità tra il cippo chilometrico 96+000 e il cippo chilometrico 94+000. Alle 19.50 riprendeva il servizio anche sul binario dispari.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI è riportato che la persona investita stava cercando di attraversare i binari nel senso da monte a mare con una bici in spalla, violando l'art. 19 del D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753.

Da articoli di stampa allegati alla Relazione si legge che la persona investita era un immigrato. Nella zona dove è avvenuto l'incidente, Savignano, sembra che gli immigrati utilizzino il tratto di campagna a ridosso di Via Raffaello Sanzio per attraversare i binari, e sembra che nel corso degli anni le persone abbiano creato un sentiero per poi attraversare i binari e dirigersi verso l'abitato della zona “Cappona”.

**BDS RFI 14.7872.I del 15.05.2014 - Riferimento artt. 19, 21 e 65 DPR 753/ 1980 e art. 147 del Codice della Strada DLgs 285/92**

**Rinvenimento cadavere** presso il PL km 3+212 tra le stazioni di Pavia e Motta San Damiano da parte del PdC del treno regionale dell'IF TRENORD 5066.

**a) Fatto:**

Il giorno 15.05.2014 alle ore 08.45 il PdC del treno 5066 rinviene un cadavere presso il PL km 3+212 tra le località di Pavia e Motta San Damiano. Alla stessa ora il DCCM ordina di trattenere il treno regionale dell'I.F. TRENORD 5117 nella stazione di Chignolo Po perché era stato l'ultimo treno incrociante passato nella zona del PL.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione del binario dispari. Istituzione servizio auto sostitutivo tra Belgioso – Pavia Codogno. Soppressione parziale di due treni regionali.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Dalla documentazione in atti si legge che il macchinista del treno 5117 aveva segnalato di aver sentito un urto durante la condotta. Nella relazione del CS Aggiunto Sorveglianza si legge il cadavere apparteneva ad una persona di genere maschile, probabilmente suicidatasi, la cui identità non era al momento conosciuta. La Polfer nella documentazione inviata l'11.03.2016 classifica l'evento come incidente.

**BDS RFI 14.008226.I del 26.05.2014 - Riferimento artt. 19, 21 e 65 DPR 753/ 1980 e art. 147 del Codice della Strada DLgs 285/92**

**Investimento non mortale** di una persona in corrispondenza del PL km 1,445 in stazione di Venezia Mestre. Treno regionale dell'IF Trenitalia 11027

**a) Fatto:**

Il giorno 26.05.2014 alle ore 13.33 il treno 11027 in arrivo a Mestre investiva con esiti non mortali una persona domiciliata presso la Caritas di Mestre in corrispondenza del PL km 1,445 regolarmente chiuso.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito.

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione del binario pari e dispari dalle ore 13.35 ripresa della circolazione su entrambi i binari alle ore 14.00.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI è riportato che la cittadina straniera impegnava il passaggio a livello nonostante le barriere fossero regolarmente chiuse, passando al di sotto delle stesse violando l'art. 147 comma 3.a del Codice della Strada.

**BDS RFI 14.008240.I del 26.05.2014 - Riferimento artt. 19, 21, 36 e 40 DPR 753/1980**

**Investimento mortale di una persona in prossimità della fermata di Pescara San Marco. Treno regionale dell'IF Trenitalia 23686**

**a) Fatto:**

Il giorno 24.05.2014 alle ore 18.41 il Capotreno avvisava il DCO che in prossimità della progressiva chilometrica 3+276, prima della fermata di Pescara San Marco, urtava un bambino che si trovava sulla sede ferroviaria.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto.

**c) Classificazione POLFER:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Nella documentazione acquisita non ci sono informazioni in merito.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI è riportato che l'area in cui è avvenuto l'incidente è completamente interessata da folta vegetazione che si estende anche oltre il confine di RFI, su aree di proprietà private. Sugli ultimi 60 metri di tali area, a circa 110 metri dal punto dell'investimento, esiste un fabbricato civile e relative pertinenze, dimora dei familiari del bambino investito, aventi accesso da Via Salaria Vecchia e delimitati con recinzione in blocchi di cemento. All'esterno della recinzione privata, su proprietà RFI, è presente una fatiscante baracca in disuso, coperta con telo in plastica, verosimilmente in corrispondenza di un varco sul muro di recinzione, da cui si diparte un piccolo sentiero che si ramifica all'interno della folta vegetazione.

La Commissione di inchiesta ipotizza che tramite tale varco i bambini, senza alcuna tutela, percorrendo i sentieri nella vegetazione, hanno dapprima raggiunto la sede ferroviaria per poi incamminarsi sulla stessa in direzione della fermata di Pescara S. Marco.

Nella Relazione si riporta inoltre che a carico del proprietario del fabbricato suindicato risultano contestati alcuni abusi per aver costruito manufatti in legno a distanza ravvicinata dalla sede ferroviaria e che, a seguito di tali contestazioni, nel 2006 su richiesta di RFI è stato effettuato un sopralluogo da parte della Polizia di Stato.

**BDS RFI 14.009003.I del 07.06.2014 - Riferimento artt. 19, 21 e 65 DPR 753/ 1980 e art. 147 del Codice della Strada DLgs 285/92**

**Investimento mortale di una persona nella stazione di Macherio Sovico. Linea Seregno - Carnate. Treno regionale dell'IF Trenitalia 4997.**

**a) Fatto:**

Il giorno 07.06.2014 alle ore 16.45 il treno 4997 in partenza da Macherio Sovico, investe mortalmente una persona in prossimità del PL km 26+183 regolarmente chiuso.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto.

**c) Classificazione POLFER:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interruzione della circolazione dalle ore 16.45 alle ore 20.37.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella documentazione in atti è presente un verbale di accertamento alla persona che aveva attraversato i binari con il PL regolarmente chiuso.

La vittima, un anziano di 89 anni, ha attraversato i binari con le sbarre del passaggio a livello regolarmente chiuse.

**BDS RFI 14.009067.I del 10.06.2014 - Riferimento artt. 19, 21, 36 e 40 DPR 753/1980**

**Investimento mortale di una persona nella stazione di Monguelfo. Linea San Candido-Fortezza. Treno regionale dell'IF SAD 24614**

**a) Fatto:**

Il giorno 10.06.2014 alle ore 13.08 il treno 24614 parte dalla stazione di Monguelfo situata sulla linea San Candido Fortezza. Il PdC dichiara di aver percepito rumori provenienti dalla sottocassa dopo circa 200 metri dalla stazione di Monguelfo dove aveva effettuato regolare fermata. Effettua frenatura rapida e dopo l'arresto del treno procede ad una visita del materiale rilevando una anomalia di poco conto al materiale, compatibile con i rumori sentiti. Alle 13.11 il treno riparte e il PdC, giunto nella stazione di Valdaora alle ore 13.17, avvisa il personale del treno regionale 23653 incrociante di verificare la presenza di materiale in entrata a Monguelfo avendo percepito sobbalzi e constatato la mancanza della maschera di copertura del gancio di trazione anteriore che aveva visto sotto il carrello della terza cassa.

Il treno 23653 parte dalla stazione di Monguelfo alle ore 13.18 e superato il segnale di protezione di Monguelfo scorge un corpo tra i binari e delle borse a terra.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto.

**c) Classificazione POLFER:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Complessivamente sono stati maturati 254 minuti di ritardo. Soppressi 14 treni sia parzialmente che intero percorso. Istituito servizio di autobus sostitutivo nella tratta S. Candido – Brunico.

Interruzione complessiva 175 minuti.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI si evidenzia che la rassegna stampa conferma che la vittima era conosciuta nella comunità locale, viveva nel paese di Monguelfo ed aveva una grande familiarità con la zona. La vittima era una donna di 75 anni che abitava nei pressi della linea ferroviaria, e probabilmente stava rientrando a casa camminando lungo la strada ferrata.

**BDS RFI n. 14.009374.I del 16.06.2014 - Riferimento artt. 19, 21 e 65 DPR 753/1980 e art. 147 del Codice della Strada DLgs 285/92**

**Investimento mortale di una persona in corrispondenza del P.L. al km 113+795 della linea Torino – Bra. Treno Regionale n. 4407 di Trenitalia**

**a) Fatto:**

Alle ore 16.05 del giorno 16.06.2014 il PdC del treno regionale n. 4407 dell'IF Trenitalia S.p.A., Divisione Trasporto Passeggeri Regionale, proveniente da Torino Stura e diretto a Bra, comunicava al D.M. di Carmagnola di aver investito mortalmente una persona transitando in corrispondenza del P.L. al km 113+795 della linea Torino-Bra, nonostante attivazione frenatura rapida di emergenza.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria sulla tratta Carmagnola-Bra dalle ore 16.05 alle ore 19.05

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

La Direzione Territoriale Produzione Torino di RFI afferma che *“in considerazione del corretto funzionamento delle apparecchiature del PL (barriere e dispositivi ottico/acustici), del racconto del PdC, dei rilievi condotti dalla Polizia Scientifica sulla posizione della persona investita e della bicicletta che conduceva, nonché delle condizioni stradali e ambientali, emerge con sufficiente evidenza che l'evento è stato determinato da fattori esterni al sistema ferroviario[...].*

*Si ritiene che l'evento sia da attribuire esclusivamente al comportamento gravemente negligente messo in opera dalla persona investita che, contravvenendo a quanto disposto dal Codice della Strada, essendo il PL regolarmente chiuso con le barriere abbassate ed i segnali luminosi lato strada regolarmente accessi, ha indebitamente ed imprudentemente attraversato il PL in concomitanza del transito del treno.”*

**BDS RFI n. 14.009992.I del 25.06.2014 - Riferimento art. 17 DPR 753/1980**

**Investimento non mortale di una persona in prossimità della fermata di Manarola tra La Spezia e Corniglia. Linea Pisa-Genova. Treno IC 670 di Trenitalia**

**a) Fatto:**

Alle ore 12.54 del 25.06.2014 il PdC del treno IC n. 670 dell'IF Trenitalia S.p.A., proveniente da Livorno e diretto a Milano, comunicava al D.M. di aver investito una persona transitando nella stazione di Manarola.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 12.45 alle 14.50

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Documentazione fornita da RFI non sono presenti elementi o informazioni di dettaglio sull'incidente, né ipotesi sulle cause dello stesso.

Articoli di stampa riportano di una turista ferita a cui il treno in transito ha urtato un piede, rimasto schiacciato tra il convoglio e la banchina. La ragazza è stata trasportata all'ospedale San Martino di Genova, dove le sono stati diagnosticati un trauma alla caviglia e una ferita lacero-contusa, con compromissione della funzionalità ossea. Non precisata l'esatta dinamica dell'incidente.

**BDS RFI n. 14.011719.I del 22.07.2014 - Riferimento artt. 19, 21 e 31 DPR 753/1980**

**Investimento mortale di una persona in prossimità della fermata di Roma Trastevere. Linea Fiumicino Aeroporto-Fara Sabina. Treno Regionale 22037 di Trenitalia**

**a) Fatto:**

Il 22.07.2014 il PdC del treno regionale n. 22037 dell'IF Trenitalia S.p.A., proveniente da Fiumicino Aeroporto e diretto a Fara Sabina, giunto alla fermata di Roma Trastevere in IV° binario alle ore 11.13 e ripartito alle 11.16 dopo aver effettuato il Servizio Viaggiatori, dopo aver percorso 120 ml con ancora il binario adiacente il marciapiede, sentiva un urto dalla parte destra della motrice. Azionata la frenatura rapida il treno con velocità ancora ridotta si arrestava dopo circa 70 m.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto

**c) Classificazione Polfer:**

Il Compartimento della Polfer per il Lazio, in relazione alla scheda informativa “danni” alle persone, comunica che dalle prime indagini esperite non sono emersi elementi che facciano ipotizzare che l'incidente possa essere stato determinato da intenzioni suicide.

La Polfer ha poi classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria binario dispari linea Fiumicino/Roma Ostiense dalle 11.15 alle 14.36.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Dalla Relazione della Commissione d'Inchiesta di RFI si evince che il PdC ha dichiarato di aver solo sentito l'urto dopo la partenza e di non aver visto alcuna persona. La persona potrebbe aver tentato di salire con il treno già in movimento, di attraversare il binario e di non essersi accorto del sopraggiungere del treno partito o di essere in stato poco cosciente, risultante essere un senza fissa dimora da affermazione del CRTM Roma Ostiense. Nella Relazione si ipotizza che l'uomo, un

senza fissa dimora in stato di possibile alterazione, potrebbe essersi diretto verso il binario in zona vietata e inciampando/scivolando finiva inavvertitamente sul binario rimanendo colpito e riverso senza vita sotto il treno.

**BDS RFI n. 14.011687.I del 22.07.2014 - Riferimento art. 19 DPR 753/1980**

**Investimento non mortale di una persona tra le stazioni di Locate e Pieve Emanuele, Linea Milano-Tortona. Treno Regionale 20321 di Trenitalia**

**a) Fatto:**

Il 22.07.2014 alle ore 21.32 il PdC del treno regionale n. 20321 dell'IF Trenitalia S.p.A., relazione Bovisa-Pavia, avvertiva un urto tra la Stazione di Locate T. e la fermata di Pieve Emanuele, e da accertamenti del CT si riscontrava la presenza di due individui lungo la linea ferroviaria di cui uno ferito non gravemente. Soccorsi dal personale di bordo venivano trasportati dal treno stesso fino a Pieve Emanuele e consegnati, alle ore 22.40, al personale del 118.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Nessuna Interruzione della circolazione ferroviaria.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella documentazione acquisita non vengono effettuate considerazioni né formulate ipotesi sulle cause dell'evento.

**BDS RFI n. 14.012258.I del 31.07.2014 - Riferimento artt. 19 e 21 DPR 753/1980**

**Investimento non mortale di una persona nei pressi del segnale di protezione della stazione di Capua, Linea Cassino-Napoli. Treno Frecciargento 9351 di Trenitalia**

**a) Fatto:**

Il 31.07.2014 alle ore 09.10 il treno Frecciargento n. 9351 dell'IF Trenitalia S.p.A., relazione Roma Termini-Lecce, in corrispondenza del segnale di protezione della Stazione di Capua investiva mortalmente su lato sinistro una persona che camminava sulla sede ferroviaria.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 09.05 alle 11.41

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione d’Inchiesta di RFI è riportato che il macchinista, alla velocità di 132 km/h, scorgeva a circa 200 m di distanza la sagoma di una persona e così azionava immediatamente la frenatura rapida e la segnalazione acustica.

Con il convoglio in frenatura ed in avvicinamento alla sagoma, il macchinista distingueva la stessa in un uomo anziano con camicia bianca e bastone che, accorgendosi del treno, cercava di spostarsi fuori dalla sede ferroviaria, lato opposto interbinario, ma inaspettatamente, scavalcata la rotaia esterna, cambiava traiettoria e cominciava a camminare sulla parte finale delle traversine in direzione del convoglio, e successivamente è stato urtato dal treno.

Pertanto nella Relazione si è stabilito che la persona investita mortalmente si trovava indebitamente sulla sede ferroviaria e alla vista del treno non è riuscito ad uscire dalla sagoma limite del convoglio rimanendo sulla parte esterna della rotaia e rendendo inevitabile l’urto.

**BDS RFI n 14.012385.I del 01.08.2014 - Riferimento artt. 17 e 19 DPR 753/1980**

**Investimento mortale di una persona in prossimità del passaggio a livello km. 108+870 della Stazione di Bellaria, Linea Rimini-Ferrara. Treno Frecciabianca 9852 di Trenitalia**

**a) Fatto:**

Il giorno 01.08.2014 alle ore 21.30 circa il treno Frecciabianca n. 9852 dell’IF Trenitalia S.p.A., relazione Roma Termini-Ravenna, in prossimità del passaggio a livello km 108+870 della Stazione di Bellaria, investiva mortalmente una persona. Il cadavere è stato rinvenuto sul lato sinistro del binario senso marcia treno nelle vicinanze del punto di impatto.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l’evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 21.30 alle 00.33.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione d’Inchiesta di RFI è riportata la dichiarazione del PdC, il quale afferma che, in uscita dalla stazione di Bellaria, ha intravisto sul lato sinistro della massicciata un’ombra e dopo pochi istanti ha avvertito un urto sulla parete sinistra della cabina di guida. Il PdC ha dichiarato di aver immediatamente attivato la frenatura rapida e dato avviso al Capotreno di ispezionare la linea. Quest’ultimo ha rinvenuto il corpo esanime di un ragazzo di colore sul lato sinistro senso marcia treno.

Pertanto nella Relazione si è stabilito che la persona investita mortalmente si trovava indebitamente sulla sede ferroviaria, il cui accesso può avvenire solo passando dalla stazione o dal passaggio a livello: l’urto è avvenuto in ragione di una fatale disattenzione dell’uomo, e quindi il decesso è “*da attribuire ad una ipotesi del tutto accidentale*”.

In un articolo di stampa viene riportato che, secondo le testimonianze raccolte sul posto, il giovane di origine keniana, aveva le cuffiette alle orecchie e si era incamminato dalla stazione verso il passaggio a livello, poco distante da casa sua. Il macchinista ha azionato la tromba per avvertire il pedone ma il ragazzo a causa della musica non avrebbe sentito il fischio del treno e sarebbe stato centrato dal predellino della carrozza e sbalzato sulla massicciata.

**BDS RFI n. 14.012553.S del 04.08.2014 - Riferimento artt. 17 e 19 DPR 753/1980**

**Investimento non mortale di una persona, in prossimità del II binario della stazione di Melegnano (disabilitata). Linea Milano Greco Pirelli-Piacenza. Treno 20437 dell'IF Trenord.**

**a) Fatto:**

Il giorno 04.08.2014 alle ore 21.40 circa il treno n. 20437 dell'IF Trenord, relazione Milano Greco Pirelli-Piacenza, in transito alla velocità di circa 124 km/h nella Stazione di Melegnano (disabilitata ed impresenziata), investiva non mortalmente una persona che si trovava, assieme ad una seconda, seduta sul bordo del marciapiede del binario II.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 21.40 alle 22.55.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Il macchinista del treno, nella descrizione dell'evento allegata al Verbale di Accertamento di RFI, ha dichiarato di aver visto, in ingresso alla Stazione di Melegnano, due ragazzi seduti con le gambe penzoloni sul bordo del marciapiede del binario 1 e di aver quindi azionato la frenatura rapida e la tromba. I due ragazzi si sono alzati ma non abbastanza velocemente, e il treno ha urtato uno dei due. Il treno ha ripreso la marcia alle ore 23.16, e alle ore 23.28 ha effettuato fermata per servizio viaggiatori presso la stazione di Lodi. Il macchinista dichiara che, ripartito dalla Stazione, ha visto una persona camminare alla sinistra esterna del fungo del binario, e di aver effettuato immediatamente la frenatura rapida e azionato la tromba. La persona non si è spostata dai binari ed è stata investita (vedasi la successiva descrizione incidente).

**BDS RFI n. 14.012556.S del 04.08.2014 -- Riferimento art. 19 DPR 753/1980**

**Investimento non mortale di una persona nella Stazione di Lodi. Linea Milano Greco Pirelli-Piacenza. Treno 20437 dell'IF Trenord.**

**a) Fatto:**

Il giorno 04.08.2014 alle ore 23.28 circa il treno n. 20437 dell'IF Trenord, relazione Milano Greco Pirelli-Piacenza, che viaggiava con 96 minuti di ritardo causa precedente investimento nella Stazione di Melegnano, in partenza dalla Stazione di Lodi investiva non mortalmente una persona che camminava lungo il binario.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 23.28 alle 01.31.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Il macchinista del treno, nella descrizione dell'evento allegata al Verbale di Accertamento di RFI dell'incidente avvenuto alla Stazione di Melegnano, ha dichiarato che, ripartito dalla Stazione di Lodi alle ore 23.28 dopo aver effettuato fermata per servizio viaggiatori, ha visto una persona camminare alla sinistra esterna del fungo del binario, e di aver effettuato immediatamente la frenatura rapida e azionato la tromba. La persona non si è spostata dai binari ed è stata investita.

**BDS RFI n. 14.012577.I del 05.08.2014 - Riferimento art. 19 DPR 753/1980**

**Investimento non mortale di una persona nella stazione di Bergamo, Linea Milano P. Garibaldi - Bergamo. Treno 10781 dell'IF Trenord.**

**a) Fatto:**

Il giorno 05.08.2014 alle ore 18.18 circa il treno n. 10781 dell'IF Trenord, in servizio nella tratta Milano P.G. – Bergamo, dopo aver superato il segnale di protezione della Stazione di Bergamo, all'altezza del deviatore 34b urtava una persona, ferendola.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 18.18 alle 19.05.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Il Verbale di Accertamento di RFI riporta che la persona investita era da poco uscita dal Dopolavoro Ferroviario di Bergamo, posto in corrispondenza del binario Tronco di Stazione e si dirigeva, impropriamente, trasgredendo sia la segnaletica posta a fine marciapiede sia quanto previsto all'art. 21 del DPR n. 753 dell'11.07.1980, lungo la sede ferroviaria, nella direzione Ponte S. Pietro. All'altezza del deviatore n. 34b la persona veniva investita dal treno che sopraggiungeva dalla stazione di Ponte San Pietro e instradato sul 6° binario.

Nel medesimo Verbale è riportato che, dagli accertamenti eseguiti, non è stato possibile dedurre se la persona investita, prima dell'arrivo del treno, camminasse sul sentiero e solo all'ultimo momento si sia spostata sul binario.



