

Notizie dall'interno

Dott. Ing. Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA

Frana di Andorra: riaperto l'esercizio sulla Genova-Ventimiglia

Riaperta la linea Genova-Ventimiglia, con 10 giorni di anticipo rispetto al programma iniziale e in meno di trenta giorni da quando RFI ha ottenuto il nulla osta ad operare.

In meno di 30 giorni è stato rimosso il treno, ripristinata l'infrastruttura, create le condizioni di sicurezza per la circolazione. Il primo convoglio a transitare sul tratto interessato dalla frana, alle 5.53, è stato il Regionale 2183 Ventimiglia-Milano Centrale.

La linea era interrotta dallo scorso 17 gennaio quando una frana, proveniente da terreni non di proprietà FS, aveva invaso i binari tra Andora e Diano Marina investendo l'IC 660 Milano-Ventimiglia.

Rete Ferroviaria Italiana, malgrado l'area della frana fosse ancora sotto sequestro, grazie anche alla sinergia della Procura della Repubblica di Savona e con i consulenti tecnici della Procura stessa, ha potuto iniziare a lavorare incessantemente, dallo scorso 3 febbraio, affinché il tratto ferroviario interrotto fosse riattivato nel più breve tempo possibile.

Dopo la demolizione del terrazzo privato che incombeva sulla ferrovia e il recupero del locomotore e dell'ultima carrozza via mare, sono stati ripristinati i binari e la linea di alimentazione elettrica e create le condizioni di sicurezza per la circolazione.

Per consentire la sistemazione definitiva dell'area, fino al 30 aprile i treni percorreranno il tratto interessato dalla frana, lungo circa 500 m, a

velocità ridotta con possibili allungamenti dei tempi di viaggio fino a 10 minuti.

Questa la cronologia degli eventi:

- **venerdì 17 gennaio:** alle 13.40 una frana si stacca da un terreno non di proprietà del Gruppo FS e investe l'IC 660 Milano-Ventimiglia in transito in quel momento;
- **lunedì 3 febbraio:** arriva il nulla osta dalle Autorità competenti e iniziano le attività propedeutiche alla rimozione del treno (rilievi topografici, constatazione dello stato dei terreni e dei fabbricati, cantierizzazione e posizionamento delle macchine operatrici e avvio delle attività per il posizionamento della rete chiodata per una prima stabilizzazione del fronte franato);
- **venerdì 7 febbraio:** affidamento lavori per la rimozione del treno;
- **mercoledì 12 febbraio:** inizio demolizione della terrazza franata;
- **domenica 16 febbraio:** sganciate e rimosse le ultime tre carrozze non sviate dell'IC 660;
- **lunedì 24 febbraio:** dal mare con chiatta attrezzata, operazioni di sollevamento e riposizionamento sui binari del locomotore e della carrozza sviate e loro trasferimento;
- **martedì 4 marzo:** riapertura al transito del tratto interrotto (*Comunicato stampa RFI*, 4 marzo 2014).

ASSTRA sulla sicurezza ferroviaria

“La sicurezza ferroviaria è diventata un chiodo fisso per l'ASSTRA e la sua sezione ferroviaria, da quando abbiamo cominciato ad occuparci di

questo problema per conto delle nostre imprese ferroviarie e dei tanti pendolari che circolano sulle linee ferroviarie regionali. Pendolari che giustamente si sentono trattati come figli di un Dio minore, tenuto conto della differenza di regolamentazione e di investimenti per la sicurezza che, incredibilmente, tuttora sussiste, tra le linee ferroviarie nazionali e quelle locali. Una differenza che diventa abissale se si mettono a confronto la rete dell'Alta Velocità e le reti regionali. L'impegno per la sicurezza ci ha sempre visti schierati con l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) su tutti i fronti, specialmente quello della formazione”.

“Parte in quarta” il secondo Convegno sulla sicurezza ferroviaria organizzato dall'ASSTRA ad Arezzo in coincidenza col centenario di una impresa ferroviaria storica, la Ferroviaria Italiana. Con queste parole infatti M. PANETTONI, il presidente di ASSTRA, ha aperto stamattina la prima tavola rotonda che dà il via alla due giorni in tema di sicurezza sui treni ma anche sui bus. Un tema particolarmente caldo in quest'ultimo periodo a causa dei recenti fatti di cronaca.

