

Sicurezza Ferroviaria: "Ecco i maggiori rischi" Il convegno organizzato dall'Associazione Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF)

Sicurezza ferroviaria: manutenzione carente, occorre migliorarla, incidenti in linea con gli anni precedenti e con i principali paesi UE, passaggi a livello e investimenti di persone le maggiori criticità

Queste le maggiori criticità riscontrate dall'Associazione Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) e presentate in un convegno a Firenze:

- **Manutenzione:** è la causa o concausa del 39% degli incidenti gravi tipicamente legati agli aspetti tecnologici del trasporto ferroviario come per esempio i deragliamenti.

- **Passaggi a livello:** gli incidenti sono in calo, ma rimangono elevati il numero di morti e feriti (13 vittime nel 2012).

- **Investimenti di persone:** questi incidenti sono sopra la media Ue e rappresentano circa il 75% degli incidenti gravi.

- **Ispezioni:** l'ANSF nel 2012 ha fatto 1.800 ispezioni (con un totale di 10.000 singoli controlli) rilevando non conformità nell'11% dei controlli sull'infrastruttura e nel 20% dei controlli sul materiale rotabile

- **Riordino normativo:** è stata riorganizzata tutta la normativa relativa alla sicurezza ferroviaria, stratificata in oltre 100 anni di storia. Definiti i principi della sicurezza ferroviaria e ripartiti compiti e responsabilità fra gli operatori in conformità alle direttive comunitarie.

Nel 2012 l'incidentalità in ambito ferroviario ha avuto un andamento sostanzialmente in linea con gli anni precedenti.

Si sono registrati 108 incidenti classificabili come "gravi" ai sensi delle direttive comunitarie (lo stesso numero del 2011) con 69 morti e 40 feriti gravi (rispettivamente 65 e 34 nel 2011).

Dei 69 morti, 2 sono passeggeri, 1 appartiene al personale ferroviario e 66 sono persone esterne al sistema ferroviario.

Tra le maggiori criticità emerge la scarsa manutenzione, che è la causa del 39% degli incidenti gravi più strettamente legati agli aspetti tecnici del trasporto ferroviario come ad esempio i deragliamenti.

Criticità legate anche ai passaggi a livello e agli investimenti di persone da materiale rotabile in movimento.

E' quanto emerge dall'“Andamento della sicurezza delle ferrovie nell'anno 2012”, documento elaborato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie su dati non ancora consolidati.

Il documento, presentato in anteprima a Firenze, anticipa il Report annuale che, come da obbligo di legge, verrà pubblicato a settembre.

Nel 2012 sono aumentate le collisioni di treni contro ostacoli (7 nel 2012 rispetto ai 6 del 2011) senza conseguenze per le persone, collegate principalmente alla problematica del dissesto idrogeologico.

In crescita anche gli svari di treni (5 nel 2012 rispetto ai 4 del 2011) con un ferito grave, collegati principalmente a problematiche manutentive dell'infrastruttura.

Gli incidenti ai passaggi a livello, pur diminuendo in termini numerici (13 nel 2012 rispetto ai 18 del 2011), restano una delle aree di maggiore criticità per la gravità degli esiti: 13 morti e 9 feriti gravi rispetto ai 15 morti e 3 feriti gravi del 2011.

In leggero aumento gli incidenti provocati da materiale rotabile in movimento: 81 nel 2012 rispetto ai 78 del 2011 con 56 morti e 29 feriti gravi (rispettivamente 50 e 31 nel 2011), all'interno dei quali sono da annoverare gli incidenti ai passeggeri, compresi quelli in salita e discesa dai treni con 4 vittime (2 morti e 2 feriti gravi), in incremento rispetto ai valori del 2011 (due ferimenti gravi) ma ampiamente al di sotto dei valori registrati negli anni precedenti, confermando il trend in diminuzione del 73 % rispetto al 2009.

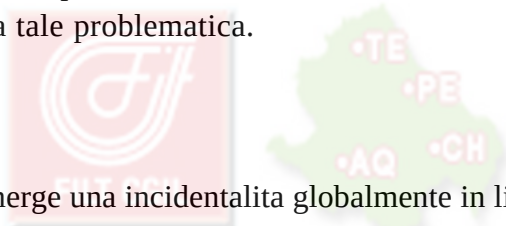
Nei cantieri sono stati registrati 3 feriti gravi (un morto nel 2011). “Sui binari – ha dichiarato Alberto Chiovelli, direttore dell'ANSF – perdono la vita persone estranee allo scenario ferroviario, attraversando

un passaggio a livello chiuso o muovendosi indebitamente all'interno del sedime ferroviario.