*Foto n. 8 – Locale tecnico in disuso – Stazione di Bergamo (dicembre 2015)*

**BDS RFI n. 14.012758.I del 08.08.2014 - Riferimento artt. 19, 21 e 65 DPR 753/1980 e art. 147 del Codice della Strada DLgs 285/92**

**Investimento non mortale di una persona in prossimità del PL km 250+988. Linea Ancona - Fabriano. Treno 21693 dell'IF Trenitalia.**

**a) Fatto:**

Il giorno 08.08.2014 alle ore 18.16 il treno n. 21693 dell'IF Trenitalia, in servizio nella tratta Ancona-Fabriano, investiva ferendola una persona in prossimità del PL km 250+988 regolarmente chiuso.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interruzione della circolazione dalle 18.16 alle ore 19.10.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione di Inchiesta di RFI è riportato che la persona investita ha violato l'art. 65 del DPR 753/80 e dell' art. 147 del Codice della Strada DLgs 285/92.

**BDS RFI n. 14.012788.I del 13.08.2014 - Riferimento artt. 19, 21, 36, 40 DPR 753/1980**

**Investimento mortale di una persona dopo la partenza del treno dalla stazione di Calopezzati, km 165+950, Linea Calopezzati-Mandatoriccio. Treno 3757 dell'IF Trenitalia.**

**a) Fatto:**

Il giorno 13.08.2014, dopo regolare partenza da Calopezzati alle ore 20.21, percorrendo il tratto di linea tra le progressive chilometriche 165 e 166, il treno n. 3757 dell'IF Trenitalia, in servizio nella tratta Calopezzati-Mandatoriccio – dopo aver superato il segnale di protezione della Stazione di Calopezzati, investiva mortalmente una persona.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 20.23 alle 00.58.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione d'Inchiesta di RFI si riporta la dichiarazione del personale di condotta il quale afferma che tra il cippo 165 e 166, in una zona in cui è presente lato monte un campetto di calcio e lato mare un gruppo di abitazioni, avvertiva un forte colpo.

Nelle Conclusioni della Relazione medesima si evidenzia il comportamento della persona investita che, contravvenendo all'art. 19 del DPR n. 753 dell'11.07.1980, scavalcava le protezioni poste in corrispondenza del ponticello al km 165+905 introducendosi in area ferroviaria.

Articoli di stampa riportano che il ragazzo investito (14 anni) tornava a casa dopo una partita di calcetto.

**BDS RFI n. 14.013497.I del 24.08.2014 - Riferimento art. 19 DPR 753/1980**

**Investimento non mortale di una persona prima della fermata nella stazione di Roma Giustiniana, Linea Cesano-Roma Tiburtina. Treno 7403 dell'IF Trenitalia.**

**a) Fatto:**

Il giorno 24.08.2014, in arrivo alla fermata di Roma Giustiniana, alle ore 08.15 il treno n. 7403 dell'IF Trenitalia, in servizio nella tratta Cesano - Roma Tiburtina, all'altezza del km 16+900 investiva non mortalmente una persona.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria a seguito intervento Autorità Giudiziaria.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Documentazione fornita da RFI non sono presenti elementi o informazioni di dettaglio sull'incidente, né ipotesi sulle cause dello stesso.

**BDS RFI n. 14.013671.I del 26.08.2014 - Riferimento artt. 17, 19 e 21 DPR 753/1980**

**Investimento mortale di una persona nella stazione di Gambettola, Linea Bologna-Rimini. Treno 2133 dell'IF Trenitalia.**

**a) Fatto:**

Il giorno 26.08.2014, alle ore 20.00 il treno regionale veloce n. 2133 dell'IF Trenitalia, in servizio nella relazione Piacenza-Ancona, in transito (con 8 minuti di ritardo) nella stazione di Gambettola, investiva mortalmente una persona che attraversava i binari di stazione. Contestualmente al transito del treno 2133, in stazione Gambettola il treno regionale 11548 ha effettuato fermata d'orario per servizio viaggiatori (arrivo 19.56, partenza 19.58)

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 20.00 alle 00.35.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione d'Inchiesta di RFI si riporta la dichiarazione del macchinista il quale afferma che *“transitando dalla stazione di Gambettola ed emettendo segnalazione acustica, nell'imminenza del marciapiede scorgevo una persona che dalla coda di un treno fermo sul binario attiguo attraversava i binari. Prontamente azionavo la frenatura di emergenza ma l'impatto risultava immediato ed inevitabile”*. Da un quotidiano locale è riportata la notizia che l'investito era un ragazzo di 16 anni di origini cinese.

Nella medesima Relazione si evidenzia inoltre che gli orari dei due treni 2133 e 11548 nella stazione di Gambettola e la dichiarazione del macchinista fanno supporre che il viaggiatore, sceso dal treno 11548, abbia cercato di attraversare i binari della stazione dalla coda del treno stesso senza utilizzare il sottopassaggio. Dopo aver attraversato il secondo binario, in coda al treno 11548 in partenza, il viaggiatore avrebbe cercato di attraversare anche il primo binario non avvedendosi dell'arrivo del treno 2133 in transito e l'impatto è stato inevitabile.

**BDS RFI n. 14.013894.S del 31.08.2014 - Riferimento art. 17, 19 e 21 DPR 753/1980**

**Investimento non mortale** di una persona nella stazione di Olcio, relazione Colico-Lecco. Treno 1855 dell'IF Trenitalia.

**a) Fatto:**

Il giorno 31.08.2014, alle ore 17.52 il treno n. 1855 dell'IF Trenord, in servizio nella relazione Colico-Lecco, in transito nella stazione di Olcio, investe non mortalmente una persona che attraversava i binari di stazione.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Non ci sono informazioni in merito a eventuali interruzioni di circolazione

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Documentazione fornita da RFI (Scheda evento anomalo della Banca Dati Pericoli), è riportato il seguente testo tratto dal quotidiano “La Provincia di Lecco”: *“Una persona è stata travolta dallo spostamento d'aria di un treno in movimento diretto a Lecco, vicino alla stazione di Olcio. Da accertamenti svolti dai carabinieri, sembra che la persona non si sia accorta dell'arrivo del treno, e si sia potuta salvare soltanto grazie alla prontezza del macchinista che ha visto la persona attraversare i binari e ha azionato l'allarme e frenato in tempo evitando così di travolgerla, ma per lo spostamento d'aria è andata a sbattere contro il muretto a lato dei binari, procurandosi un trauma alla spalla.”*

**BDS RFI n. 14.013839.I del 31.08.2014 - Riferimento artt. 19 e 21 DPR 753/1980**

**Investimento non mortale** di una persona nella stazione di Bologna C.le. Linea Bologna-Rimini. Treno 3019 dell'IF Trenitalia.

**a) Fatto:**

Il giorno 31.08.2014, alle ore 22.10 il treno n. 3019 dell'IF Trenitalia, in servizio nella relazione Bologna-Rimini, in uscita dalla stazione di Bologna C.le, investe non mortalmente una persona che attraversava i binari di stazione.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 22.30 alle 23.18.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione d’Inchiesta fornita da RFI è riportato che l’agente di condotta del treno regionale n. 3019, partito alle ore 22.07 da Bologna C.le dal binario 9 verso Rimini, superato il segnale n. 125, in arrivo al segnale 115, più di mille metri oltre la fine del marciapiedi adibito a servizio viaggiatori, si avvedeva di una persona che sopraggiungendo da sinistra attraversava i binari costringendo lo stesso ad azionare la frenatura rapida senza però evitare di colpirlo lateralmente.

L’incidente, inizialmente classificato come “tentato suicidio”, è stato successivamente riconosciuto come incidente.

**BDS RFI n. 14.014895.I del 16.09.2014 - Riferimento art. 19 DPR 753/1980**

**Investimento mortale di una persona nella stazione di Monza, relazione Albairate – Saronno. Treno 24152.**

**a) Fatto:**

Il giorno 16.09.2014, alle ore 20.10 l’agente di condotta del treno n. 24152 dell’IF Trenord, comunicava verbalmente al RdC di Monza di aver urtato un oggetto non identificato in ingresso alla stazione di Monza. Dopo accertamenti al materiale a Monza, il treno prosegue la corsa fino destino. Treno a seguito 25282 di Trenord, relazione Milano C.le - Chiasso, comunica il rinvenimento di un cadavere in corrispondenza del segnale di protezione del binario 1 di Monza. Disposto dalla Polfer accertamenti al materiale del treno 24152 a Saronno.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l’evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 20.30 alle 00.05.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione d’Inchiesta fornita da RFI è riportato che l’agente di condotta del treno regionale n. 24152, alle ore 20.11 si presentava in Ufficio Movimento comunicando verbalmente al DM di aver sentito un colpo a 150 metri prima del 1° marciapiede. Effettuati i controlli al materiale da parte del personale senza riscontrare nessuna anomalia, il treno riprendeva la corsa in direzione Saronno.

Il DM di Monza contattava telefonicamente il PdC del treno successivo 25282 chiedendo di controllare la sede ferroviaria. Alle ore 20.30 il PdC fermatosi in prossimità del deviatoio 41b comunicava al DM che sulla sede ferroviaria c’era un corpo.

**BDS RFI n. 14.015034.I1 del 18.09.2014 - Riferimento artt. 19 e 21 DPR 753/1980**

**Investimento non mortale di una persona nella stazione di Roma Ostiense. Relazione Villa S. Giovanni Bolano – Pisa. Treno 87378 dell’IF Trenitalia Cargo.**

**a) Fatto:**

Il giorno 18.09.2014, alle ore 04.28 il treno 87378, relazione Villa S.Giovanni Bolano - Pisa, investe una persona, ferendola, in partenza dal binario XIII della stazione di Roma Ostiense.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l’evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Non ci sono informazioni in merito a eventuali interruzioni di circolazione

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Documentazione fornita da RFI non sono presenti elementi o informazioni di dettaglio sull’incidente, né ipotesi sulle cause dello stesso.

Da notizie di stampa emerge che l’uomo è stato colpito dal treno merci mentre tentava di attraversare i binari poco distante dalla fermata ferroviaria della Piramide, e che il macchinista del convoglio, quando ha sentito l’urto, ha attivato le procedure di emergenza del caso.

Il macchinista ha arrestato la sua corsa trovando un uomo ferito in terra a ridosso dei binari: l’uomo, un cittadino romano di 55 anni, è stato portato all’ospedale dove gli sono stati refertati 30 giorni di prognosi a causa di alcune fratture vertebrali.

**BDS RFI n. 14.015460.I del 22.09.2014 - Riferimento art. 19 DPR 753/1980**

**Rinvenimento di cadavere segnalato dal personale del treno 22441 di FAL Ferrovie Apulo Lucane, relazione Avigliano Lucania - Potenza Superiore, fra i cippi km 113+000 e 114+000.**

**a) Fatto:**

Il giorno 22.09.2014, alle ore 17.30 il treno 22441 dell’IF FAL, relazione Avigliano Lucania - Potenza Superiore, segnala la presenza di un cadavere fra i cippi km 113+000 e 114+000.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l’evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Non ci sono informazioni in merito a eventuali interruzioni di circolazione

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Documentazione fornita da RFI non sono presenti elementi o informazioni di dettaglio sull’incidente, né ipotesi sulle cause dello stesso.

**BDS RFI n. 14.015511.I del 25.09.2014 - Riferimento artt. 19, 21, 36 e 40 DPR 753/1980**

**Investimento mortale di una persona tra le Stazioni di Bari S. Spirito e Bari Parco Nord. Linea Foggia-Bari. Treno ES Frecciargento 9357 di Trenitalia.**

**a) Fatto:**

Il giorno 25.09.2014, alle ore 22.05 il Treno ES Frecciargento 9357 di Trenitalia, relazione Roma-Lecce, nella tratta Bari S. Spirito –Bari Parco Nord, nei pressi del cippo chilometrico 641, investiva un individuo di sesso maschile, di anni 22, di nazionalità pakistana.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 22.05 alle 23.27.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione d'Inchiesta di RFI si evidenzia che in prossimità del km 641, dove è avvenuto l'investimento di persona, è presente a ridosso della sede ferroviaria un centro di accoglienza richiedenti asilo (C.A.R.A.).

Il treno Frecciargento 9357, dal dispositivo a bordo DIS, risulta viaggiasse, già nel transito nella Stazione di Bari S.Spirito, alla velocità di 148 km/h.

Nella Relazione si rappresenta inoltre che “è fatto abituale che le persone residenti nel centro di accoglienza, non curanti del pericolo, attraversino la sede ferroviaria per raggiungere nel più breve tempo possibile il centro abitato. Inoltre il recinto, di proprietà dell'Aeronautica Militare, struttura entro la quale è ubicato il Centro di Accoglienza, presenta in maniera evidente in alcuni punti dei varchi tali da favorire le fughe delle persone residenti”.

**BDS RFI n. 14.015668.I del 28.09.2014 - Riferimento art. 19 DPR 753/1980**

**Investimento non mortale di una persona tra le stazioni di Milano Rogoredo e Milano San Cristoforo. Relazione Saronno - Albairate, Treno 24145 dell'IF Trenord**

**a) Fatto:**

Il giorno 28.09.2014, alle ore 18.24 il treno 24145 dell'IF Trenord, relazione Saronno - Albairate, investe non mortalmente una persona tra le stazioni di Milano Rogoredo e Milano San Cristoforo.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Non ci sono informazioni in merito a eventuali interruzioni di circolazione

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Documentazione fornita da RFI non sono presenti elementi o informazioni di dettaglio sull'incidente, né ipotesi sulle cause dello stesso.

**BDS RFI n. 14.016041.I del 07.10.2014 - Riferimento artt. 19, 21 e 65 DPR 753/1980 e art. 147 del Codice della Strada DLgs 285/92**

**Investimento mortale (decesso avvenuto il giorno successivo) di una persona in prossimità del PL KM 2+395 fra Bivio Battiferro e Bologna C.le. Relazione Venezia S. Lucia-Salerno Treno 9987 dell'IF NTV**

**a) Fatto:**

Il giorno 07.10.2014, alle ore 17.25 il treno 9987 dell'IF NTV, relazione Venezia S. Lucia-Salerno investe non mortalmente una persona in prossimità del PL KM 2+395 fra Bivio Battiferro e Bologna C.le.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 17.25 alle 18.30.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione d'Inchiesta di RFI si evidenzia che, dopo il transito da Bivio Battiferro alle ore 17.22, il treno 9987 proveniente da Venezia S. Lucia e diretto a Salerno, intorno alle 17.25 all'altezza del PLA km 2+520, nonostante l'attivazione della frenatura rapida, urtava una persona che attraversava a piedi la sede ferroviaria in direzione periferia-centro.

Dalle dichiarazioni del macchinista si evince che la persona investita stava attraversando il PLA con le semibarriere regolarmente chiuse e nonostante i dispositivi ottico/acustici indicassero il sopraggiungere del treno.

Articoli di stampa riportano che la persona stesse attraversando distrattamente il PLA con le mani in tasca e gli auricolari alle orecchie.

**BDS RFI n. 14.016333.I del 10.10.2014 - Riferimento artt. 19, 21 DPR 753/1980**

**Investimento non mortale di una persona nella Stazione di Foggia in corrispondenza del secondo binario. Relazione Foggia - Bari C.le. Treno 12509 dell'IF Trenitalia.**

**a) Fatto:**

Il giorno 10.10.2014, alle ore 00.30 la locomotiva D245 2224 durante la manovra di trazione del treno 12509 (in partenza alle ore 06.46) nella stazione di Foggia investiva una donna che attraversava i binari.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Non ci sono informazioni in merito a eventuali interruzioni di circolazione

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione d'Inchiesta di RFI si evidenzia che la manovra interessata dall'evento era in atto per consentire il posizionamento del materiale del treno 12509 sul binario VIII. Dalle dichiarazioni degli agenti di condotta l'investimento è avvenuto nella zona individuata alla fine della pensilina del I° marciapiede con la persona investita che tentava di attraversare in direzione del marciapiede del III° binario.

**BDS RFI n. 14.016747.I del 17.10.2014 - Riferimento art. 17 DPR 753/1980**

**Investimento non mortale di una persona nella Stazione di Codogno in corrispondenza del quarto binario. Relazione Codogno - Pavia, Treno 5088 dell'IF Trenord.**

**a) Fatto:**

Il giorno 17.10.2014, alle ore 13.42 il treno 5088 dell'IF Trenord, relazione Milano – Piacenza, nella stazione di Codogno investiva una persona ferendola gravemente.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Non ci sono informazioni in merito a eventuali interruzioni di circolazione

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Documentazione fornita da RFI non sono presenti elementi o informazioni di dettaglio sull'incidente, né ipotesi sulle cause dello stesso.

Nel “Report 2014” della Polfer è indicato che l'incidente ha coinvolto una ragazza di 18 anni la quale, nel tentativo di salire su un treno regionale ormai in movimento, dopo essersi aggrappata al maniglione collocato vicino all'ingresso della cabina di guida, cadeva, finendo tra il marciapiede e la rotaia, venendo così travolta dal convoglio che gli provocava l'amputazione di un braccio e varie ferite.

**BDS RFI n. 14.016901.I del 22.10.2014 - Riferimento art. 19 DPR 753/1980**

**Investimento non mortale di una persona tra Cascina e Navacchio. Relazione Firenze – Pisa. Treno n. 23373 dell'IF Trenitalia**

**a) Fatto:**

Il giorno 22.10.2014, alle ore 20.57 il treno n. 23373 dell'IF Trenitalia comunica urto con corpo estraneo lato sinistro senso marcia treno tra Cascina e Navacchio. Giunto a Pisa effettua visita

materiale con esito negativo. Il Treno Regionale 23461, durante ricognizione, rinviene una persona ferita ed in stato confusionale sulla scarpata.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 21.30 alle 22.34.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Documentazione fornita da RFI non sono presenti elementi o informazioni di dettaglio sull'incidente, né ipotesi sulle cause dello stesso.

**BDS RFI n. 14.017126.I del 27.10.2014 - Riferimento artt. 19, 21 e 65 DPR 753/1980 e art. 147 del Codice della Strada DLgs 285/92**

**Investimento non mortale di una persona tra Alba e S. Vittoria, al PL km 63+777. Relazione Cantalupo – Cavallermaggiore. Treno n. 4019 dell'IF Trenitalia**

**a) Fatto:**

Il giorno 27.10.2014, alle ore 09.15 il treno n. 4019 dell'IF Trenitalia investiva una persona in prossimità del PL km 63+777 tra le stazioni di Alba e S. Vittoria.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 09.15 alle 10.38.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Dalla testimonianza dell'agente di condotta emerge che la persona investita *impegnava a piedi l'attraversamento del PL* e, nonostante i ripetuti fischi emessi, rimaneva immobile non potendo così evitare l'impatto con il treno.

**BDS RFI n. 14.017271.I del 28.10.2014 - Riferimento artt. 17 DPR 753/1980**

**Investimento non mortale di una persona Stazione di Milano Romolo. Relazione Saronno-Albairate. Treno regionale 24129 di Trenord.**

**a) Fatto:**

Il giorno 28.10.2014, alle ore 14.25 il treno n. 24129 dell'IF Trenord, relazione Saronno-Albairate, investe una persona nella stazione di Milano Romolo.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Non ci sono informazioni in merito a eventuali interruzioni di circolazione

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Documentazione fornita da RFI non sono presenti elementi o informazioni di dettaglio sull'incidente, né ipotesi sulle cause dello stesso.

In un articolo di stampa è riportato che un uomo di 40 anni è stato investito alla fermata di Milano Romolo e la circolazione è stata bloccata per circa due ore. L'uomo, secondo una prima ricostruzione, stava *parlando al telefono vicino ai binari* ed è stato toccato dal treno regionale Saronno-Albairate che si avvicinava a bassa velocità, riportando alcune ferite non gravi alla testa.

**BDS RFI n. 14.018701.I del 20.11.2014 - Riferimento art. 19 DPR 753/1980**

**Investimento non mortale di una persona tra Ciampino e Tor Vergata. Relazione Roma Termini – Frosinone. Treno 21911 dell'IF Trenitalia.**

**a) Fatto:**

Il giorno 20.11.2014, alle ore 14.30 il treno 21911 dell'IF Trenitalia, relazione Roma Termini - Frosinone, tra Ciampino e Tor Vergata urta una persona estranea alle Ferrovie ferendola. La persona veniva fatta salire a bordo treno e trasportata nella stazione di Zagarolo per l'intervento dei sanitari del 118.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Non ci sono informazioni in merito a eventuali interruzioni di circolazione

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Documentazione fornita da RFI non sono presenti elementi o informazioni di dettaglio sull'incidente, né ipotesi sulle cause dello stesso.

**BDS RFI n. 14.018687.I del 21.11.2014 - Riferimento artt. 17, 19 e 21 DPR 753/1980**

**Investimento mortale di una persona nella stazione di Brescia. Relazione Tarvisio – Torino Orbassano. Treno MRI 46772 dell'IF Trenitalia Cargo.**

**a) Fatto:**

Il giorno 21.11.2014, alle ore 20.57 il treno 46772 dell'IF Trenitalia Cargo, proveniente da Tarvisio e diretto a Torino Orbassano, in transito al II° binario in stazione di Brescia investe una persona di

sempre femminile che con il treno in arrivo attraversava il binario su un passaggio di servizio provocandone la morte.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 20.57 alle 00.05.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nel Verbale di Accertamento di RFI è indicato che il treno MRI 46772 veniva ricevuto in stazione di Brescia per il libero transito sul 2° binario, binario di corsa treni pari della linea Verona-Milano. Il treno impegnava il transito alla velocità di 96 km/h. Alle ore 20.57 in prossimità del termine del II marciapiede il treno investiva una persona che stava attraversando il binario utilizzando un passaggio a raso di servizio, aggirando la catenella di chiusura. Il macchinista, alla vista della persona, azionava immediatamente il segnale acustico della tromba e la frenatura rapida di emergenza ma non era possibile evitare l'impatto.

