



ANSF: incidenti ferroviari e vittime in calo

Comunicato stampa ANSF

Seppure in Italia gli incidenti e le vittime sui binari negli ultimi anni siano diminuiti, occorre tenere alta l'attenzione sui comportamenti individuali scorretti in prossimità dei treni o nelle stazioni ferroviarie e non abbassare la guardia sulle procedure operative e sulla manutenzione del materiale rotabile e dell'infrastruttura.

Dal 2006 al 2014 le vittime della ferrovia sono calate del 19,7%. Nel 2014 si sono registrati 53 morti e 41 feriti gravi. Stesso trend per gli incidenti classificati gravi: dal 2005 al 2014 sono diminuiti del 16,7% con 109 incidenti verificatisi nello scorso anno.

"L'ANSF, fin dalla sua nascita nel 2008, a fronte di ogni potenziale compromissione della sicurezza, ha adottato misure di massimo rigore, rifiutando ogni scorciatoia semplificativa - ha spiegato Amedeo Gargiulo, Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie - Una strategia che ha portato dei frutti, riducendo di molto, fino ad azzerare per alcune tipologie il numero degli incidenti ferroviari. Oggi la maggior parte degli incidenti sui binari si deve ad indebiti comportamenti individuali che vanno combattuti diffondendo la cultura della sicurezza ferroviaria. E' quello che stiamo facendo con diverse campagne rivolte in particolare ai giovani".

Le cause ed i numeri

Nel 2014 il 73% degli incidenti è stata determinata dall'indebita presenza di pedoni sui binari. Se si rappresentano le cause degli incidenti gravi al netto di tale fenomeno e si concentra l'attenzione sugli incidenti più strettamente legati agli aspetti tecnici si rileva che si sono verificati 29 incidenti. Il 55% è stato causato da problematiche manutentive o dall'errata esecuzione di procedure di esercizio e manovre.

Rispetto al 2013 aumenta il numero di incidenti legati all'indebita esecuzione di procedure ferroviarie e alla presenza di veicoli stradali sulla sede ferroviaria. Diminuisce la componente legata alle cadute dei passeggeri da treni in movimento ed alla manutenzione.

In alcuni casi la diminuzione degli incidenti è molto rilevante. Il numero di vittime tra i passeggeri in salita o discesa dai treni è diminuito dell'87% rispetto al 2009 e dell'81% rispetto al valore medio del periodo. Un trend dovuto all'introduzione dell'obbligo del dispositivo di "blocco porte" e della "lateralizzazione" del comando di apertura delle porte stesse su tutte le tipologie di treni.

Sicurezza nei cantieri

Anche sul versante dei cantieri ferroviari si sono registrati buoni risultati con una riduzione del 50% delle vittime tra gli operai. Da notare che il dato del 2014 (4 morti) risente principalmente dell'incidente accaduto a Butera Falconara (Ag).

A questo proposito, vale la pena ricordare che l'ANSF si è occupata fin dall'inizio della propria attività delle interferenze dei lavori di manutenzione all'infrastruttura con la circolazione dei treni.

Dal 2011 la circolazione dei treni deve essere completamente interrotta in presenza di un cantiere di lavoro sul binario interessato e su quelli adiacenti a meno che il confine tra area interessata e i binari in esercizio non sia chiaramente individuato e reso percepibile. A seguito dell'incidente di Butera Falconara (Ag), l'ANSF ha ulteriormente rafforzato il monitoraggio di questo tipo di attività, chiedendo a RFI maggiori garanzie sul rispetto della normativa vigente e più rigore sull'organizzazione e la formazione del personale.

Inoltre, l'Agenzia ha imposto a RFI che, dal 15 ottobre, i treni siano sempre fatti partire con il segnale "a via libera", mandando definitivamente in pensione la prassi di far partire con il segnale rosso i treni circolanti su binari che prevedono uno o più scambi, i cosiddetti "itinerari devianti", con la concomitante presenza di rallentamenti, per cantieri di lavoro, non gestiti dai sistemi di sicurezza presenti a bordo.

L'obiettivo è ridurre al minimo quei rischi latenti che ancora permangono sia quando, privilegiando l'accelerazione delle procedure, si cerchino, come nel caso in esame, facili scorciatoie, sia quando i sistemi di sicurezza a bordo e a terra non funzionino, siano disattivati o, in caso di degrado, ma anche, paradossalmente, quando ci si affidi, con eccessiva confidenza, esclusivamente ai sistemi di protezione della marcia.

"L'ANSF - ribadisce Gargiulo - è consapevole, ed opera di conseguenza, che la sicurezza non è una qualità del sistema ferroviario ma un suo presupposto ed è il sinergico risultato dell'efficienza di più fattori: l'infrastruttura, i veicoli, i sistemi di controllo di bordo e terra, i segnali laterali, stato della via e la componente umana".

Manovre in sicurezza

Quello delle manovre è un altro tema su cui l'Agenzia ha concentrato la propria attenzione a seguito del monitoraggio di incidenti e inconvenienti ferroviari. Con il decreto ANSF 1/2005 sono stati fissati i criteri tecnici minimi per le locomotive da manovra già in circolazione, che dovrebbe garantire una progressiva dismissione del materiale rotabile non in linea con questi parametri. In primis, è stata richiesta la garanzia del controllo della presenza attiva a bordo e dell'agente di condotta, una funzione a tutela del riconoscimento per ogni passaggio al movimento della locomotiva.

Attenzione ai pedoni

Gli incidenti alle persone includono le cadute da veicoli ferroviari in movimento e gli investimenti di persone (esclusi quelli ai passaggi a livello). Nel 2014 è stata la causa del 68% degli incidenti e del 74% delle vittime, seppure in diminuzione del 15,8% rispetto al 2005. Gli investimenti di pedoni sono stati la causa più ricorrente degli incidenti gravi anche nel 2014 (comprese le persone investite ai passaggi a livello).

Il 73% degli investimenti si sono verificati nelle 5 regioni (Lombardia, Lazio, Toscana, Emilia Romagna e Liguria) che sviluppano circa il 53% del traffico ferroviario e sono maggiormente concentrati in prossimità dei nodi urbani e metropolitani.

Gli incidenti ai passaggi a livello, che sono spesso collegati all'indebita presenza di pedoni sulla sede ferroviaria, hanno rappresentato nel 2014, il 15% di tutti gli incidenti gravi. Essi sono in calo del 36% dal 2005 grazie anche alla soppressione del 26% dei passaggi a livello, dimezzati dal 1990 ad oggi.

Poiché la causa va ricercata principalmente nei comportamenti individuali, l'ANSF è scesa in campo con un'ampia campagna di sensibilizzazione coinvolgendo la Polizia Ferroviaria, la Federazione Italiana Pallacanestro e Rugby e molti uffici scolastici regionali.

Ha inoltre chiesto alle imprese ferroviarie e al Gestore della rete un'azione incisiva di collaborazione per limitare gli accessi alle aree più a rischio.

Collisioni, deragliamenti e incendi

Dal 2007 ad oggi non si sono verificate collisioni tra treni grazie all'introduzione della protezione della marcia del treno che copre quasi il 100% del traffico. Anche il trend dei deragliamenti è in diminuzione con un calo degli incidenti del 32% rispetto al 2005.

Infine, nel 2014 non si sono verificati incendi al materiale rotabile, sono però da registrare un numero consistente di eventi minori che evidenzia la necessità di una ancor maggiore attenzione alla manutenzione.



Comunicato stampa ANSF - 13 ottobre 2015

□ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

□ Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003