

da **Brevi ferroviarie** del 04 novembre 2024

Relazione sicurezza delle ferrovie del 2023, numero di incidenti stabile

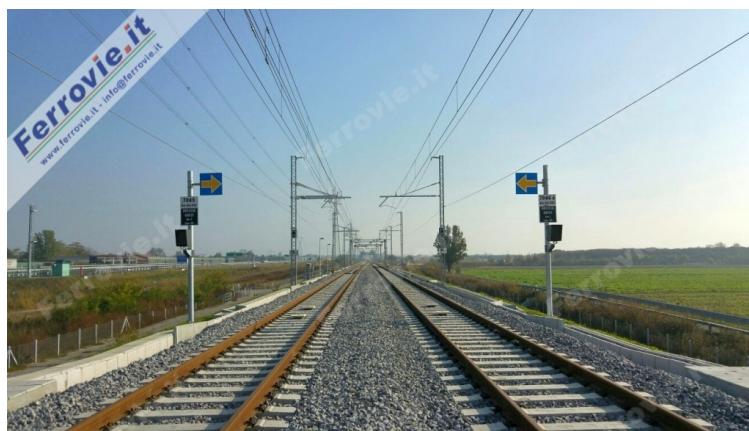
Comunicato stampa ANSFISA

La Relazione ha l'obiettivo ambizioso di fornire un quadro il più possibile preciso della salute del sistema ferroviario nazionale in termini di sicurezza, attraverso i ritorni derivanti dallo svolgimento delle attività di competenza dell'Agenzia.

Oltre a proporre una disamina attenta e dettagliata delle casistiche e delle cause degli incidenti e degli inconvenienti che si verificano nella sede ferroviaria, consentendo di alimentare un sistema di confronto e verifica aggiornato ogni anno, il documento rappresenta anche un report minuzioso sulle tante attività che la Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie in ANSFISA svolge ogni anno in tempi di autorizzazioni, evoluzioni normative, attività di supervisione e audit.

Ampio spazio è dedicato anche alle azioni migliorative che vengono individuate e sollecitate ai gestori e alle imprese per cercare di promuovere continuamente standard sempre più elevati.

Come noto, infatti, la norma comunitaria, pienamente recepita a livello nazionale, impone, da parte degli Stati membri, non solo il perseguitamento del "generale mantenimento dei livelli di sicurezza", ma, "ove ragionevolmente praticabile, il suo costante miglioramento" dando la priorità alla prevenzione degli incidenti. L'impegno comune, ai fini del costante miglioramento, deve comunque tener conto che occorre intervenire in un settore molto complesso ove la sicurezza è determinata dal corretto impiego e dall'interazione di norme, tecnologie, persone e procedure, che regolano anche il comportamento delle persone nei riguardi delle tecnologie, in cui "i livelli di sicurezza [...] sono generalmente elevati", specie se raffrontati ad altri sistemi di trasporto.



GUARDANDO AGLI INCIDENTI: nel 2023 IN CRESCITA IL FENOMENO DELLA PRESENZA INDEBITA DI PEDONI SUI BINARI

Con uno sguardo di medio-lungo periodo, l'indice di incidentalità presenta un andamento segnatamente decrescente nel periodo 2005-2008, dovuto sostanzialmente all'attrezzaggio con i sistemi di protezione della marcia del treno, seguito da periodi di naturale oscillazione che comunque confermano, sul lungo periodo, un trend complessivamente decrescente.

Per il 2023, i dati mostrano un valore degli incidenti significativi (con decessi o feriti gravi o danni ingenti al materiale o interruzioni prolungate del servizio), rapportato con i volumi di traffico, di poco superiore al valore medio dell'ultimo decennio: se ne sono contati complessivamente 113. Il trend, quindi, rimane sostanzialmente stabile ma continua a crescere al suo interno il peso che ha la causa determinata dalle indebite presenze di pedoni sui binari.