Tra il binario I e II di Brescia era presente un passaggio a raso realizzato in via temporanea per consentire l'eventuale passaggio di disabili o mezzi di soccorso in attesa che venissero ultimati i lavori di realizzazione dell'ascensore posto a servizio del 2° marciapiede.

Il passaggio a raso è stato successivamente eliminato.

Nel Verbale di Accertamento di RFI, redatto a marzo 2015, l'evento è classificato come “investimento non mortale”.

Nel “Report 2014” della Polfer è indicato che il treno merci in transito ha investito una ragazza di 18 anni mentre cercava di attraversare i binari per raggiungere il treno regionale su cui sarebbe dovuta salire.

**BDS RFI n. 14.018578.I del 23.11.2014 - Riferimento artt. 19, 21, 36 e 40 DPR 753/1980**

**Investimento mortale di una persona fra le stazioni di Pisa S. Rossore e Torre del Lago Puccini in prossimità del km 107+564. Relazione Firenze S.M.N.-La Spezia C.le. Treno regionale 23366.**

**a) Fatto:**

Il giorno 23.11.2014, alle ore 17.15 il treno 23366 dell'IF Trenitalia, partito da Pisa S. Rossore diretto a Torre del Lago, in transito alla velocità di circa 119 km/h investe una persona in prossimità del km 107+564, provocandone la morte.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 17.15 alle 21.16.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione d’Inchiesta di RFI si evidenzia che l’investimento è avvenuto in piena linea in un tratto costeggiato sul lato destro (senso marcia treno) dalla strada statale 1 Aurelia e sul lato sinistro da vegetazione. Dalla dichiarazione dell’Agente di Condotta e dall’assenza di segnalazioni acustiche è ipotizzabile che l’investito abbia attraversato improvvisamente la linea ferroviaria provenendo dal lato sinistro per recarsi verso la strada statale e che l’occupazione della sede ferroviaria sia avvenuta in concomitanza con il transito del treno.

Nella Relazione si comunica inoltre che i treni che hanno subito ritardo sono stati 45, per un totale di 2238 minuti ed un costo totale pari a € 539.478 (secondo il calcolo effettuato da RFI in base al costo unitario a minuto primo delle interruzioni fascia oraria 9-22 pari 241 euro).

**BDS RFI n. 14.018882.I del 27.11.2014 - Riferimento art. 17 DPR 753/1980**

**Investimento non mortale di una persona nella fermata di Pieve Emanuele. Relazione Melzo Scalo - Genova Voltri Mare. Treno 51055 dell’IF Oceanogate.**

**a) Fatto:**

Il giorno 27.11.2014, alle ore 04.07 il treno 51055 dell’IF Oceanogate da Melzo Scalo a Genova Voltri Mare, nel transitare sul 2° binario della fermata di Pieve Emanuele investiva una persona seduta sul bordo del marciapiede (altezza cm. 55) con i piedi verso il 2° binario.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l’evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 04.07 alle 07.45.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Il treno n. 51055, composto da locomotore E 483.020 e da 14 carri porta container con merce varia, stava percorrendo la linea ad una velocità di 89 km/h come da analisi della zona tachigrafica. Nel Verbale di RFI è riportato l’individuo investito era seduto sul bordo del marciapiede con i piedi verso il binario e nonostante gli annunci sonori di transito del treno ed i ripetuti fischi emessi dal PdM del treno 51055, non si portava dietro la striscia gialla di sicurezza. La persona investita infatti, resosi conto dell’arrivo del treno, ha istintivamente tentato di alzare le gambe per togliersi da quella posizione ma una parte del locomotore lo ha agganciato ad un piede procurandogli l’amputazione dell’arto inferiore.

Il macchinista dichiara che, intervenuto a soccorrere il ferito, notava al fianco della persona investita una bottiglia di cartone di vino.

**BDS RFI n. 14.018962.I del 28.11.2014 - Riferimento artt. 17 e 19 DPR 753/1980**

**Investimento mortale di una persona nella stazione di Genova Sampierdarena. Relazione Nodo di Genova - Genova Sampierdarena. Treno regionale 21143 dell'IF Trenitalia.**

**a) Fatto:**

Il giorno 28.11.2014, alle ore 17.30 il treno 21143 dell'IF Trenitalia, proveniente da Busalla e diretto a Genova Brignole, partito con ritardo di 9 minuti alle ore 17.27 dal binario 1 della stazione di Genova Sampierdarena, nel percorrere l'itinerario di partenza, a circa 200 metri dal termine del marciapiede del binario suddetto, investiva una persona di sesso maschile.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 17.30 alle 19.20.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause:**

Nella Relazione della Commissione d'Inchiesta di RFI è riportato che il macchinista, dopo la partenza e procedendo ad una velocità di 48 km/h, udiva un colpo anomalo provenire dall'esterno della vettura pilota e, nonostante non avesse notato alcuna figura umana, animale o oggetto particolare, attivava immediatamente la frenatura rapida e la segnalazione acustica. Il corpo della persona investita si trovava fra l'ultima vettura del convoglio e la locomotiva ed il rilevato metallico di camminamento. Il punto di impatto era ubicato in un'area non adibita a servizio viaggiatori e raggiungibile solo percorrendo erroneamente un sentiero di servizio lungo il binario 1 riservato al personale di RFI. Nella relazione di RFI si ipotizza che l'uomo stesse indebitamente percorrendo l'intervallo tra il binario 1 e la ringhiera antistante, al termine del marciapiede binario 1 lato Genova P. Principe.

Nel “Report 2014” della Polfer si evidenzia che il viaggiatore, nel tentativo di uscire dalla stazione e avendo perso l'orientamento, ha prima percorso per errore la passerella di servizio utilizzata da personale ferroviario, con l'errata percezione che potesse condurre verso l'uscita, e poi si è incamminato sulla massicciata venendo quindi travolto dal convoglio in transito.

**BDS RFI n. 14.019138.I del 30.11.2014 – Riferimento artt. 19, 21 e 31 DPR 753/1980**

**Investimento non mortale di una persona nella stazione di Riccione. Relazione Rimini-Ancona. Treno regionale 21521 dell'IF Trenitalia.**

**a) Fatto:**

Il giorno 30.11.2014, alle ore 06.30 il treno 21521 dell'IF Trenitalia, proveniente da Rimini e diretto a Pescara, durante la fermata presso la stazione di Riccione, investiva un ragazzo che correndo in direzione del treno scivolava e batteva con il corpo sul fianco della vettura.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 06.30 alle 06.49.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause:**

Nella Relazione della Commissione d'Inchiesta di RFI è riportata la dichiarazione del macchinista secondo cui: *“Durante la fermata presso la stazione di Riccione un ragazzo correva in direzione del materiale in senso perpendicolare alla vettura pilota e tentava di fermarsi a distanza ravvicinata ma, a causa del pavimento bagnato scivolava battendo con il corpo sul fianco della vettura”*.

Il Capotreno, intervenuto a soccorrere il ragazzo, ha dichiarato tra l'altro che *“Il ragazzo appariva lucido e cosciente dichiarando di ricordare solo che era completamente ubriaco.”*

**BDS RFI n. 15.000512.I del 01.12.14 - Riferimento artt. 19, 21 e 31 DPR 753/1980**

**Investimento mortale di una persona nella stazione di Mestre Ospedale. Relazione Venezia-Trieste. Treno regionale 2470 dell'IF Trenitalia.**

**a) Fatto:**

Il giorno 01.12.2014, alle ore 22.25 il treno 2470 dell'IF Trenitalia, proveniente da Venezia Mestre e diretto a Trieste, durante il transito presso la stazione di Mestre Ospedale investiva una persona.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 22.25 alle 00.58.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione d'Inchiesta di RFI è riportato che mentre il treno 2470 sopraggiungeva in transito (alla velocità di circa 125 km/h) in prossimità della fermata Mestre Ospedale, l'Agente di Condotta avvistava una persona che, in evidente stato di ebbrezza, scendeva dal marciapiede per attraversare i binari e portarsi sul marciapiede opposto.

Il macchinista azionava la “frenatura rapida emettendo il fischio prolungato: malgrado questo la persona, con andatura incerta e precaria procedeva a risalire dal binario al marciapiede, ma non riusciva a risalire sulla banchina e rimaneva schiacciata fra il fianco sx della vettura pilota e la banchina stessa.

Da rilevare che la fermata è dotata di telecamere e i filmati sono stati richiesti in visione dalla Polfer.

**Banca Dati RFI n. 14.020174.I del 07.12.14 - Riferimento art. 19 DPR 753/1980**

**Investimento mortale di una persona nella stazione di Senigallia. Relazione Piacenza-Ancona. Treno che ha segnalato la presenza del cadavere: n. 11528 dell'IF Trenitalia. Relazione Ancona-Piacenza**

**a) Fatto:**

Il giorno 07.12.2014, alle ore 08.06 il macchinista del treno 11528 dell'IF Trenitalia, in arrivo sul 1° binario della stazione di Senigallia notava, a circa 50 metri dall'inizio del marciapiede, la presenza di un corpo umano privo di vita.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 08.06 alle 08.57.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione d'Inchiesta di RFI è riportato che non è stato possibile risalire al treno investitore e non risultano anomalie nella corsa da parte dei treni transitati in precedenza sul primo binario della stazione di Senigallia, e tenuto conto dei risultati degli accertamenti eseguiti, di quanto riportato dall'Agente di Condotta del treno 11528 e di quanto comunicato dal Dirigente Polfer è possibile presumere che la persona si sia introdotta volontariamente nella sede ferroviaria non osservando le precauzioni necessarie a vigilare sulla propria sicurezza.

Da rilevare che la Polfer dichiara in una prima nota che, a seguito della visione delle immagini registrate, si ipotizza il riconoscimento della persona investita (un bielorusso di 19 anni) e successivamente in una seconda nota comunica che l'evento è da ricondurre alla volontarietà della persona investita che si introduceva nella sede ferroviaria, il cui ingresso è espressamente vietato alle persone non autorizzate.

**BDS RFI n. 14.019581.I del 10.12.14 - Riferimento art. 17 DPR 753/1980**

**Investimento mortale di una persona transitando sul II binario della stazione di Sestri Levante. Relazione Livorno Calambrone - Alessandria Sm.to. Treno merci n. 66622 dell'IF Trenitalia Cargo.**

**a) Fatto:**

Il giorno 10.12.2014, alle ore 22.46 il treno 66622 dell'IF Trenitalia Cargo, transitando sul II binario della stazione di Sestri Levante in anticipo corsa di 94 minuti, investiva una persona di sesso maschile rivolta verso i binari.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 22.46 alle 01.10.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione della Commissione d'Inchiesta di RFI è riportato che gli Agenti di Condotta, approssimandosi alla stazione di Sestri Levante, a circa 150 m dall'inizio del marciapiede e ad una

velocità di circa 67 km/h, si avvedevano di una persona seduta sul bordo del marciapiede stesso, con le gambe rivolte verso il binario, azionavano il fischio e successivamente attivavano la frenatura di emergenza. Pochi secondi dopo avveniva l’impatto, a seguito del quale la persona colpita veniva trascinata per una decina di metri restando fra bordo marciapiede e rotaia.

**BDS RFI n. 14.019873.I del 14.12.14 - Riferimento artt. 17, 19 e 21 DPR 753/1980**

**Investimento mortale di una persona nella stazione di Castel San Giovanni. Relazione Genova Sestri Ponente - Padova Interporto Treno 54235 dell’IF Trenitalia Cargo.**

**a) Fatto:**

Il giorno 14.12.2014, alle ore 16.20 il treno 54235 dell’IF Trenitalia Cargo, in servizio sulla tratta Genova Sestri Ponente Aeroporto – Piacenza, transitando sul II binario FV della località di servizio di Castel San Giovanni, investiva una persona che attraversava i binari sulla passerella a raso.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l’evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 16.20 alle 19.50.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nel Verbale di Accertamento di RFI è riportato che l’Agente di Condotta, nel proprio rapporto di servizio, ha indicato che l’investimento è stato inevitabile in quanto l’investito, nel mentre il treno sopraggiungeva in transito, ha attraversato i binari sulla passerella a raso a testa bassa ed intento ad operare su un dispositivo elettronico.

Nelle Considerazioni del Verbale è riportato che “*la disattenzione causata dalla totale attenzione al dispositivo tecnologico (telefono cellulare o tablet o lettore di file musicali, ecc.) unitamente al fatto di indossare probabilmente anche auricolari hanno portato l’investito all’isolamento dal contesto ferroviario e dal pericolo ad esso connesso, derivante dall’inosservanza di divieti e/o prescrizioni, tant’è che non udendo l’annuncio sonoro di attenzione né curandosi dell’eventuale arrivo di un treno ha attraversato, sulla passerella a raso, da un binario all’altro nel preciso istante in cui sopraggiungeva il treno 54235...*”.

**BDS RFI n. 14.020197.I del 21.12.14 - Riferimento art. 19 DPR 753/1980**

**Investimento mortale di una persona nella stazione di Grisignano. Relazione Torino PN. - Venezia SL. Treno 9753 dell’IF Trenitalia.**

**a) Fatto:**

Il giorno 21.12.2014, alle ore 22.50 il treno 9753 (Frecciabianca) dell’IF Trenitalia, in servizio sulla tratta Milano – Venezia, transitando nella stazione di Grisignano, investiva una persona.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 22.40 alle 00.30.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione Informativa RFI riporta che, contrariamente a quanto ritenuto in un primo momento, da comunicazioni ricevute da Protezione Aziendale risulta che l'investimento non è dovuto a volontà suicida dell'investito, e che nella stampa locale viene ipotizzato un tentativo di furto di rame. La vittima è un ventiduenne moldavo senza fissa dimora, con un decreto di espulsione mai eseguito.

**Banca Dati RFI n. 14.020173.I del 22.12.14 - Riferimento artt. 19, 21 e 31 DPR 753/1980**

**Investimento mortale di una persona nella stazione di Lissone, relazione Chiasso S.mto - Melzo Scalo, Treno 61031 dell'IF Oceanogate**

**a) Fatto:**

Il giorno 22.12.2014, alle ore 04.55 il treno 61031 dell'IF Oceanogate, in servizio sulla tratta Chiasso – Melzo, investiva mortalmente una persona di sesso femminile che attraversava i binari all'altezza del fabbricato viaggiatori della stazione di Lissone.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 04.55 alle 08.20.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Documentazione fornita da RFI non sono presenti elementi o informazioni di dettaglio sull'incidente, né ipotesi sulle cause dello stesso.

Il “Report 2014” della Polfer informa che il treno merci, mentre transitava nella stazione di Lissone, investiva mortalmente una ragazza italiana di 18 anni che attraversava i binari avendo poco prima assunto sostanze stupefacenti.

**Banca Dati RFI n. 14.020194.I del 22.12.14 - Riferimento artt. 19, 21, 36 e 40 DPR 753/1980**

**Investimento non mortale di una persona tra le stazioni di Sesto S. Giovanni e Monza. Relazione Milano – Bergamo. Treno 24667 dell'IF Trenord.**

**a) Fatto:**

Il giorno 22.12.2014, alle ore 11.53 il treno regionale 24667 dell'IF Trenord, in servizio sulla tratta Milano – Bergamo (Linea Lecco), investiva non mortalmente, in partenza dalla stazione di Sesto S. Giovanni con 10 minuti di ritardo, una persona che attraversava i binari.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 11.53 alle 13.25.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione di RFI è riportato che, dopo l'investimento della persona, veniva prescritta la marcia a vista di due treni che percorrevano la linea affiancata (Linea Chiasso) per riferire circa la libertà della Linea Lecco da resti umani. Gli agenti di condotta riferivano che nulla ostacolava la libera circolazione dei treni. La Polfer, intervenuta sul luogo dell'incidente, facendo ricerche più approfondite non ha rinvenuto né il corpo dell'investito né parte di esso. Successivamente un agente Polfer che si trovava presso il locale ospedale individuava l'investito attraverso il ricovero presso il pronto soccorso, una persona accompagnata da altre di etnia ROM. Si rappresenta che nei pressi del luogo dell'investimento è presente un campo ROM e che altri episodi simili sono avvenuti nel passato.

**BDS RFI n. 14.020294.I del 22.12.14 - Riferimento artt. 19, 21, 36 e 40 DPR 753/1980**

**Investimento mortale di una persona tra Ostuni e Cisternino. Relazione Lecce-Roma Treno Frecciargento 9354 dell'IF Trenitalia.**

**a) Fatto:**

Il giorno 22.12.2014, alle ore 12.40 il treno 9354 dell'IF Trenitalia, in servizio sulla tratta Lecce – Roma, investiva mortalmente, tra le stazioni di Ostuni e Cisternino, una persona che attraversava i binari.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 12.40 alle 14.10.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione di RFI è riportato che il macchinista, con il treno in uscita dalla curva situata a circa 200 metri dal cippo chilometrico 721, notava una persona di sesso maschile intenta ad attraversare i binari. Prontamente venivano emessi ripetuti fischi e si azionava la frenatura di emergenza, ma l'impatto era inevitabile.

Da articoli di stampa la vittima era un agricoltore di 81 anni, proprietario di un terreno adiacente al tratto ferroviario.

**BDS RFI n. 15.000039.I del 31.12.14 - Riferimento artt. 19 e 21 DPR 753/1980**

**Investimento mortale di una persona nella fermata di Canegrate. Relazione Domodossola - Milano PG. Treno 10407 dell'IF Trenord.**

**a) Fatto:**

Il giorno 31.12.2014, alle ore 08.59 il treno 10407 dell'IF Trenord, in servizio sulla tratta Domodossola – Milano, investiva non mortalmente in corrispondenza della fermata di Canegrate una persona sul binario dispari, mentre stava attraversando i binari. La persona è successivamente deceduta.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 08.59 alle 12.00.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Documentazione fornita da RFI non sono presenti elementi o informazioni di dettaglio sull'incidente, né ipotesi sulle cause dello stesso.

Da articoli di stampa risulta che l'uomo investito era un 44enne di origine lituana e residente in Lombardia.

**BDS RFI n. 15.000606.I del 06.01.15 - Riferimento artt. 19, 21, 36 DPR 753/1980**

**Investimento mortale di una persona tra Cisternino e Fasano. Relazione Bari – Lecce. Treno Reg. n. 12600 dell'IF Trenitalia**

**a) Fatto:**

Il giorno 06.01.2015, alle ore 21.09 l'Agente di Condotta del treno Reg. n. 12600 dell'IF Trenitalia, giunto alla stazione di Fasano, eseguiva la visita al materiale del proprio treno a causa di un “rumore anomalo” avvertito in linea tra i cippi chilometrici 709+000 e 708+000 (tratta Cisternino-Fasano) constatando la rottura del fanale anteriore sinistro del locomotore. Alle ore 23.18 veniva sospesa la circolazione su entrambi i binari a causa del rinvenimento di un cadavere a seguito della ricognizione del personale dell'infrastruttura.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 23.18 alle 02.10.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Documentazione fornita da RFI non sono presenti elementi o informazioni di dettaglio sull'incidente, né ipotesi sulle cause dello stesso.

Un articolo di stampa informa del *“ritrovamento di un cadavere di un uomo – quasi sicuramente un extracomunitario di giovane età – lungo una stradina sterrata che costeggia la linea ferroviaria Bari-Lecce nel tratto tra la stazione di Fasano e quella di Cisternino.*

*I tecnici di Rete ferroviaria italiana torce alla mano hanno battuto palmo a palmo i binari senza riscontrare nulla: solo per un caso i tecnici delle ferrovie hanno notato – nel buio della notte – un corpo riverso a circa cinque metri dai binari lungo una stradina sterrata che costeggia la linea ferroviaria lato monte e che collega il cavalcavia ferrovia di Torre Spaccata ad un passaggio a livello ormai chiuso da decenni in contrada Bicocca.”*

**BDS RFI n. 15.000394.I del 07.01.15 - Riferimento artt. 19, 21 e 36 DPR 753/1980**

**Investimento non mortale di una persona nella Stazione di Torre del Lago. Relazione Bergamo-Pisa. Treno regionale 2201 dell'IF Trenitalia**

**a) Fatto:**

Il giorno 07.01.2015, alle ore 11.37 il treno Reg. n. 2100 dell'IF Trenitalia, in transito nella stazione di Torre del Lago, investiva una persona che camminava sulla massicciata del binario dispari lato scarpata.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 11.37 alle 13.45.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Documentazione fornita da RFI non sono presenti elementi o informazioni di dettaglio sull'incidente, né ipotesi sulle cause dello stesso.

Un articolo di stampa informa che *“il fatto è accaduto poco dopo la stazione ferroviaria di Torre del Lago, in località Bufalina. La donna, non si sa per quale motivo, stava camminando lungo i binari quando è sopraggiunto il treno. Il macchinista ha provato a richiamare l'attenzione della donna, ma non è riuscito ad evitare l'impatto procurandole una ferita al braccio con probabile frattura anche del polso. La giovane ha poi raggiunto la via Aurelia, che si trova poco distante, per chiedere aiuto e con un'ambulanza della Misericordia di Torre del Lago è stata trasportata all'ospedale Versilia. Il luogo dove è avvenuto l'incidente è frequentato da spacciatori e prostitute, che stando ad alcune testimonianze, hanno visto poco prima la ragazza dirigersi verso la ferrovia e poi notarla solo quando ha chiesto aiuto.”*

**BDS RFI n. 15.000706.I del 10.01.15 - Riferimento art. 19 DPR 753/1980**

**Investimento mortale di una persona fra le stazioni di Sarmato e Castel S. Giovanni.**  
**Relazione Piacenza - Voghera. Treno 20392 dell'IF Trenord**

**a) Fatto:**

Il giorno 10.01.2015, alle ore 17.58 il treno Reg. n. 20392 dell'IF Trenitalia, superato il segnale di protezione della stazione di Castel S. Giovanni, investiva una persona.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 17.58 alle 21.10.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Documentazione fornita da RFI non sono presenti elementi o informazioni di dettaglio sull'incidente, né ipotesi sulle cause dello stesso.