L'ANSF sta investendo energie in un'azione costante di sensibilizzazione verso la sicurezza ferroviaria, coinvolgendo anche altre istituzioni e amministrazioni. Un'altra criticità riscontrata a seguito dell'attività ispettiva e dell'analisi dell'incidentalità e la carenza manutentiva.

L'Agenzia ha emanato numerose raccomandazioni verso gli operatori e, in alcuni casi, provvedimenti restrittivi per la circolazione. Appare indispensabile in questo contesto che gli operatori consolidino i controlli sui processi di manutenzione ed in particolare che il gestore dell'infrastruttura rafforzi la propria organizzazione per garantire un corretto presidio delle attività manutentive”.

In diminuzione gli incidenti gravi classificati come “altri”, tra cui rientrano le collisioni e gli svii in manovra e dei mezzi d'opera e le fuoriuscite di merci pericolose: nel 2012 si è registrato un solo evento (2 del 2011). In particolare nel 2012 non si sono verificati incidenti gravi causati dalla fuoriuscita di merci pericolose e si è confermato il trend positivo che vede una diminuzione del 77%, rispetto al 2009 degli incidenti e inconvenienti legati a tale problematica.



Dal confronto internazionale, emerge una incidentalità globalmente in linea con i principali Paesi europei. Unica eccezione per gli incidenti causati dal materiale rotabile in movimento che superano la media dei principali Paesi europei: in Italia rappresentano il 75% degli incidenti gravi totali.

Particolare attenzione va posta sugli incidenti più strettamente legati agli aspetti tecnici del trasporto ferroviario (ad esempio i deragliamenti) che, pur avendo presentato una percentuale minoritaria di vittime, sono anche gli incidenti da cui possono potenzialmente generarsi conseguenze disastrose.

Limitando l'indagine a tale ultima tipologia di incidenti ed in particolare aggregando i dati relativi a difetti nell'esecuzione della manutenzione o comunque a procedure connesse a contesti manutentivi, risalta il dato che la manutenzione è causa o concausa di questi incidenti nel 39% dei casi.

Questo dato preoccupante è purtroppo confermato anche dagli esiti dell'attività ispettiva: nel 2012 l'Agenzia ha effettuato oltre 1800 visite (fra audit di sistema, accertamenti mirati ad esempio a seguito di incidenti e ispezioni di routine) per un totale di quasi 10.000 singoli controlli. Sono state registrate non conformità relative all'infrastruttura in quasi l'11% dei casi, mentre i controlli sulle imprese ferroviarie

hanno fatto rivelare il 20% dei casi di non conformita.

Infine, si segnala che l'Agenzia ha portato a compimento il processo di riordino normativo con il quale sono state riorganizzate le norme preesistenti, stratificatesi in maniera disomogenea nel corso di più di cento anni di vita delle ferrovie.

L'obiettivo è stato quello di dare alla materia della sicurezza ferroviaria maggiore chiarezza e trasparenza, delineando in modo più netto gli ambiti di competenza dei singoli operatori.

E' stata anche l'occasione per rivedere alcuni principi precedentemente trattati in maniera diversa o addirittura non previsti.

Ad esempio:

Cantieri ferroviari: è stata proibita la modalità di protezione mediante avvistamento del treno

Manovre spinte: il posizionamento del manovratore sul veicolo di testa è stato subordinato alla possibilità di azionamento del freno da tale posizione

Mezzi d'opera: quelli non iscritti nell'apposito Registro nazionale possono essere usati solo in assenza di treni in circolazione

Sistemi di protezione: la circolazione dei treni in condizioni normali deve sempre avvenire in presenza di questi sistemi tecnologici

Guasto dei sistemi di protezione: sono stati introdotti severi limiti di velocità e di circolazione

Esclusione dei sistemi di protezione: necessaria in alcune condizioni di degrado, deve sempre essere autorizzata dal regolatore della circolazione,

Passaggi a livello: sono state introdotte restrizioni per gli attraversamenti in caso di guasto.

