

ANSF: “Rfi completi la riorganizzazione del sistema sicurezza”. Per l’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie ancora criticità legate alla manutenzione

Il Gestore. RFI non ha ancora portato a termine il processo di riorganizzazione delle proprie strutture preposte alla sicurezza per renderlo conforme alle direttive comunitarie.

Manutenzione. Il 35% delle cause degli incidenti più strettamente legati agli aspetti tecnici del trasporto ferroviario (ad esempio i deragliamenti) sono riconducibili alla scarsa o cattiva manutenzione, pur se in diminuzione rispetto al 2012 (39%).

Morti e feriti. In leggero calo rispetto al 2012: la maggioranza delle vittime rimane coinvolta a causa di comportamenti inappropriati. L’ANSF sta conducendo un’ampia campagna di sensibilizzazione ed educazione ferroviaria

Nel 2013 gli incidenti ferroviari sono lievemente diminuiti. Quelli classificati come “gravi” dalle direttive comunitarie sono stati 100 rispetto ai 107 del 2012. In diminuzione anche gli incidenti totali, ovvero il numero complessivo degli eventi, comprendendo anche quelli non classificati come “gravi”. Calano leggermente anche le vittime e feriti: 62 morti e 34 feriti gravi, rispetto ai 69 e 39 del 2012. Dal confronto internazionale, emerge che i valori di incidentalità, riferiti al periodo 2006 – 2013, sono allineati con quelli registrati nei principali Paesi europei, mentre il dato relativo alle conseguenze, in termini di morti e feriti gravi, permane sopra la media europea.

La fotografia emerge dalla Relazione annuale “Andamento della sicurezza delle ferrovie nell’anno 2013” elaborata dall’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie su dati non ancora consolidati. Il documento, presentato in anteprima questa mattina a Firenze, anticipa il Report annuale che, come da obbligo di legge, verrà inviato a settembre al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

“Quest’anno registriamo dati in diminuzione sia sull’incidentalità che sul numero di morti e feriti - ha dichiarato Alberto Chiovelli, direttore dell’ANSF – tuttavia il numero di vittime resta sopra la media dei principali Paesi europei.

Gli esiti dell’attività ispettiva evidenziano il persistere di non conformità legate alla carenza di manutenzione sia dell’infrastruttura che del materiale rotabile, che rimane ancora la causa del 35% degli incidenti, esclusi gli investimenti di persone.

In particolare, sull’infrastruttura si è manifestato un fenomeno preoccupante legato al prolungato non utilizzo di impianti di sicurezza a causa di guasti. Questo significa che il sistema deve migliorare: da un lato il Gestore della rete deve completare il processo organizzativo in atto delle proprie strutture preposte alla sicurezza e dall’altro lato alcune imprese ferroviarie devono rafforzare le strutture tecniche dedicate al governo dei processi di sicurezza”.

Anche nel 2013 la maggioranza delle vittime è costituita da persone per lo più estranee allo scenario ferroviario coinvolte in investimenti lungo le linee o ai passaggi a livello (58 morti sui 62 totali). Per

contrastare questo fenomeno, l'ANSF, oltre alle richieste fatte agli operatori ferroviari, ha messo in campo anche un'ampia campagna di sensibilizzazione: quattro concorsi regionali (Toscana, Sicilia, Puglia e Lombardia) rivolti agli studenti degli istituti superiori, due spot di pubblicità progresso e molte manifestazioni di piazza in collaborazione con Polfer, Federazione italiana Pallacanestro e Federazione italiana Rugby.

Rimangono alcune criticità legate al gestore dell'infrastruttura e alla manutenzione. In primis, l'ANSF ritiene necessario e urgente un miglioramento del livello organizzativo di RFI per conseguire un "sistema di gestione della sicurezza" in linea con le direttive comunitarie in grado di rafforzare il monitoraggio, la manutenzione, la formazione del personale e di garantire in caso di criticità la tempestiva attuazione di misure di controllo del rischio.

Si conferma ancora alta, pari al 35%, l'incidenza di cause legate alla mancata o cattiva manutenzione per gli incidenti più strettamente legati agli aspetti tecnici del trasporto ferroviario (ad esempio i deragliamenti). Inoltre, gli esiti dell'attività ispettiva hanno evidenziato non conformità nel 12% dei controlli effettuati pur se in diminuzione rispetto all'anno precedente.

Nel 2013 sono diminuite le collisioni di treni contro ostacoli (4 nel 2013 rispetto a 7 del 2012), ma sono aumentate le conseguenze sulle persone (2 feriti mentre nel 2012 nessuno). In crescita anche gli svii di treni (6 nel 2013 rispetto ai 5 del 2012) con due feriti gravi (lo scorso anno uno). Gli incidenti ai passaggi a livello aumentano di una unità (14 nel 2013 rispetto ai 13 del 2012), e restano una delle aree di maggiore criticità per la gravità degli esiti anche se si registra una diminuzione di questi ultimi nel 2013: 10 morti e 7 feriti rispetto ai 13 morti e 9 feriti del 2012.

In diminuzione gli incidenti provocati da materiale rotabile in movimento: 74 nel 2013 con 50 morti e 25 feriti (81 del 2012 con 56 morti e 29 feriti), all'interno dei quali sono da annoverare gli incidenti ai passeggeri, in salita e discesa dai treni con 4 vittime (2 morti e 2 feriti gravi), proprio come nel 2012, ma al di sotto dei valori registrati nel precedente quinquennio, confermando il trend in diminuzione del 73 % rispetto al 2009. Nei cantieri non si registra alcuna vittima in investimenti, un risultato da attribuire anche alle nuove norme sulla protezione dei cantieri di lavoro emanate dall'Agenzia nel corso del 2012.

Sul fronte internazionale, permane una difficoltà nella gestione delle criticità legate al traffico delle merci sia per quanto concerne la mancanza di obbligatorietà delle misure armonizzate a livello europeo già condivise dalla Task Force appositamente istituita presso l'Agenzia europea, sia per quanto riguarda l'assunzione di eventuali misure urgenti, sempre a livello europeo, in caso di incidenti o inconvenienti di esercizio che coinvolgono veicoli adibiti a tale tipo di traffico.

Infine, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie è finalmente una realtà.

Dopo sei anni di lavoro (dal 2008) l'ANSF ha completato, con il reclutamento del personale, il complesso iter procedurale che oggi le consente di operare in piena indipendenza quale soggetto terzo a tutela del bene collettivo della sicurezza.

Tra gli altri obiettivi ottenuti, vale la pena di citarne almeno tre molto importanti:

- è stato introdotto il divieto di circolazione per i treni non dotati dei sistemi di sicurezza che consentono la protezione della marcia del treno in caso di errore umano, partendo da una situazione che,

nel 2008, vedeva circa l'80% di tali impianti funzionanti sull'infrastruttura a maggiore traffico e lo 0% sulla parte a più scarso traffico;

- nel 2013 si consolidano i valori in diminuzione dell'incidentalità legati alle cadute dei passeggeri dai treni in movimento (porte), in diminuzione del -73% rispetto al 2009 e dei casi di fuoriuscite di merci pericolose che segna quasi un -85% rispetto al 2009;

- dal 1° gennaio 2013 sono state introdotte nuove norme per la sicurezza della circolazione ferroviaria a seguito del riordino di tutte le norme precedentemente in vigore che avevano determinato nel tempo un quadro confuso.

E' stata colta l'occasione per introdurre alcuni principi che hanno determinato un miglioramento nei livelli di sicurezza ed assicurato al sistema un quadro normativo chiaro ed allineato con i principi delle direttive comunitarie.