Nella Relazione informativa è riportato che la persona investita stava camminando lungo la sede ferroviaria.

Un articolo di stampa informa che *“il fatto è accaduto a poche centinaia di metri dalla stazione di Castello, lungo la linea ferroviaria Piacenza-Voghera. Pare che l'uomo, di origine romena, stesse camminando di fianco ai binari: aveva con sé uno zaino, del denaro e una borsa con dei generi alimentari.[...]..lo straniero potrebbe essere scivolato lungo la massicciata, al buio, proprio nel momento in cui stava sopraggiungendo il convoglio.”*

**BDS RFI n. 15.000865.I del 13.01.15 - Riferimento artt. 19 e 32 DPR 753/1980**

**Investimento non mortale di una persona in ingresso nella stazione di Montesilvano.**  
**Relazione S. Vito Lanciano - S. Benedetto del Tronto. Treno 23948 dell'IF Sangritana**

**a) Fatto:**

Il giorno 13.01.2015, alle ore 18.13 il treno Reg. n. 23948 dell'IF Sangritana, in arrivo nella stazione di Montesilvano, investiva una persona. La persona investita, a seguito dell'accertamento svolto dal PdC risultava viva e cosciente, con una mano ferita e sanguinante.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 18.13 alle 19.02.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Come da Relazione Informativa di RFI la causa dell'evento è da ricondurre alla volontarietà della persona investita che si intrometteva nella sede ferroviaria interdetta al personale non autorizzato.

Un articolo di stampa informa che “ un 82enne di Pescara è stato sfiorato e ha rischiato di essere investito da un treno regionale nei pressi della stazione di Montesilvano. L’anziano, che soffre di Alzheimer, ha raggiunto la zona della stazione ferroviaria e ha cominciato a camminare a piedi sul marciapiedi, in direzione nord. Verso le 18.15 è arrivato un treno regionale e in quegli istanti l’anziano stava attraversando i binari”.

**BDS RFI n. 15.001096.I del 19.01.15 - Riferimento art. 19 DPR 753/1980**

**Investimento mortale di una persona tra Verona P.Vescovo e S.Martino B.A. (stazione disabilitata). Relazione Torino P.Nuova - Venezia S.Lucia. Treno 9745 dell’IF Trenitalia**

**a) Fatto:**

Il giorno 19.01.2015, alle ore 20.40 il treno n. 9745 dell’IF Trenitalia, investe una persona fra le stazioni di Verona P. Vescovo e S. Martino B.A., fra i cippi chilometrici 152 e 153 all’altezza del PBA 267.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l’evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 20.40 alle 23.43.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Documentazione fornita da RFI non sono presenti elementi o informazioni di dettaglio sull’incidente, né ipotesi sulle cause dello stesso.

**BDS RFI n. 15.001360.I del 25.01.15 - Riferimento artt. 19, 21 e 31 DPR 753/1980**

**Investimento mortale di una persona nella stazione di Santa Marinella. Relazione Montalto di Castro – Roma Termini. Treno ES 9777 dell’IF Trenitalia**

**a) Fatto:**

Il giorno 25.01.2015, alle ore 19.55 l’Ufficio Compartimentale Polfer di Roma comunicava al DCCM Pisa di aver ricevuto notizia di un investimento in ambito stazione di Santa Marinella, presumibilmente da parte del treno 9777 transitato in stazione alle ore 19.25.

Alle 20.10 la Polfer di Civitavecchia intervenuta sul posto comunicava il rinvenimento degli arti inferiori della persona investita, e nessuna traccia del resto del corpo.

Nel D.L. di Roma S. Lorenzo si effettuavano verifiche sotto la cassa del treno 9777 e alle ore 22.30 veniva lì rinvenuto il resto del cadavere di una donna.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l’evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 19.55 alle 22.38.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione Informativa di RFI è riportato che il macchinista ha dichiarato che: “*avvertivo un lieve urto senza intravedere nulla di strano lungo i binari*”, e che la persona investita presumibilmente potrebbe aver tentato di attraversare il binario e di non essersi accorta del sopraggiungere del treno.

Secondo un articolo di stampa alcuni testimoni avrebbero raccontato di aver visto una donna ubriaca cadere sui binari barcollando mentre tentava di attraversarli.

**BDS RFI n. 15.001536.I del 31.01.15 - Riferimento artt. 19 e 21 DPR 753/1980**

**Investimento non mortale di una persona nella stazione di Torre del Lago. Relazione Firenze-La Spezia. Treno n. 23362 dell'IF Trenitalia.**

**a) Fatto:**

Il giorno 31.01.2015, alle ore 15.25 l'AdC del treno Reg 23362 (relazione Firenze – La Spezia) dell'IF Trenitalia avvistava ed urtava una persona che stava camminando a piedi lungo il binario pari della linea Genova-Pisa, nelle vicinanze di Torre del Lago.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 15.25 alle 15.55.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione Informativa di RFI è riportato che le cause dell'evento sono riconducibili alla palese violazione dell'art. 19 del DPR 753/80 da parte della vittima che, al momento dell'impatto, si trovava al di fuori degli ambienti aperti al pubblico (anche se in prossimità dell'inizio del marciapiede binario pari lato Pisa).

Un articolo di stampa informa che l'uomo, un turista inglese di 53 anni, è rimasto gravemente ferito a un braccio dopo essere stato urtato dal treno e rischia l'amputazione dell'arto. In base a una prima ricostruzione, l'uomo si trovava in un punto in cui era vietato sostare, quando è stato urtato dal regionale Firenze-Pisa-La Spezia.

**BDS RFI n. 15.011573.I del 31.01.15 - Riferimento artt. 19 e 21 DPR 753/1980**

**Investimento mortale di una persona in prossimità della fermata di Roma Nomentana. Relazione Napoli – Milano. Treno ES Frecciarossa 9544 dell'IF Trenitalia.**

**a) Fatto:**

Il giorno 31.01.2015, alle ore 16.35 il treno Frecciarossa ES 9544 della relazione Napoli-Milano arresta la corsa dopo il segnale di partenza dalla LdS di Roma Tiburtina della linea Direttissima per urto con oggetto non identificato. Il PdB di scorta al treno durante la sommaria ispezione da terra

del materiale notava il danno al musetto anteriore e sopraggiunto in coda al treno osservava una sagoma adagiata al centro del binario. Alle ore 16.45 veniva formalizzato l’investimento di una persona.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l’evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 16.35 alle 20.00.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione Informativa di RFI è riportato che, vista la dinamica dell’evento e preso atto della comunicazione della Polfer che asserisce di non aver elementi che facciano immaginare che la persona rinvenuta si sia suicidata, si ipotizza che l’inconveniente verificatosi sia da attribuire principalmente all’inevitabilità e alla non prevedibile presenza di individuo nel luogo dell’impatto.

**BDS RFI n. 15.001670.I del 02.02.15 - Riferimento artt. 17, 19 e 21 DPR 753/1980**

**Investimento mortale stazione di S. Antonino Vaie (tra Avigliana e Bussoleno). Relazione Torino P.Nuova - Bardonecchia Treno 10324 dell’IF Trenitalia**

**a) Fatto:**

Il giorno 02.02.2015, alle ore 17.18 il treno regionale 10324 partiva in orario dalla stazione di Torino P.N. e diretto a Bussoleno. Alle ore 17.55 circa, in prossimità del primo binario della stazione di S. Antonino Vaie, il treno investiva mortalmente una persona estranea al servizio ferroviario.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l’evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 17.55 alle 22.10.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione Informativa di RFI è riportato che l’Agente di Condotta del treno 10324 ha dichiarato che, mentre era in transito nella stazione di S. Antonino Vaie, alla velocità di linea di circa 150 km/h, notava una sagoma come di una persona presente sulla sede ferroviaria nell’area dei marciapiedi in prossimità del binario e che per tale ragione emetteva ripetuti fischi: con l’avanzare del treno acquisiva l’evidenza della presenza di una persona indossante abiti scuri accovacciata fra la rotaia ed il marciapiede, con le spalle rivolte al treno; azionava la frenatura di emergenza, non riuscendo tuttavia ad evitare l’impatto.

In merito alle ipotesi sulle cause, nella suddetta Relazione si afferma, fatte salve le verifiche delle Autorità competenti sullo stato di circostanziale lucidità della persona, che le cause che hanno determinato l’evento in oggetto siano riconducibili a manifesto intento suicida.

La Polfer ha successivamente classificato l'investimento come incidente.

In un articolo di stampa è riportata (giugno 2015) la notizia che un video riapre il caso della tragedia avvenuta lunedì 2 Febbraio. L'ipotesi che sembrava essere più plausibile, ovvero quella del suicidio, è stata messa in discussione dalla Procura dalla visione di un filmato, che vede la vittima tentare, con tutte le sue forze, di risalire dalla massicciata poco prima di essere travolto dal treno.

Si ipotizza che la vittima, un uomo 48enne che alcuni testimoni hanno visto dietro la linea gialla, potrebbe aver attraversato i binari senza usare il sottopasso o essere caduto dal marciapiede.

**BDS RFI n. 15.002226.I del 10.02.15 - Riferimento artt. 19, 21 e 65 DPR 753/1980 e art. 147 del Codice della Strada DLgs 285/92**

**Investimento mortale tra S.Antonino Vaie e Borgone. Linea Torino-Modane (relazione Torino Porta Nuova-Susa) in prossimità di un PL regolarmente chiuso. Treno 4316 di Trenitalia**

**a) Fatto:**

Il giorno 10.02.2015, alle ore 11.46 il treno regionale 4613 partiva in orario dalla stazione di Torino P.N. e diretto a Bussoleno. Alle ore 12.28 dopo aver espletato servizio viaggiatori il treno parte dalla stazione di S. Antonino Vaie. Alle ore 12.30 in prossimità del km 33+350 del binario pari della tratta di S. Antonino Vaie-Borgone il treno investiva mortalmente una persona estranea al servizio ferroviario che attraversava con la bicicletta la sede ferroviaria.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 12.28 alle 13.47.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione Informativa di RFI è riportato che l'evento si è verificato in aperta campagna in corrispondenza di un punto in cui la sede ferroviaria è ubicata in rilevato rispetto al piano di campagna. Considerato che nei sentieri paralleli alla sede ferroviaria non si evidenziano pregressi punti di attraversamento, e appurato che l'attraversamento dei binari stava avvenendo con anche in mano una bicicletta, la causa dell'evento è direttamente riscontrabile nella violazione delle norme di comportamento da parte dell'investito.

Un articolo di stampa informa che l'uomo investito, di nazionalità marocchina, stava cercando di attraversare i binari con la propria bici, vicino ad un passaggio a livello.

**BDS RFI n. 15.002235.S del 10.02.15 - Riferimento artt. 17, 19 e 21 DPR 753/1980**

**Mancato Investimento in uscita dalla stazione di Follonica. Relazione Roma-Genova. Treno Frecciabianca 9782 dell'IF Trenitalia**

**a) Fatto:**

Il giorno 10.02.2015, alle ore 18.57 l'Agente di Condotta del treno Frecciabianca 9782 comunica al DCO che almeno tre ragazzini avevano attraversato davanti al treno in transito nella stazione di Follonica dei quali due sicuramente li aveva visti scappare via, del terzo non ne aveva traccia e comunque nessun urto accusato al treno.

Alle 19.20 l'AdC, sceso dal treno per le prime verifiche, confermava di una bambina con leggere escoriazioni (probabilmente dovute ad una caduta sulla massicciata per evitare l'investimento) che era stata presa in consegna dai Carabinieri per gli accertamenti del caso.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Nella Documentazione di RFI non ci sono informazioni relative alle interruzioni della circolazione ferroviaria.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

La Polfer informa che non c'è stato investimento: il treno ha sfiorato due ragazze minorenni che hanno attraversato i binari e una delle due ha riportato lievi escoriazioni.

Un articolo di stampa informa che le due ragazzine, di 15 e 17 anni, per paura di perdere il treno, invece di usare il sottopasso avevano attraversato i binari, e solo per poco non sono finite sotto il treno Frecciabianca che stava sopraggiungendo da Roma.

**BDS RFI n. 15.002833.I del 21.02.15 - Riferimento artt. 19, 21 e 36 DPR 753/1980**

**Investimento mortale fra Torre del Lago e Pisa. Relazione Milano – Livorno. Treno IC 673 dell'IF Trenitalia.**

**a) Fatto:**

Il giorno 21.02.2015, alle ore 20.20 l'Agente di Condotta del treno IC 673 dell'IF Trenitalia comunica al DCO di aver avvertito un colpo al locomotore, atto incrocio in linea con il treno reg. 23372, tra Torre del Lago e Pisa tra i cippi chilometrici 104 e 103.

I treni reg. 11867 e 23372 non segnalavano alcuna anomalia né al materiale rotabile né alla linea.

L'AdC del treno IC 673, effettuato un controllo al materiale rotabile nella stazione di Pisa, non rileva segni o anomalie. Successivamente i tecnici di RFI accertavano la presenza di un cadavere di sesso maschile fuori dalla sede ferroviaria, lato binario dispari interrotto in attesa degli accertamenti del caso.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

La circolazione ferroviaria non ha subito interruzioni.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Relazione Informativa di RFI è riportato che, per quanto accertato, la responsabilità dell'evento è da ascrivere al comportamento della persona investita che, introducendosi nella sede ferroviaria in un punto non aperto al pubblico, non ha rispettato quanto prescritto dall'articolo 19 del DPR n. 753 dell'11.07.1980.

Un articolo di stampa informa che la vittima è un venticinquenne marocchino, clandestino, con diversi arresti per spaccio di droga investito in un tratto della linea ferroviaria che già in passato è stata teatro di incidenti analoghi (uno il 23.11.2014). La vittima era un abituale frequentatore della stazione e già visto nella zona in cui ha perso la vita, un'area ritenuta un luogo naturale di incontro tra pusher e consumatori di sostanze stupefacenti.

Nell'articolo si afferma che di solito la droga viene nascosta sotto terra lungo la ferrovia e si possono verificare incidenti nelle fasi di recupero dello stupefacente come accaduto anche in passato.

**BDS RFI n. 15.003183.I del 25.02.15 - Riferimento artt. 19 e 21 DPR 753/1980**

**Investimento non mortale in prossimità del segnale di protezione di Roma. Relazione Fiumicino Aeroporto - Roma Termini. Treno 3339 dell'IF Trenitalia**

**a) Fatto:**

Il giorno 25.02.2015, alle ore 20.35 il treno 3339 dell'IF Trenitalia investe non mortalmente una persona in prossimità del segnale di protezione di Roma Termini.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Nella Documentazione di RFI non ci sono informazioni relative alle interruzioni della circolazione ferroviaria.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Documentazione fornita da RFI non sono presenti elementi o informazioni di dettaglio sull'incidente, né ipotesi sulle cause dello stesso.

**BDS RFI n. 15.004286.I del 13.03.15 - Riferimento art. 17 DPR 753/1980**

**Investimento non mortale a Parona Lomellina. Relazione Milano-Mortara/Parona Lomellina. Treno regionale 10501 di Trenord.**

**a) Fatto:**

Il giorno 13.03.2015 alle ore 7.50 il personale del regionale 10510 (Trenord), in arrivo a Parona Lomellina rinveniva una persona ferita sul marciapiede del binario. Trattasi di presumibile tentativo di salita della stessa persona sul treno regionale 10501 già in movimento.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Nella Documentazione di RFI non ci sono informazioni relative alle interruzioni della circolazione ferroviaria.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella Documentazione fornita da RFI non sono presenti elementi o informazioni di dettaglio sull'incidente, né ipotesi sulle cause dello stesso.

Un articolo di stampa informa un 38enne è scivolato dalla banchina dove stava aspettando il treno che lo avrebbe portato a Milano ed è finito schiacciato con le gambe sotto le ruote di una carrozza. Da una prima ricostruzione sembrerebbe che l'uomo abbia tentato di salire su un convoglio in partenza e sia stato urtato dal treno cadendo dalla banchina. Un secondo articolo invece fornisce una diversa ricostruzione secondo la quale l'uomo avrebbe messo un piede in fallo scivolando dalla banchina proprio mentre il convoglio stava passando, cadendo sulla massicciata: il treno gli ha urtato un piede procurandogli una frattura scomposta.

**BDS RFI n. 15.004449.I del 18.03.15- Riferimento artt. 19, 21, 36 e 40 DPR 753/1980**

**Investimento mortale fra le stazioni di Termini Imerese e Altavilla. Relazione Palermo C.le – Agrigento. Treno 3946 dell'IF Trenitalia.**

**a) Fatto:**

Il giorno 18.03.2015 alle ore 20.47 il treno regionale 3946 dell'IF Trenitalia, partito da Palermo C.le e diretto ad Agrigento C.le investiva una persona in prossimità della progressiva chilometrica 28+100 fra le località di S. Nicola Tonnara e Trabia della linea Palermo-Termini Imerese.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l'evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 20.47 alle 03.10.

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella relazione di RFI è riportato che, dal sopralluogo effettuato, si è potuto rilevare che accanto alla sede ferroviaria esiste un insediamento abitativo/residenziale a villini composto da lotti di terreno interclusi tra la statale 113 e la sede ferroviaria e divisi da 42 stradelle ortogonali denominate via Piani 1, 2, etc.

Dalla verifica dei luoghi si evidenzia inoltre che accanto alla sede ferroviaria corre longitudinalmente e parallelamente un lungo canale/acquedotto in pietra e tra lo stesso e l'insediamento abitativo a villini è presente un camminamento pedonale largo 1.30 m. al quale si innestano le strade private. Il canale in pietra in corrispondenza del tratto dell'evento è a +1.30 m. dal piano di campagna, è largo 80 cm e dista dalla più vicina rotaia 4.20m.

Dai rilievi e dalle dichiarazioni degli agenti intervenuti si presume che la vittima sia entrata da Via Piano 34, abbia percorso il camminamento parallelo a destra lato Palermo per circa 14 metri e abbia scavalcato il canale in pietra in corrispondenza di un tratto dove il canale si interrompe parzialmente, accedendo alla sede ferroviaria.

Nelle conclusioni della relazione si evidenzia che RFI non ha l'obbligo di recintare la sede ferroviaria ma si lascia la valutazione al Gestore stesso sulla base dell'art. 36 del DPR n. 753 dell'11.07.1980: *“Le ferrovie in sede propria sono separate dalle proprietà laterali e dalle strade con siepi, muri, o altro tipo di recinzione stabile ove, a giudizio delle aziende esercenti, sia ritenuto necessario ai fini della sicurezza dell'esercizio.”*

Nel caso in esame non è stato ritenuto, da parte di RFI, che ricorressero le condizioni di necessità per la sicurezza dell'esercizio; peraltro va ricordato che l'art. 40 del suddetto DPR dispone che *“nei casi di nuovi insediamenti produttivi o industriali adiacenti alle ferrovie è fatto obbligo ai proprietari di provvedere, ai fini della sicurezza pubblica e dell'esercizio ferroviario, alla preventiva idonea recinzione dei terreni stessi in prossimità della sede ferroviaria.”*

Nel caso in esame, conclude la Relazione, parrebbe derivare un obbligo facente capo ai proprietari di precludere l'accesso della via Piano n. 34 al camminamento che corre tra l'acquedotto e il perimetro della zona residenziale.



Foto n. 9 – Vista aerea insediamento Via Piani 34 - Trabia, Provincia di Palermo (Google Maps - 2016)

**BDS n. 15.004497.I20.03.15 - Riferimento artt. 19, 21 e 36 DPR 753/1980**

**Investimento mortale fra le stazioni di Pisa e Torre del Lago. Relazione Livorno C.le –La Spezia C.le. Treno IC 522 dell’IF Trenitalia.**

**a) Fatto:**

Il giorno 20.03.2015 alle ore 00.10 l’AdC del treno merci 50377 (relazione Cuneo-Frosinone) dell’IF Trenitalia, comunica la presenza di persone lungo la linea tra il PBA n. 519 (avviso segnale di protezione di Pisa prog. Km 103+780) e il segnale di protezione esterno di Pisa n. 602 (progr. Km 102+170) ; il DCO di Pisa prescriveva una riduzione di velocità a 30 km/h.

Alle ore 1.10 l’Agente di Condotta del treno IC 522 (relazione Napoli-Sestri Levante) dell’IF Trenitalia comunicava al DCO di Pisa di aver investito una persona in prossimità del cippo km 105, tra le stazioni di Pisa e Torre del Lago, oltre il tratto temporaneamente soggetto a riduzione di velocità.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un morto

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l’evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 01.10 alle 05.15

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella relazione di RFI è riportato che la vittima (uomo apparentemente senza fissa dimora) si trovava indebitamente sulla sede ferroviaria in luogo di aperta campagna e totalmente buio.

Articoli di stampa riportano che la vittima sarebbe un clochard di 50 anni di origine polacca.

**BDS RFI n. 15.004591.I del 22.03.15- Riferimento artt. 19, 21 e 31 DPR 753/1980**

**Investimento non mortale in prossimità del binario II della stazione di Rovigo. Relazione Bologna-Padova. Treno 771 dell’IF Trenitalia.**

**a) Fatto:**

Il giorno 22.03.2015 alle ore 01.20 il treno 771 diretto a Roma (relazione Bologna-Padova) dell’IF Trenitalia, investe una persona all’altezza del II binario della stazione di Rovigo.

**b) Numero morti/feriti accertati:**

Un ferito

**c) Classificazione Polfer:**

La Polfer ha classificato l’evento come “incidente”.