PANETTONI è andato dritto al cuore del problema, alla luce della presentazione dei primi risultati di una indagine ASSTRA, realizzata col prezioso supporto dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. La ricerca riguarda la sicurezza ferroviaria delle reti regionali, le criticità del settore e le relative proposte di intervento, che dovranno essere strutturate anche in relazione al livello tecnologico dell'infrastruttura. Questa la situazione attuale fotografata dall'indagine: le reti ferroviarie regionali interconnesse con la rete nazionale ancora escluse dal campo di applicazione del decreto legislativo n. 162/2007 (che ha istituito l'ANSF) sono 14.

Una situazione che è destinata a durare fino a quando non saranno implementati adeguati sistemi di protezione di marcia del treno idonei a rendere compatibili i livelli tecnologici delle reti regionali con quelli

della rete nazionale, e ciò al fine di permettere l'armonizzazione degli standard di sicurezza e dei regolamenti. Attualmente queste reti sono escluse dalla competenza dell'ANSF.

Sono invece 9 le reti locali, cosiddette isolate, cioè non interconnesse con la rete nazionale, per le quali non c'è nessun obbligo di legge che imponga di adeguare i relativi sistemi allo standard di sicurezza valido per la rete nazionale e regionale interconnessa.

“In un Paese che cerca disperatamente di trovare una via di semplificazione e trasparenza per uscire dai tanti problemi che l'attanagliano non è pensabile che rimanga in piedi nel sistema ferroviario un doppio binario di regole, di certificazioni, di competenze e, ci duole dirlo, di attenzione della politica - così prosegue e conclude il suo intervento PANNETTONI - Un'attenzione gravida di conseguenze pratiche perché determina come e a chi assegnare le risorse indispensabili per raggiungere gli standard, anche tecnologici, richiesti ai fini della garanzia della sicurezza dell'esercizio ferroviario”.

Una situazione molto complicata e complessa messa a fuoco chiaramente dal Direttore dell'ANSF, A. CHIOVELLI, che ha sottolineato nel suo incisivo intervento che “Il tema della sicurezza delle reti regionali è un fatto di sostanza che va al di là di chi esercita le competenze in materia di sicurezza e di cosa prevedono le direttive comunitarie. E' con questo spirito che abbiamo sentito il bisogno di una stretta collaborazione con il Ministero e con l'ASSTRA ancor prima dell'avvio dei processi di acquisizione delle competenze da parte dell'ANSF ed indipendentemente da come tali processi evolveranno. Le reti regionali, siano esse interconnesse o isolate, devono trovare nel campo della sicurezza una collocazione coerente con la evoluzione tecnologica che c'è stata in questi anni. Raggiungere questo obiettivo primario faciliterà poi anche quella giusta istanza di ottimizzazione delle regole e delle competenze” (*Comunicato stampa ASSTRA*, 23 gennaio 2014).

TRASPORTI URBANI

Le funzioni delle agenzie per il trasporto pubblico. Confronto Italia-Europa

Qual è la situazione italiana in materia di gestione del trasporto pubblico e quali compiti hanno e avranno le agenzie che lo gestiscono? Quali le normative vigenti a livello nazionale, regionale e provinciale?

Queste sono alcune delle domande cui ha risposto l'evento “Riorganizzare il trasporto pubblico. Modelli europei per le nuove agenzie”, che ha dato stimoli e risposte attraverso una panoramica dello scenario nazionale e locale in materia di trasporto pubblico. L'incontro è stato organizzato da ALOT, Agenzia della Lombardia Orientale per i Trasporti e la Logistica, in collaborazione con SRM, Reti e Mobilità, e Federmobilità, con il patrocinio del Comune di Brescia.

Particolare attenzione è stata rivolta alle normative vigenti a vari livelli: nazionale, regionale e provinciale. Il tavolo di lavoro è stato diviso in due momenti: una sessione mattutina, aperta al pubblico al cui centro è stata l'esposizione della panoramica attuale in materia di gestione del trasporto pubblico; la sessione pomeridiana si è focalizzata invece sull'approfondimento e discussione collettiva di 3 studi di fattibilità elaborati da ALOT e SRM all'interno del progetto europeo EPTA, modello europeo per le agenzie di trasporto pubblico, cofinanziato dal programma INTERREG IV C.

