

COMUNICATO STAMPA

SICUREZZA FERROVIARIA: SI INTRAVEDONO MIGLIORAMENTI, MA RESTANO AREE DI CRITICITA'

- **Porte:** resta sopra la media dei principali Paesi europei il numero degli investimenti, ma sono diminuiti dell'80% dal 2008 gli incidenti dovuti alle porte
- **Cantieri ferroviari:** riduzione degli infortuni nel 2011 ma non bisogna abbassare il livello di attenzione
- **Merci pericolose:** ancora criticità nei presidi dei centri merci e per le soste; in calo del 75% le fuoriuscite di merci pericolose rispetto al 2009
- **Collisionsi:** zero collisioni tra treni negli ultimi 5 anni, ma è necessario incrementare l'utilizzo delle tecnologie di ausilio per la sicurezza
- **Manutenzione:** ancora ampi margini di miglioramento per la manutenzione dell'infrastruttura e del materiale rotabile

Firenze, 23 febbraio 2012 – Nel 2011 l'incidentalità ferroviaria si è rivelata sostanzialmente in linea con gli anni precedenti e nella media dei principali Paesi europei. Tuttavia, su alcune aree si cominciano a vedere gli effetti positivi delle azioni poste in essere: sono state azzerate le collisioni tra treni, diminuiti gli incidenti ai passeggeri in salita e discesa dai treni e aumentata la protezione dei cantieri di lavoro. Su altri settori, invece, le azioni intraprese hanno consentito di rimuovere alcune gravi criticità, ma occorre perseverare negli sforzi: si tratta del trasporto delle merci pericolose, degli incidenti ai passaggi a livello e della sicurezza in galleria. Mentre in altri ambiti, non si colgono ancora i benefici delle azioni avviate: è il caso della manutenzione dell'infrastruttura e del materiale rotabile o degli incidenti legati al dissesto idrogeologico.

La fotografia emerge dalla "**Relazione sull'andamento della sicurezza delle ferrovie nell'anno 2011**" elaborata dall'ANSF su dati non consolidati, ricavati dalle banche dati a cui ha accesso l'Agenzia. La relazione anticipa la presentazione del Report annuale che, come da obbligo di legge, viene presentato a settembre al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

"Il trasporto ferroviario è fra le modalità con i più bassi livelli di incidentalità – ha dichiarato **Alberto Chiovelli, Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie** - Sono certamente stati compiuti importanti progressi negli ultimi anni, primo fra tutti il completamento dell'installazione sull'infrastruttura e sul materiale rotabile di nuove tecnologie che proteggono la marcia del treno in caso di mancato rispetto dei parametri di sicurezza. Ma l'aspettativa degli utenti e, in generale, dell'opinione pubblica rispetto alla sicurezza del sistema è giustamente elevatissima: uno dei punti di forza della modalità ferroviaria è e deve rimanere la sicurezza. Conseguentemente, l'attenzione sul sistema deve restare alta e costante. In questo contesto va rimarcato che l'Agenzia è l'unico ente indipendente dai processi industriali con l'unico obiettivo di salvaguardare il bene collettivo della sicurezza. In questi anni, abbiamo individuato alcune aree di criticità su cui siamo intervenuti con provvedimenti normativi o richiedendo agli operatori provvedimenti organizzativi".

Tra i risultati positivi delle azioni intraprese, vale la pena di segnalare l'**azzeramento delle collisioni tra treni** negli ultimi 5 anni, la riduzione dell'80% in tre anni degli incidenti ai passeggeri in salita e discesa dei treni e valori prossimi allo zero nel 2011 per l'incidentalità nei cantieri ferroviari. Alcune gravi criticità sono state rimosse da altrettante aree, dove tuttavia occorre preservare negli sforzi. Si tratta del **trasporto delle merci pericolose** che ha fatto registrare una riduzione del 75% dei casi di fuoriuscita di sostanze tossiche rispetto al 2009. Altro caso è quello

degli incidenti ai **passaggi a livello**, in leggera crescita ma sotto i valori medi nazionali e dei principali Paesi europei anche grazie al numero di passaggi a livello soppressi negli ultimi 20 anni (43%). Anche per quanto concerne il presidio della sicurezza nelle **gallerie**, è necessario che il gestore dell'infrastruttura completi la definizione dei piani di emergenza. Infine, esistono settori nei quali rimangono ancora delle criticità nonostante le azioni intraprese. Uno di questi è sicuramente la **manutenzione** dell'infrastruttura e del materiale rotabile. Resta alta l'allerta anche sulle conseguenze del dissesto idrogeologico e dei sinistri conseguenti agli indebiti attraversamenti della sede ferroviaria con valori notevolmente sopra la media comunitaria. Infine, è indiscutibile la necessità di un rafforzamento delle strutture tecniche di alcune imprese "new comers" e una migliore organizzazione delle strutture del gestore dell'infrastruttura dedicate al presidio della sicurezza.

Il numero complessivo di incidenti sia "gravi" che lievi ha registrato un picco nel 2009 per poi tornare sotto i valori medi nel 2010 e 2011. Mentre gli incidenti classificati come "gravi" (gli episodi che hanno causato morte o ferimento grave di persone, danni superiori ai 150.000€, interruzione della circolazione superiore alle 6 ore) nel 2011 sono stati 117, superando leggermente il valore della media 2005-2011. Le conseguenze hanno portato a 74 morti e 36 ferimenti gravi. Si deve evidenziare che quasi il 92% di questi incidenti e il 97% delle vittime sono avvenuti a seguito di presenze e/o attraversamenti della sede ferroviaria (anche in corrispondenza dei passaggi a livello).

Va poi evidenziato che l'evoluzione della sicurezza ferroviaria sta avvenendo in un contesto di sviluppo della liberalizzazione che vede una pluralità di soggetti relazionarsi sul mercato anche mediante processi che riguardano la sicurezza, rispetto ad un sistema che, solo pochi anni fa, era sostanzialmente monolitico e chiuso in tutti i Paesi europei. Oggi, in Italia, **sono 33 le imprese ferroviarie con certificato di sicurezza** di cui 9 autorizzate solo per servizi passeggeri, 17 per le merci e 7 per entrambe le tipologie di servizi.

Le norme comunitarie hanno cercato di gestire questo cambiamento ponendo chiaramente, rispetto al quadro previgente, la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema in capo agli operatori (D.Lgs. 162/2007 e Regolamento comunitario 352/2009). Tale approccio comporta l'obbligo, e prima ancora la consapevolezza, da parte degli operatori stessi di svolgere un ruolo proattivo nei processi di sicurezza. E' evidente, quindi, che l'azione dell'Agenzia nello stabilire le norme, la ripartizione delle responsabilità, la garanzia delle autorizzazioni e lo svolgimento dell'attività ispettiva, deve trovare un comportamento conseguente da parte degli operatori stessi e certamente ciò comporta un cambiamento "culturale" che ad oggi non può dirsi ancora compiuto né da parte dell'ex monopolista, né da parte dei *new comers* che, comunque, ancora affondano le proprie radici nel sistema preesistente.

Un altro elemento negativo è la **elevata conflittualità** che si è registrata in questi anni fra gli operatori che, potenzialmente, può avere ripercussioni negative anche sui processi che riguardano la sicurezza e che vedono necessariamente gli operatori stessi interfacciarsi. In tale contesto l'azione dell'Agenzia non è stata mirata solo a individuare le azioni per rimuovere le criticità riscontrate, ma anche ad introdurre le necessarie modifiche alle norme ed ai processi, sempre all'interno del perimetro delle direttive comunitarie, per favorire il necessario cambiamento culturale.