**d) Provvedimenti di esercizio:**

Interrotta la circolazione ferroviaria dalle 01.10 alle 02.37

**e) Considerazioni/Ipotesi sulle cause**

Nella relazione di RFI è riportato che tutti i rilievi effettuati dall’Autorità Giudiziaria “*lasciano verosimilmente presupporre che si tratti di suicidio*”, e viene allegato il rapporto del DM in servizio

a Rovigo che, avendo assistito in tempo reale all’investimento (avvenuto sul II binario proprio di fronte l’Ufficio Movimento), dichiara “di aver visto quattro persone sul binario II in attesa dell’arrivo del treno 771 e, al momento dell’arrivo del treno, una di queste scendeva dal marciapiede sul binario mettendosi di fronte al treno in arrivo che, nonostante abbia prontamente azionato la frenatura rapida, non ha potuto fare a meno di investire la persona in mezzo ai binari.” Un articolo di stampa invece riporta che “due persone hanno rischiato seriamente di rimanere gravemente ferite o uccise dal transito del treno, e che in ospedale sono finiti una giovane italiana e un giovane marocchino: lei ha riportato ferite a un piede, rischia di perdere una o più dita, lui solo escoriazioni. Le prime indagini sono state ad ampio spettro, ma è possibile scartare le ipotesi peggiori, come potrebbe essere un tentato omicidio. Gli investigatori pensano piuttosto a un incidente fortuito. I due feriti facevano parte di un gruppo di tre persone, l’italiana e due marocchini. Forse avevano bevuto un po’ e non si sono resi conto dell’arrivo del treno. La donna è caduta sui binari e un marocchino, per fortuna sobrio, l’ha soccorsa e messa in salvo, rischiando anche in prima persona.”

### **3. RESOCONTO DELL’INDAGINE**

#### **3.1 NORME E REGOLAMENTI**

Di seguito si riportano le principali norme e i regolamenti riguardanti la presente indagine sugli investimenti di persone in ambito ferroviario.

#### **DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 11 luglio 1980, n. 753**

*Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell’esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto.*

#### **TITOLO II**

#### **COMPORTAMENTO DEGLI UTENTI DELLE FERROVIE E DEL PUBBLICO IN GENERE NELL’AMBITO FERROVIARIO E IN PROSSIMITA’ DELLO STESSO.**

#### **Articolo 17.**

Chiunque si serve delle ferrovie deve osservare tutte le prescrizioni relative all’uso delle medesime ed è tenuto in ogni caso ad attenersi alle avvertenze, inviti e disposizioni delle aziende esercenti e del personale per quanto concerne la regolarità amministrativa e funzionale, nonché l’ordine e la sicurezza dell’esercizio.

Salvo quanto previsto specificatamente nei successivi articoli, i trasgressori sono soggetti alla sanzione amministrativa da L. 15.000 a L. 45.000.

Gli utenti delle ferrovie devono inoltre usare le precauzioni necessarie e vigilare, per quanto da loro dipenda, sulla sicurezza ed incolumità propria, delle persone e degli animali che sono sotto la loro custodia, nonché sulla sicurezza delle proprie cose.

Le aziende esercenti non rispondono delle conseguenze derivanti dalla inosservanza delle norme di cui al primo e terzo comma.

#### **Articolo 18.**

Nei servizi di pubblico trasporto caratterizzati da veicoli a moto continuo nei quali, in relazione alle peculiarità del sistema, per la realizzazione del trasporto risulti necessaria la collaborazione attiva dei viaggiatori, questi ultimi devono strettamente uniformarsi agli obblighi ed ai divieti resi manifesti con appositi avvisi delle aziende esercenti e devono, comunque, comportarsi in maniera da non arrecare pericolo ad altre persone o danni.

Gli obblighi e i divieti di cui al comma precedente sono fissati dalle F.S., per i servizi da queste istituiti, e dalle altre aziende esercenti previa approvazione da parte dei competenti uffici della M.C.T.C. o degli organi regionali secondo le rispettive attribuzioni.

I trasgressori agli obblighi e divieti di cui al primo comma sono soggetti alla sanzione amministrativa da L. 15.000 a L. 45.000.

#### **Articolo 19.**

Alle persone estranee al servizio è proibito - salvo autorizzazione o esigenze attinenti all'esercizio dei diritti sindacali regolati da leggi o da accordi contrattuali - introdursi nelle aree, recinti e impianti ferroviari, e loro dipendenze, nonché nei veicoli in sosta, esclusi i casi previsti dall'art. 20.

I trasgressori sono soggetti alla sanzione amministrativa da L. 20.000 a L. 60.000.

L'accesso o la sosta non autorizzati in determinate aree, recinti ed impianti, segnalati con appositi cartelli di divieto e stabiliti dalle F.S., per le ferrovie dello Stato, e dai competenti uffici della M.C.T.C. o dagli organi regionali, secondo le rispettive attribuzioni, su indicazione delle aziende esercenti, per le ferrovie in concessione, sono puniti con l'ammenda da L. 100.000 a L. 500.000 o con l'arresto fino a due mesi. ((2))

L'apposizione dei cartelli di cui al comma precedente deve essere effettuata previo nulla osta dell'autorità giudiziaria competente per territorio.

I divieti di cui al presente articolo non si applicano ai soggetti indicati al successivo art. 71.

#### **AGGIORNAMENTO (2)**

*La L. 28 dicembre 1993, n.561 ha disposto (con l'art. 1, comma 1, lettera h)) che le violazioni previste dal comma 3 del presente articolo non costituiscono reato e sono soggette alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma di denaro (da lire cinquecentomila a lire tre milioni).*

#### **Articolo 20.**

Le aziende esercenti determinano le aree, gli impianti e i locali aperti al pubblico nei quali l'accesso e la sosta delle persone nonché la circolazione e sosta dei veicoli stradali hanno luogo in base a quanto previsto dalle disposizioni delle predette aziende.

Per le ferrovie in concessione tali disposizioni devono essere approvate dai competenti uffici della M.C.T.C. o dagli organi regionali secondo le rispettive attribuzioni.

I trasgressori alle disposizioni di cui al primo comma incorrono nella sanzione amministrativa da L. 7.000 a L. 21.000.

#### **Articolo 21.**

Nelle stazioni e fermate è vietato alle persone estranee al servizio l'attraversamento dei binari.

Ove non esistano appositi soprappassaggi o sottopassaggi, l'attraversamento è ammesso solo nei punti stabiliti e attenendosi alle avvertenze specifiche.

E' vietato, comunque, attraversare un binario quando sullo stesso stia sopraggiungendo un treno o una locomotiva od altro materiale mobile.

E' vietato inoltre attraversare i binari in immediata vicinanza dei veicoli fermi, oppure introducendosi negli stessi o fra due veicoli in sosta, siano essi agganciati o disgiunti.

Può essere, però, consentito di attraversare i binari fra due colonne di veicoli fermi, od alle loro estremità, quando ciò sia indispensabile per il servizio viaggiatori, con l'osservanza delle avvertenze del personale.

I trasgressori alle suddette norme sono soggetti alla sanzione amministrativa da L. 10.000 a L. 30.000.

#### **Articolo 31.**

Possono essere escluse dai treni e dai veicoli e allontanate dalle stazioni e dalle fermate le persone che si trovino in stato di ubriachezza, che offendano la decenza o diano scandalo o disturbo agli altri viaggiatori e che ricusino di ottemperare alle prescrizioni d'ordine o di sicurezza del servizio.

Le persone escluse in corso di viaggio ai sensi del comma precedente non hanno diritto ad alcun rimborso per il percorso ancora da effettuare.

#### **Articolo 32.**

Possono essere escluse dai treni e dai veicoli nonché dai locali delle stazioni e delle fermate le persone malate o ferite che possano arrecare danno o incomodo agli altri viaggiatori.

Il trasporto di queste persone potrà avere luogo occorrendo sotto custodia, in veicoli o compartimenti riservati, alle condizioni e tariffe stabilite.

La norma del precedente primo comma non si applica alle persone di cui alla legge 30 marzo 1971, n. 118, agli invalidi per cause di guerra, di lavoro e di servizio, nonché ai ciechi e sordomuti.

Dai servizi di pubblico trasporto di cui al precedente art. 18 possono essere escluse, in relazione alle peculiarità del sistema, le persone che per età, per condizioni fisiche o per manifesta incapacità ad utilizzare correttamente i servizi stessi possano arrecare danno a se' o agli altri ovvero ai veicoli ed agli impianti.

### **TITOLO III**

#### **DISCIPLINA DELLE SEPARAZIONI DELLE PROPRIETA' LATERALI DALLA SEDE FERROVIARIA E DI ALTRI SERVIZI DI TRASPORTO, DELLE SERVITU' E DELL'ATTIVITA' DI TERZI IN PROSSIMITA' DELLA SEDE FERROVIARIA AI FINI DELLA TUTELA DELLA SICUREZZA DELL'ESERCIZIO**

#### **Articolo 36.**

Le ferrovie in sede propria sono separate dalle proprietà laterali e dalle strade con siepi, muri o altro tipo di recinzione stabile ove, a giudizio delle aziende esercenti, sia ritenuto necessario ai fini della sicurezza dell'esercizio. [...]

#### **Articolo 40.**

Nei casi di nuovi insediamenti abitativi o industriali adiacenti alle ferrovie è fatto obbligo ai proprietari di provvedere, ai fini della sicurezza pubblica e dell'esercizio ferroviario, alla preventiva idonea recinzione dei terreni stessi in prossimità della sede ferroviaria.

I trasgressori sono puniti con l'ammenda da lire 300.000 a L. 900.000.

Indipendentemente dalla sanzione, in caso di mancanza osservanza della disposizione di cui al primo comma, le aziende esercenti potranno provvedere esse stesse alla recinzione. Le spese sostenute saranno poste a carico dei trasgressori ed eventualmente recuperate mediante esecuzione forzata con l'osservanza delle norme del regio decreto 14 aprile 1910, n. 639, ovvero delle norme in materia di riscossione coattiva contenute nel codice di procedura civile.

### **TITOLO IV**

#### **SISTEMA DI PROTEZIONE DEGLI ATTRAVERSAMENTI DEI PASSAGGI A LIVELLO E PRESCRIZIONI PER GLI UTENTI**

#### **Articolo 65.**

Per l'attraversamento dei passaggi a livello pubblici si applicano le norme del vigente codice della strada e delle relative disposizioni di esecuzione.

**(Nuovo Codice della Strada - Decreto Legislativo 30.04.1992 n. 285 e s.m. – Art.147. Comportamento ai passaggi a livello** - stabilisce che gli utenti della strada non devono attraversare un passaggio a livello quando: a) siano chiuse o stiano per chiudersi le barriere o le semibarriere; b) siano in movimento di apertura le semibarriere; c) siano in funzione i dispositivi di segnalazione luminosa o acustica previsti dall'art. 44, comma 2, e dal regolamento, di cui al comma 3 dello stesso

articolo; d) siano in funzione i mezzi sostitutivi delle barriere o semibarriere previsti dal medesimo articolo.)

## **TITOLO VII**

### **ATTIVITA' DI PREVENZIONE E ACCERTAMENTO DELLE INFRAZIONI ALLE NORME RELATIVE ALLA POLIZIA DEI TRASPORTI. APPLICAZIONE DELLE RELATIVE SANZIONI E DEVOLUZIONE DEI PROVENTI**

#### **Articolo 71.**

La prevenzione e l'accertamento delle infrazioni alle presenti norme, con esclusione di quelle di cui al successivo titolo VIII. e la stesura dei relativi verbali spettano agli ufficiali, sottufficiali, graduati e guardie della specialità polizia ferroviaria del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza, nonché' agli altri ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria indicati nei commi primo e secondo dell'art. 221(1) del codice di procedura penale. In assenza dei soggetti sopraindicati il personale addetto all'esercizio, alla custodia ed alla manutenzione delle ferrovie deve procedere alla constatazione dei fatti ed alle relative verbalizzazioni. Al suddetto personale delle ferrovie compete pure, in aggiunta al personale di cui all'art. 137 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, la constatazione e la relativa verbalizzazione delle infrazioni alle disposizioni sull'attraversamento dei passaggi a livello. Per la legalità dei verbali, il personale delle ferrovie in concessione deve essere giurato nelle forme di legge. Per le ferrovie in concessione l'espletamento dei servizi di polizia ferroviaria spetta inoltre ai funzionari della M.C.T.C. addetti alla vigilanza nonché' ai funzionari dei competenti organi delle regioni e degli enti locali territoriali secondo le rispettive attribuzioni.

*(1) Leggi art. 57 del c.p.p.*

## **4. ANALISI E CONCLUSIONI**

Preliminarmente si ritiene utile evidenziare che, alcuni mesi dopo l'avvio del presente studio (la DIGIFEMA ha incaricato la Commissione con nota n. 110 del 19.12.2014) l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie ANSF ha trasmesso (con nota n. 4452 del 04.06.2015) copia del “*Report 2015 - Assessment of Achievement of Safety Targets*” dell'ERA.

Il Report indica, tra le altre cose, che nel 2013 in Italia è stato superato il valore nazionale di riferimento (NVR – National Reference Value, livello massimo tollerabile per ciascuno Stato membro per una determinata categoria di rischio ferroviario) per le “**persone non autorizzate sulla sede ferroviaria**” e che quindi si rileva per tale categoria di persone, nella quale rientrano sostanzialmente i pedoni che accedono e attraversano indebitamente la sede ferroviaria, un possibile deterioramento del livello di sicurezza. Tale conclusione scaturisce, in conformità alla Decisione della Commissione n. 2009/460/CE, dal confronto della media mobile degli ultimi cinque anni del numero di morti equivalenti (1 morto= 10 feriti gravi) rapportato al traffico ferroviario con l'analogo valore del periodo 2004-2009, individuato come NVR (valore nazionale di riferimento).

Pertanto, tenuto conto di quanto indicato dall'ERA nel suddetto Report del 2015 e delle conseguenti osservazioni formulate dall'ANSF con la suddetta nota n. 4452 del 04.06.2015, la Commissione d'inchiesta ha proseguito l'analisi della documentazione fornita da RFI S.p.a., e successivamente ha richiesto ulteriori elementi alla Polizia Ferroviaria, con particolare riferimento alla classificazione definitiva dell'evento (incidente o suicidio).

La Commissione d'inchiesta ha quindi suddiviso gli investimenti di persone nelle seguenti tre categorie: **1. Incidenti 2. Suicidi (o tentati suicidi) 3. Altre Tipologie** (nel caso di evento non riconducibile con certezza ad una delle due precedenti categorie, oppure incidente riguardante personale appartenente al GI o alle IF, o segnalazioni di possibili investimenti che non hanno avuto riscontro con ritrovamento di feriti o morti), per poi focalizzare l'attenzione sugli eventi oggetto del presente studio.

Si è proceduto esaminando dapprima gli investimenti ricadenti nella categoria **1. Incidenti** in ambito stazione per poi estendere le valutazioni anche ad altri incidenti che, a parere della Commissione, presentavano criticità tali da rendere necessaria l'emanazione di specifiche raccomandazioni: in particolare sono stati analizzati alcuni investimenti avvenuti in prossimità di Passaggi a Livello (di Stazione e in Linea) e lungo la linea ferroviaria.

Gli eventi incidentali, selezionati come sopra sintetizzato, possono essere riconducibili alle categorie riportate nei paragrafi seguenti.

### **4.1 ACCESSO NON AUTORIZZATO ALLA PROPRIETA' FERROVIARIA**

Gli investimenti di persone ricompresi in questa categoria sono avvenuti in violazione di quanto prescritto dagli artt. 17, 18 e 19 del DPR n. 753 dell'11 luglio 1980 e, in alcuni casi, non è stato inoltre rispettato quanto previsto dagli artt. 39 e 40 del medesimo DPR.

Questa categoria è quella con il maggior numero di eventi riscontrati e con la casistica più differenziata. Infatti all'interno della stessa troviamo accessi alla sede ferroviaria avvenuti direttamente dalle banchine di stazione, da edifici presenti in prossimità della stazione stessa (ad es. dopolavoro ferroviario, locali tecnici ormai in disuso, edifici o manufatti abbandonati diventati ricovero per persone senza fissa dimora o ritrovo di tossicodipendenti, etc.), da stradelli che si sono formati per il continuo passaggio dei pedoni o da sentieri di servizio che dovrebbero essere utilizzati solo da personale autorizzato, da aperture presenti nella recinzioni di protezione.

Nei casi esaminati è emerso che le persone che si introducono e camminano sulla sede ferroviaria possono farlo:

i) abitualmente e in modo regolare;

ii) per inesperienza e/o non conoscenza della stazione di arrivo/partenza.

Relativamente alla prima fattispecie, cioè persone che utilizzano usualmente la sede ferroviaria per spostarsi da un luogo ad un altro, possiamo effettuare una ulteriore distinzione: nel primo caso sono prevalentemente persone che conoscono bene i luoghi e abitualmente attraversano o camminano in aree ferroviarie (ad esempio frequentatori di fabbricati in area di stazione o pendolari che, avendo ormai familiarità con tali luoghi, trasgrediscono la norma per ridurre tempi e distanze da percorrere), nel secondo caso si tratta solitamente di persone che provengono da paesi esteri con differenti regole e abitudini (ad esempio extracomunitari nei cui paesi di origine il metodo più sicuro e rapido di spostarsi tra due località è quello di camminare lungo la linea ferroviaria).

In entrambi i casi, sia quello relativo all'abitudine che quello dovuto all'inesperienza, il problema da affrontare è correlato alla mancata percezione, da parte degli utenti/passeggeri, del rischio e della pericolosità dell'ambiente di stazione e ferroviario in generale.

Tale caratteristica è riscontrabile sia negli utenti più giovani che negli adulti: nei ragazzi probabilmente influisce la poca esperienza e la incapacità di effettuare una corretta valutazione dei potenziali pericoli, nel caso degli adulti invece è possibile il fenomeno opposto legato all'eccessiva sicurezza derivante dalla maggior esperienza acquisita.

Attualmente l'informazione in merito ai comportamenti corretti da tenere in ambiente stazione, e non solo, è affidata agli annunci effettuati in stazione mediante altoparlanti e ad una specifica cartellonistica posizionata prevalentemente sulle banchine.

Negli ultimi anni sono state inoltre promosse iniziative di carattere informativo/educativo da parte del Gestore dell'Infrastruttura RFI S.p.a., delle Imprese Ferroviarie, dell'ANSF e della Polfer, anche in collaborazione tra loro e con alcune federazioni sportive.

Ad esempio l'ANSF promuove campagne di sensibilizzazione e concorsi nelle scuole allo scopo di raggiungere il mondo dei giovani per stimolare comportamenti più responsabili: in tale attività sono state coinvolte la Polizia Ferroviaria, le Federazioni Italiane di Pallacanestro (FIP), Rugby (FIR), Pallavolo (FIPAV) e numerose Scuole Regionali.

La Polfer ha recentemente avviato il progetto “*Train.....to be cool*”, una campagna di sensibilizzazione della sicurezza in ambito ferroviario che prevede il coinvolgimento degli studenti della III classe della scuola secondaria di I grado e tutte le classi della scuola secondaria di II grado, in particolare per quegli istituti scolastici potenzialmente interessati perché vicini alla linea ferroviaria o perché frequentati da studenti pendolari.

L'Impresa Ferroviaria Trenitalia ha dedicato ad esempio una sezione (“*I doveri del viaggiatore*”) all'interno della Carta dei Servizi del Passeggero in cui si rammentano ai passeggeri una serie di attenzioni da tenere sia in treno che in stazione al fine di rendere il viaggio più sicuro.

Le azioni sopra descritte sono fondamentali per diffondere la cultura della sicurezza ferroviaria e di prevenzione di comportamenti sbagliati in stazione e sui binari, e sicuramente devono proseguire sia con maggiore intensità che con una più ampia diffusione.

Si evidenzia come le campagne informative ed educative già espletate e quelle attualmente in corso siano state indirizzate prevalentemente verso giovani studenti, cercando di diffondere e sviluppare, anche nell'ambito del sistema di formazione sportiva, la cultura della sicurezza e della salute in ambito ferroviario.

Si ritiene però che tali iniziative, finora rivolte verso una utenza ferroviaria specifica quale quella studentesca, debbano essere indirizzate anche verso altre tipologie di passeggeri o frequentatori delle stazioni (lavoratori pendolari, passeggeri di altra nazionalità, persone senza fissa dimora, etc.) i cui comportamenti sbagliati sono spesso più radicati e difficili da modificare.

Premesso quanto sopra e tenuto conto dell'elevato numero di incidenti (e conseguentemente di morti e feriti gravi) che riguarda le “*persone non autorizzate sulla sede ferroviaria*”, come emerso dal presente studio nonché del superamento del valore nazionale di riferimento (NVR) per tale determinata categoria di rischio ferroviario, la Commissione ritiene necessario che tutti i soggetti coinvolti proseguano con le iniziative di carattere informativo ed educativo già intraprese, possibilmente intensificandone la frequenza e soprattutto estendendole anche alle altre fasce di

utenza ferroviaria (diversificate per età, nazionalità, genere, condizione sociale, etc.) nell’ambito di un più ampio intervento di regolazione informativa.

L’educazione e la sensibilizzazione dei passeggeri e comunque delle persone che frequentano le stazioni deve avvenire con specifici interventi per le diverse tipologie di utenti considerate più a rischio (studenti, lavoratori pendolari, cittadini comunitari e extracomunitari nei cui paesi d’origine esistono differenti «regole» di comportamento in ambito ferroviario, persone senza fissa dimora).

