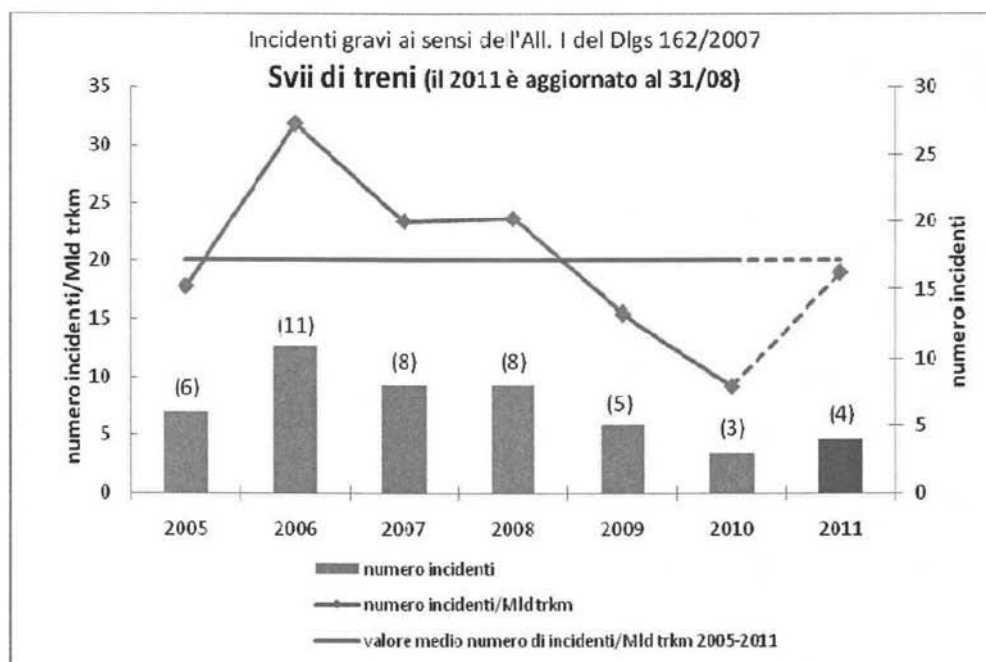
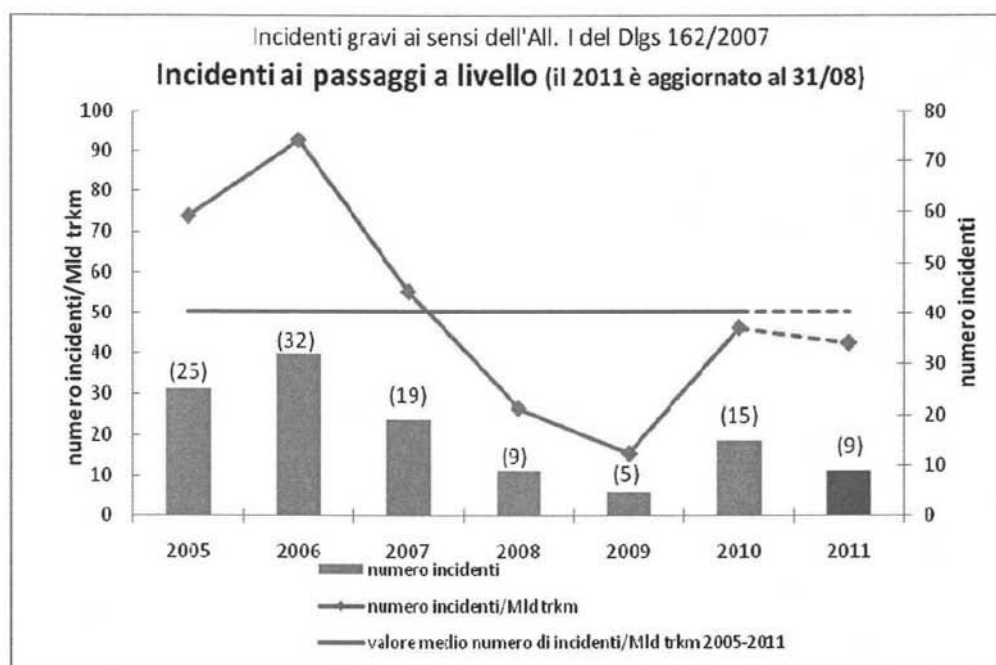




