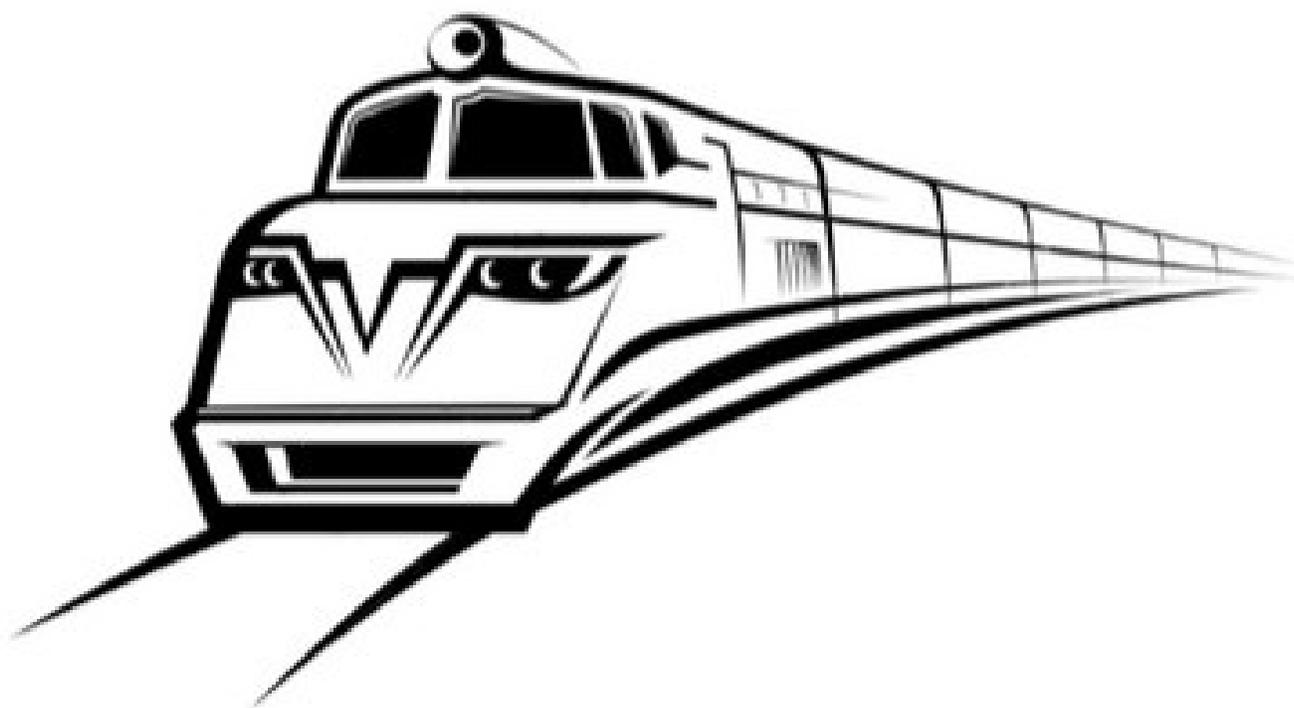


#ASOC



# TRAINSPOTTERS

## 39/18





## **INDICE**

**-Dove tutto è iniziato:Trainspotters 39/18**

(Pag. 4)

**-Il nostro logo e la definizione di FSE (Pag.**

11)

**-Come è stata svolta la raccolta dei dati da parte del team (Pag. 13)**

**-Il nostro team è pronto per l'evento e per le interviste al personale coinvolto**

(Pag. 21)

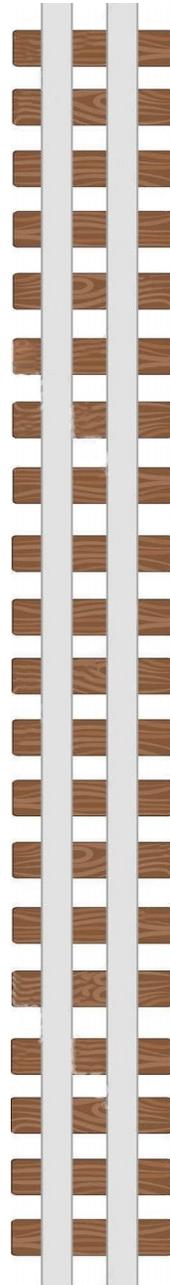
**-In partenza per il monitoraggio e le interviste ai viaggiatori (Pag. 28)**

**-DOVE TUTTO È INIZIA  
TRAINSPOTTERS 39/18**

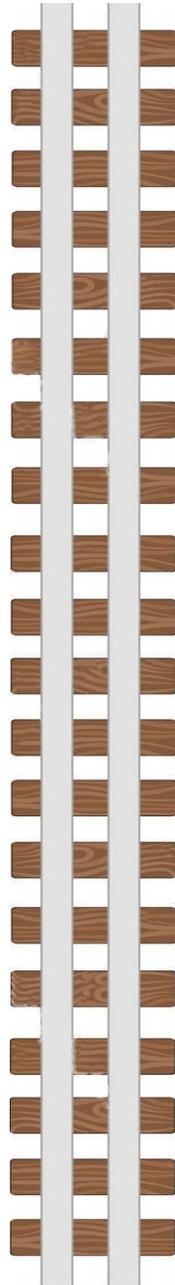
Ogni giorno un classico studente si sveglia e corre in fretta e in furia verso la stazione del proprio paese, ritrovandosi sommerso da una mischia di persone che spintonano e si urtano per raggiungere l'entrata di quel treno che in realtà non potrà ospitare quel numero talmente grande di passeggeri. Ogni giorno un generico pendolare scopre che il treno su cui doveva salire è stato cancellato o è terribilmente in ritardo e si rassegna alla disdetta di un appuntamento importante. Ogni giorno qualcuno riscontra difficoltà nel procurarsi avvisi e biglietti perché la macchina che dovrebbe stamparli non funziona, la stazione è chiusa o in quest'ultima non vi è personale. Ogni giorno i cittadini del Salento si dimostrano insoddisfatti della