A mero titolo di esempio, al fine di dare informazione diretta all’utenza ferroviaria, si potrebbe prevedere, almeno nelle stazioni con maggior traffico passeggeri, l’utilizzo dei monitor presenti nel fabbricato viaggiatori e lungo le banchine anche per informare l’utenza sui comportamenti corretti e quelli potenzialmente pericolosi, nonché sulle regole da rispettare durante la permanenza nelle aree di stazione e soprattutto sulle banchine ferroviarie, in analogia con quanto avviene in altri settori di trasporto (informazioni sui portali stradali e autostradali, nelle banchine delle metropolitane, etc).

Le medesime informazioni potrebbero essere trasmesse anche dai monitor presenti all’interno delle carrozze viaggiatori, oggi utilizzati quasi esclusivamente per comunicare messaggi commerciali o pubblicitari.

Sarebbe inoltre importante coinvolgere, in queste attività di educazione e di sensibilizzazione dei passeggeri, anche altri soggetti, sia istituzionali (Ministeri, Regioni e Comuni, anche attraverso i servizi sociali e i mediatori culturali) che non (Imprese Ferroviarie, Associazioni dei Consumatori e dei Pendolari in particolare, Associazioni di Volontariato, etc.), soprattutto con l’obiettivo di far convergere maggiori sinergie sul tema della sicurezza ferroviaria.

Su tale ultimo aspetto si ritiene importante evidenziare come alcune tematiche, in considerazione della loro trasversalità tra le differenti modalità di trasporto, potrebbero essere affrontate in una unica campagna informativa e di educazione alla sicurezza. Ad esempio la distrazione indotta dall’uso inappropriato di dispositivi elettronici e telefoni cellulari può provocare incidenti di uguale gravità sia che essi avvengano durante un attraversamento stradale piuttosto che in ambito ferroviario o tranviario.

Le iniziative sopraindicate sicuramente potranno dare i loro migliori risultati nel medio/lungo termine, e per questo motivo è opportuno associarvi delle misure che invece possano produrre effetti positivi nel breve/medio periodo.

Su tale specifico aspetto si ritiene necessario che i Proprietari e i Gestori dell’Infrastruttura effettuino una analisi e valutazione delle criticità relativamente alle aree di stazione, alle loro pertinenze e al sedime ferroviario in generale, al fine di realizzare una mappatura delle zone ad elevata probabilità di investimento di persone. Tale probabilità potrà essere misurata anche sulla base dei dati storici relativi alla frequenza di indebita presenza di persone sulla sede ferroviaria.

Successivamente, per le zone ad elevata probabilità di investimento di persone, per contrastare e ridurre il fenomeno dell’accesso non autorizzato alla proprietà ferroviaria, dovranno essere adottate delle misure di sicurezza preventive. Queste misure potranno prevedere sia modifiche regolamentari che adeguamenti infrastrutturali, tali da incidere sulla frequenza dell’accadimento dell’evento pericoloso riducendone quindi la probabilità di accadimento.

Nell’ambito della individuazione delle suddette misure, i Gestori delle Infrastrutture dovranno certamente valutare l’opportunità di:

1. dotare le stazioni, ove non ancora installate, di telecamere di videosorveglianza, sia come strumento di controllo e vigilanza (in particolare nelle banchine e nelle zone di accesso al sedime ferroviario) che come supporto alle indagini tecniche e giudiziarie previste in caso di incidente;
2. intervenire per rendere di difficile valicabilità i punti di accesso non autorizzato alla sede ferroviaria, ad esempio:

- 2.1 ampliando o modificando le recinzioni e i parapetti posizionati in ambito stazione a protezione e impedimento dell’accesso alle aree ferroviarie (in particolare quelli localizzati alla fine delle banchine, all’inizio dei percorsi di servizio, etc.);
- 2.2 mediante installazione di pannelli a pavimento del tipo antisconfinamento (vedi **foto n. 9 e 10**);
- 3. individuare i manufatti e gli edifici attualmente in disuso presenti nelle aree ferroviarie ed effettuare i necessari interventi per renderli non accessibili alle persone non autorizzate.



**Foto n. 9 – Tipologia di dissuasori di attraversamento binari utilizzati nel Regno Unito (2014)**

## Anti-trespass panels: pilot test



*Foto n. 10 - Tipologia di dissuasori di attraversamento binari sperimentati in Belgio*

Sempre nell'ambito dell'individuazione di misure di sicurezza preventive da adottare per contrastare e ridurre il fenomeno dell'accesso non autorizzato alla proprietà ferroviaria e di attraversamento dei binari, si ritiene opportuno che i Proprietari e i Gestori dell'Infrastruttura sperimentino, laddove ciò sia tecnicamente possibile e non comporti riduzione della sicurezza per gli operatori:

- l'inserimento di strisce luminose o luci (eventualmente unite ad un avvisatore acustico) in corrispondenza della linea gialla di banchina in modo che si attivino preavvisando l'arrivo del treno sui binari prospicienti, anche tenendo conto di quanto già realizzato da alcuni Gestori dell'Infrastruttura di altri Stati in ambito UE (vedi **foto n. 11a, 11b e 11c**);



*Foto n. 11a - Esempio di delineatori di margine a LED per banchine ferroviarie*



*Foto n. 11b - Esempio di delineatori di margine a LED per banchine – Atene – Linea Metro 2 Anthoupoli Station*



*Foto n. 11c - Esempio di delineatori di margine a LED per banchine. Atene - Metro Linea 2*  
Fotogramma <https://www.youtube.com/watch?v=x-MENqYVvcY>

I Gestori inoltre, qualora non già previsto all'interno delle proprie disposizioni operative per la visita linea ordinaria nei settori Armamento e Sede e TE, dovrebbero stabilire una specifica periodicità delle visite ordinarie nei casi di oggettive situazioni particolari quali ad esempio tratti soggetti a frequenti attraversamenti o transiti abusivi.

Nei casi in cui vengano individuate aree/tratti di linea soggetti ad accesso e transito non autorizzato, sarebbe infatti opportuno definire una maggior frequenza delle visite in linea, intensificando in particolare quelle da effettuare a piedi.

In aggiunta alle misure di tipo preventivo sopra indicate, si ritiene necessario intervenire anche attraverso una intensificazione dell'attività di controllo e di repressione del fenomeno relativo all'accesso non autorizzato alla sede ferroviaria.

In tal senso si rendono necessarie modifiche e integrazioni del Decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, da effettuarsi nell'ambito di una generale rivisitazione e aggiornamento dell'intero specifico quadro normativo, ormai obsoleto causa le numerose modifiche legislative intervenute a livello comunitario in materia di sicurezza ferroviaria.

In particolare, per quanto concerne l'ammontare delle sanzioni amministrativa previste per la violazione degli articoli del Titolo II *“Comportamento degli utenti delle ferrovie e del pubblico in genere nell'ambito ferroviario e in prossimità dello stesso”*, si rende indispensabile un loro aggiornamento tenuto conto che le sanzioni attualmente applicate risalgono ormai (a parte la semplice conversione effettuata tra Lira ed Euro) a circa 36 anni fa.

Naturalmente il semplice aumento delle sanzioni non sarebbe sufficiente quale deterrente per i comportamenti senza prevedere una forte intensificazione delle attività di controllo, a supporto e integrazione delle attività poste in essere dalla Polizia Ferroviaria e dai Gestori dell'Infrastruttura.

E' opportuna quindi una modifica del Decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753 per estendere le specifiche funzioni di controllo e sanzionatorie anche ad altri soggetti (ad esempio alle Polizie Locali ex Provinciali e Municipali, con quest'ultime che già hanno competenza per quanto concerne le violazioni in ambito dei Passaggi a Livello).

Da ultimo si ritiene necessario un coinvolgimento delle Amministrazioni Regionali e Locali, i cui territori siano semplicemente attraversati dalla ferrovia oppure in cui siano presenti stazioni o passaggi a livello, al fine di renderle maggiormente attive per quanto concerne le attività di prevenzione e riduzione degli incidenti che avvengono in ambito ferroviario.

Le Amministrazioni dovrebbero essere maggiormente coinvolte, per quanto di loro competenza, ad esempio nelle seguenti attività:

1. corretta programmazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale finalizzata al coordinamento tra i diversi servizi (ferroviario e stradale), ponendo particolare attenzione alle coincidenze previste nelle fasce orarie pendolari/studenti considerato che pianificare tempi troppo ridotti per il cambio dei mezzi di trasporto (ad esempio trasbordo treno/treno oppure treno/autobus) può indurre i viaggiatori ad adottare comportamenti pericolosi;
2. verifica e controllo degli insediamenti (residenziali, impianti sportivi/ricreativi, Centri di accoglienza, Campi Nomadi, etc.) o di luoghi turistici o per il tempo libero (spiagge, parchi, etc) nei casi in cui, essendo localizzati in prossimità della sede ferroviaria, possano costituire una situazione di pericolo per attraversamento indebito della linea ferroviaria;
3. assistenza alle persone in difficoltà (senza fissa dimora, tossicodipendenti, rifugiati politici, etc.) che solitamente frequentano l'ambiente delle stazioni ferroviarie anche come luoghi di ricovero notturno e che potrebbero costituire situazioni di pericolo (in particolare per la loro incolumità e in generale per il sistema ferroviario) soprattutto nelle stazioni impresenziate;
4. supporto ai Gestori dell'Infrastruttura e alle Forze di Polizia nelle attività di vigilanza e controllo delle stazioni ferroviarie, in particolare quelle impresenziate e quelle soggette a fenomeni di sovraffollamento (stazioni ad alto flusso turistico oppure con elevata frequentazione di studenti e pendolari).

## 4.2 ATTRAVERSAMENTO DEI BINARI

Gli investimenti ricompresi in questa categoria sono avvenuti in violazione di quanto prescritto espressamente dagli artt. 17 e 21 del DPR n. 753 dell' 11 luglio 1980.

Anche questa categoria, come la precedente, presenta un numero di eventi molto elevato e solitamente l'attraversamento dei binari avviene, nonostante la presenza di sottopassaggi o ascensori, per effettuare un cambio di banchina (per un improvvisa variazione del binario di arrivo del treno, per non perdere la coincidenza con altro treno, per utilizzare servizi di stazione, per salutare un conoscente, etc.) oppure semplicemente per dirigersi verso l'uscita della stazione stessa in maniere più rapida e diretta (diretti verso casa o il luogo di lavoro oppure per prendere un altro mezzo di trasporto pubblico).

Anche per i casi relativi a seconda questa categoria possiamo fare le seguenti ulteriori distinzioni:

- a) persone che, pur consapevoli di violare una norma, per eccesso di sicurezza e per ridurre tempi e distanze da percorrere attraversano i binari (ad esempio pendolari che hanno familiarità con la stazione e con gli orari/binari dei treni in partenza e arrivo, vedi **foto n. 12**);
- b) persone che attraversano i binari convinti di agire nel rispetto delle norme (ad esempio stranieri provenienti da paesi nei quali l'attraversamento a raso è permesso essendo le stazioni normalmente prive di sottopassaggi).

In altri casi ancora i passeggeri utilizzano, anche inconsapevolmente, le passerelle a raso destinate al passaggio di persone con mobilità ridotta o dei carrelli di servizio, in particolar modo quando le passerelle di collegamento tra le banchine sono posizionate in prossimità del fabbricato viaggiatori o dell'uscita dalla stazione (vedi **foto n. 13**).

Le iniziative da intraprendere per prevenire e quindi ridurre gli investimenti di persone che attraversano i binari sono in parte ricomprese in quelle già sintetizzate per la categoria relativa all'accesso non autorizzato alla proprietà ferroviaria.

Anche in questo caso infatti si rende necessaria preliminarmente una mappatura, da parte dei Proprietari e Gestori dell'Infrastruttura, delle stazioni in cui risulta maggiore la probabilità di investimento di persone causa l'attraversamento indebito dei binari, per poi procedere con l'individuazione delle misure di sicurezza necessarie a prevenire e contrastare tale fenomeno.

In aggiunta alle misure indicate al precedente paragrafo, è necessario che i Proprietari e i Gestori dell'Infrastruttura:

1. sperimentino, laddove ciò sia tecnicamente possibile e non comporti riduzione della sicurezza per gli operatori e del regime di esercizio, la realizzazione di barriere fisiche sia verticali (di separazione tra i binari contigui) che a pavimento (tipo pannelli antisconfinamento) per rendere impraticabile l'attraversamento dei binari;
2. verifichino il corretto posizionamento degli attraversamenti a raso (di servizio o destinati alle persone con ridotta mobilità), e nei casi in cui questi siano stati realizzati di fronte al fabbricato viaggiatori o ad uscite della stazione, e comunque quando si ritiene possano essere facilmente utilizzati dai passeggeri quale alternativa ai sotto/soprappassi, ricollocarli a grande distanza dagli accessi alle banchine (vedi **foto n. 14**).

Per quanto concerne il precedente punto 1, a titolo di esempio si vedano le barriere verticali temporanee utilizzate a protezione del cantiere per lavori in esercizio nella stazione di Novara (**foto n. 15, 16 e 17**).



*Foto n. 12 - Stazione di Roma - Trastevere. Attraversamento binari fronte fabbricato viaggiatori*



*Foto n. 13 - Stazione di La Spezia. Attraversamento a raso posizionato fronte fabbricato viaggiatori (dicembre 2015)*



*Foto n. 14 - Stazione di Venezia Mestre. Attraversamento a raso realizzato a fine banchina (aprile 2016)*



*Foto n. 15 - Stazione di Novara - barriere verticali temporanee a protezione area di cantiere (maggio 2016)*



*Foto n. 16 - Stazione di Novara - barriere verticali temporanee a protezione area di cantiere (maggio 2016)*



*Foto n. 17 - Stazione di Novara - barriere verticali temporanee a protezione area di cantiere (maggio 2016)*

### **4.3 CASI PARTICOLARI DI INVESTIMENTI DI PERSONE RICOMPRESI NEI PRECEDENTI PUNTI 4.1 e 4.2**

#### **4.3.1 PRESENZA DI INSEDIAMENTI LUNGO LINEA FERROVIARIA (Abitazioni – Campi Nomadi – Centri Sportivi – Centro Accoglienza Richiedenti Asilo)**

In questa categoria sono stati inseriti gli incidenti avvenuti in prossimità di insediamenti di varia natura, quali ad esempio complessi residenziali, centri sportivi/ricreativi, CARA, Campi Nomadi, e che sono riconducibili a *violazioni, oltre che dell'art. 19, anche degli artt. 36 e 40 DPR 753/1980*.

In quasi tutti i casi l'accesso alla sede ferroviaria è avvenuto o a causa dell'assenza di preventiva idonea recinzione, oppure per la presenza di varchi o rotture nella recinzione stessa:

- negli incidenti avvenuti in prossimità del Campo Nomadi vicino la stazione di Rogoredo (09.01.2014 – BDS RFI 14.000711.I), di quello nel Comune di Cerea (26.03.2014 BDS RFI 14.005184.I), e nei pressi del CARA tra Bari S. Spirito e Bari Nord (25.09.2014 – BDS RFI n. 14.015511.I), sono state riscontrate aperture e varchi nelle recinzioni dei suddetti insediamenti;
- nell'incidente avvenuto nei pressi del Campo da Calchetto a Calopezzati (13.08.2014 – BDS RFI n. 14.012788.I) il ragazzo investito scavalcava le protezioni poste in corrispondenza di un ponticello e si introduceva nell'area ferroviaria;
- nell'incidente avvenuto nei pressi del complesso residenziale di Via Piano tra stazioni di Termini Imerese e Altavilla Ville (18.03.15 Banca Dati n. 15.004449.I), è stata rilevata l'assenza di idonea recinzione in prossimità di una strada interna all'insediamento abitativo.

Nei casi relativi ai Campi Rom e al CARA si è potuto riscontrare che il fenomeno dell'accesso alla sede ferroviaria era già avvenuto nel passato ed era stata segnalata più volte la presenza di estranei sui binari, mentre nel caso del complesso residenziale di Via Piano nella relazione d'inchiesta di RFI è riportato che *“da visite in linea, in carrello e a piedi non si evince nessuna segnalazione particolare del tratto di linea interessato”* e che comunque non è stato precluso, dai proprietari degli immobili, un accesso dalla Via Piano 34 ad un camminamento che conduce nel sedime ferroviario.

Le iniziative da intraprendere per prevenire i rischi di investimento di persone e quindi ridurre l'incidentalità relativa a questa specifica sottoclassifica di eventi sono ricomprese in quelle già sintetizzate per le categoria inerenti l'accesso non autorizzato alla proprietà ferroviaria e l'attraversamento dei binari.

#### **4.3.2 PERSONE SENZA FISSA DIMORA, SOTTO EFFETTO DI ALCOOL O STUPEFACENTI**

Gli investimenti ricompresi in questa categoria sono avvenuti in violazione di quanto previsto agli *artt. 31 e 32 del DPR n. 753 dell' 11 luglio 1980*, in aggiunta ai già citati *artt. 17, 18 e 19 e 21 del medesimo DPR*.

In alcuni dei casi presi in esame gli individui investiti erano conosciuti nell'ambiente della stazione, diventata spesso luogo di ritrovo di persone senza fissa dimora, di immigrati, di tossicodipendenti, anche per la presenza di manufatti o edifici abbandonati oppure in disuso e utilizzati quale rifugio diurno e/o notturno.

L'accesso alla proprietà ferroviaria da parte di queste persone può avvenire volontariamente (ad esempio per raggiungere vagoni di treni in sosta o locali in disuso in cui trascorrere la notte) oppure in maniera involontaria, sotto l'effetto di alcool o di stupefacenti che ne alterano le capacità fisiche e intellettive. In quest'ultimo caso le persone sottovalutano le situazioni di pericolo a causa dell'alterazione nella percezione delle distanze e della velocità che allunga, a volte irrimediabilmente, i tempi di reazione.

Per affrontare tale problematica è fondamentale, al fine di fornire un valido supporto alle attività di controllo poste in essere sia dai Gestori dell'Infrastruttura che dalla Polfer, coinvolgere gli altri

soggetti - istituzionali e non - deputati alla assistenza delle persone in difficoltà che utilizzano le stazioni ferroviarie come punto di ritrovo o luogo in cui trascorrere la notte. In particolare si ritiene che le Amministrazioni Locali dovrebbero coordinarsi con il Gestore dell’Infrastruttura e le Forze di Polizia al fine di individuare le aree ferroviarie e le stazioni maggiormente soggette a tale fenomeno, e poi predisporre dei programmi di assistenza che prevedano, per le persone in difficoltà, una idonea sistemazione (anche all’interno delle stazioni stesse) in modo da garantire sia la sicurezza delle persone stesse che della circolazione ferroviaria.

Le iniziative da intraprendere per prevenire i rischi di investimento di persone e quindi ridurre l’incidentalità relativa a questa specifica sottoclassifica di eventi sono ricomprese in quelle già sintetizzate per le categoria inerenti l’accesso non autorizzato alla proprietà ferroviaria e l’attraversamento dei binari.

#### **4.3.2 PERSONE DISTRATTE DALL’UTILIZZO DI TELEFONO CELLULARE E DISPOSITIVI ELETTRONICI**

Gli investimenti ricompresi in questa categoria sono avvenuti in violazione di quanto previsto all’articolo 17 del DPR n. 753 dell’ 11 luglio 1980, con particolare riferimento al fatto che gli utenti delle ferrovie devono usare le precauzioni necessarie e vigilare, per quanto da loro dipenda, sulla sicurezza ed incolumità propria.

Nei casi esaminati le persone investite erano distratte dall’utilizzo di dispositivi elettronici, ad esempio attraversavano i binari ascoltando musica con le cuffiette o guardando i messaggi da un telefonino, oppure oltrepassavano le striscia gialla sulla banchina mentre erano intenti in una conversazione telefonica. Tale problematica non riguarda purtroppo solo il settore ferroviario (dove gli effetti sono più evidenti e tragici), ma assume maggior rilievo e risalto mediatico (causa anche la maggior frequenza) nel settore stradale dove l’uso di dispositivi elettronici, sia da parte delle persone alla guida di autoveicoli che da parte dei pedoni, è ormai una delle cause più frequenti di incidente.

Le iniziative da intraprendere per prevenire i rischi di investimento di persone e quindi ridurre l’incidentalità relativa a questa specifica sottoclassifica di eventi sono ricomprese in quelle già sintetizzate per le categoria inerenti l’accesso non autorizzato alla proprietà ferroviaria e l’attraversamento dei binari.

#### **4.3.3 INVESTIMENTI DI PERSONE AVVENUTI NELLA TRATTA FERROVIARIA PISA-TORRE DEL LAGO PUCCINI**

In questa categoria sono stati inseriti i numerosi incidenti avvenuti in prossimità della Stazione di Torre del Lago-Puccini, sulla base dei quali la Commissione d’inchiesta, anche dopo aver visionato gli altri eventi registrati in Banca Dati RFI nel periodo ricompreso nel presente studio, ha deciso di effettuare - in data 18.12.2015 - uno specifico sopralluogo sia nel tratto di linea interessato che nella stazione di Torre del Lago.

##### **Eventi classificati come investimenti di persone (BDS RFI dal 01.01.2014 al 31.03.2015)**

07.02.2014 ore 05:30 – (Banca Dati RFI 14.002236.I) - *Il treno IC 35558 dell’IF Trenitalia, in transito alla velocità di circa 130 km/h, investiva mortalmente una persona tra il km 108 e il km 109 sul binario pari tra Pisa e Torre del Lago.*

17.02.2014 ore 14:54 (Banca Dati RFI 14.002954.I) - *Il treno IC 511, dopo aver superato la stazione di Torre del Lago, investiva una persona. Le forze dell’ordine intervenute hanno constatato l’assenza della persona investita.*

23.11.2014 ore 17:15 – (Banca Dati RFI n. 14.018578.I) - Il treno 23366 dell'IF Trenitalia, partito da Pisa S. Rossore diretto a Torre del Lago, in transito alla velocità di circa 119 km/h investe una persona in prossimità del km 107+564, provocandone la morte.