Il progetto EPTA, ha l'obiettivo di migliorare la sostenibilità del trasporto pubblico, con riguardo agli aspetti ambientali, energetici ed economici, identificando un modello di Authority o Agenzia per la Mobilità, che possa essere un utile strumento di governance del sistema. Dal punto di vista strategico, al fine di raggiungere questo obiettivo, è previsto l'uso di tre ‘leve’: Qualità, Efficienza ed Efficacia, che saranno applicate alle 7 funzioni strategiche correlate alla governance del settore: regolazione, pianificazione, gara e affidamento, integrazione,

promozione, gestione e controllo. Il progetto mira inoltre ad individuare un modello di agenzia dei trasporti pubblici (PTA) anche mediante lo scambio di esperienze rispetto alle diverse PTA esistenti, al fine di aumentare la capacità e la consapevolezza tra i decisori politici, proponendo degli strumenti operativi concreti e utili a favore delle Amministrazioni Pubbliche e dei loro Tecnici per la gestione e la promozione del trasporto pubblico: dei feasibility studies sono stati elaborati in ogni paese coinvolto nel progetto, alla luce di un'analisi dello stato attuale in materia di PTA svolta sul suo territorio. Per l'Italia, i territori presi in esame sono quello dell'Est Lombardia da ALOT e quello dell'Emilia Romagna da SRM. L'auspicio è che EPTA rappresenti un'opportunità, soprattutto nel contesto critico odierno di mancanza di risorse economiche nella PA, per operare sul proprio territorio e per fornire servizi efficienti e qualitativamente competitivi nell'ambito del trasporto pubblico (<http://www.eptaproject.eu>, <http://www.alot.it/it/epta/epta>). Avviato nel gennaio 2012 il progetto, con un budget complessivo di €1.346.448, coinvolge 11 partner provenienti da 9 paesi europei e si concluderà il prossimo giugno.

L'evento si è aperto a tutte le Pubbliche Amministrazioni Locali, Provinciali e Regionali che si occupano di trasporto pubblico nella figura dei loro rappresentanti politici o dei tecnici operativi, nonché alle Agenzie e alle Aziende di Trasporto Pubblico ed alle diverse Associazioni per il Trasporto Pubblico del Nord Italia (*Comunicato stampa ALOT*, 26 febbraio 2014).

Debutta l'alleanza tra il car sharing e il treno NTV

Dalla rotaia al pavè: la rivoluzione della mobilità urbana, il car sharing, si allea con l'alta velocità. Parte da Milano la nuova partnership tra Car2Go, la società targata Daimler che, forte di una presenza internazionale di oltre 600 mila clienti, per prima ha lanciato in Italia la “new way” del micro-noleggio urbano condiviso, e Italo, il treno di NTV.

Cambiano le abitudini dei cittadini e cambia la geografia della mobilità, sotto il segno dell'ambiente e del risparmio energetico: si scende da Italo, e grazie all'app Car2Go si preleva, previa registrazione, la smart più vicina per continuare il viaggio in città. In sole 28 settimane dal lancio del servizio a Milano, Car2Go ha all'attivo 60.000 iscritti, con una flotta di 600 smart disponibili e programmi di espansione in altre città.

Con l'accordo firmato oggi chi sceglie Italo ha un vantaggioso accesso al car sharing Car2Go. E chi si sposta in città con Car2Go ha analoghi vantaggi se viaggia a bordo di Italo.

Tutti gli iscritti al programma fedeltà Italo Più (a oggi quasi 400 mila) che presentano la propria carta presso i punti di registrazione Car2Go in Italia possono usufruire dei seguenti benefici:

- nella fase di lancio (fino al 30 aprile): registrazione gratuita al servizio di car sharing Car2Go e bonus di 45 minuti gratuiti per l'uso del servizio;
 - nella seconda fase (dal primo maggio e per i mesi successivi): sconto di 10 euro per la registrazione al servizio di car sharing e bonus di 45 minuti gratuiti.
- Per tutti i clienti Car2Go sono previsti invece i seguenti vantaggi:
- nella fase di lancio (fino al 30 aprile): voucher di 15 euro per viaggiare con Italo, valido su tutte le tratte e ambienti, per le offerte commerciali Base ed Economy. Upgrade gratuito all'ambiente Smart XL per chi possiede un biglietto Smart, secondo disponibilità; accesso gratuito alle sale riservate. Per godere di entrambi i benefici è sufficiente mostrare la tessera car2go al personale di Casa Italo;
 - nella seconda fase (dal primo maggio e nei mesi successivi): voucher di 15 euro per viaggiare con Italo su tutte le tratte e ambienti, per le offerte commerciali Base ed Economy.

