

l'ottenimento del certificato parte A e parte B, specificando quali sono i requisiti da soddisfare e la documentazione da produrre per darne evidenza.

Le linee guida hanno inoltre fissato nel 30/06/2010 il termine ultimo per le richieste di estensioni del certificato di sicurezza secondo le vecchie procedure.

In ogni caso, nonostante sia proseguita la emissione di certificati e estensioni con le procedure precedenti a quelle contenute nella Direttiva 2004/49/CE, nel corso del 2009 l'analisi documentale dei sistemi di gestione della sicurezza delle imprese ferroviarie è stata svolta in modo da iniziare a guidare le imprese ferroviarie alla realizzazione di sistemi conformi ai requisiti per i certificati parte A e B.

Con lo scopo di fornire un supporto alle imprese ferroviarie nel recepimento della nuova normativa, nel mese di giugno del 2009 l'Agenzia ha incontrato tutte le imprese ferroviarie in possesso di certificato di sicurezza o che avevano fatto domando per l'ottenimento di un certificato di sicurezza, illustrando le principali novità del nuovo contesto normativo e i temi più delicati in materia di Sistemi di Gestione della Sicurezza emersi dall'attività di supervisione condotta dall'Agenzia stessa. In questa occasione, sono state illustrate anche le linee guida per la compilazione della Relazione Annuale per la Sicurezza che gli operatori ferroviari devono compilare e trasmettere annualmente all'Agenzia.

In merito all'Autorizzazione di Sicurezza da rilasciare ai gestori dell'infrastruttura, l'Agenzia ha assunto le relative competenze, per quanto riguarda il gestore dell'infrastruttura nazionale RFI, dal 1 gennaio 2010. In conseguenza di questa assunzione di competenze, con la Direttiva 1/dir/2010 dell'Agenzia, emanata il 22 febbraio 2010, sono stati definiti gli adempimenti a carico di RFI, propedeutici al rilascio dell'Autorizzazione di Sicurezza.

Per quanto riguarda le altre reti presenti in Italia, ai sensi dell'articolo 27 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162, l'applicazione del decreto stesso a tali reti è posticipata di 3 anni. Sono tuttora in corso di definizione le modalità con le quali applicare il decreto alle altre reti, nonché attuare il passaggio delle competenze all'Agenzia su queste reti e la definizione di linee guida per il rilascio delle autorizzazioni di sicurezza ai gestori dell'infrastruttura.

F.2 Dati quantitativi e qualitativi del sistema ferroviario italiano

Di seguito si riporta la situazione, aggiornata al 31 dicembre 2009, relativamente ai rilasci dei Certificati di Sicurezza alle Imprese Ferroviarie.

A tale data le imprese ferroviarie certificate sulla infrastruttura nazionale sono 33.

Nel corso del 2009 sono stati rilasciati:

- 8 nuovi Certificati di Sicurezza:
 - n.18/2009 rilasciato il 22.01.2009 a InRail SpA;
 - n. 20/2009 rilasciato il 18.03.2009 a Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA;
 - n. 21/2009 rilasciato il 18.03.2009 a Rail Italia srl;
 - n. 22/2009 rilasciato il 22.06.2009 a Compagnia Ferroviaria Italiana srl;
 - n. 28/2009 rilasciato il 26.08.2009 a Arenaways srl;
 - n. 31/2009 rilasciato il 08.10.2009 a General Transoprt Service SpA,
 - n. 38/2009 rilasciato il 10.12.2009 a Ferrovie della Calabria srl;
 - n. 44/2009 rilasciato il 29.12.2009 a Interporto Servizi Cargo SpA);
- 19 estensioni.

Nel corso del 2009 sono stati revocati i seguenti Certificati di sicurezza:

- Metronapoli SpA in data 22.01.2009 per servizi passeggeri;
- Azienda Consorziale Trasporti di Reggio Emilia in data 14.05.2009 per servizi merci;
- A.T.C. Trasporti Pubblici Bologna SpA in data 28.05.2009 per servizi passeggeri

Al fine di fornire il quadro generale dello stato della Certificazione di Sicurezza delle Imprese ferroviarie in Allegato E si riportano i seguenti dati:

- Imprese in possesso di licenza;
- imprese che hanno richiesto il certificato di sicurezza;
- imprese che hanno richiesto l'estensione al certificato di sicurezza.

F.3 Aspetti procedurali

Nel 2009 i certificati di sicurezza e le estensioni sono stati rilasciati seguendo le procedure in vigore e quindi senza la divisione in Parte A e Parte B e non sono state emesse autorizzazioni di sicurezza. Pertanto il presente paragrafo non è stato compilato.

PARTE G - SUPERVISIONE SUL GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA E SULLE IMPRESE FERROVIARIE

G.1 Descrizione delle attività di supervisione sulle imprese ferroviarie e sul gestore dell'infrastruttura.