07.01.15 ore 11:37 (Banca Dati RFI n. 15.000394.I) - Il treno Reg. n. 2100 dell'IF Trenitalia, in transito nella stazione di Torre del Lago, investiva una giovane donna che camminava sulla massicciata del binario dispari lato scarpata, procurandole una ferita al braccio.

31.01.15 ore 15:25 (Banca Dati RFI n. 15.001536.I) - Il treno Reg. 23362 (relazione Firenze – La Spezia) dell'IF Trenitalia urtava una persona che stava camminando a piedi lungo il binario pari della linea Genova-Pisa, nelle vicinanze di Torre del Lago. Si tratta di un turista inglese di 53 anni, rimasto gravemente ferito a un braccio dopo essere stato urtato dal treno.

21.02.15 ore 20:20 (Banca Dati RFI n. 15.002833.I) - Il treno IC 673 dell'IF Trenitalia investe mortalmente una persona tra Torre del Lago e Pisa, tra i cippi chilometrici 104 e 103. La vittima è un venticinquenne di origine marocchina, clandestino, con diversi arresti per spaccio di droga.

20.03.15 ore 01:10 (Banca Dati RFI n. 15.004497.I) – Alle ore 1.10 il treno IC 522 (relazione Napoli-Sestri Levante) dell'IF Trenitalia investe una persona in prossimità del cippo km 105, tra le stazioni di Pisa e Torre del Lago. La vittima è un senza fissa dimora di origine polacche.

#### **Altri eventi presenti in Banca Dati RFI (dal 01.01.2014 al 31.03.2015)**

**Tratta Torre del Lago – Pisa/Bin FMCAMP n. 15 eventi registrati**  
**Ambito Stazione Torre del Lago Puccini n. 2 eventi registrati**

06.02.2014 ore 14:49 – (Banca Dati RFI n. 14.002206.S) – Prescrizione riduzione velocità 30 km/h emettendo ripetuti fischi tra km 107 e km 114 su ordine dell'autorità Giudiziaria.

14.04.2014 ore 19:20 – (Banca Dati RFI n. 14.005971.S) – Treno 60615 riduceva la velocità nella tratta per presenza di estranei in prossimità della sede ferroviaria. Il treno successivo 11865 confermava la presenza ma a distanza tale da non richiedere misure cautelative.

20.04.2015 ore 10:20 – (Banca Dati RFI n. 15.006229.S) – (TORRE DEL LAGO PUCCINI) Treno 11827 segnala la presenza di persona estranea lungo la sede ferroviaria ambito stazione.

25.04.2014 ore 16:00 – (Banca Dati RFI n. 14.006521.S) – PdC Treno 51307 comunica che tra i cippi Km 110 e 111 sono presenti persone in prossimità della sede ferroviaria. Prescritta riduzione di velocità a 30 km/h emettendo ripetuti fischi. Richiesto intervento Polfer.

04.06.2014 ore 21:50 – (Banca Dati RFI n. 14.008696.S) – PdC Treno 11872 riferiva di aver udito un colpo tra i km 104 e km 105. Treni successivi 679 e 55028 segnalavano presenza di estranei lungo sede ferroviaria tra km 103 e km 104.

05.07.2014 ore 12:00 – (Banca Dati RFI n. 14.010548.S) – AM su Treno 670 segnala presenza di estranei in prossimità linea tra km 105 e km 109. Avvisata Polfer e prescritta marcia cautelativa.

01.08.2014 ore 23:33 – (Banca Dati RFI n. 14.012248.S) – PdC Treno 54199 segnala presenza di estranei in prossimità della sede ferroviaria tra i cippi km 109 e km 107. Prescritta riduzione di velocità a 30 km/h emettendo ripetuti fischi.

05.08.2014 ore 06:15 – (Banca Dati RFI n. 14.012433.S) – PdC Treno 11836 segnala presenza di estranei lungo la sede ferroviaria tra i cippi km 107 e km 108. Prescritta riduzione di velocità. Avvisata Polfer.

21.08.2014 ore 16:26 – (Banca Dati RFI n. 14.013258.S) – PdC Treno 11872 segnala presenza di persone lungo la linea tra Torre del Lago e Pisa SR tra il km 109 e km 114. Prescritta riduzione di velocità a 30 km/h e ripetuti fischi.

21.08.2014 ore 19:46 – (Banca Dati RFI n. 14.013260.S) – PdM Treno 23411 comunica presenza di persone in prossimità del km 107+500 tra Torre del Lago e Pisa SR. Prescritta riduzione di velocità a 30 km/h e ripetuti fischi.

17.09.2014 ore 17:20 – (Banca Dati RFI n. 14.014816.S) – Segnalata presenza di estranei in prossimità sede ferroviaria tra km 107 e km 109. Avvisato Compartimento Polfer.

03.10.2014 ore 13:44 – (Banca Dati RFI n. 14.015787.S) – PdC Treno 23381 da avviso della presenza di persone estranee sulla sede ferroviaria tra km 106 e km 104. Prescritta riduzione di velocità a 30 km/h e ripetuti fischi

08.10.2014 ore 21:05 – (Banca Dati RFI n. 14.016118.S) – Prescritta riduzione di velocità a 30 km/h e ripetuti fischi a tutti i treni per presenza di estranei sulla sede ferroviaria tra km 108 e km 111. Notizia ricevuta dal PdC del treno n. 11870.

28.10.2014 ore 11:08 – (Banca Dati RFI n. 14.017195.S) – Treno 505 comunica presenza di persone estranee nei pressi della sede ferroviaria tra la stazione di Torre del Lago e il cippo km 109. Avvisato Compartimento Polfer e prescritta riduzione di velocità a 30 km/h.

17.12.2014 ore 15:42 – (Banca Dati RFI n. 14.019885.S) – Treno 23385 comunica presenza estranei sulla sede ferroviaria tra il km 114 e il km 112. Prescritta riduzione di velocità a 30 km/h con emissione ripetuti fischi e avvisato Compartimento Polfer.

29.12.2014 ore 14:35 – (Banca Dati RFI n. 14.020367.S) – (TORRE DEL LAGO PUCCINI) Treno 23383 segnala presenza di persone estranee in prossimità della sede ferroviaria tra il km 113+515. Avvisato Compartimento Polfer.

20.02.2015 ore 12:55 – (Banca Dati RFI n. 15.002819.S) – Treno 54153 segnala la presenza di estranei lungo la sede ferroviaria tra cippo km 110 e il km 111. Prescritta riduzione di velocità a 30 km/h con emissione ripetuti fischi.

L'elevato numero di pericolati incidenti e di investimenti di persone, avvenuti nel periodo esaminato sia nella stazione di Torre del Lago che nella tratta ferroviaria ricompresa tra la stazione medesima e Pisa dimostra come la zona presenti delle criticità sulle quali si ritiene necessario un intervento urgente da parte del Gestore dell'Infrastruttura.

Il sopralluogo effettuato dalla Commissione d'Indagine e l'analisi dettagliata degli incidenti sopraindicati hanno evidenziato le seguenti problematiche:

1. La Stazione di Torre del Lago è dotata di un sottopassaggio di collegamento tra le due banchine piuttosto articolato e collegato al sottopasso stradale. A fine banchina è presente la prevista segnaletica di divieto di accesso alla sede ferroviaria (art. 19.1 del DPR 753/80) ma non vi è alcun tipo di recinzione/parapetto quale ulteriore deterrente all’attraversamento dei binari (**foto n. 18**);
2. Nella tratta interessata dagli incidenti la linea ferroviaria è parallela alla Strada Statale 1 “Variante di La Spezia” e separa la medesima strada dalla Pineta adiacente. Gran parte dei numerosi episodi di attraversamento della sede ferroviaria sono avvenuti per poter accedere alla Pineta direttamente dalla Via Aurelia.
3. Alcune delle zone attraversate dalla ferrovia nel tratto Pisa-Torre del Lago (in particolare quelle interne alla pineta) sono da anni diventati luoghi di spaccio di stupefacenti e di prostituzione, motivo per cui numerose persone non autorizzate accedono e attraversano - sia di giorno che di notte - la sede ferroviaria;
4. In prossimità di un vecchio Passaggio a Livello eliminato (incrocio tra la Via Vecchianese e la Strada Statale 1) è presente, lato SS1, un magazzino ANAS ed una parete di separazione con la ferrovia realizzata in pannelli di cemento (**foto n. 19 e 20**). Dall’altro lato, a ridosso della linea ferroviaria, è presente una casa che risulta essere attualmente abitata (**foto n. 22**), ma priva di qualsiasi tipo di separazione dalla ferrovia e alla quale è possibile accedere facilmente dalla Statale mediante un varco presente alla fine della suindicata parete in cemento e percorrendo un sentiero ben delineato (**foto n. 21**).

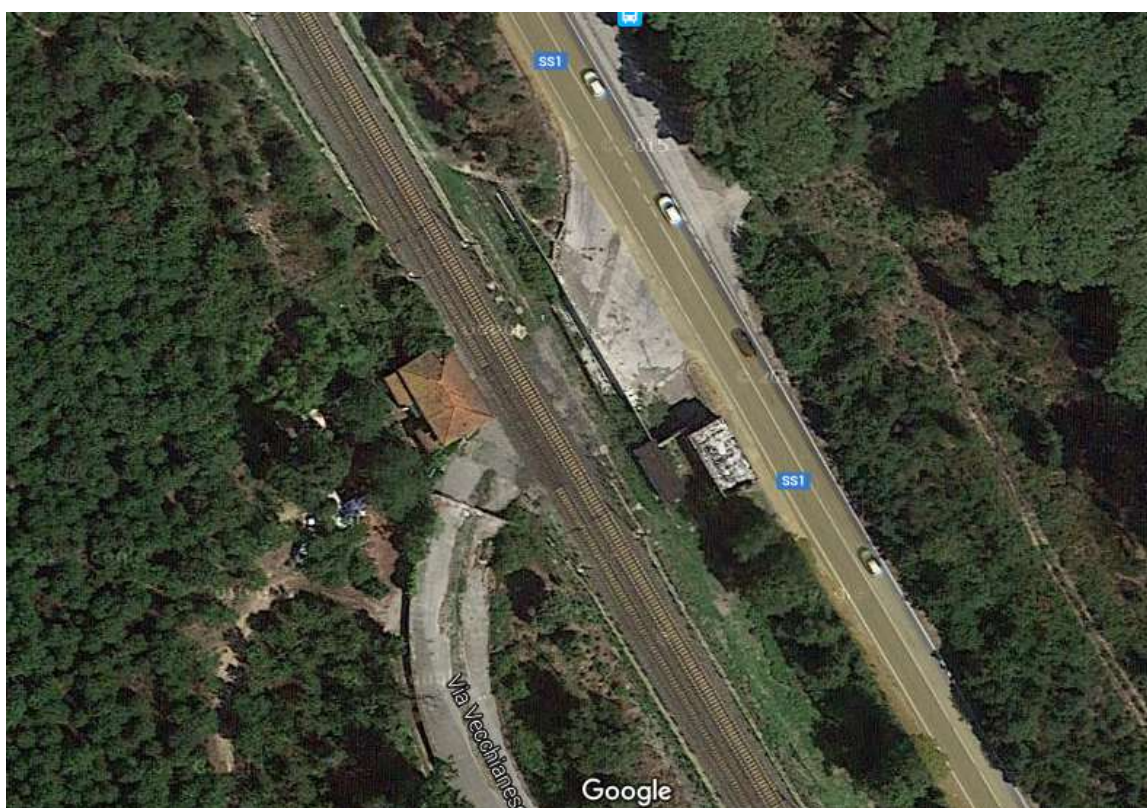
Da quanto sopra sintetizzato e considerato l’elevato numero di investimenti di persone e di pericolati incidenti avvenuti negli ultimi anni nella zona in esame, emerge la necessità di intervenire, con urgenza, prevedendo specifiche misure per impedire l’accesso alla sede ferroviaria e l’attraversamento dei binari sia in ambito della Stazione di Torre del Lago che lungo la tratta ferroviaria che collega la medesima località a Pisa.

Le iniziative da intraprendere per prevenire i rischi di investimento di persone e quindi ridurre l’incidentalità relativa in questo tratto dell’infrastruttura ferroviaria sono ricomprese in quelle già sintetizzate per le categorie inerenti l’accesso non autorizzato alla proprietà ferroviaria e l’attraversamento dei binari, e in particolare il Gestore deve valutare l’opportunità di:

1. rendere impraticabile, nella Stazione di Torre del Lago, l’attraversamento di binari;
2. separare fisicamente la sede ferroviaria della tratta Torre del Lago – Pisa/Bin FMCAMP sia dalla adiacente Strada Statale 1 che dalla Pineta, al fine di eliminare gli accessi e gli indebiti attraversamenti.



*Foto n. 18 – Banchina Stazione di Torre del Lago Puccini (dicembre 2015)*



*Foto n. 19 – Veduta aerea ex Passaggio a Livello Via Vecchianese (Google Maps – 2016)*



*Foto n. 20 –Recinzione in pannelli di cemento in prossimità ex Passaggio a Livello Via Vecchianese (dicembre 2015)*



*Foto n. 21 –Recinzione in pannelli di cemento in prossimità ex Passaggio a Livello Via Vecchianese (dicembre 2015)*



*Foto n. 22 – Abitazione adiacente i binari altezza ex Passaggio a Livello Via Vecchianese (dicembre 2015)*

#### **4.4 INVESTIMENTI DI PERSONE AI PASSAGGI A LIVELLO IN PROSSIMITA' STAZIONE**

Gli investimenti ricompresi in questa categoria sono avvenuti in violazione di quanto previsto dall'art. 65 del DPR n. 753 dell' 11 luglio 1980 e dall'art. 147 del Codice della Strada.

Nel presente studio sono stati esaminati, tra gli altri, gli investimenti di persone avvenuti nei passaggi a livello presenti in prossimità delle stazioni ferroviarie e tra questi uno in particolare riguarda il **PL km 13+772 di stazione a Montecatini Terme** (06.02.2014 Banca Dati 14.002162.I).

Nella stessa località sono inoltre stati registrati in Banca Dati RFI, nel periodo ricompreso nel presente studio, i seguenti eventi:

25.04.2014 ore 11:15 (Banca Dati n. 14.006520.S) - Treno n. 3112 comunicava presenza di una persona estranea sulla sede ferroviaria in corrispondenza del PL km. 13+772 di Montecatini Centro.

09.05.2014 ore 15:03 (Banca Dati n. 14.007303.S): Presenza di estranei sulla sede ferroviaria ambito fermata di Montecatini Centro. Intervento della polizia municipale per garantire la libertà della sede ferroviaria.

05.07.2014 ore 10:05 (Banca Dati n. 14.010547). PdC Treno 3047 comunica presenza estraneo sulla sede ferroviaria in prossimità PLA km 13+772.

24.09.2014 ore 17:14 (Banca Dati n. 14.015221.S) Treno 3072 PdM comunica presenza di estraneo sul PL km 13+772. A seguito intervento Polfer la persona si allontanava.

08.10.2014 ore 10:50 (Banca Dati n. 14.016058.S) - Segnalata presenza di persona estranea in linea tra Montecatini Centro e Montecatini Terme; marcia a vista treno 3053. autorità intervenute fermano la persona e attendono ambulanza.

04.02.2015 ore 10:05 (Banca Dati n. 15.001823.S) - Persona sulla sede ferroviaria al PL km.13+772. Intervenuti vigili.

Tenuto conto dell'elevato numero di eventi registrati nella località di Montecatini Terme, la Commissione d'inchiesta ha deciso di approfondire la tematica effettuando uno specifico sopralluogo in data 18.12.2015.

Durante tale sopralluogo presso la Stazione di Montecatini Centro si è potuto verificare che, nonostante le barriere del PLA di stazione siano in fase di chiusura o ormai completamente abbassate, numerose persone di qualsiasi età, genere e nazionalità, anche con cani e biciclette al seguito, oltrepassano il PLA chinandosi sotto le barre, infilandosi (facendo leva) nel punto centrale di congiunzione delle barre stesse oppure scavalcandole (*foto da n. 23 a n. 27*).



*Foto n. 23 - Passaggio a Livello in Via Marruota - Stazione Montecatini Centro (dicembre 2015)*



*Foto n. 24 - Passaggio a Livello in Via Marruota – Stazione Montecatini Centro (dicembre 2015)*



*Foto n. 25 - Passaggio a Livello in Via Marruota – Stazione Montecatini Centro (dicembre 2015)*



**Foto n. 26 - Passaggio a Livello in Via Marruota – Stazione Montecatini Centro (dicembre 2015)**



**Foto n. 27 - Passaggio a Livello in Via Marruota – Stazione Montecatini Centro (dicembre 2015)**

Si è potuto verificare altresì che molte persone raggiungono la banchina di stazione accedendo da un sentiero parallelo al binario che parte dal PLA di stazione posizionato in via Salsero. Questo

avviene con estrema facilità, nonostante cartelli di divieto di accesso e un parapetto/ringhiera metallica di protezione posta a fine banchina (foto n. 28 e 29).



*Foto n. 28 – Fine banchina stazione Montecatini Centro lato Via Salsero con segnaletica e parapetto (dic. 2015)*



*Foto n. 29 – Accesso in banchina attraverso il sentiero che inizia dal PLA in Via Salsero (dicembre 2015)*

Da quanto sopra sintetizzato e considerato l’elevato numero di investimenti di persone e di pericolati incidenti avvenuti negli ultimi anni nella zona in esame, emerge la necessità di intervenire con specifiche misure per impedire sia l’accesso alla banchina di stazione dai sentieri collegati alle strade limitrofe, sia l’attraversamento dei Passaggi a Livello chiusi.

Le iniziative da intraprendere per prevenire i rischi di investimento di persone e quindi ridurre l’incidentalità relativa in questo tratto dell’infrastruttura ferroviaria sono ricomprese in quelle già sintetizzate per le categoria inerenti l’accesso non autorizzato alla proprietà ferroviaria e l’attraversamento dei binari, e in particolare il Gestore deve attivarsi per realizzare:

1. la modifica dei Passaggi a Livello esistenti dotando le barriere mobili di idonei dispositivi atti ad impedire il passaggio dei pedoni sotto le aste (vedi **foto n. 30 e 31**);
2. interventi per rendere impraticabile l’accesso diretto dai Passaggi a Livello non di stazione ad altre aree ferroviarie, ampliando o modificando le barriere e i parapetti esistenti oppure installando pannelli a terra del tipo antisconfinamento.



**Foto n. 30 - Esempio di PLA con grembiali utilizzato sulla Ferrovia Circumetnea.**



*Foto n. 31 - Esempio di PLA con grebbiali utilizzato nel Regno Unito.*

#### **4.5 INVESTIMENTI DI PERSONE PER SUPERAMENTO LINEA GIALLA**

Gli investimenti ricompresi in questa categoria sono avvenuti in particolare in violazione di quanto previsto dall'art. 17 del DPR n. 753 dell' 11 luglio 1980.

Gli incidenti esaminati evidenziano come il superamento della linea gialla avviene prevalentemente per distrazione (persone che utilizzano dispositivi elettronici), per una mancata conoscenza o percezione del pericolo (ragazzi seduti a bordo banchina con le gambe rivolte verso i binari oppure persone che cercano di prendere il treno ormai in movimento) oppure a causa di un sovraffollamento delle banchine.

Le prime due tipologie sono state già prese in esame nei paragrafi precedenti, mentre in merito alla terza casistica si ritiene utile evidenziare quanto accaduto, nel periodo esaminato, presso la Stazione di Manarola.

Il 29.04.2014 vi è stata una segnalazione dell'Agente di Condotta del treno 11318, il quale comunicava di aver avvertito un urto nella fermata di Manarola subito dopo la partenza. Il capotreno, da successivi accertamenti in stazione, ha appurato che l'urto era avvenuto con uno zaino, fortunatamente senza conseguenze per il proprietario.

In data 25.06.2014 (Banca Dati RFI n. 14.009992.I) il treno IC n. 670 dell'IF Trenitalia S.p.A., transitando nella stazione di Manarola, investiva una turista, ferendola.

Un ulteriore episodio si è avuto in data 6.09.2015 sempre nella stazione di Manarola (oltre il periodo preso a riferimento nel presente studio) dove un turista americano è rimasto ferito dopo essere stato colpito da un treno.

Sono infine relative a queste ultime settimane le polemiche che hanno riguardato l'avvio di un servizio dedicato, il *CinqueTerre Express*, con riferimento anche a possibili problemi di sicurezza

dei viaggiatori a causa dell'affollamento delle banchine e del cambio continuo e improvviso dei binari di arrivo e partenze dei treni a seguito di fermate straordinarie di treni passanti.

Per questa specifica problematica, che interessa diverse stazioni ferroviarie in varie località turistiche italiane (a volte limitata ad alcuni determinati periodi dell'anno) e stazioni con elevato afflusso di viaggiatori pendolari, sarebbe opportuno che i Proprietari, i Gestori dell'Infrastruttura e le Imprese Ferroviarie si coordinino per affrontare con le Amministrazioni Locali la problematica del sovraffollamento delle banchine.

In particolare i suindicati soggetti dovrebbero valutare, tra l'altro, la possibilità di regolamentare - in determinati periodi, giorni e ore dell'anno - l'affluenza nelle stazioni e gli accessi diretti in banchina e, qualora non riescano a garantire un adeguato livello di sicurezza in una specifica stazione ferroviaria, valutare la possibilità - in analogia a quanto avviene nelle stazioni delle metropolitane - di sopprimere la fermata nelle situazioni di sovraffollamento.