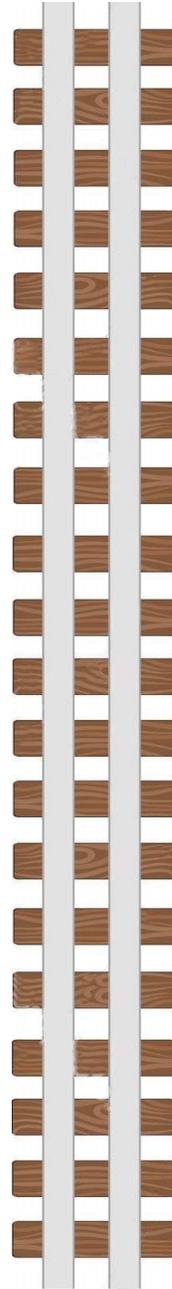
radicale miglioramento della propria rete ferroviaria. Ed è proprio quello dei trasporti il tema che ha suscitato un interesse comune nella nostra classe e dal quale prende avvio la nostra ricerca. Siamo la IV A dell'indirizzo Linguistico EsaBac del Liceo Classico Statale F. Capece di Maglie (LE). Il nostro indirizzo di studi ci permette di conoscere tante realtà internazionali, ma per questa volta ci siamo voluti soffermare su quelle del nostro amato territorio. Il nostro team, unendo insieme strumenti di ricerca, conoscenza e fantasia, si unisce perciò sotto il nome di TRAINSPOTTERS 39/18. Vi starete certamente chiedendo come si sia arrivati ad una tale idea e per spiegarvelo faremo qualche passo indietro nel tempo. Tutto è iniziato quando la nostra



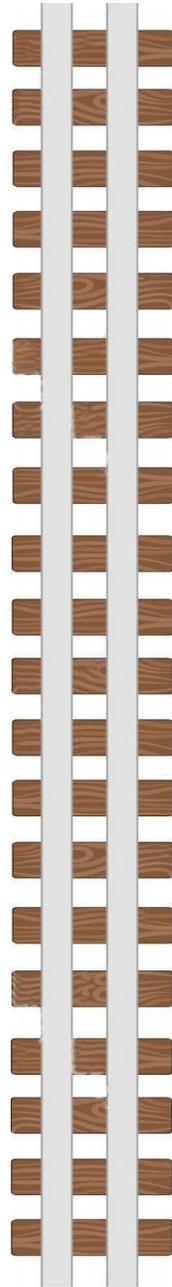
giornata scolastica scegliendo quale potesse essere il tema più giusto da affrontare insieme durante quest'esperienza. Sono stati formati diversi gruppi di studenti e ognuno ha individuato uno specifico progetto, che ha poi presentato al resto dei compagni. Le due tematiche maggiormente contese sono state le seguenti: la prima riguardante la protezione delle falesie di Santa Cesarea Terme (LE) e la seconda relativa alla sicurezza delle Ferrovie del Sud-Est, comunemente chiamate FSE. Tuttavia, quest'ultimo progetto, dal titolo "SOPPRESSIONE PL E MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA - AREA SALENTINA", ha catturato in modo particolare la nostra attenzione e ciò perché anche noi, come qualsiasi altro studente, ci sentiamo in prima



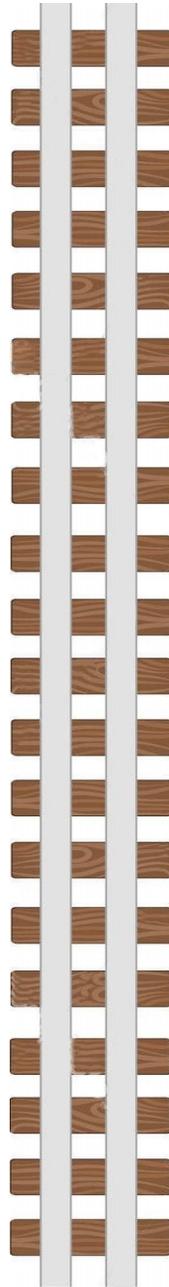
usufruire del sistema ferroviario, al contrario degli altri che hanno a disposizione solo ed esclusivamente corriere e bus. In alcuni dei paesi da cui proveniamo non vi sono stazioni, in altri queste sono state costruite ma poi lasciate abbandonate nel corso del tempo, o non esistono corse dirette e quindi si dovrebbe cambiare treno per due o tre volte, impiegando all'incirca due ore per percorrere una tratta che in macchina si percorrerebbe facilmente in 15-20 minuti. Non tutti i paesi da cui veniamo sono, quindi, collegati agevolmente a Maglie, la città in cui si trova la nostra scuola: molti di noi sono costretti a svegliarsi presto la mattina per prendere quell'unica corriera disponibile, con il rischio di non riuscire a