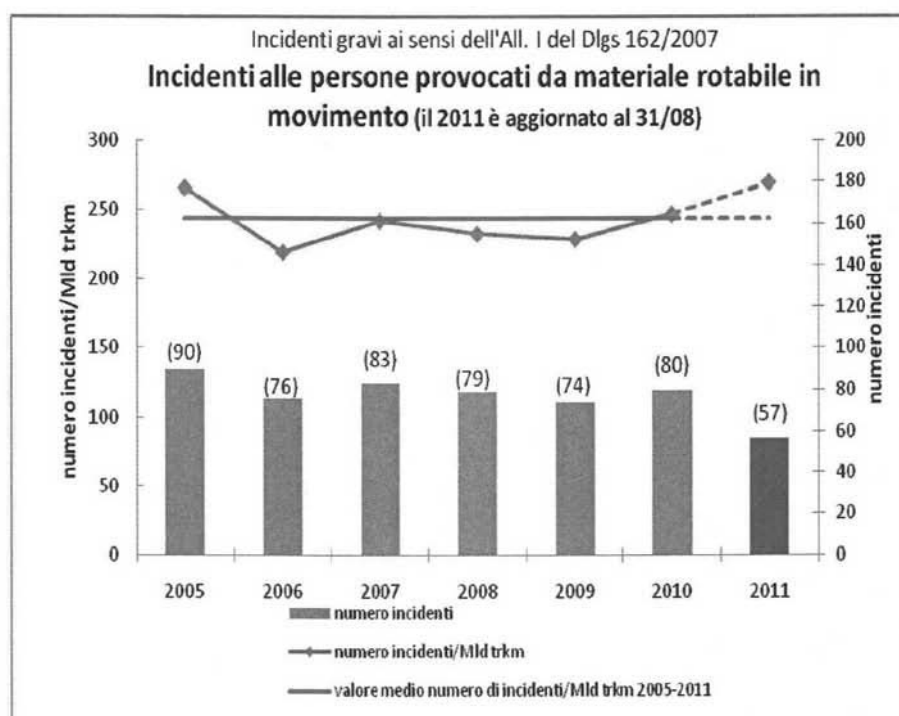
Nella figura seguente sono riportati gli incidenti ai passaggi a livello.



Nel periodo 2005/2011 si è registrato un andamento altalenante di questo tipo di incidenti che sono condizionati nella quasi totalità da infrazioni al codice della strada. L'anno 2009 ha

rappresentato il valore più basso del periodo con il 2010 che ha invece registrato un incremento delle occorrenze. Il 2011 sembra indicare una riduzione del numero degli incidenti rispetto all'anno precedente. Vale la pena ricordare l'incidenza svolta dai programmi di soppressione dei passaggi a livello nella riduzione del numero di questi incidenti.

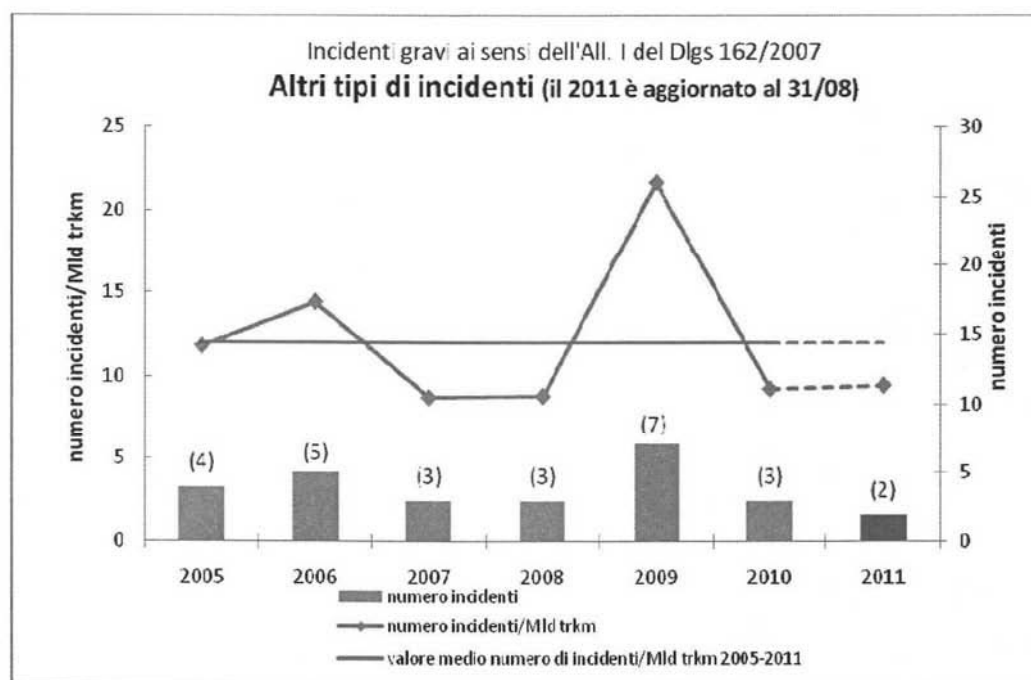
Nella figura successiva è riportato l'andamento degli incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento.



