

TRASPORTO FERROVIARIO: MANUTENZIONE CORRENTE, BISOGNA MIGLIORARLA

<http://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2013-04-10/trasporto-ferroviario-manutenzione-carente-180245.shtml>

L'insufficiente manutenzione è causa o concausa del 39% degli incidenti gravi legati agli aspetti tecnologici del trasporto ferroviario, come i deragliamenti. Criticità anche legate ai passaggi a livello e agli investimenti di persone da «materiale rotabile in movimento». Lo segnala la relazione sull'«Andamento della sicurezza delle ferrovie per l'anno 2012» elaborata dall'Ansf, Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie. Indispensabile, per il direttore dell'Ansf, Alberto Chiovelli, «che gli operatori consolidino i controlli sui processi di manutenzione e in particolare che il gestore dell'infrastruttura rafforzi la propria organizzazione per garantire un corretto presidio delle attività manutentive». Sostanzialmente l'incidentalità è in linea con i principali Paesi europei (tranne sul fronte degli incidenti causati da materiale rotabile in movimento).

Sono stati 108 gli incidenti classificabili come gravi, con 69 morti e 40 feriti gravi, dati in aumento rispetto ai 65 morti e 34 feriti del 2011. Dei 69 morti due sono passeggeri, uno appartiene al personale ferroviario e 66 sono persone esterne al sistema ferroviario. «Sui binari - ha spiegato il direttore dell'Ansf Alberto Chiovelli - perdono la vita persone estranee allo scenario ferroviario, attraversando un passaggio a livello chiuso o muovendosi indebitamente all'interno del sedime ferroviario». Nel 2012 sono aumentate le collisioni di treni contro ostacoli (sette contro le sei dell'anno prima) senza conseguenze delle persone, causate dal dissesto idrogeologico. In aumento anche di svii di treni (5 nel 2012 rispetto ai 4 dell'anno precedente) che hanno registrato un ferito grave.

La tragedia di Viareggio «ha insegnato», ha sottolineato Alberto Chiovelli, e dopo quell'indimenticabile notte del 29 giugno 2009 sono state prese misure che hanno reso più sicuro il trasporto di merci pericolose sui binari italiani. «A livello europeo sono state fatte molte cose che probabilmente non sarebbero state nemmeno messe all'ordine del giorno se non ci fosse stato questo incidente». Il fenomeno della perdita di merci pericolose, ha spiegato Chiovelli, nel 2009 aveva visto dei numeri preoccupanti, oltre 50 casi. «A valle di quella rilevazione l'Agenzia si è attivata anche con il ministero e sono stati introdotti maggiori controlli nella catena del trasporto, controlli sempre conformi a norme Ue ma anche tracciati. Queste misure hanno portato tra il 2009 e il 2012 a un abbattimento del 77% di questa tipologia di incidenti».

Una delle maggiori criticità restano i passaggi a livello, anche se i dati sono in diminuzione: 13 morti e 9 feriti gravi nel 2012 rispetto ai 18 morti e ai 3 feriti gravi dell'anno prima. In leggero aumento gli incidenti provocati da materiale rotabile in movimento: 81 nel 2012 (con 56 morti e 29 feriti gravi) rispetto ai 78 del 2011 (con 50 morti e 31 feriti gravi). All'interno di questi dati sono considerati gli incidenti ai passeggeri in salita e discesa dai treni con 2 morti e 2 feriti gravi. Tre i feriti gravi nei cantieri. Sono state 1.800 le visite ispettive dell'Agenzia, per un totale di quasi 10mila singoli contatti. Registrate non conformità relative all'infrastruttura quasi nell'11% dei casi, mentre i controlli sulle imprese ferroviarie hanno rivelato il 20% di casi di non conformità.

Fra le novità legate al riordino normativo l'Agenzia ha rivisto alcuni principi: nei cantieri, per esempio, è stata proibita la modalità di protezione mediante avvistamento del treno. Poi, nelle manovre spinte, il posizionamento del manovratore sul veicolo di testa è stato subordinato alla possibilità di azionamento del freno da quella posizione. Per i mezzi d'opera, quelli non iscritti nell'apposito Registro nazionale possono essere usati solo in assenza di treni in circolazione. Sul fronte dei sistemi di protezione, la circolazione dei treni in condizioni normali deve sempre avvenire in presenza di questi sistemi tecnologici. Sul fronte del guasto dei sistemi di protezione sono stati introdotti severi limiti di velocità e di circolazione. Per i passaggi a livello sono state varate restrizioni per gli attraversamenti in caso di guasto.

Nicoletta Cottone - Il Sole 24 Ore - 10 aprile 2013



FAST Ferrovie Piemonte e Valle d'Aosta

Via Sacchi, 45 - 10125 Torino

Tel. 0115097310/0116653849 - Fax 0115087000/0116652007 - Tel. FS 95923849 - Fax FS 95922007

E-mail piemonte@fastferrovie.it