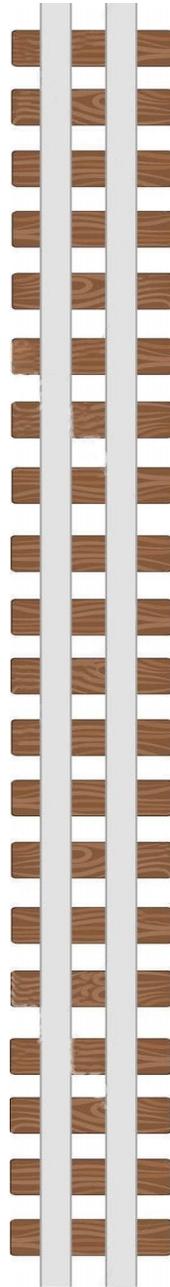
anche da tre o quattro paesi differenti e, dunque, la maggior parte di esse rimane in piedi e, nei casi peggiori, ci si ritrova schiacciati dagli altri passeggeri. Inoltre, questi mezzi non sono sempre puntuali, al contrario sono soliti fare ritardo e questo ci causa profondo disagio perché di conseguenza si arriva tardi a scuola, si perde l'inizio delle lezioni o si viene rimproverati dai professori meno tolleranti. Come se non bastasse, i prezzi dei biglietti per le corse sono estremamente costosi e non in buon rapporto con il servizio che ci viene offerto. Questo nostro particolare interesse ha dato vita al nome del team, che è composto dal termine TRAINSPOTTERS, che fa riferimento al fenomeno del trainspotting, nato nello stesso periodo in cui vennero creati i



tantomeno farsi domande sulla loro destinazione, prendendo nota di numeri di serie, dati e statistiche. Questo fenomeno divenne poi virale, tanto da essere soggetto di romanzi e film. Fra questi ultimi ricordiamo il film "Trainspotting" del 1996 diretto da Danny Boyle. Queste informazioni vengono utilizzate, poi, come argomento di discussione all'interno di forum su Internet, ad esempio. Noi vogliamo farne uno stile di osservazione sistematica! La seconda parte del nome è composta, invece, da due numeri (39 e 18) che rappresentano nello specifico le coordinate della stazione di Gagliano-Leuca, la stazione ferroviaria terminale delle linee regionali pugliesi gestite



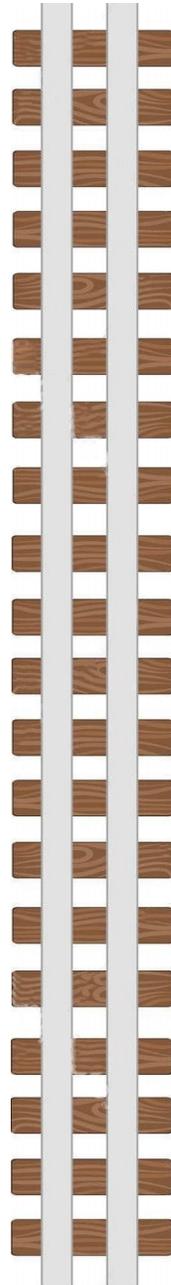
ricondotto alla nostra regione  
ed in particolare al Salento.



## **-IL NOSTRO LOGO E LA DEFINIZIONE DI FSE**

Ogni componente del team fa parte di un gruppo, che ha dei compiti specifici da svolgere. Il team si compone infatti di project manager, analista e head of research, social media manager, designer, storyteller, coder e blogger.

Il nostro logo è stato creato dagli studenti che fanno parte del gruppo dei designer e rappresenta un treno, simbolo della nostra ricerca, sul quale è stato scritto il nome del team. Le Ferrovie del Sud-Est e i Servizi Automobilistici Srl fanno parte di una rete ferroviaria che nasce in Puglia nel 1931 e, con i suoi 474 km di linea, è la più estesa rete omogenea italiana dopo le Ferrovie dello Stato. Il servizio di trasporto pubblico viene assicurato anche con il vettore

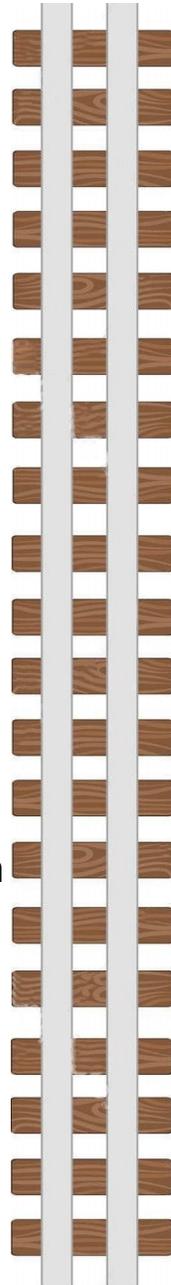


come già il suo nominativo suggerisce, il nostro team vuole analizzare ed indagare un progetto di miglioramento dell'area salentina che si proponeva come obiettivo quello di promuovere la mobilità urbana sostenibile e servizi di logistica efficienti, in particolare attraverso la soppressione dei passaggi a livello. In un arco di tempo che parte dal 6 giugno del 2012 e si conclude il 28 marzo del 2015 sono stati spesi 23.077.110 euro, che sono stati messi a disposizione dall'Unione Europea; quello che però ci ha colpito particolarmente è che ad oggi, nel 2018, il programma risulta ancora in corso di svolgimento e i pagamenti effettuati