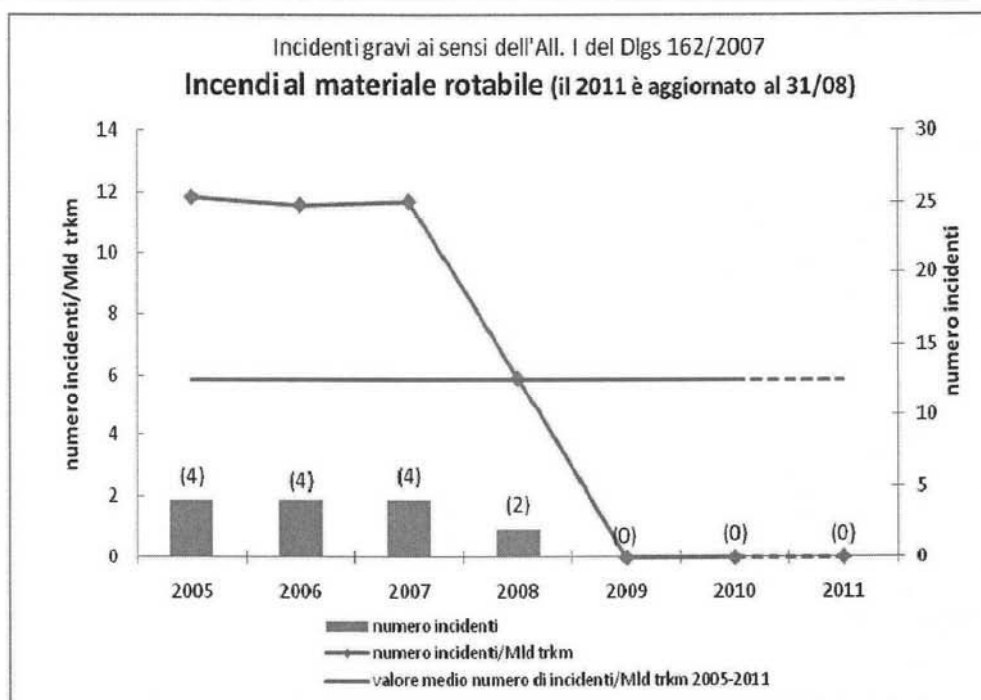
Il numero degli incidenti dal 2009 risulta in crescita anche se si deve registrare una riduzione delle componenti collegate alle cadute dei passeggeri dai treni in movimento e degli incidenti che hanno coinvolto personale ferroviario (inteso come Imprese ferroviarie, Gestore dell'infrastruttura e ditte). I casi sono riconducibili nella quasi totalità ad investimenti di persone indebitamente presenti sulla sede ferroviaria. Le analisi finora condotte dimostrano una sostanziale inefficacia delle azioni adottate per arginare tale fenomeno sul quale è necessaria una forte azione di sensibilizzazione.

Gli "altri tipi di incidenti" registrano nel 2011 un valore provvisorio inferiore al 2010 ed al valore medio del periodo in esame e sostanzialmente allineato con gli anni 2007 e 2008 nei quali si erano registrati i valori minimi. In questa categoria di incidenti sono inseriti tutti gli incidenti ferroviari che non rientrano in nessuna delle altre categorie di incidenti, come ad esempio lo svio o la collisione di un mezzo d'opera o di una manovra o la fuoriuscita di merci pericolose. Quindi vengono inseriti in questa categoria anche i dati relativi a una parte degli eventi connessi alla problematica della sicurezza dei cantieri e delle manovre, un'altra parte dei quali rientra invece negli "incidenti alle

