



FEDERAZIONE NAZIONALE
IMPRESE ELETTROTECNICHE
ED ELETTRONICHE



Ufficio Stampa

Nota Stampa

SCONTRO TRENI: ASSIFER, ZERO INCIDENTI NEGLI ULTIMI 10 ANNI DOVE C'E' TECNOLOGIA. GOVERNO AMPLI LE COMPETENZE ANSF

“Esprimiamo profondo cordoglio e vicinanza alle famiglie delle vittime del tragico incidente avvenuto ieri in Puglia. L'incidente ci lascia costernati nella sua drammaticità, ma impone una seria presa di coscienza sul tema della sicurezza ed in particolare sulla necessità di mettere in atto prontamente interventi di rinnovamento dei sistemi di segnalamento – **Io dichiara Maurizio Manfellotto, presidente di Assifer.**

L'associazione dell'industria ferroviaria aderente a ANIE Confindustria rileva come da decenni siano sviluppate in Italia e già in uso da tempo da RFI tecnologie d'avanguardia uniche al mondo con diversi sistemi di segnalamento (dal SCMT al ERTMS/ETCS) che garantiscono la sicurezza della circolazione ferroviaria, sia per il trasporto locale e regionale sia per quello su linee ad Alta Velocità, nell'ambito del traffico passeggeri e di quello delle merci.

Lo dimostrano anche le statistiche dell'ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie) presentate lo scorso aprile, che mettono in evidenza come il numero di vittime per collisioni tra treni sia stato quasi nullo negli ultimi dieci anni. Gli incidenti avvenuti hanno riguardato quasi esclusivamente l'interferenza di pedoni con l'infrastruttura ferroviaria o dissesti idrogeologici. Dal 2007 a oggi non si sono infatti verificate collisioni tra due o più treni laddove erano presenti sistemi tecnologici di protezione della marcia.

“Siamo la patria dell'eccellenza nella progettazione e realizzazione di sistemi di segnalamento e l'industria che rappresentiamo investe oltre il 4% del proprio fatturato in attività di ricerca e sviluppo – ha spiegato Manfellotto - . Un valore del Made in Italy che non possiamo non adottare in tutte le tratte e che può essere reso disponibile solo attraverso un ampliamento delle competenze dell'ANSF anche all'ambito delle reti funzionalmente isolate, come nel caso della Bari – Barletta, per garantire una omogeneità di livelli di sicurezza nella circolazione ferroviaria. Non possono esistere tratte ferroviarie di serie A e tratte di serie B in un Paese moderno”.

Interventi di raddoppio dei binari su tratte a binario unico rappresentano lavori di lungo periodo, notevolmente costosi, con processi autorizzativi complessi. Il rinnovo dei sistemi di segnalamento, invece può essere realizzato nel giro di pochi mesi con costi notevolmente inferiori e garantirebbe livelli di sicurezza elevatissimi.