rap  
pub  
Siar



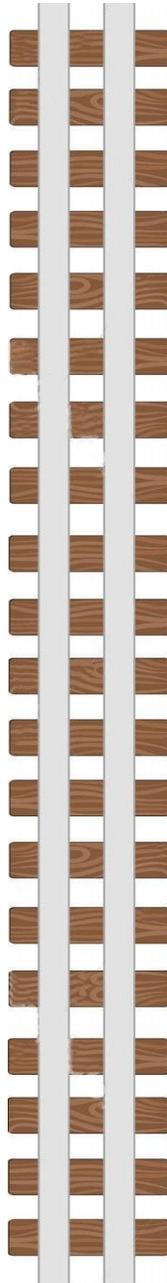
più:



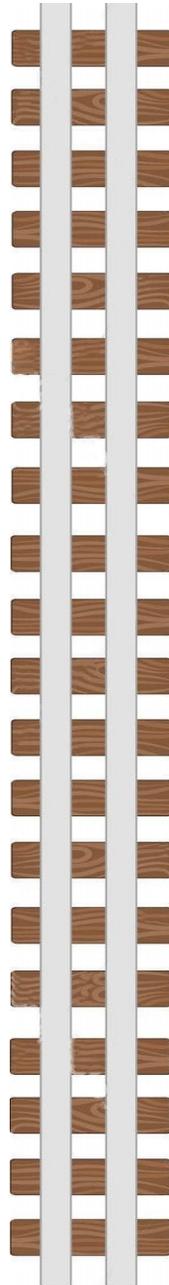
***-COME È STATA SVOLTA LA  
RACCOLTA DEI DATI DA PARTE DEL  
TEAM***

In particolare, per quanto riguarda la ricerca dei dati, ad averci guidato sono state le informazioni raccolte dal sito di OpenCoesione ([www.opencoessione.gov.it](http://www.opencoessione.gov.it)).

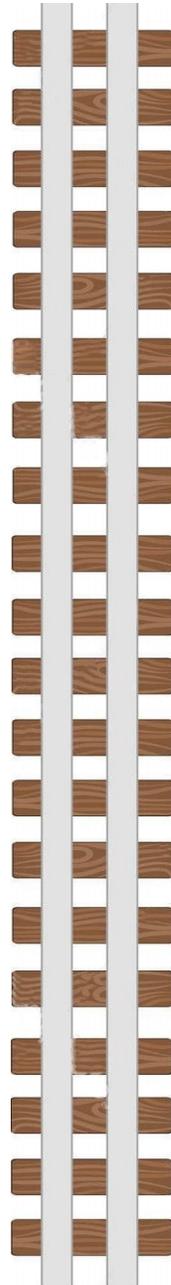
Navigando sul sito abbiamo scoperto che, in un arco di tempo che va dal 6 giugno del 2012 fino al 28 marzo del 2015, per il progetto in questione, sono stati investiti € 23.077.110, messi a disposizione per la maggior parte dall'Unione Europea, ma anche dalla Stato e dalla regione Puglia. Questo progetto ha come scopo il miglioramento della mobilità urbana e l'ottenimento di servizi più efficienti, per accelerare la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici e di



l'Unione Europea ha finanziato il 68% dei lavori e ha fornito € 17.092.288; il Fondo di Rotazione (Co-finanziamento nazionale) ha stanziato, invece, il 12% del denaro necessario alla realizzazione del progetto, mettendo a disposizione € 2.915.743; e, infine, la regione ha finanziato il 20% dei lavori con € 5.127.686. Tuttavia, nel 2018 il programma risulta ancora in corso di svolgimento, nonostante la fine prevista fosse stata stabilita nel 2015, e i pagamenti effettuati rappresentano ancora il 91% del costo pubblico. Ci sembra ovvio che la nostra ricerca non si possa basare solamente su questi pochi dati, in quanto il sito contiene delle informazioni, utili, ma non sufficienti. Per conoscere meglio la storia del progetto, non ci sembra di aver sperimentato sostanziali miglioramenti nel funzionamento e nella messa in sicurezza della



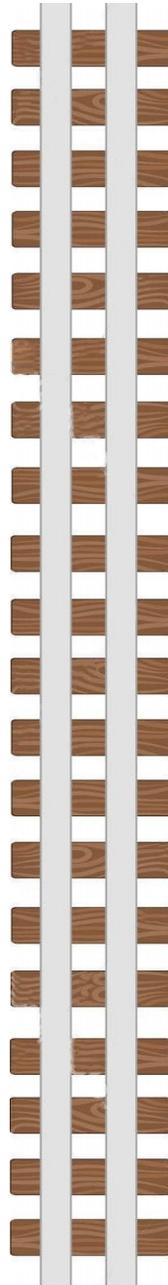
sia dati primari, che raccoglieremo in prima persona attraverso interviste e interpellanze alle autorità coinvolte dal progetto (consiglio di amministrazione delle FSE, funzionari della Regione Puglia, ...) e a coloro che risentono maggiormente dei disagi legati ai trasporti, ovvero i passeggeri delle Ferrovie del Sud-Est, sia dati secondari, ovvero dati già disponibili in quanto oggetto di progettazione o di ricerca, selezionando siti e articoli online. Vogliamo individuare la radice di alcuni problemi legati ai trasporti, ma soprattutto contribuire, attraverso la nostra ricerca e la sua diffusione, al rafforzamento di una coscienza critica che non si accontenta delle lamentele e del disfattismo, ma che non rinuncia al proprio impegno per migliorare la realtà. La sicurezza del cliente durante il viaggio è correlata a