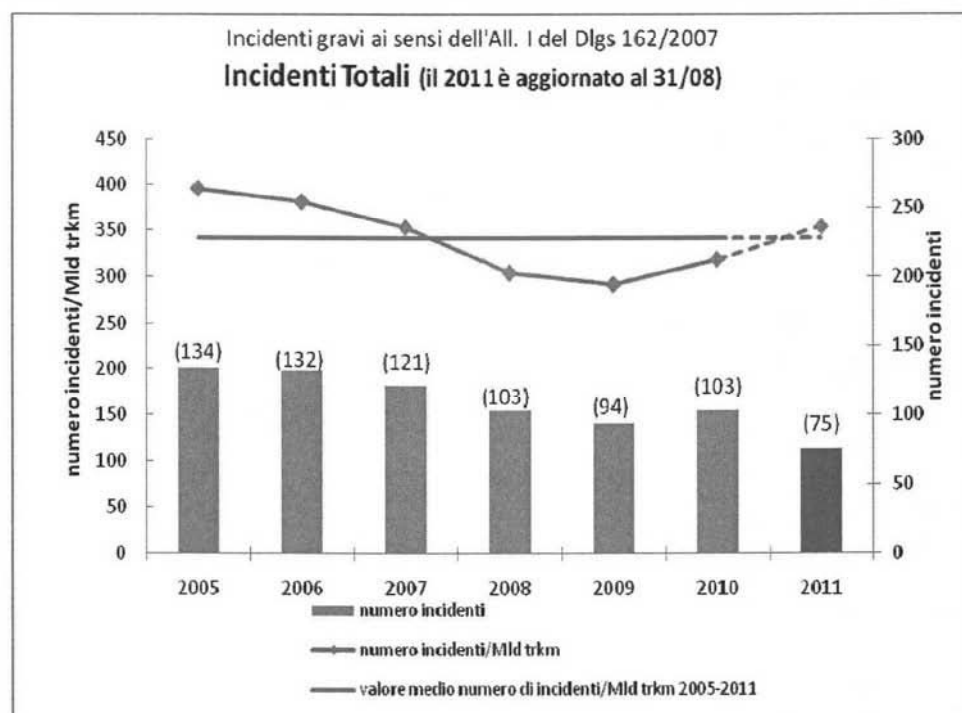
persone provocati da materiale rotabile in movimento" nella quale è stato coinvolto il personale ferroviario o operante per conto delle ditte appaltatrici.



Dalla figura seguente si può rilevare come anche nel 2011 non si siano registrati incendi al materiale rotabile, non causati da atti volontari, che abbiano superato le soglie in termini di conseguenze stabilite dall'allegato I del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.



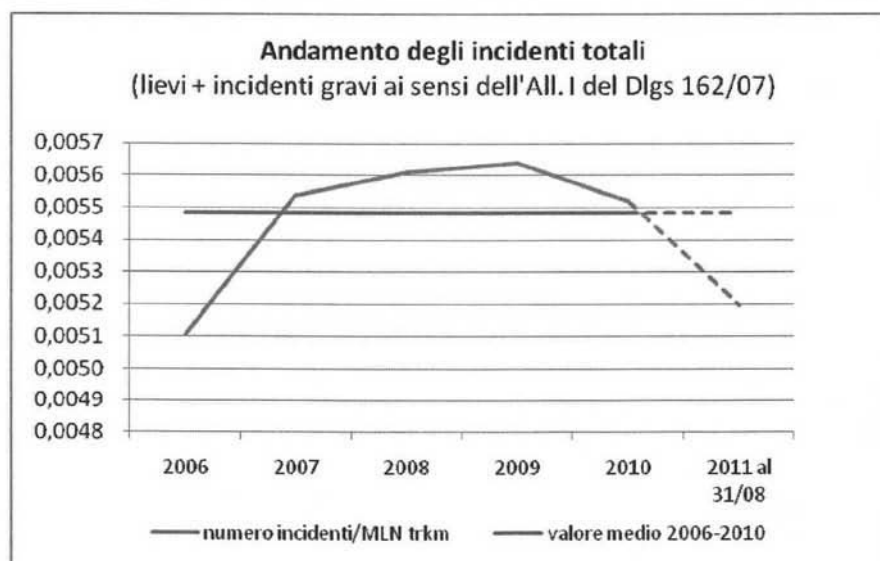
Nel grafico seguente è riportato l'andamento nel periodo 2005-2011 del totale degli incidenti gravi.