(Comunicato stampa NTV, 19 febbraio 2014).

Roma, Metro linea "A": terminati i lavori su Ponte Nenni

I lavori di ammodernamento della tratta Flaminio-Lepanto della Linea A della metropolitana sono terminati. Le ultime aree di cantiere interessate dalle attività, ovvero quelle in prossimità del ponte Pietro Nenni sul Tevere, sono state liberate dall'impresa appaltatrice. Giovedì 6 febbraio Roma Metropolitana, stazione appaltante e responsabile della Direzione dei Lavori, riconsegnerà formalmente le aree ai vari Enti interessati.

I lavori, finalizzati alla mitigazione delle vibrazioni e dei rumori nella tratta Flaminio-Lepanto della metropolitana, sono stati eseguiti in più fasi. La prima fase dei lavori è stata dedicata agli interventi di mitigazione delle vibrazioni, con l'installazione di un materassino antivibrante sotto i binari, il parziale rinnovo del pietrisco (ballast) e la sostituzione di parte dei binari.

Nella seconda fase sono stati eseguiti gli interventi di mitigazione del rumore. Sono state realizzate coperture antirumore agli imbocchi di galleria sui lati est e ovest del ponte Nenni, posati pannelli fonoassorbenti lungo il tratto all'aperto del ponte e nei primi tratti in galleria e attivati 4 dispositivi modificatori d'attrito in appositi punti dei binari per la riduzione delle vibrazioni. Infine, è stata completata l'installazione dei nuovi attacchi di tipo elastico sul ponte (Comunicato stampa Romametropolitane, 4 febbraio 2014).

INDUSTRIA

Al via ExpoFerroviaria 2014

Ad un mese dall'inaugurazione, EXPO Ferroviaria può dirsi soddisfatta dei numeri raggiunti. Forte di 280 espositori provenienti da 17 paesi, la più autorevole fiera italiana dedicata alle apparecchiature, ai prodotti ed ai servizi del settore ferroviario, presente da dieci anni a Torino a cadenza biennale, apre i battenti al

Lingotto Fiere di Torino dal 1 al 3 aprile 2014.

56 le nuove aziende presenti, come ABB, Dellner Italy, Progress Rail Caterpillar e Sécheron, circa 100 le straniere ed un'importante crescita di driver del mercato sono segnali di un certo ottimismo dell'industria. Tra i leader mondiali fornitori di sistemi ferroviari esportano Alstom Ferroviaria, Bombardier Transportation e Siemens, tra i costruttori di materiale rotabile Ansaldo Breda, PESA Bydgoszcz e Vossloh Locomotives/Vossloh Rail Vehicles, tra i fornitori di prodotti e servizi per le infrastrutture Ansaldo STS, Balfour Beatty, Plasser & Theurer/Plasser Italia e Vossloh Fastening Systems.

Il mercato e le politiche dei trasporti saranno al centro della cerimonia di apertura di EXPO Ferroviaria il 1° aprile: un'occasione di confronto e riflessione sui temi di attualità del trasporto ferroviario, alla presenza delle istituzioni, tra cui il commissario di Governo e presidente dell'Osservatorio per la Torino Lione M. VIRANO, il sindaco di Torino e il presidente della Regione Piemonte, degli operatori, come l'amministratore delegato di FS M. MORETTI e il presidente di Assifer M. MANFELLOTTO, e dei rappresentanti della business community, delle associazioni e degli altri stakeholder del settore.