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



-Incidentalità numero feriti e sinistri/percorrenze



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

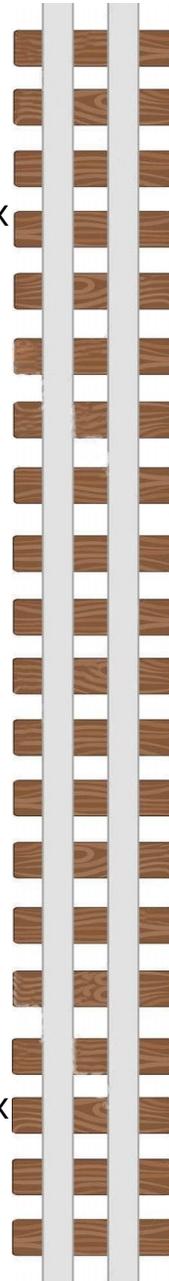
-Incidentalità numero feriti e  
sinistri/percorrenze

-Ferrovie n. feriti / milione viagg. x  
km 0,00 0,02 0,05

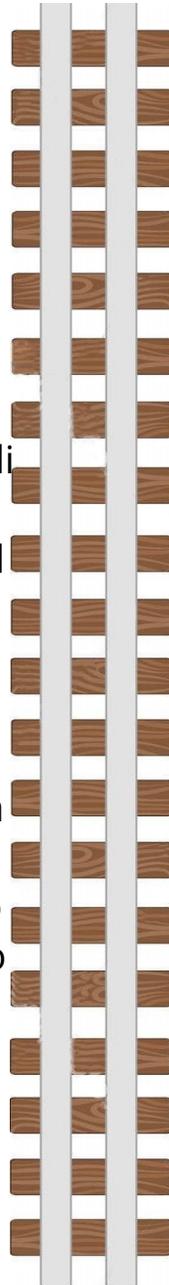
-n. sinistri / milione treni x km 2,75  
1,38 5,07

-Autolinee n. feriti / milione viagg. x  
km 0,210,19 0,17

-n. sinistri / milione autobus x km



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.

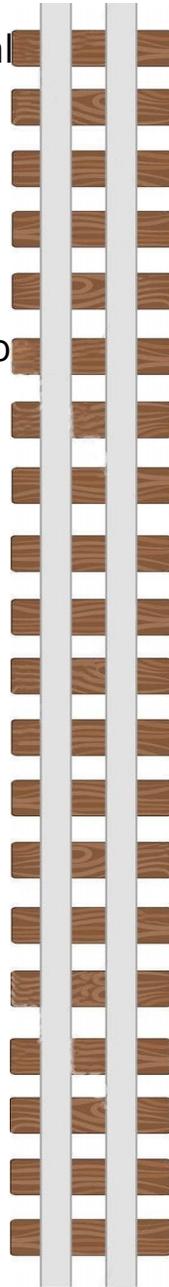


ferrovia) è addirittura aumentata dal 2015 al 2016. In particolare, il n. feriti su ferrovia è aumentato dello 0,05 e il n. sinistri è aumentato del 2,32.

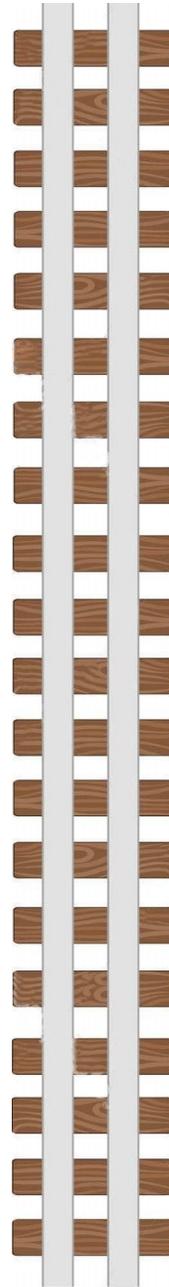
N.B. Ovviamente, come si evince dalla tabella, i dati fanno riferimento al n. feriti/sinistri per milione di viaggi. per km



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

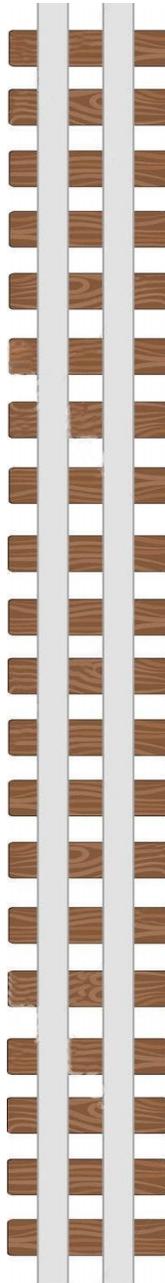


parte dei sindaci, la situazione sembra essere ancora sottovalutata. Tuttavia, i "Trainspotters 39/18" sono ancora motivati a continuare la loro ricerca, i cui risultati verranno comunicati nell'incontro che si terrà nell'Aula Magna del nostro liceo, Sabato 16 Marzo, dove si discuterà anche sul tema della