Sono infatti 87 gli incidenti legati a questo fenomeno ovvero, circa il 77% dell'intera casistica. Seguono poi, a distanza, l'errata esecuzione di procedure in esercizio e manovra (11, pari a circa il 10%), i contesti manutentivi compresi i cantieri (8, pari a circa il 7%). Altre cause più residuali sono legate alle indebite presenze di veicoli stradali (3, pari a circa il 2%), alle indebite salite/discese (1, pari a circa il 1%), al dissesto idrogeologico (1, pari al 1% circa) e ad altro (2, pari circa il 2%).

QUALE È COMPLESSIVAMENTE LO STATO DI SALUTE DEL SISTEMA FERROVIARIO?

Il primo elemento da considerare è che viste le particolari caratteristiche del sistema ferroviario, che muove elevate quantità di passeggeri e merci ogni anno, e dove anche un singolo incidente può avere conseguenze molto gravi, i valori assoluti in termini di incidentalità non si prestano a interpretazioni e a confronti statistici diretti, ad esempio rispetto alla singola annualità precedente. Per questo motivo risulta più significativo riferirsi, piuttosto che al singolo anno, all'andamento complessivo nel medio o lungo periodo. Il trend, come detto, è sostanzialmente stabile da diversi anni, quindi, questo vuol dire, che il livello di sicurezza raggiunto è piuttosto consolidato.

Altra osservazione importante è riferita al quadro complessivo, in termini di rapporto con gli obiettivi comuni di sicurezza (Common Safety Targets - CST legati a decessi e feriti gravi) stabiliti a livello comunitario: ancora una volta, da parte dell'Italia, c'è il rispetto dei valori di riferimento per tutte le categorie di rischio stabilite a livello europeo.

Aspetto più di merito che emerge dalle analisi proposte nella Relazione, è che le conseguenze più gravi in termini di vite umane, si registrano, in larga parte, nelle indebite presenze di pedoni sui binari. Sono 67 i decessi rientranti in questa casistica pari a circa il 90%. Un dato che schiaccia gli altri che seguono. Basti pensare che in contesti manutentivi si sono registrati 5 decessi, e i

rimanenti 2 sono legati alle indebite presenze di veicoli stradali. Meno impattanti quindi i processi di mal funzionamento squisitamente ferroviari come ad esempio i deragliamenti.

COME FRONTEGGIARE LA CRITICITA' DEI PEDONI SUI BINARI: MISURE STRUTTURALI E SENSIBILIZZAZIONE

Essendo la presenza indebita di pedoni sui binari la principale causa di decessi e di incidenti in ambito ferroviario, l'Agenzia ha ribadito nella Relazione la necessità di eseguire analisi e valutazione delle criticità attivando collaborazioni con tutti i soggetti interessati, anche istituzionali, per realizzare una mappatura delle zone a più elevata probabilità di investimento e individuare, per tali zone, adeguate misure di sicurezza mirate.

Tra le proposte sollecitate a gestori e imprese sono elencate una serie di azioni che possano contribuire ad arginare questo fenomeno:

rendere di difficile valicabilità i punti di accesso non autorizzato alla sede ferroviaria;
eliminare o rendere non fruibili alle persone non autorizzate i manufatti e gli edifici in disuso presenti nelle aree ferroviarie;
realizzare sovrappassi o sottopassi per sostituire gli attraversamenti a raso ad uso dell'utenza ferroviaria;
ubicare gli attraversamenti di servizio, ove non eliminabili, ad adeguata distanza dagli accessi alle banchine;
implementare sistemi di sorveglianza;
promuovere campagne di informazione e sensibilizzazione dell'utenza, indirizzate a tutte le possibili tipologie di utenza (in termini di età, nazionalità, genere, ruolo).

PASSAGGI A LIVELLO: UN'AZIONE CONGIUNTA TRA ATTIVITA' DI SOPPRESSIONE, MITIGAZIONE DEI RISCHI, SEGNALAZIONE TECNOLOGICA E ISPEZIONI

Un trend interessante che emerge nella Relazione è quello relativo ai Passaggi a Livello, snodo potenzialmente critico sia in tempi di circolazione che di sicurezza. Dal 1995 a oggi è stato soppresso circa il 60% dei passaggi a livello esistenti e questo ha portato effettivamente negli anni a consistenti riduzioni degli incidenti significativi avvenuti in corrispondenza dei passaggi a livello e a una conseguente riduzione del numero complessivo delle vittime.

