

## Sicurezza ferrovie: Ansf, continua allarme pedoni e manutenzione



Nel 2017 si sono verificati 104 **incidenti ferroviari** significativi: 99 sulla rete gestita da **RFI** e 5 sulle reti di competenza dei gestori regionali. Il dato è in crescita rispetto al 2016 ma inferiore al valore medio del periodo 2007-2017 (-14% rispetto al 2007, anno di istituzione dell'Agenzia). Le vittime, intese come morti e feriti gravi, diminuiscono nel 2017 rispetto al 2016: i decessi passano da 85 a 55 e i feriti gravi da 42 a 37. Occorre tuttavia considerare che il dato del 2016 è sensibilmente influenzato dalle conseguenze dell'incidente avvenuto tra Andria e Corato.

Sull'**incidentalità ferroviaria** l'Italia si colloca tra i valori più bassi dell'Ue pur mostrando possibili margini di miglioramento in particolare sul fronte della manutenzione e degli investimenti dei pedoni. È questa in sintesi la fotografia che emerge dalla "Relazione sulla sicurezza ferroviaria nel 2017", presentata oggi dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alla presenza del Ministro Danilo Toninelli. I dati sono stati illustrati dall'Ing. Marco D'Onofrio, vicedirettore incaricato dell'ANSF.

"Come è apparso chiaro fin dall'inizio del mio mandato, – ha dichiarato il Ministro Danilo Toninelli – ho voluto mettere il tema della sicurezza ferroviaria, soprattutto rispetto alle tratte regionali e locali, tra gli obiettivi più importanti da perseguire. Nel contratto di programma tra Stato e RFI si sta facendo un grande sforzo per incrementare gli investimenti su questo fronte. Dall'altra parte, dobbiamo stimolare le Regioni, in veste di concedenti di servizi di trasporto ferroviario, a spingere i concessionari a usare bene il danaro. Ci sono risorse che troppo spesso restano ancora inutilizzate: un lusso che non possiamo permetterci. Prendere il treno, penso ad esempio ai pendolari, deve essere una scelta di normalità, non di coraggio. In tal senso non posso che riconoscere ad ANSF un ruolo regolatorio apprezzabile e importante, tanto importante da diventare un modello che abbiamo deciso di allargare a tutte le infrastrutture terrestri".

Anche nel 2017 la quota preponderante degli incidenti è correlata all'indebito attraversamento della sede ferroviaria da parte di pedoni, inclusi i casi accaduti in corrispondenza dei passaggi a livello. Tale fenomeno riguarda il 73% degli incidenti significativi e l'85% delle vittime (49 morti e 29 feriti gravi). La causa va ricercata principalmente in comportamenti individuali impropri sui quali è necessario incrementare la consapevolezza degli utenti. Permane inoltre l'importanza dell'adozione di sistemi tecnici e tecnologici per impedire il manifestarsi del fenomeno. Per contrastare la tendenza verso comportamenti pericolosi e comunque illeciti, l'ANSF da diversi anni è scesa in campo con campagne di sensibilizzazione che hanno coinvolto partner quali la Polizia Ferroviaria, le Federazioni della Pallacanestro, del Rugby e della Pallavolo e molti uffici scolastici regionali. Nel 2017 ha prodotto uno spot di pubblica utilità andato in onda sulle reti Rai, sui treni e nelle maggiori stazioni italiane. Inoltre, ha chiesto alle imprese ferroviarie e ai gestori un'azione incisiva di collaborazione per limitare gli accessi

alle aree più a rischio.

In aumento anche il numero degli incidenti significativi riconducibili ad aspetti più strettamente tecnici. L'incremento è dovuto principalmente a problematiche manutentive sui veicoli o sull'infrastruttura. Nel 2017 sulla rete RFI sono avvenuti 4 deragliamenti fortunatamente senza vittime. Episodi che hanno portato ad accendere un faro sulla manutenzione, aspetto questo fonte di criticità confermata in occasione del gravissimo incidente di Pioltello avvenuto il 25 gennaio 2018, (per questo non incluso in questo rapporto).

Lo scorso anno sulle reti regionali è avvenuto un solo deragliamento riconducibile, anche in questo caso, a problematiche manutentive dell'infrastruttura. Le analisi di tali eventi sono confluite nella raccomandazione, inviata a tutti gli operatori ferroviari il 15 gennaio 2018, con cui l'ANSF ha chiesto un riesame complessivo dei processi interni per garantire un efficace presidio della manutenzione. Inoltre, a seguito dell'incidente di Pioltello l'ANSF ha impartito ulteriore disposizione nei confronti del gestore dell'infrastruttura RFI, definendo azioni immediate a breve e a lungo termine finalizzate ad un riesame complessivo dei processi interni per garantire un efficace presidio della manutenzione.

Nel 2018 ricorrono i primi 10 anni di attività dell'ANSF. L'Agenzia è nata ufficialmente il 16 giugno 2008 con il recepimento di una direttiva comunitaria che imponeva un'autorità terza per la regolazione e il controllo della sicurezza sui binari in un momento in cui il mercato ferroviario si stava aprendo alla concorrenza. In questo scenario, l'Italia è stata al passo con le scelte europee ed oggi è l'unico paese nell'Ue che può vantare due operatori sull'Alta velocità, oltre a molte imprese private che operano nel cargo ferroviario. Lo scorso giugno l'ANSF ha pubblicato un volume (scaricabile gratuitamente dal sito [www.ansf.it](http://www.ansf.it)) che ripercorre le tappe più importanti del percorso intrapreso, racconta la storia di un'istituzione che, partendo da competenze nate in un contesto monopolista, è stata in grado di garantire autonomia e terzietà, di procedere al riordino normativo e di affrontare nuove e importanti sfide. In primis, la giurisdizione sulle ferrovie regionali interconnesse e sulle reti isolate, oltre a guardare all'entrata in vigore del IV Pacchetto ferroviario che dal prossimo anno cambierà processi ed equilibri in Europa e negli Stati membri.

Due i temi che stanno contraddistinguendo l'attività dell'ANSF e degli operatori ferroviari in questi mesi: l'allineamento dei livelli di sicurezza su tutte le parti del sistema ferroviario, in particolare sulle reti regionali interconnesse, e l'innalzamento dell'efficacia dei processi manutentivi. Inoltre, gli operatori devono promuovere l'integrazione nei propri Sistemi di Gestione della Sicurezza della "Safety Culture". Sul tema è in programma un convegno organizzato dall'Agenzia a Firenze il prossimo dicembre. Da parte sua, l'ANSF lavora per intensificare il dialogo con il mondo ferroviario, per la supervisione sulle reti regionali e per la definizione delle norme tecniche e degli standard di sicurezza applicabili alle reti isolate, non connesse funzionalmente con il resto del sistema ferroviario nazionale, che ricadranno sotto la competenza dell'Agenzia a partire dal 1° luglio 2019.