"Per il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane" sottolinea M. MORETTI, ad di FS Italiane "l'Expo di Torino rappresenta un appuntamento importante perché innovazione e tecnologia ferroviaria sono aspetti strategici per una realtà industriale a continuo confronto con il mercato, anche fuori degli orizzonti nazionali. Lo sviluppo del trasporto ferroviario nel nostro Paese si gioca tutto sul piano della competitività: la qualità di ciò che viene prodotto deve essere di primissimo livello. Pena l'espulsione dallo scenario competitivo. Chi lavora per noi, cioè i nostri fornitori, sa che FS Italiane esige sempre l'eccellenza dei prodotti e spesso chiede anche qualcosa in più, quel 'passo un po' più lungo della gamba' che qualsiasi impresa leader deve pretendere

dai propri fornitori per tracciare la direzione agli altri operatori. Questo richiede uno sforzo importante da parte di tutti ma, in una concorrenza sempre più accesa, dà anche l'opportunità di essere tra i fornitori più richiesti, partecipare a gare in giro per il mondo e di vincerle. Magari insieme con noi”.

“EXPO Ferroviaria è una grande vetrina europea ed il primo grande appuntamento fieristico del 2014” spiega M. MANFELLOTTI, presidente Assifer Associazione Industrie Ferroviarie “Presentarsi con idee chiare e progetti ambiziosi non fa bene solo a noi del settore, ma all'Italia intera, per avere una aspettativa di rilancio di un settore, che nel nostro Paese è in difficoltà dal punto di vista dei contratti, ma che è all'avanguardia sotto il profilo dei contenuti tecnologici. La sfida che l'industria italiana deve affrontare è una e una soltanto: quella della competitività in termini progettuali e di contenimento di costi. Si può trovare l'equilibrio fra sviluppo e sostenibilità economico-finanziaria”.

Tra le novità di questa sesta edizione, un momento B2B per incontrare e sviluppare collaborazioni con una decina di compratori provenienti da Francia, Germania e Scandinavia, Est Europa, Russia, Cina, Turchia e Brasile, attivi nella costruzione di materiale rotabile e nella gestione di infrastrutture ferroviarie. L'iniziativa è inserita nel Progetto Integrato di Filiera (PIF) “Torino Piemonte Railway – the complete rail infrastructure and rolling stock supply chain”, che il Ceipiemonte gestisce su incarico di Regione Piemonte, Unioncamere Piemonte e tutte le altre Camere di commercio del Piemonte, sostenuta da Unioncamere nazionale.

EXPO Ferroviaria è organizzata da Mack Brooks Exhibitions (www.mackbrooks.com). La società, impegnata nelle fiere commerciali per l'industria ferroviaria, organizza esposizioni a cadenza regolare tra le quali SIFER a Lille, in Francia, Railtex ed Infrarail, entrambe nel Regno Unito ed Exporail a Mosca, in Rus-

sia. Nel 2015 debutterà Exporail South East Asia, a Bangkok, in Thailandia. Il programma dei tre giorni di esposizione comprende anche numerose iniziative collaterali quali convegni, corsi e visite tecniche.

Qui di seguito il calendario:

- **Forum espositori, 1-3 aprile 2014.** Gli espositori presenteranno le ultime innovazioni dell'industria ferroviaria ai professionisti del settore. Le presentazioni si svolgeranno durante i tre giorni dell'esposizione nel Forum Espositori, nel padiglione 2 di Lingotto Fiere, e saranno aperte a tutti i visitatori. Presentazioni a cura di Siemens, AM General Contractor, ECM, Pilz Italia, Eurotech, Vosloh Cogifer, Jaquet Technology Group, Sadel, Staer Sistemi.
- **Conferenza CIFI - Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani, in collaborazione con Asstra, Assifer, Federmobilità: “Ferrovia e ambiente”, martedì 1 aprile 2014, 14:00-18:00 - Padiglione 1, Sala Rossa e mercoledì 2 aprile 2014, 9:30-17:00 - Padiglione 1, Sala Rossa.**
- **Conferenza Railcorr 2014, organizzata da eos Mktg&Communication in partnership mediale con IPCM, martedì 1 aprile 2014, 11:00 - Sala Verde.**
- **Conferenza Ferpress, “Merci in treno: reti, corridoi, investimenti. Imprese e operatori a confronto”, mercoledì 2 aprile, 10.00 - Sala Verde.**
- **Presentazione Assifer: “Il Progetto Shift²Rail”, giovedì 3 aprile, 10:00 - Sala Amaranto.**

Visite tecniche:

In associazione con il Gruppo Torinese Trasporti (GTT) e con Alstom Ferroviaria SpA, Mack Brooks Exhibitions offre ai visitatori di EXPO Ferroviaria la possibilità di visitare i punti focali ferroviari di Torino e dintorni.

