

Una sicurezza ancora da raggiungere

Il tema dei trasporti, soprattutto se si parla di “ferrovie Sud Est”, è un tema che coinvolge la maggior parte dei giovani che nel 2019 riscontrano ancora problemi per viaggiare e spostarsi. “Soppressione pl e miglioramento della sicurezza - area salentina” è dunque il progetto che ha suscitato maggior interesse nel nostro team. Iniziato nel 2012 e concluso nel 2015 il programma avrebbe dovuto garantire maggiore sicurezza all’area salentina per quanto riguarda le ferrovie e la soppressione del passaggio a livello. Tuttavia, nonostante il progetto sul sito di Open Coesione sia dichiarato concluso, i pagamenti effettuati corrispondono a una cifra di €23.077.110,91 , il 91% dei €25.135.717,02 previsti, ma, soprattutto, la sicurezza che si doveva raggiungere non è visibile agli occhi di tutti. Numerosi sono stati, infatti, gli incidenti avvenuti in seguito ad un mal funzionamento del passaggio a livello, anche negli ultimi anni. Diversi articoli online di giornali regionali, come “LeccePrima” o “LecceSette”, lamentano, infatti, questo problema ormai evidente agli occhi di tutti. Tra gli incidenti più recenti possiamo ricordare quello di Copertino avvenuto il 25 ottobre del 2017, dove il semaforo è rosso, ma le sbarre non si chiudono generando tensione e sconcerto tra gli automobilisti. Un esempio analogo è quello di Salice Salentino nel 2018 . In altri occasioni, invece, gli automobilisti sono rimasti bloccati tra le sbarre del passaggio a livello. È il caso di maglie, il 30 settembre 2017. Come questi elencati ce ne sono molti altri e il tema della sicurezza delle ferrovie è diventato motivo di lamentele da parte dei sindaci dei diversi paesi interessati che propongono di prendere dei provvedimenti. A tal riguardo, l’assessore dei trasporti della regione Puglia, Giovanni Giannini, afferma di star attuando un puntuale monitoraggio per le situazioni di cattivo funzionamento. Aspettando dei miglioramenti concreti per una sicurezza maggiore, il nostro team ha voluto analizzare più nel dettaglio la questione della sicurezza in relazione agli incedenti e al numero di feriti.

Analisi e dati raccolti

La sicurezza del cliente durante il viaggio è correlata a diversi fattori, come il tipo di veicolo, la condotta di guida, la presenza del personale a bordo, la sua professionalità, i mezzi di comunicazione disponibili per richiedere, all’occorrenza, anche l’intervento della forza pubblica, i mezzi di soccorso, ecc. Il personale a bordo di treni e autobus F.S.E. è dotato di telefoni cellulari a rete chiusa mediante i quali è possibile comunicare con tutti gli impianti aziendali, i numeri di emergenza e le Autorità di Pubblica sicurezza e Sanitaria (112, 113, 115, 118). Gli indicatori che seguono sono stati scelti per misurare il fattore “sicurezza” e “sicurezza patrimoniale” del cliente e fanno riferimento a valori rilevati nel 2012 con raffronto al 2011.

INDICATORE UNITÀ DI MISURA 2012 2011

Incidentalità numero feriti e sinistri/percorrenze

Ferrovie n. feriti / milione viagg. x km 0,02 0,06

n. sinistri / milione treni x km 1,093,30

Autolinee n. feriti / milione viagg. x km 0,27 0,35

n. sinistri / milione autobus x km 26,78 31,41

INDICATORE	UNITÀ DI MISURA	2015	2014	2016
Incidentalità numero feriti e sinistri/percorrenze				
Ferrovie n. feriti / milione viagg. x km	0,00	0,02		0,05
n. sinistri / milione treni x km	2,75	1,38		5,07
Autolinee n. feriti / milione viagg. x km			0,210,19	0,17
n. sinistri / milione autobus x km	23,58	24,76		27,00

OSSERVAZIONI

Come possiamo notare dai dati, dall'anno 2011 al 2012 l'incidentalità (numero feriti e sinistri) su strade e ferrovie è diminuita, il che è strano se si pensa che in questo arco di tempo il progetto doveva ancora iniziare. In particolare, il n. feriti su ferrovie è diminuito dello 0,04 e quello degli incidenti del 2,21; il n. feriti su autolinee è diminuito dello 0,08 e il n. incidenti del 4,63.

Facciamo ora un confronto tra l'anno della fine del progetto (2015) e quello di inizio (2012): nonostante la diminuzione del n. feriti su ferrovia (dello 0,02), il numero di sinistri è aumentato dell'1,66, il che è strano se si pensa che nel 2015 il progetto doveva essere finito.

Facciamo ora un confronto tra l'incidentalità del 2016 e quella del 2015: il 2016 è l'anno successivo alla fine del progetto, quindi può darsi che un anno la situazione sia migliorata. Se facciamo questo confronto, però, ci accorgiamo che l'incidentalità (sia su strada che su ferrovia) è addirittura aumentata dal 2015 al 2016. In particolare, il n. feriti su ferrovia è aumentato dello 0,05 e il n. sinistri è aumentato del 2,32.

N.B. Ovviamente , come si evince dalla tabella, i dati fanno riferimento al n feriti/ sinistri su un milione di viagg. per km

Dopo l'analisi dei dati, è ben chiaro che la sicurezza sulle linee ferroviarie sia ancora un obiettivo da raggiungere. Il progetto finanziato dall'unione Europea, dunque, non è andato a buon fine e non è riuscito nella sua finalità. In quanto studenti, "costretti" a prendere il treno ogni mattina per andare a scuola, quello dei trasporti è un tema che ci interessa direttamente, ma così come noi giovani, molte altre persone si spostano in treno rischiando di andare incontro ad incidenti pericolosi ogni giorno. La questione ci lascia ancora perplessi perché nonostante i finanziamenti e le diverse lamentele da parte dei sindaci, la situazione sembra essere ancora sottovalutata. Tuttavia, i "Trainspotters 39/18" sono ancora motivati a continuare la loro ricerca, i cui risultati verranno comunicati nell'incontro che si terrà nell'Aula Magna del nostro liceo, Sabato 16 Marzo, dove si discuterà, anche, sul tema della sicurezza.