

COMUNICATO STAMPA

ANSF, SICUREZZA FERROVIARIA: “FARO SULLA MANUTENZIONE: GESTORI E AZIENDE RIVEDANO I PROCESSI. CONTINUA L’ALLARME PEDONI, MA DATI IN LINEA CON ANNI PRECEDENTI”

Firenze, 24 maggio 2018- Nel 2017 sulla rete ferroviaria nazionale e sulle reti regionali si sono verificati 101 incidenti: 97 sulle linee gestite da RFI con 53 morti e 35 feriti e 4 sulle cosiddette ex-concesse con 3 decessi e 2 feriti. In totale le vittime sono state 93. Un dato inferiore al 2016 (124 vittime) e sostanzialmente in linea con quello relativo agli anni precedenti. 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. Per quest'ultima tipologia di incidenti, nonostante una riduzione del 20% tra il 2007 e il 2017, il valore registrato in Italia è superiore a quello dei maggiori paesi europei e rappresenta la principale causa di morte sui binari: è alla base sulla rete gestita da RFI di oltre l'80% degli incidenti significativi e dell'86% delle vittime (75 vittime su 88 complessive).

È questa la fotografia che emerge dalla “**Relazione sulla sicurezza ferroviaria nel 2017**”, presentata oggi dall’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie nel corso del convegno sui 10 anni dell’ANSF organizzato a Firenze nella prestigiosa sede di Palazzo Strozzi Sacinati, messa a disposizione dalla Regione Toscana. La Relazione è una versione preliminare, con dati non ancora consolidati, che anticipa il Report annuale che verrà inviato, come da obbligo di legge, entro il mese di settembre al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e all’Agenzia dell’Unione Europea per le Ferrovie.

“In generale l'Italia mostra dati in linea con i maggiori paesi europei e sotto la media Ue -ha dichiarato il Direttore dell’ANSF, **Amedeo Gargiulo** - ma come Agenzia abbiamo acceso un faro sulla manutenzione perché siamo convinti che ci siano ancora margini di miglioramento. Stiamo dialogando con gestori ed aziende per il controllo delle modalità. Inoltre, vorremmo che ci fosse più “Safety Culture”, ovvero l’integrazione del fattore umano nei processi. In altre parole maggiore dialogo interno e con gli altri operatori che aiuta a prevenire eventi gravi. Rimane l’allarme per gli investimenti dei pedoni per il quale stiamo conducendo campagne educative e sperimentando nuove tecnologie che impediscono l’accesso illecito ai binari”.

Deragliamenti e manutenzione. Nel 2017 sulla rete RFI sono avvenuti 4 deragliamenti fortunatamente senza vittime. Si tratta però di episodi che hanno portato ad accendere un faro sulla manutenzione, necessità poi confermata in occasione del gravissimo incidente di Pioltello avvenuto il 25 gennaio 2018, (per questo non incluso in questo rapporto). Dagli elementi a disposizione, infatti, alla base dei 4 eventi che si sono verificati nel 2017 ci sono problematiche manutentive. Nel 2017 sulle reti regionali è avvenuto un solo deragliamento riconducibile, anche questo, 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. In particolare, l’Agenzia ha chiesto a gestori e aziende ferroviarie la revisione delle modalità per individuare i motivi di inefficacia (e di conseguenza mettere in atto le necessarie azioni finalizzate a garantire un efficace presidio dei processi manutentivi) e maggiore controllo e monitoraggio dei lavori manutentivi svolti internamente o affidati a parti terze. Inoltre, a seguito dell’incidente di Pioltello l’ANSF **ha impartito ulteriori disposizioni 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.

Investimenti e passaggi a livello. Gli incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (escludendo i suicidi che non rientrano nelle statistiche ANSF) sono stati 75 sulla rete RFI, ovvero l’80% degli eventi significativi con oltre l’86% delle vittime (76 vittime su 88 complessive), un dato

in crescita negli ultimi tre anni. Sulle reti regionali invece non si sono registrati eventi nel corso del 2017. Dal confronto con altre realtà europee il dato italiano si colloca costantemente al di sopra dell'andamento registrato in paesi affini e al di sopra del loro valore medio. Il numero di investimenti di pedoni nel periodo osservato risulta abbastanza costante nel tempo con una riduzione del 20% nel 2017 rispetto al 2007, ma mentre nel 2007 rappresentava circa il 62% del totale degli incidenti significativi nel 2017 ne rappresenta il 78%.

Il 56% circa degli investimenti si è verificato in Lombardia, Piemonte, Toscana e Veneto che sviluppano circa il 50% del traffico ferroviario. Il fenomeno si concentra soprattutto in Lombardia in cui sono avvenuti quasi il 27% degli eventi. La causa di questi incidenti 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 illeciti, l'ANSF è scesa in campo da diversi anni 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.

Nel 2017 si sono registrati 13 incidenti in corrispondenza di un passaggio a livello. Undici sulla rete RFI con 10 vittime, un dato invariato rispetto al 2016. Sulle reti regionali si registra invece una diminuzione con 2 incidenti e 3 morti.