**-IL NOSTRO TEAM È PRONTO PER  
L'EVENTO E PER LE INTERVISTE AL  
PERSONALE COINVOLTO**

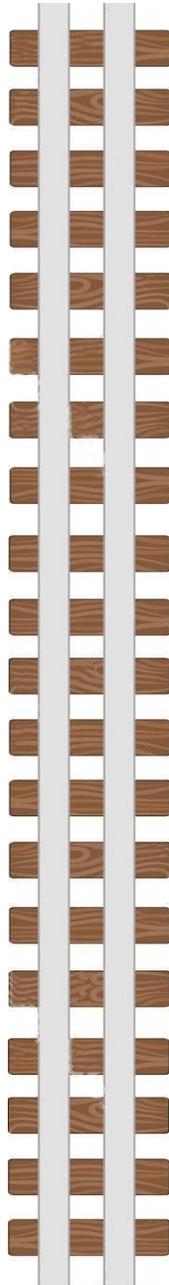
Sabato 16 Marzo il nostro team Trainspotters, in collaborazione con il team "Phoenix", ha organizzato l'evento di ASOC presso l'aula magna del Liceo "F. Capece" di Maglie. Abbiamo aperto l'evento con una breve presentazione sull'amministrazione della settimana aperta e sugli open data e in seguito abbiamo presentato il nostro progetto soffermandoci sugli obiettivi da raggiungere, sull'importanza della sicurezza e sui nostri risultati ottenuti. La nostra presentazione è stata, poi, seguita da quella dell'altro team. Particolarmente importante è stato poi l'intervento del professore universitario di filosofia e diritti umani, che si è soffermato



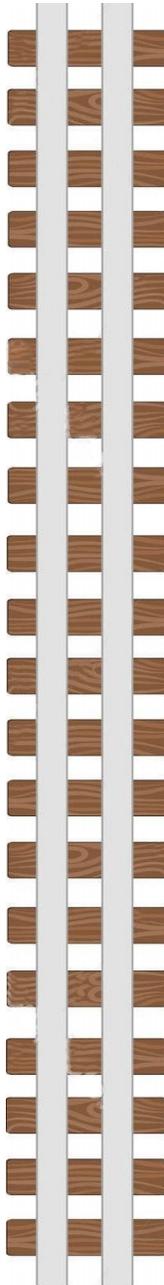
domande dei partecipanti.

Per quanto riguarda le interviste svolte in questa giornata, abbiamo posto una domanda in particolare all'ingegnere Chirilli in cui esponevamo l'esigenza di saperne un po' di più riguardo al miglioramento infrastrutturale delle ferrovie sud-est. La sua risposta è stata la seguente:

"La ferrovia sud-est in provincia di Lecce ha circa 400km di rete e due terzi delle ferrovie sud-est sono in Salento, fino a Martina Franca . Quello che voglio dire è che è una grande potenzialità del trasposto, essendo una rete ferroviaria di superficie si presta bene a diventare una metropolitana di superficie. Collega l'est e l'ovest del Salento. Questa rete è purtroppo una rete datata. I mezzi che circolano sono mezzi ancora non elettrici e questo perché degli investimenti non sono ancora



sud-est è stata assorbita dalla rete ferroviaria italiana, che sotto certi aspetti è un vantaggio perché essere controllati da una grande azienda, come RFE, è più importante che essere controllati da una piccola azienda come FSE, solo però che le regole sono regole più feree di RFE e di conseguenza la marcia di questi treni per la sicurezza si è ridotta ancora di più a 50km all'ora. E allora cosa occorre? Occorre elettrificare e soprattutto mettere in sicurezza. L'elettrificazione si farà, è già iniziata. Quindi diciamo che siamo sulla strada giusta; poi RFE è una grande azienda e quindi stimolerà e seguirà con più attenzione quest'evoluzione, allo stesso tempo però bisognerà che si provveda ad estendere su tutta la rete il così detto sistema di controllo "SCMT" (sistema controllo marcia treno) che è un

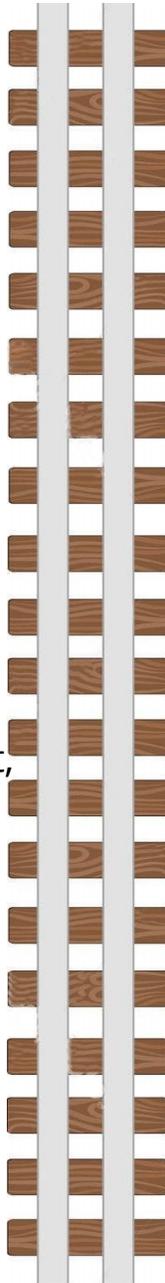


nostra rete e non sarebbero accaduti se ci fosse stato questo sistema. È un sistema che ti consente di bloccare il treno qualora il conducente stia sbagliando: non abbia visto, per esempio, un segnale o non sia stato attento durante la conduzione del treno. E questo credo siano i due passi più importanti: l'elettrificazione e la sicurezza."