Se il dato dovesse essere confermato alla fine dell'anno, si potrebbe affermare che i primi otto mesi del 2011 avvalorano la crescita del numero totale degli incidenti gravi registrata nel 2010, anche se il valore sarebbe sostanzialmente in linea con il valore medio del periodo in esame. In attesa del dato definitivo, si sta comunque procedendo a verificare tramite gli strumenti di supervisione dell'Agenzia se nel 2011 ci siano elementi di criticità in relazione ai quali sia necessario adottare provvedimenti cautelativi specifici.

A fronte di valori costanti di traffico nel biennio, nel 2010 si è registrato un incremento degli incidenti gravi rispetto al 2009, anno nel quale si è avuto il valore più basso del periodo analizzato.

Prendendo in considerazione non solo gli incidenti gravi definiti nell'allegato I del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, come modificato dal Decreto 10 settembre 2010 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ma anche gli incidenti di lieve entità e quelli occorsi in binari secondari non interessati dalla circolazione dei treni (eventi registrati nella Banca Dati Sicurezza di RFI), il numero complessivo di incidenti sia gravi che lievi nel 2009 risulta più elevato rispetto agli anni precedenti, mentre il 2010 e il 2011 segnalano un ritorno a valori inferiori, come riportato nel grafico seguente.



Per quanto riguarda le conseguenze degli incidenti, tutti i dati ad esse relativi sono riportati nel Rapporto annuale della sicurezza in allegato 1 alla presente relazione.

Nelle tabelle successive si focalizza l'attenzione sulle conseguenze alle persone registrate nel 2009 e nel 2010 e nei primi otto mesi del 2011.

Nel 2010 si è avuta una riduzione del valore complessivo dei morti e dei feriti gravi rispetto al 2009, anno nel quale però si è verificata la tragedia di Viareggio; la riduzione riguarda essenzialmente il dato della categoria "altri", in cui per il 2009 rientrano appunto le vittime della tragedia di Viareggio, e, in misura minore, il dato delle categorie "passeggeri" e "personale ferroviario". Sono, invece, cresciute sia come numero di incidenti che di vittime gli investimenti, compresi quelli avvenuti in corrispondenza di un passaggio a livello chiuso.

Relativamente al 2011, i dati parziali disponibili non sono direttamente confrontabili con quelli degli anni precedenti; la proiezione del dato totale sull'intero anno risulterebbe essere in linea con il dato totale del 2010.

Si deve segnalare la difficoltà da parte degli operatori ferroviari e di conseguenza dell'Agenzia nell'individuare il numero esatto dei feriti gravi. Il principale impedimento all'acquisizione di tali informazioni è la tutela della privacy dei dati dei pazienti. In tal senso sarebbe opportuno un intervento chiarificatore, visto che l'elemento che interessa in questa raccolta dati è solo la durata della degenza ospedaliera.

Conseguenze alle persone occorse negli incidenti gravi, ai sensi dell'All.I del Dlgs 162/2007, negli anni 2009 e 2010

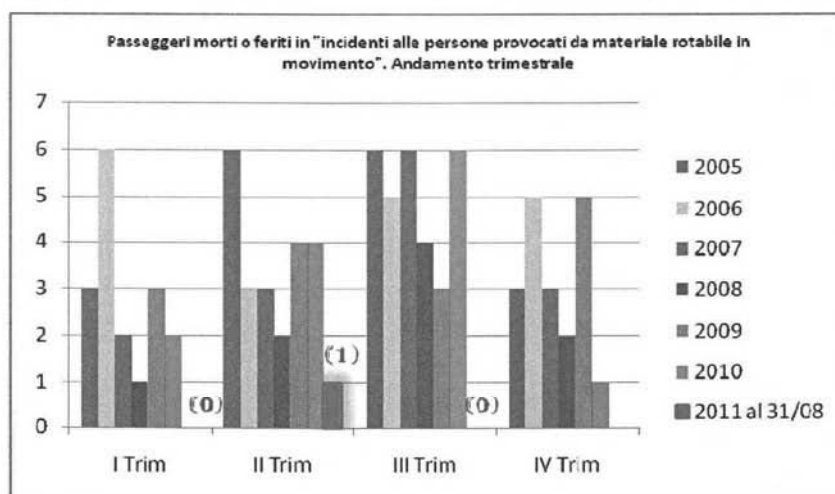
	2009												2010											
	Passeggeri			STAFF			Altre persone			Totale			Passeggeri			STAFF			Altre persone			Totale		
	Morti	Feriti gravi	Totoli	Morti	Feriti gravi	Totoli	Morti	Feriti gravi	Totoli	Morti	Feriti gravi	Totoli	Morti	Feriti gravi	Totoli	Morti	Feriti gravi	Totoli	Morti	Feriti gravi	Totoli	Morti	Feriti gravi	Totoli
Collisioni di treni	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1
Deragliamenti di treni	0	0	0	0	0	0	30	13	43	30	13	43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incidenti ai PL	0	0	0	0	0	0	5	0	5	5	0	5	0	0	0	0	1	1	11	3	14	11	4	15
Incidenti alle persone per rotabili in movimento	5	10	15	4	3	7	36	16	52	45	29	74	7	6	13	5	1	6	48	18	66	60	25	85
Incendi al materiale rotabile	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altri	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	2	2
TOTALE	5	10	15	5	7	12	71	29	100	81	46	127	7	6	13	5	5	10	59	21	80	71	32	103