#### **4.6 OSSERVAZIONI AGGIUNTIVE**

In questo paragrafo si vogliono segnalare alcune criticità riscontrate durante lo svolgimento dell'indagine la cui risoluzione potrebbe, nel futuro, permettere di semplificare le attività dei soggetti, istituzionali e non, coinvolti a vario titolo nel mantenimento e miglioramento del livello di sicurezza del sistema dei trasporti in ambito ferroviario.

La principale difficoltà si è riscontrata nel reperimento delle informazioni dai diversi soggetti interessati e in particolare nell'incompletezza di alcuni dati che, nel caso specifico, hanno rallentato l'effettuazione di una completa e corretta analisi del fenomeno degli investimenti di persone in ambito stazione.

Si ritiene infatti di fondamentale importanza, per i vari soggetti coinvolti (Gestori e Proprietari dell'infrastruttura, DIGIFEMA, ANSF, POLFER) acquisire i principali dati relativi all'evento al fine di poter decidere se effettuare ulteriori approfondimenti (nel caso in esame è importante capire se trattasi di incidente o suicidio, ad esempio per approfondire il fenomeno dei suicidi oppure quello concernente gli investimenti di persone).

Anche al fine di migliorare tale problematica la DIGIFEMA sta predisponendo, con la fattiva collaborazione dei Gestori dell'Infrastruttura, dell'ANSF e della POLFER, un tool informatico che permetterà l'acquisizione e l'archiviazione automatica di informazioni relative agli incidenti ferroviari, al fine di poter avere una base dati condivisa, necessaria allo svolgimento delle attività istituzionali di tutti i soggetti coinvolti.

Un'altra criticità è legata alle difficoltà, in alcuni casi, di stabilire rapidamente e con certezza la dinamica dell'evento, elemento necessario per poi procedere ad una sicura classificazione dello stesso (nel caso degli investimenti di persone i dati a volte sono disponibili solo con la chiusura delle indagini da parte della Magistratura).

Nella maggioranza dei casi l'intervento dell'Autorità Giudiziaria e l'esecuzione dei necessari rilievi da parte della Polfer richiedono delle lunghe interruzioni della linea interessata, con conseguenti notevoli ritardi agli altri treni circolanti comunque coinvolti, ed elevati costi per il sistema ferroviario in generale (considerato il valore unitario in euro a minuto primo del mancato utilizzo dell'infrastruttura a fini commerciali, distinto per fascia oraria e raggruppamento di tratte commerciali).

In alcuni casi poi le iniziali ipotesi effettuate sulla base di elementi e testimonianze raccolte possono essere riviste o riformulate a seguito della visione delle immagini registrate dalle telecamere di stazione (ove presenti e nel caso in cui abbiano inquadrato il luogo dell'incidente).

A questo proposito si segnala l'incidente n. Banca Dati RFI n. 15.001670.I del 02.02.2015 in cui il treno regionale 10324 della relazione Torino P.N. Bussoleno investiva mortalmente una persona estranea al servizio ferroviario in prossimità del primo binario della stazione di S. Antonino Vaie. Nella Relazione Informativa di RFI è riportato che, in merito alle ipotesi sulle cause, fatte salve le verifiche delle Autorità competenti sullo stato di circostanziale lucidità della persona, l'evento è

riconducibile a manifesto intento suicida, mentre la Polfer successivamente ha classificato l'investimento come incidente. In un articolo di stampa del giugno 2015 è riportata la notizia della riapertura del caso, in quanto l'ipotesi ritenuta inizialmente più plausibile, ovvero quella del suicidio, è stata messa in discussione dalla Procura dalla visione di un filmato delle telecamere di stazione in cui si vede la vittima tentare, con tutte le sue forze, di risalire dalla massicciata poco prima di essere travolto dal treno.

Considerato quanto sopra si ritiene utile valutare la possibilità di installare delle videocamere a bordo dei locomotori posizionate verso il senso di marcia al fine di registrare le immagini durante la corsa del treno. I vantaggi di questa eventuale applicazione sono riconducibili ad una possibile riduzione del numero di elementi e prove che devono essere raccolti da parte dell'Autorità Giudiziaria/Polfer (con conseguente diminuzione dei tempi di interruzione della linea ferroviaria interessata dall'incidente) ed alla possibilità di pervenire - nei casi in cui le immagini registrate lo permettano - ad una rapida e certa classificazione dell'evento (nel caso degli investimenti di persone sarebbe importante per definire se l'evento è un incidente oppure un suicidio).

## **5. PROVVEDIMENTI ADOTTATI**

Per memoria

## **6. RACCOMANDAZIONI**

Quale premessa di carattere generale, come peraltro indicato nell'introduzione effettuata per ognuna delle categorie di incidenti riportata nel capitolo precedente, si ribadisce che la quasi totalità degli eventi incidentali esaminati è causato dalla violazione di una o più norme di comportamento da parte degli utenti delle ferrovie, tutte ben individuate nel DPR 753 dell'11.07.1980.

Questo aspetto non ha però influenzato la scrivente Commissione, in particolare nella necessaria attività di ricerca di eventuali possibili concause alla base degli incidenti e nella successiva proposta di misure di prevenzione e mitigazione per questa tipologia di incidenti che, per numerosità e gravità, rappresenta oggi una delle principali criticità del sistema.

La Commissione ha affrontato la tematica degli investimenti di persone tenendo conto della complessità e molteplicità dei fattori presenti e di come questi interagiscano tra di loro. Per tale motivo si è ritenuto di proporre, per mitigare e ridurre il fenomeno degli investimenti di persone, una serie di misure che affrontino la tematica da diversi punti di vista e con differenti orizzonti temporali (cioè iniziative che possano dare risultati già nel breve termine e altre, definibili come strutturali, che invece richiedono tempi di realizzazione più lunghi con effetti nel medio-lungo periodo).

Le Raccomandazioni di seguito formulate possono essere raggruppate in quattro differenti tipologie, tra di loro in stretta interazione, e per questo motivo si ritiene che - al fine di ridurre il fenomeno degli investimenti di persone in ambito ferroviario - sia necessario realizzare contestualmente:

1. un intervento di tipo normativo, per quanto riguarda le attività di controllo e di repressione delle violazioni delle norme di comportamento da parte degli utenti delle ferrovie, che preveda un rafforzamento delle attività di vigilanza delle aree dell'infrastruttura considerate maggiormente a rischio e l'applicazione di sanzioni amministrative di importo commisurato alla gravità della violazione. Le raccomandazioni di seguito formulate, riguardanti le modifiche e le integrazioni normative, si inseriscono in una più ampia trattazione della

tematica della sicurezza ferroviaria che deve prevedere la rivisitazione e l'aggiornamento dell'intero specifico quadro normativo, ormai obsoleto anche a causa delle recenti numerose modifiche legislative intervenute a livello comunitario.

2. una specifica analisi e valutazione delle criticità presenti nelle aree di stazione e loro pertinenze e nel sedime ferroviario in generale, al fine di realizzare una mappatura delle zone ad elevata probabilità di investimento di persone (anche misurata sulla base dei dati storici relativi alla frequenza di indebita presenza di persone sulla sede ferroviaria). E' opportuno ricordare che gli ambienti ferroviari, e le stazioni in modo particolare, sono aree in cui possono esserci dei rischi per i viaggiatori o i semplici frequentatori, oltre che per i lavoratori presenti. A seguito dell'individuazione delle zone ad elevata probabilità di investimento di persone, i Gestori dovranno prevedere delle misure di sicurezza preventive per incidere sulla frequenza dell'evento pericoloso. Tali misure potranno richiedere anche modifiche o adeguamenti infrastrutturali atti ad impedire l'accesso non autorizzato di persone in aree ferroviarie e l'attraversamento dei binari in ambito di stazione, in linea ed ai passaggi a livello;
3. iniziative di carattere informativo, formativo ed educativo, al fine di diffondere la cultura della sicurezza e pervenire ad una corretta percezione del rischio da parte di tutta l'utenza del trasporto ferroviario in modo da ottenere comportamenti sicuri in ambito di stazione, in linea ed ai passaggi a livello. In tale ambito potrebbero inoltre essere presi a riferimento alcuni principi derivanti delle scienze comportamentali, in particolare per quanto riguarda l'influenza di alcuni fattori (culturali, religiosi, di età, di nazionalità, etc.) sulla corretta percezione del rischio e sui conseguenti comportamenti a tutela della propria sicurezza. Un'ampia diffusione della cultura della sicurezza potrebbe inoltre modificare i comportamenti sia degli utenti che dagli stessi operatori ferroviari, incoraggiando le segnalazioni di potenziali rischi di incidente e dei cosiddetti near miss: l'acquisizione di tali segnalazioni sarebbe di fondamentale importanza per la predisposizione, da parte dei Gestori dell'infrastruttura, di una corretta e maggiormente dettagliata mappatura del rischio e per la individuazione delle conseguenti misure di sicurezza preventive.
4. Iniziative di tipo cooperativo, al fine di cercare di coinvolgere il maggior numero di soggetti - istituzionali e non, a livello nazionale e locale - nella attività di prevenzione e mitigazione degli incidenti riguardanti l'investimento di persone in ambito ferroviario.

Si deve ricordare inoltre che la presente indagine ha riguardato incidenti avvenuti sulla rete ferroviaria nazionale, segnalati alla DIGIFEMA e registrati in Banca Dati Sicurezza di RFI.

Non sono stati presi in esame gli incidenti riguardanti le altre reti ferroviarie locali e regionali in quanto - nel periodo preso in esame - gli eventi incidentali avvenuti su tali reti sono stati comunicati alla DIGIFEMA in un numero estremamente limitato: questo perché, nonostante l'esplicita previsione normativa, inizialmente era stata data attuazione al D.Lgs. n. 162/2007 limitatamente alla rete ferroviaria nazionale.

Preso atto di tale situazione la DIGIFEMA ha deciso quindi, al fine dell'espletamento degli obblighi di legge, di novellare le procedure di segnalazione degli incidenti comunicandole formalmente, con

nota n. 1450 del 16.10.2015, a tutte le imprese ferroviarie ed a tutti i gestori delle infrastrutture previsti dal citato decreto legislativo.

***Pertanto***, considerato quanto sopra, ***si evidenzia che le raccomandazioni di seguito formulate, aventi la finalità del miglioramento della sicurezza in ambito ferroviario, devono ritenersi applicabili, ai sensi dell’art. 2 del D.Lgs 162/2007, a tutte le infrastrutture ferroviarie.***

Sulla base di quanto emerso e analizzato, e a seguito degli incontri avuti, ai sensi dell’articolo 21 c.2 del D. Lgs. n. 162/2007, con le parti interessate (RFI S.p.a., ANSF, ASSTRA, POLFER) in data 5 maggio 2016 presso la sede della DIGIFEMA, questa Commissione d’Indagine esprime le seguenti raccomandazioni:

**Raccomandazione n. 1.**

**Si raccomanda al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e, in particolare, alla Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e il Trasporto Pubblico Locale ed alla Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie:**

- di adoperarsi per rafforzare le attività di controllo e di repressione delle violazioni riguardanti sia l’accesso non autorizzato alla proprietà ferroviaria sia l’attraversamento dei binari e dei passaggi a livello regolarmente chiusi, rendendo l’effetto sanzionatorio maggiormente efficace in modo da costituire un deterrente ai comportamenti imprudenti degli utenti ferroviari.

In particolare si raccomanda di adoperarsi, nell’ambito di una più ampia e necessaria rivisitazione del Decreto del Presidente della Repubblica n. 753 dell’11/07/1980:

- a)** per estendere al maggior numero di operatori la facoltà di comminare le sanzioni;
- b)** per elevare l’ammontare delle sanzioni amministrative, commisurandolo alla gravità della violazione.

**Raccomandazione n. 2.**

**Si raccomanda all’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e alla Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e il Trasporto Pubblico Locale del MIT:**

- di adoperarsi affinché nelle attività di educazione alla sicurezza individuale nel sistema dei trasporti ferroviari, previste per ridurre il rischio degli investimenti di persone:

- a)** siano coinvolte tutte le tipologie di utenza (diversificate per età, nazionalità, genere, ruolo, condizione sociale, etc.);
- b)** siano coinvolti - nell’ambito di un più ampio intervento di regolazione informativa - soggetti istituzionali e non, in modo da realizzare sinergie su tematiche di sicurezza comuni alle diverse modalità di trasporto;
- c)** sia data maggior rilevanza alla tematica, peraltro trasversale tra le differenti modalità di trasporto, della perdita di percezione del rischio a seguito di un utilizzo improprio di telefoni cellulari e apparecchiature elettroniche, con particolare riferimento al loro uso con cuffie o auricolari;

- d) siano applicati i principi derivanti delle scienze comportamentali, in particolare per quanto riguarda l'influenza di alcuni fattori (culturali, ambientali, religiosi, anagrafici, di nazionalità, etc.) sulla corretta percezione del rischio e sui conseguenti comportamenti degli utenti ferroviari.

**Raccomandazione n. 3.**

*Si raccomanda all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e alla Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e il Trasporto Pubblico Locale del MIT:*

- di adoperarsi affinché i Proprietari e i Gestori delle Infrastrutture Ferroviarie:

- a) effettuino preliminarmente l'analisi e la valutazione delle criticità presenti nelle aree di stazione e loro pertinenze e nel sedime ferroviario in generale, al fine di realizzare una mappatura delle zone ad elevata probabilità di investimento di persone (anche misurata sulla base dei dati storici relativi alla frequenza di indebita presenza di persone sulla sede ferroviaria);
- b) prevedano, nelle zone ad elevata probabilità di investimento di persone, l'adozione di idonee misure di sicurezza preventive, valutando l'opportunità di:
  - b.1)** dotare le stazioni, ove non ancora installate, di telecamere di videosorveglianza, come strumento di prevenzione, controllo e vigilanza;
  - b.2)** intervenire per rendere di difficile valicabilità i punti di accesso non autorizzato alla sede ferroviaria, ad esempio:
    - ampliando o modificando le recinzioni e i parapetti posizionati in ambito stazione a protezione e impedimento dell'accesso alle aree ferroviarie;
    - installando pannelli a terra del tipo antisconfinamento, nei casi in cui gli stessi non interferiscano con la sicurezza degli addetti degli operatori ferroviari;
  - b.3)** eliminare o rendere non fruibili alle persone non autorizzate i manufatti e gli edifici in disuso (compresi quelli realizzati abusivamente) presenti nelle aree ferroviarie;
  - b.4)** ubicare, nelle stazioni dotate di sovra/sottopassi, gli attraversamenti a raso - ove non siano eliminabili - a grande distanza dagli accessi alle banchine.
- c) avviino una sperimentazione - laddove ciò sia tecnicamente possibile, non comporti riduzione della sicurezza per gli operatori e del regime di esercizio e sia significativa sulla base delle criticità rilevate - per:
  - c.1)** inserire delle strisce luminose o luci (eventualmente unite ad un avvisatore acustico) in corrispondenza della linea gialla di banchina che si attivino preavvisando l'arrivo del treno sui binari prospicienti, anche tenendo conto di quanto già realizzato da alcuni Gestori dell'Infrastruttura di altri Stati in ambito UE;
  - c.2)** rendere impraticabile l'attraversamento dei binari, sia singoli che in affiancamento, mediante barriere fisiche sia verticali che a terra (tipo pannelli antisconfinamento);
- d) coinvolgano, al fine di fornire un valido supporto alle attività di controllo e sorveglianza delle aree ferroviarie svolte dai Gestori dell'Infrastruttura e dalla Polfer, altri soggetti competenti - a livello istituzionale e non - nelle attività di assistenza alle persone che utilizzano le aree ferroviarie come ricovero diurno o notturno;

**Raccomandazione n. 4.**

*Si raccomanda all’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e alla Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e il Trasporto Pubblico Locale del MIT:*

- di coinvolgere altri soggetti competenti - a livello istituzionale e non - nelle attività di controllo e monitoraggio degli insediamenti (complessi residenziali/commerciali, centri sportivi/ricreativi, Centri Accoglienza Richiedenti Asilo, Campi Nomadi, etc.) che, essendo in prossimità della rete ferroviaria, risultano essere potenzialmente a rischio investimento di persone, come peraltro già avvenuto, a causa di indebita introduzione di estranei nella sede ferroviaria e/o di attraversamento dei binari.

**Raccomandazione n. 5.**

*Si raccomanda all’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie:*

- adoperarsi affinché il Gestore dell’Infrastruttura R.F.I. S.p.A., tenuto conto dell’elevato numero di pericolati incidenti e di investimenti di persone avvenuti nel periodo dal 01.01.2014 al 31.03.2015 sia nella stazione di Torre del Lago che nella tratta ferroviaria ricompresa tra la stazione medesima e Pisa, si attivi con specifici interventi, anche infrastrutturali, per impedire alle persone non autorizzate sia l’accesso alla tratta ferroviaria che collega Torre del Lago a Pisa sia l’attraversamento dei binari in ambito della Stazione di Torre del Lago.

**Raccomandazione n. 6.**

*Si raccomanda all’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e alla Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e il Trasporto Pubblico Locale del MIT:*

di adoperarsi affinché i Proprietari ed i Gestori delle Infrastrutture Ferroviarie:

- a) effettuino preliminarmente l’analisi e la valutazione delle criticità presenti in ambito Passaggi a Livello, al fine di realizzare una mappatura di quelli risultanti essere a elevata probabilità di investimento di persone (anche misurata sulla base dei dati storici relativi alla frequenza di indebita presenza di persone sulla sede ferroviaria);
- b) prevedano, nei Passaggi a Livello risultanti essere a elevata probabilità di investimento di persone, l’adozione di idonee misure di sicurezza preventive per incidere sulla frequenza dell’evento pericoloso, riducendone quindi la probabilità di accadimento;
- c) prevedano, nell’ambito della individuazione delle misure di sicurezza preventive di cui al punto precedente:
  - c.1) la modifica dei Passaggi a Livello con barriere complete dotando le stesse di idonei dispositivi atti ad impedire il passaggio dei pedoni sotto le aste quando abbassate ed eliminando eventuali varchi laterali;
  - c.2) interventi per rendere impraticabile l’accesso diretto dai Passaggi a Livello ad altre aree ferroviarie, ampliando o modificando le recinzioni e i parapetti esistenti oppure installando pannelli a terra del tipo antisconfinamento;

**Raccomandazione n. 7.**

*Si raccomanda all’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie:*

- di adoperarsi affinché il Gestore dell’Infrastruttura Ferroviaria italiana R.F.I. S.p.A., tenuto conto degli incidenti e dei pericolati incidenti causati dalla presenza di estranei sulla sede ferroviaria in prossimità dei Passaggi a Livello in ambito del *Comune di Montecatini Terme*, si attivi per realizzare:

- a) la modifica dei Passaggi a Livello esistenti dotando le barriere mobili di idonei dispositivi atti ad impedire il passaggio dei pedoni sotto le aste quando abbassate ed eliminando eventuali varchi laterali;
- b) interventi per rendere impraticabile l’accesso diretto dai Passaggi a Livello non di stazione ad altre aree ferroviarie, ampliando o modificando le barriere e i parapetti esistenti oppure installando pannelli a terra del tipo antisconfinamento.

**Raccomandazione n. 8.**

*Si raccomanda all’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e alla Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e il Trasporto Pubblico Locale del MIT:*

- di adoperarsi affinché i Proprietari dell’Infrastruttura ferroviaria, i Gestori e le Imprese Ferroviarie si coordinino per:

- a) effettuare preliminarmente l’analisi e la valutazione delle criticità relative ai possibili fenomeni di sovraffollamento delle banchine nelle stazioni ferroviarie, al fine di realizzare una mappatura di quelle risultanti essere potenzialmente a rischio per la sicurezza dei viaggiatori;
- b) affrontare con le Amministrazioni Locali la problematica del sovraffollamento delle banchine valutando, tra l’altro, la possibilità di regolamentare - in determinati periodi, giorni e ore dell’anno - l’affluenza nelle stazioni e gli accessi diretti in banchina;
- c) valutare la possibilità - qualora non riescano a garantire un adeguato livello di sicurezza in una specifica stazione ferroviaria e in analogia a quanto avviene per le stazioni delle metropolitane - di sopprimere la fermata nelle situazioni di sovraffollamento di cui al precedente punto b.

**Raccomandazione n. 9.**

*Si raccomanda all’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie:*

- di adoperarsi affinché il Gestore dell’Infrastruttura Ferroviaria e le Imprese Ferroviarie, tenuto conto degli incidenti avvenuti nella *Stazione di Manarola*, si coordinino con l’Amministrazione Locale per adottare specifiche misure per regolamentare l’affluenza nella stazione e l’accesso diretto in banchina al fine di evitare pericolosi fenomeni di sovraffollamento.

**Raccomandazione n. 10.**

*Si raccomanda all’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e alla Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e il Trasporto Pubblico Locale del MIT:*

- di prescrivere alle Imprese Ferroviarie l’attrezzaggio con telecamere frontali a bordo del materiale rotabile per registrare le immagini nel senso di marcia del treno.

**Raccomandazione n. 11.**

*Si raccomanda all’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e alla Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie del MIT:*

- di adoperarsi a livello comunitario affinché venga recepito nelle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) l’attrezzaggio con telecamere frontali a bordo del materiale rotabile.

**Raccomandazione n. 12.**

*Si raccomanda all’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e alla Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e il Trasporto Pubblico Locale del MIT:*

- di adoperarsi affinché le Imprese Ferroviarie provvedano a segnalare ai Gestori delle Infrastrutture ogni indebita presenza in aree e impianti ferroviari di persone estranee al servizio, al fine dell’implementazione e aggiornamento della mappa delle zone in ambito ferroviario con elevata probabilità di investimento di persone.

***Roma, 23 maggio 2016***

**Commissione Ministeriale di Indagine:**

***Dott. Ing. Roberto LUCANI***

***Dott. Ing. Marco BENEDETTI***