Inoltre, era stato invitato al nostro evento anche il direttore commerciale delle ferrovie Sud-Est, Cinzio Bitetto che, purtroppo, non vi ha potuto partecipare. Tuttavia, gli sono state poste comunque delle domande via email a cui lui ha risposto con estrema scrupolosità:

- "Quali difficoltà sono state incontrate nella realizzazione del progetto?"

"La soppressione dei passaggi a

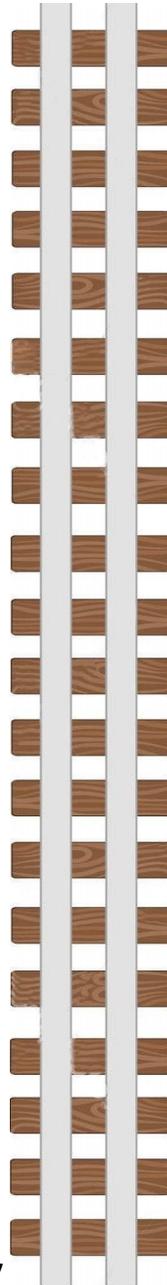


progetto in questione.

Mediamente per sopprimere un passaggio a livello e realizzare un'opera sostitutiva (sottovia o cavalcavia ferroviario) servono dai 1,5 ai 3 milioni di euro."

- "In che modo FSE risponde alle esigenze di sviluppo territoriale nel campo dei trasporti?"

"Con i fondi disponibili si è portata a termine l'automazione dei passaggi a livello nel Salento contribuendo a migliorare gli standard di sicurezza (prima le sbarre dei passaggi a livello venivano gestite da un operatore che le manovrava manualmente). Oggi gli impianti sono tutti automatici e comandati dall'effettivo passaggio del treno che comanda sia la fase di chiusura delle sbarre (prima di transitare sul passaggio a livello) sia la successiva fase di riapertura,



anche i segnali stradali luminosi previsti dal Codice della Strada (semafori che si accendono a luce rossa quando il passaggio a livello sta per chiudersi e che si spengono quando il passaggio a livello è aperto) con un ulteriore miglioramento in termini di sicurezza. Il numero degli incidenti stradali in prossimità dei passaggi a livello dal 2015 si è drasticamente ridotto in tutta l'area salentina."

- "Dalla nostra ricerca abbiamo appreso che il progetto è stato terminato il 28/03/2015; perché esso risulta ancora in corso?"

"Le note vicissitudini di FSE a partire dal 2015 hanno causato il

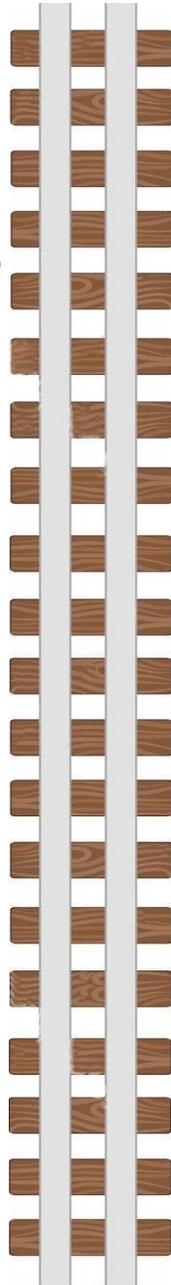
ITALIA OPEN GOV

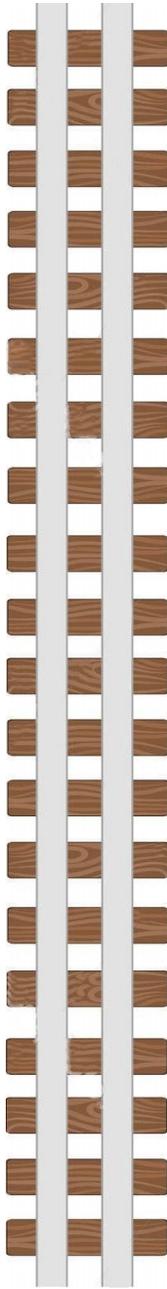
16 MARZO  
GIORNATA  
DELL'AMMINISTRAZIONE APERTA  
BENE DEMOCRATICO:  
IL DIRITTO ALL'INFORMAZIONE

open.gov.it/saa | #SAA2019

SABATO 16 MARZO  
LICEO STATALE  
F. CAPECE-MAGLIE (LE)  
ORE 9:30/12:00  
Intervento del prof. Attilio Pisano, docente di  
filosofia del diritto e Diritti Umani presso  
Unisalento

SETTIMANA  
AMMINISTRAZIONE  
APERTA 2019



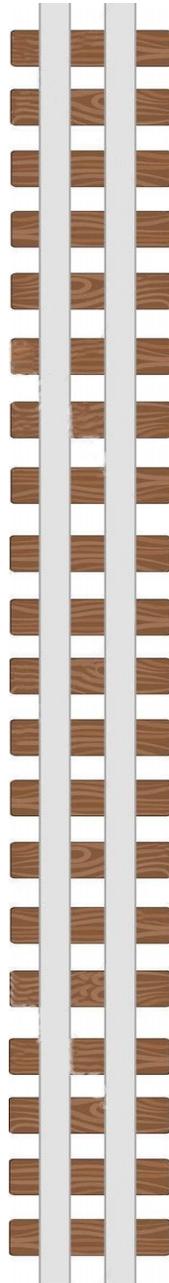


**-IN PARTENZA PER IL  
MONITORAGGIO E LE INTERVISTE  
AI VIAGGIATORI**

Lunedì 18 marzo, il Team  
Trainspotters 39/18 ha condotto la  
visita di monitoraggio civico per il  
progetto "SOPPRESSIONE PL E  
MIGLIORAMENTO DELLA  
SICUREZZA - AREA SALENTINA".