L'Agenzia ha espletato la propria attività di supervisione sulle imprese ferroviarie e sul gestore dell'infrastruttura nazionale attraverso:

- il monitoraggio e l'analisi dei dati di incidentalità;
- lo svolgimento di accertamenti mirati nei casi di incidenti ritenuti più significativi per la sicurezza, al fine di acquisire tempestivamente tutti quegli elementi utili all'individuazione delle cause dell'accaduto e poter adottare provvedimenti a carattere normativo e tecnico che contribuiscano ad evitare il ripetersi di tali eventi;
- gli audit sul Sistema di Gestione della Sicurezza di RFI e Imprese ferroviarie, sia sulla documentazione (valutazione della rispondenza ai requisiti cogenti) sia sul campo (valutazione della conformità dei processi direzionali attuati);
- l'attività ispettiva sull'operatività delle Imprese Ferroviarie e RFI (valutazione della conformità dei processi operativi attuati);
- la valutazione e l'analisi delle relazioni annuali inviate da RFI e dalle Imprese Ferroviarie;
- l'analisi dei risultati di tutte le attività svolte dall'Agenzia su RFI e Imprese Ferroviarie.

Come detto, nel 2009 sono stati rilasciati certificati di sicurezza secondo le procedure precedenti alla Direttiva 49/2004/C, quindi non sono stati emessi certificati di sicurezza Parte A e Parte B né autorizzazioni di sicurezza.

Di conseguenza nel presente capitolo non si riportano reclami presentati dai gestori delle infrastrutture nei confronti di imprese ferroviarie in merito alle condizioni nelle Parte A/Parte B del certificato. Analogamente non sono stati riportati reclami presentati da imprese ferroviarie nei confronti dei gestori delle infrastrutture in merito alle condizioni nell'autorizzazione.

G.1.1 Monitoraggio e analisi dei dati di incidentalità

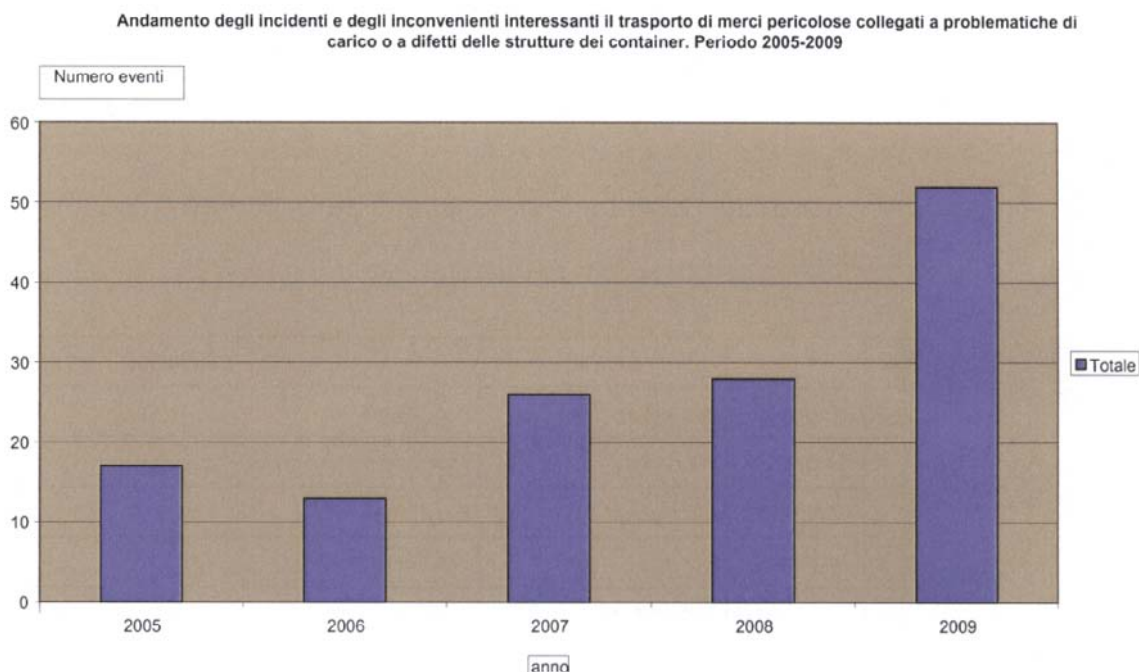
Gli incidenti, gli inconvenienti, le cause che li hanno determinati e le relative conseguenze sono monitorati quotidianamente attraverso le informazioni che in base che, in base all'articolo 5 comma 3 del decreto del Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie n. 1 del 2009 sono trasmesse all'Agenzia da parte del Gestore dell'infrastruttura e delle Imprese ferroviarie o che sono acquisibili tramite banche dati.

In particolare, attraverso il monitoraggio della Banca Dati Sicurezza di RFI, nella quale sono raccolti tutti gli incidenti e gli inconvenienti accaduti sull'Infrastruttura ferroviaria gestita da RFI, l'Agenzia verifica l'andamento degli incidenti, degli inconvenienti e delle loro conseguenze confrontandoli con periodi precedenti per studiare il fenomeno e evidenziare eventuali trend di incidentalità in aumento o accertare concentrazioni di eventi nello stesso arco temporale o nella stessa localizzazione.