Cantieri. Da segnalare un incidente in un cantiere con 2 morti. L'incidente ha messo in evidenza l'importanza dell'attività di verifica sui mezzi d'opera; della corretta attuazione delle procedure di esercizio relative alla circolazione dei veicoli sul tratto interrotto; dei criteri di selezione e di monitoraggio delle ditte appaltatrici e della diffusione della "safety culture". ANSF ha chiesto al gestore dell'infrastruttura RFI di adeguare in tempi rapidi le procedure e realizzare la completa eliminazione dei cantieri su avvistamento. Il ritardo è dovuto all'introduzione di nuovi modelli organizzativi e di dispositivi tecnologici.

Priorità d'intervento per il 2018. 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 al loro interno, presso tutto il personale, ma in particolare nell'assetto manageriale, la "Safety Culture", ovvero l'integrazione del fattore umano nel proprio sistema e nei rapporti con altri operatori. Da parte sua l'ANSF lavora per intensificare il dialogo con il mondo ferroviario, per l'integrazione della "Safety Culture" e la supervisione sulle reti regionali. Infine, l'ANSF sta definendo le norme tecniche e gli 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.

Per informazioni:

Deborah Appolloni - deborah.appolloni@ansf.gov.it - 3382034661

NOTA STAMPA

10 ANNI DELL'AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE - IL VOLUME

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie è nata il 16 giugno 2008. L'Italia ha recepito 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.

Il volume, edito da ANSF in occasione del decennale, 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 competenze ed equilibri in Europa e negli Stati membri.

“Credo che in questi 10 anni siamo stati compiuti passi importantissimi per lo sviluppo armonico del mondo ferroviario - ha dichiarato Amedeo Gargiulo, direttore di ANSF - Li abbiamo ricostruiti nel libro “10 anni dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie”, frutto del lavoro collettivo di tutti i settori dell'ANSF. Abbiamo voluto creare un documento utile, aderente alla realtà, celebrativo quanto basta: una vera testimonianza di un lavoro innovativo e di costante vigilanza sul settore. Ringrazio ancora una volta chi ha collaborato a questa realizzazione”.

Il libro è composto da 18 capitoli firmati da dirigenti, professionisti e funzionari dell'Agenzia a cui si aggiunge la premessa di Alberto Chiovelli, direttore dell'ANSF dal 2008 al 2014, l'introduzione di Amedeo Gargiulo, attuale direttore, e un inserto che celebra la bellezza del mondo ferroviario anche grazie a molte fotografie messe a disposizione dalla Fondazione FS.

I capitoli ripercorrono le diverse tappe partendo da una breve storia delle ferrovie in Europa fino alla nascita dell'ANSF in Italia, inquadrandola all'interno della liberalizzazione del mercato. Si descrive poi il ruolo istituzionale dell'Agenzia, le competenze, l'organizzazione e la funzionalità. Un capitolo è dedicato al lavoro condotto per il riordino normativo sfociato nel decreto 4 del 2012. Vengono affrontati temi come lo sviluppo tecnologico della rete e l'interoperabilità dei veicoli ferroviari nel contesto nazionale. Viene inoltre affrontata la questione legata alla licenza europea del macchinista, le pratiche per il riconoscimento e accreditamento, la manutenzione dei veicoli e dell'infrastruttura, l'evoluzione della supervisione da parte di ANSF attraverso attività di audit e ispezioni. Alcune pagine sono dedicate all'analisi statistica dell'andamento dell'incidentalità in questi 10 anni, mentre viene raccontata l'attività di comunicazione e di divulgazione dell'educazione ferroviaria, il rapporto con partner istituzionali e con le autorità europee.

Infine, le prospettive future. Una su tutte: “l'attenzione maggiore dovrà essere rivolta al mantenimento, e ove possibile, anche all'innalzamento ulteriore, dei livelli di sicurezza che si sono raggiunti nella sicurezza ferroviaria - scrive Gargiulo nel capitolo conclusivo - Il presidio della safety è infatti la mission dell'Agenzia ed è quello che i viaggiatori si aspettano e giustamente pretendono. Per continuare su questo trend positivo è necessaria tanta concentrazione, tanta determinazione e una grande sensibilità per cogliere quei segnali, anche minimi, che arrivano dall'esercizio e che possono essere indicatori di un calo dell'attenzione, con particolare riferimento alla manutenzione cioè al mantenimento del livello garantito dai grandi investimenti pubblici fatti nel settore. Per queste motivazioni l'Agenzia dovrà aumentare ulteriormente la propria vigilanza e dovrà, grazie anche alle assunzioni programmate per il 2018, istruire e fare crescere dei giovani ai quali trasmettere il prezioso know how che, essendo relativo ad un settore di alta specializzazione, non è acquisibile solamente sui libri ma ha bisogno di un processo osmotico basato sull'esperienza pluridecennale di tanti addetti presenti in Agenzia”.