Alle ore 10.05 ci siamo recati  
presso la stazione ferroviaria di  
Maglie per raggiungere, con il  
treno, l'ultima fermata dell'area  
salentina: Gagliano del Capo.  
Approfittando dei minuti di ritardo  
del mezzo ferroviario, abbiamo  
posto delle domande a chi, come  
noi, era in attesa.

Intorno alle ore 10.45 siamo  
entrati in treno dove, dopo aver  
chiesto il consenso ai passeggeri a  
bordo, abbiamo distribuito dei  
questionari , per approfondire il  
nostro progetto e per essere più  
consapevoli della sicurezza della

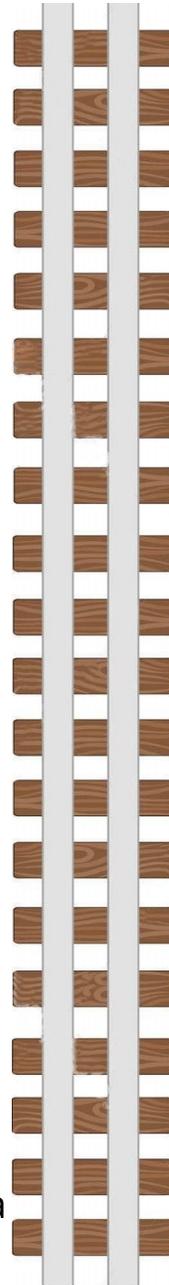


loro risposte.

La prima domanda riguarda i cambiamenti strutturali di questa linea. Tra i cambiamenti riscontrati la maggioranza delle persone ha notato la soppressione di alcuni passaggi a livello e una manutenzione più efficace e veloce. Tuttavia nessuno ha notato un miglioramento delle vetture, ma addirittura c'è chi afferma che sono peggiorate.

La seconda domanda riguarda direttamente la sicurezza percepita su questa linea. La maggioranza ha valutato quest'ultima come "poco efficiente" o "per niente efficiente". Tuttavia, una piccola percentuale ritiene che la sicurezza sia "efficiente"

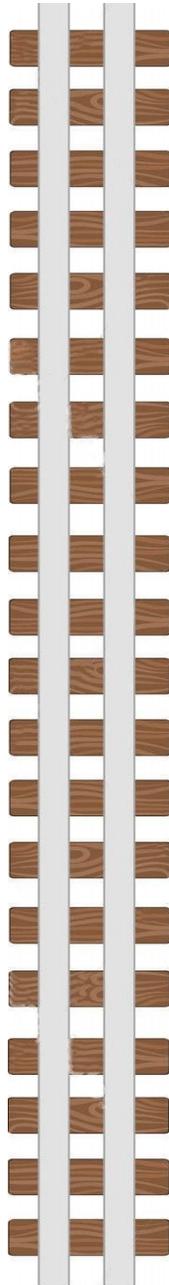
Per quanto riguarda la terza domanda abbiamo chiesto ai passeggeri quali miglioramenti vorrebbero vedere attuati su questa linea. La maggioranza delle risposte

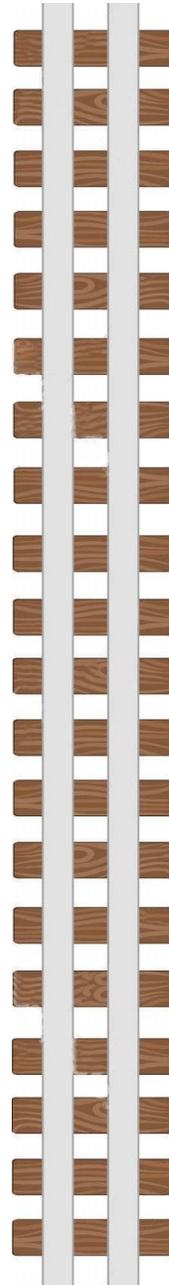


tutti i pendolari. Numerose sono anche le risposte di chi si aspetta un potenziamento del numero dei mezzi, una maggiore pulizia e maggiori controlli.

Dopo essere arrivati a Gagliano, abbiamo percorso la tratta opposta per tornare alla stazione di partenza; ancora una volta abbiamo intervistato e distribuito il questionario ai nuovi pendolari.

Il monitoraggio è avvenuto a seguito di informazioni ottenute grazie ad interviste rilasciateci dal Dott. Bitetto, il quale ci spiega che i finanziamenti stanziati nell'ambito del progetto in questione, sono stati utilizzati per automatizzare circa 100 passaggi a livello sul territorio salentino. La rete di Ferrovie del Sud Est conta quasi 500 passaggi a livello, nel Salento ce ne sono circa 200, oggi tutti





**Il nostro lavoro non finirà  
qui...**