Conseguenze alle persone coinvolte in incidenti gravi, ai sensi dell'All.I del Dlgs 162/2007, nel 2011 fino al 31/08

	Passeggeri			STAFF			Altre persone			Totale		
	Morti	Feriti gravi	Totoli	Morti	Feriti gravi	Totoli	Morti	Feriti gravi	Totoli	Morti	Feriti gravi	Totoli
Collisioni di treni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Deragliamenti di treni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incidenti ai PL	0	2	2	0	0	0	8	0	8	8	2	10
Incidenti alle persone per rotabili in movimento	0	1	1	1	1	2	29	28	57	30	30	60
Incendi al materiale rotabile	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE	0	3	3	1	1	2	37	28	65	38	32	70

Il dato relativo ai "passeggeri" coinvolti in "incidenti alle persone provocate da materiale rotabile in movimento" si riferisce essenzialmente a eventi che hanno riguardato persone nelle fasi di salita e discesa dalle porte dei treni viaggiatori.

In considerazione della rilevanza assunta della problematica negli anni precedenti (si tratta infatti dell'unica area nella quale si sono avuti decessi o feriti gravi tra i passeggeri nel periodo osservato del 2011), nel grafico seguente l'andamento aggregato dei "passeggeri" "morti" o "feriti gravi" in conseguenza di "incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento" nel periodo 2005-2011 (fino al 31/08/2011) è stato suddiviso in trimestri. Il confronto dei dati mostra che nel 2011 si è avuta una riduzione dei morti e feriti gravi (un solo ferito grave avvenuto nel II trimestre) di tale tipologia di incidenti.



Di seguito si analizza il dettaglio degli incidenti che hanno determinato la morte o il ferimento di personale operante nei cantieri di lavoro. Particolare attenzione è stata posta sugli investimenti di detto personale perché tale tipologia di incidenti è strettamente collegata con i sistemi di protezione dei cantieri.

Incidenti che hanno determinato la morte o il ferimento grave di personale operante nei cantieri di lavoro						
	Numero incidenti	Morti	Feriti Gravi	Numero investimenti	Morti in investimenti	Feriti gravi in investimenti
2005	4	3	3	3	2	1
2006	8	7	3	7	5	3
2007	3	1	2	2	1	1
2008	4	5	2	4	5	2
2009	8	3	6	3	3	1
2010	5	3	3	3	3	1
2011 al 31/08	1	1	0	1	1	0

Nel 2010 per verificare i valori di incidentalità nei cantieri di lavoro registrati sulla rete gestita da RFI è stato fatto un confronto tra i dati riportati negli Indicatori Comuni di Sicurezza di alcuni paesi europei, riferiti al 2009. Poiché gli Indicatori Comuni di Sicurezza non sono stati calcolati per fornire questo dato, l'analisi è stata circoscritta ai dati che avevano una maggiore attinenza con questa problematica, quindi sugli incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento che hanno avuto come conseguenza la morte o il ferimento di personale ferroviario comprese le ditte; si precisa che in questa categoria non rientrano solo gli incidenti nei cantieri ma anche, ad esempio, gli investimenti del personale durante le operazioni di manovra.

Sulla base di questi dati è stata predisposta la figura seguente che mostra come il valore riferibile a RFI, nel 2009, sia superiore al valore di tutti gli altri paesi nonché al valore medio dell'anno e che quasi il 50% del valore complessivo sia dovuto, nel caso di RFI, a investimenti di personale operante nei cantieri.