- **Mercoledì 2 aprile 2014 - Stabilimento Alstom di Savigliano**
- **Mercoledì 2 aprile 2014 - GTT, vi-**

sita alla metropolitana automatica di Torino

- **Giovedì 3 aprile 2014 - GTT, visita all'officina treni di Porta Milano e al Museo Ferroviario Piemontese (Comunicato stampa Mailander per ExpoFerroviaria, 1° marzo 2014).**

RFI rinnova le traverse

Prosegue la collaborazione di WEGH Group con RFI - Rete Ferroviaria Italiana. E' infatti stato siglato un contratto a favore dell'ATI di cui WEGH Group fa parte, insieme a Consorzio Stabile TRAVER.SUD e I.CE.P S.p.A., che prevede per WEGH Group la fornitura di circa 162.000 traverse in calcestruzzo armato precompresso, destinate alla rete ferroviaria su tutto il territorio nazionale. Il contratto con RFI, della durata di due anni, prevede la fornitura di traverse modello RFI230-RFI240-RFI260 (Comunicato stampa Wagh Group, 1 marzo 2014).

VARIE

ANSF sulla riorganizzazione dell'SGS di RFI

Nel 2013 gli incidenti ferroviari sono lievemente diminuiti. Quelli classificati come “gravi” dalle direttive comunitarie sono stati 100 rispetto ai 107 del 2012. In diminuzione anche gli incidenti totali, ovvero il numero complessivo degli eventi, comprendendo anche quelli non classificati come “gravi”. Calano leggermente anche le vittime e feriti: 62 morti e 34 feriti gravi, rispetto ai 69 e 39 del 2012. Dal confronto internazionale, emerge che i valori di incidentalità, riferiti al periodo 2006-2013, sono allineati con quelli registrati nei principali Paesi europei, mentre il dato relativo alle conseguenze, in termini di morti e feriti gravi, permane sopra la media europea.

La fotografia emerge dalla relazione annuale “Andamento della sicurezza delle ferrovie nell'anno 2013” elaborata dall'Agenzia Nazio-

nale per la Sicurezza delle Ferrovie su dati non ancora consolidati. Il documento, presentato in anteprima questa mattina a Firenze, anticipa il Report annuale che, come da obbligo di legge, verrà inviato a settembre al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

“Quest’anno registriamo dati in diminuzione sia sull’incidentalità che sul numero di morti e feriti - ha dichiarato A. CHIOVELLI, direttore dell’ANSF - tuttavia il numero di vittime resta sopra la media dei principali Paesi europei. Gli esiti dell’attività ispettiva evidenziano il persistere di non conformità legate alla carenza di manutenzione sia dell’infrastruttura che del materiale rotabile, che rimane ancora la causa del 35% degli incidenti, esclusi gli investimenti di persone. In particolare, sull’infrastruttura si è manifestato un fenomeno preoccupante legato al prolungato non utilizzo di impianti di sicurezza a causa di guasti. Questo significa che il sistema deve migliorare: da un lato il Gestore della rete deve completare il processo organizzativo in atto delle proprie strutture preposte alla sicurezza e dall’altro lato alcune imprese ferroviarie devono rafforzare le strutture tecniche dedicate al governo dei processi di sicurezza”.

Anche nel 2013 la maggioranza delle vittime è costituita da persone per lo più estranee allo scenario ferroviario coinvolte in investimenti lungo le linee o ai passaggi a livello (58 morti sui 62 totali). Per contrastare questo fenomeno, l’ANSF, oltre alle richieste fatte agli operatori ferroviari, ha messo in campo anche un’ampia campagna di sensibilizzazione: quattro concorsi regionali (Toscana, Sicilia, Puglia e Lombardia) rivolti agli studenti degli istituti superiori, due spot di pubblicità progresso e molte manifestazioni di piazza in collaborazione con Polfer, Federazione italiana Pallacanestro e Federazione italiana Rugby.