Al 31 dicembre 2023 il numero totale dei passaggi a livello (PL) è di 5320 unità, di cui 4072 su Rete RFI e 1248 sulle Reti Regionali Interconnesse.

Pur richiedendo la prosecuzione nell'attività di soppressione dei PL, ai Gestori dell'infrastruttura ferroviaria è stato chiesto di eseguire o aggiornare l'analisi e la valutazione delle criticità connesse ai passaggi a livello presenti sulla rete di competenza, al fine di realizzare una mappatura di quelli a più elevata probabilità di incidente identificando le priorità d'intervento tese a ridurre la probabilità di accadimento, nonché di monitorare l'attuazione e l'efficacia delle azioni previste. Dal punto di vista del miglioramento tecnologico, è stato chiesto ai gestori di prevedere i collegamenti di sicurezza con i segnali di protezione lato ferrovia per i PL a semi-barriere che non ne erano dotati.

Intensa inoltre è stata, a partire dal gennaio 2023, la campagna di ispezioni specifiche sui passaggi a livello, attività svolta congiuntamente da entrambe le DG competenti (Direzione Generale per la sicurezza delle Ferrovie e Direzione Generale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali) in quanto la gran parte degli incidenti ai PL è riconducibile ad infrazioni del codice della strada o, comunque, a indebiti comportamenti degli utenti lato strada, ed è quindi importante migliorare la consapevolezza degli utenti e il ruolo dei gestori stradali nell'applicazione di misure mitigative come, per esempio: segnaletica stradale sempre presente e correttamente visibile, modifiche alla viabilità locale, installazione di bande rumorose e di dispositivi rallentatori di velocità.



PROBLEMATICHE NEI CONTESTI MANUTENTIVI E NEI CANTIERI DI LAVORO

L'Agenzia richiede, agli operatori ferroviari, il puntuale presidio delle attività connesse al processo manutentivo sollecitando miglioramenti sia in fase di programmazione che nell'esecuzione e nel controllo delle attività, anche svolte da fornitori, e nella registrazione dei relativi esiti.

Così come sottolinea che, pur essendo la manutenzione dell'infrastruttura e dei rotabili un'attività indispensabile per garantire il mantenimento delle condizioni di sicurezza dell'esercizio ferroviario, essa deve essere svolta in condizioni di massima sicurezza. Un cantiere che non rispetta le regole può creare gravi danni ai convogli ferroviari e alla sicurezza della circolazione e, nello stesso tempo, mettere a rischio il personale che opera nel cantiere. Dopo l'incidente di Brandizzo, occorso il 30 agosto 2023 che ha causato la morte di cinque operai di una ditta appaltatrice, ANSFISA ha ribadito l'importanza della formazione e della qualificazione del personale impiegato nelle lavorazioni sia dei gestori dell'infrastruttura che delle imprese appaltatrici e subappaltatrici, con ruoli di sicurezza sull'attività di manutenzione. La raccomandazione emanata dopo gli eventi di Brandizzo, ha richiamato tutti i Gestori allo scrupoloso rispetto delle regole di sicurezza vigenti e a fornire assicurazione che le disposizioni siano rispettate anche dalle ditte appaltatrici e dai loro dipendenti che operano sull'infrastruttura ferroviaria.

Altro aspetto strategico su cui ANSFISA continua ad insistere in termini di attenzione e investimento è quello del Fattore Umano. Oltre alle procedure e alle soluzioni tecnologiche che coadiuvano le operazioni di controllo, infatti, il rafforzamento negli addetti ai lavori della consapevolezza del ruolo svolto e dei rischi ad esso connessi attraverso iniziative di formazione, divulgazione e sensibilizzazione può risultare decisivo nella prevenzione di incidenti e pericoli. ANSFISA promuove, inoltre, lo sviluppo della Just Culture, affinché eventuali situazioni di rischio o di errore vengano segnalate dal personale stesso, per prevenire eventi indesiderati.

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