

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

**Pubblicato:** Martedì 29 Novembre 2016



Gli incidenti ai passaggi a livello sono relativamente frequenti: nella **quasi totalità dei casi, avvengono per un'imprudenza dei conducenti delle auto** o dei camion, che si ritrovano imprigionati tra le sbarre per aver cercato di passare all'ultimo o – più raramente – a causa di condizioni di traffico (ad esempio perché hanno impegnato l'attraversamento mentre l'incrocio oltre il passaggio a livello era occupato o c'era coda). Una volta imprigionati, **la cosa migliore da fare è abbandonare l'auto? Decisamente no**, men che meno conviene fare manovra per ridurre l'impatto con il treno, come ha fatto il [conducente del camion coinvolto a fine settembre nell'incidente a Gazzada](#). Lo spiegano i ferrovieri: il comportamento più agevole è sfondare le sbarre del passaggio a livello. Un comportamento che provoca *relativamente* pochi danni (all'auto e alle ferrovie) ed evita i rischi ben più gravi.

Ma **le sbarre** non sono resistenti all'impatto con un'auto? La risposta è no, nel senso che **sono progettate per assorbire l'urto e segnalare al treno che qualcosa non va** e che ci sono (o potrebbero esserci) ostacoli sui binari.

La premessa è che **ovviamente bisogna evitare in ogni modo di ritrovarsi chiusi tra le sbarre di un passaggio a livello** e che non bisogna fare manovre azzardate per passare all'ultimo momento. Se però succede, bisogna evitare ogni rischio: il **codice della strada obbliga infatti l'automobilista** non solo a mettere in salvo se stesso (comportamento naturale e che può far venir meno ogni altra considerazione) ma anche ad attivarsi per evitare conseguenze peggiori che coinvolgano anche il treno. L'articolo 147

del codice della strada specifica che “in caso di arresto forzato del veicolo il conducente deve cercare di portarlo fuori dei binari o, in caso di materiale impossibilit , deve fare tutto quanto gli   possibile per evitare ogni pericolo per le persone, nonch  **fare in modo che i conducenti dei veicoli su rotaia siano avvisati in tempo utile dell’esistenza del pericolo**”.



informazioni).

E come si fa? Sbracciarsi sui binari (sempre che si sappia da quale direzione arriva il treno) pu  avere una sua *minima* utilit , ma bisogna **tenere conto del fatto che un treno ha tempi di frenata ampi**, a volte anche di centinaia di metri. Proprio per questo **sulle ferrovie non si viaggia “a vista”** (come si fa invece sulle strade, con auto ma anche con i tram) ma regolando **la marcia sulla base dei segnali**: un segnale verde in ferrovia significa che l’intero tratto successivo di binario fino a un punto successivo   completamente sgombero da altri treni o ostacoli. E tra i segnali luminosi ci sono appunto anche quelli (tre luci rosse orizzontali o due verdi verticali, foto dal [Regolamento Segnali delle ferrovie](#)) che avvisano i macchinisti se il passaggio a livello   chiuso regolarmente o se invece ci sono dei problemi (c’  spesso anche un segnale precedente che anticipa con le luci alcune

**Quindi, cosa fare se si rimane chiusi? «La cosa pi  facile da fare   sfondare le barriere»** spiega ancora un ferroviere di lungo corso nel settore del “movimento”, da cui dipendono le regole di circolazione. L’operazione   pi  facile di quel che si pensi, perch  gli impianti sono progettati proprio in questo senso: «Ci vuole poco, **le barriere sono tenute su da un “bullone autotranciante”**: **basta anche un’auto piccola**, anche solo una 500, e un limitato sforzo per abbattere le sbarre». A quel punto le condizioni del passaggio a livello sono compromesse e **l’informazione viene trasmessa al macchinista del treno attraverso il segnale**: tre luci rosse in orizzontale indicano chiaramente al macchinista che deve fermarsi nello spazio pi  limitato possibile. Se il treno ha gi  superato il segnale (che pu  essere pi  o meno distante, minimo 50 metri), la locomotiva arriver  lo stesso al passaggio a livello, ma a quel punto l’automobilista sar  comunque in salvo (e in ogni caso   obbligatorio contattare poi le Ferrovie).

«Il danno all’impianto   relativamente minimo, solo il costo per ripristinare la sbarra danneggiata: un bullone costa 10 euro, cui ovviamente si aggiunge la manodopera per qualche centinaio di euro». Decisamente meno del danno che si pu  provocare lasciando l’auto sui binari, con danneggiamento del veicolo ma anche del treno, e con il rischio di provocare un deragliamento con ulteriori danni alle persone. Va comunque notato che – rottura della sbarra o meno, senza contare altri danni provocati – **ogni incidente al passaggio a livello** comporta come *minimo* la sanzione prevista dal **codice della strada, da 84 a 335 euro**.

I passaggi, se si rispettano le regole, non sono pericolosi, anche se spesso   anche interesse delle ferrovie eliminare le intersezioni strada-rotaia per ridurre al minimo i rischi. Va notato poi che le FS stanno comunque installando anche ulteriori sistemi di sicurezza su quei passaggi a livello che per particolari condizioni (in particolare in ambito urbano) sono esposti al rischio di veicoli intrappolati: oltre a sistemi di videosorveglianza, diversi impianti sono protetti anche da sensori d’ingombro, in un apparato denominato **Protezione Automatica Integrativa dei Passaggi a Livello**.

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it