Rimangono alcune criticità legate al gestore dell’infrastruttura e alla manutenzione. In primis, l’ANSF ritiene necessario e urgente un miglioramento del livello organizzativo di

RFI per conseguire un “sistema di gestione della sicurezza” in linea con le direttive comunitarie in grado di rafforzare il monitoraggio, la manutenzione, la formazione del personale e di garantire in caso di criticità la tempestiva attuazione di misure di controllo del rischio.

Si conferma ancora alta, pari al 35%, l’incidenza di cause legate alla mancata o cattiva manutenzione per gli incidenti più strettamente legati agli aspetti tecnici del trasporto ferroviario (ad esempio i deragliamenti). Inoltre, gli esiti dell’attività ispettiva hanno evidenziato non conformità nel 12% dei controlli effettuati pur se in diminuzione rispetto all’anno precedente.

Nel 2013 sono diminuite le collisioni di treni contro ostacoli (4 nel 2013 rispetto a 7 del 2012), ma sono aumentate le conseguenze sulle persone (2 feriti mentre nel 2012 nessuno). In crescita anche gli svii di treni (6 nel 2013 rispetto ai 5 del 2012) con due feriti gravi (lo scorso anno uno). Gli incidenti ai passaggi a livello aumentano di una unità (14 nel 2013 rispetto ai 13 del 2012), e restano una delle aree di maggiore criticità per la gravità degli esiti anche se si registra una diminuzione di questi ultimi nel 2013: 10 morti e 7 feriti rispetto ai 13 morti e 9 feriti del 2012. In diminuzione gli incidenti provocati da materiale rotabile in movimento: 74 nel 2013 con 50 morti e 25 feriti (81 del 2012 con 56 morti e 29 feriti), all’interno dei quali sono da annoverare gli incidenti ai passeggeri, in salita e discesa dai treni con 4 vittime (2 morti e 2 feriti gravi), proprio come nel 2012, ma al di sotto dei valori registrati nel precedente quinquennio, confermando il trend in diminuzione del 73 % rispetto al 2009. Nei cantieri non si registra alcuna vittima in investimenti, un risultato da attribuire anche alle nuove norme sulla protezione dei cantieri di lavoro emanate dall’Agenzia nel corso del 2012.

Sul fronte internazionale, permane una difficoltà nella gestione delle criticità legate al traffico delle merci sia per quanto concerne la mancanza

di obbligatorietà delle misure armonizzate a livello europeo già condivise dalla task force appositamente istituita presso l’Agenzia europea, sia per quanto riguarda l’assunzione di eventuali misure urgenti, sempre a livello europeo, in caso di incidenti o inconvenienti di esercizio che coinvolgono veicoli adibiti a tale tipo di traffico.

Infine, l’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie è finalmente una realtà. Dopo sei anni di lavoro (dal 2008) l’ANSF ha completato, con il reclutamento del personale, il complesso iter procedurale che oggi le consente di operare in piena indipendenza quale soggetto terzo a tutela del bene collettivo della sicurezza. Tra gli altri obiettivi ottenuti, vale la pena di citarne almeno tre molto importanti:

- è stato introdotto il divieto di circolazione per i treni non dotati dei sistemi di sicurezza che consentono la protezione della marcia del treno in caso di errore umano, partendo da una situazione che, nel 2008, vedeva circa l’80% di tali impianti funzionanti sull’infrastruttura a maggiore traffico e lo 0% sulla parte a più scarso traffico;
- nel 2013 si consolidano i valori in diminuzione dell’incidentalità legati alle cadute dei passeggeri dai treni in movimento (porte), in diminuzione del 73% rispetto al 2009 e dei casi di fuoriuscite di merci pericolose che segna quasi un -85% rispetto al 2009;
- dal 1 gennaio 2013 sono state introdotte nuove norme per la sicurezza della circolazione ferroviaria a seguito del riordino di tutte le norme precedentemente in vigore che avevano determinato nel tempo un quadro confuso. E’ stata colta l’occasione per introdurre alcuni principi che hanno determinato un miglioramento nei livelli di sicurezza ed assicurato al sistema un quadro normativo chiaro ed allineato con i principi delle direttive comunitarie (*Comunicato stampa ANSF*, 6 marzo 2014).