Sulla base degli elementi sino ad ora raccolti, in un arco temporale fortemente influenzato dall'incidente di Viareggio, si conferma il trend in riduzione rispetto agli anni precedenti degli incidenti significativi occorsi sulla rete gestita da RFI, come illustrato ai punti B.3 e D.2.

Un fenomeno consistentemente in aumento nel 2009, anche se non ha causato particolari danni è stato quello delle fuoriuscite delle merci pericolose; infatti, nell'anno 2009 si è registrato un incremento delle fuoriuscite di merci pericolose (sostanzialmente piccoli rilasci di sostanze legati a problematiche di carico o difettosità delle cisterne) ulteriore a quello riportato nel rapporto annuale della sicurezza dell'anno 2008.

L'andamento degli indebiti rilasci di merci pericolose nel periodo 2005-2009 è riportato nel seguente grafico.



È emersa quindi la necessità di rafforzare il sistema di controllo sui processi interessanti il trasporto di merci pericolose (processi interni, audit sui fornitori, ecc.).

Per affrontare la problematica evidenziata sono state coinvolte le Imprese ferroviarie, alle quali è stato chiesto di adottare provvedimenti idonei a contrastare il fenomeno e di interessare anche gli altri soggetti del trasporto di merci pericolose (mittente, detentore, ecc.), inclusi i propri partner esteri.

In alcuni casi specifici, data la ricorrenza degli eventi, poiché si tratta di trasporti con origine fuori dal territorio italiano e quindi fuori dalla sua giurisdizione, l'Agenzia ha ritenuto necessario sensibilizzare la corrispondente National Safety Authority al fine di operare in modo preventivo.

G.1.2 Indagini dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Sulla base delle informazioni in suo possesso, relativamente agli eventi occorsi, l'Agenzia decide se acquisire ulteriori informazioni dagli operatori ferroviari interessati oppure se svolgere propri accertamenti, volti ad acquisire tempestivamente gli elementi utili all'individuazione delle cause dell'accaduto,

per poter adottare gli eventuali interventi immediati a carattere normativo e tecnico che contribuiscano ad evitare il ripetersi di tali eventi.

L'Agenzia in ogni caso può accedere alle indagini svolte dal gestore dell'infrastruttura e dalle imprese ferroviarie, una volta che le stesse si siano concluse, per acquisire ulteriori elementi di valutazione utili per le finalità d'istituto.

Nel corso del 2009 sono state effettuate le indagini riportate nel tabella seguente.

N°	Data	Località	Descrizione
1	03/01/2009	Firenze Castello	Svio treno 37903
2	24/01/2009	PM Anagni	Spezzamento treno 9456
4	30/01/2009	Chiavenna	Spad treno 4970
5	04/02/2009	Bicocca	Svio treno 79017
6	11/02/2009	Porto d'Ascoli	Indebita apertura PL km 5+506 per treno 7061
7	28/02/2009	Roma Tiburtina	Investimento persona atto partenza treno 774
8	03/03/2009	Omignano - Vallo della Lucania	Viaggiatore gettatosi da treno 1925 in corsa
9	05/03/2009	Napoli Centrale	Ferimento macchinista atto partenza treno 1925
10	12/03/2009	Lecco	Spad treno 10591
11	13/03/2009	Vallo della Lucania	Spad treno 51319
12	14/03/2009	Rocca di Fondi	Incendio Aln in composizione treno 7090
13	19/03/2009	Lecce	Caduta viaggiatore atto partenza treno 9766
14	26/03/2009	Crotone	Caduta viaggiatore atto partenza treno 3728
15	07/05/2009	Bolzano	Urto materiale Trenitalia in manovra contro materiale treno 5431 SAD
16	11/05/2009	Asti	Caduta viaggiatore su treno IC 502 in movimento
17	12/05/2009	Venezia Santa Lucia	Partenza treno ES 9728 con segnale a via libera e deviatoio in falsa posizione
18	19/05/2009	Sesto Calende	Svio treno 61511
19	25/05/2009	Borgo San Dalmazzo	Svio treno 50398
20	26/05/2009	Livorno Calambrone	Formazione itinerario per ingresso treno 53113 su binario occupato
21	06/06/2009	Pisa San Rossore	Svio treno 55161
22	21/06/2009	Pisa c.le - Pisa aerop.	svio treno 23447
23	22/06/2009	Vaiano - Prato c.le	svio treno 55399
24	29/06/2009	Viareggio	svio treno 50325
25	09/07/2009	Ortanova-Cerignola	Urto treno 12483 contro materiale presente sulla sede ferroviaria e danneggiamento vettura n. 50832639254-7.

N°	Data	Località	Descrizione
26	22/07/2009	Orvieto	Urto treno 1931 contro un portellone aperto di un container in composizione al treno 57034.
27	22/07/2009	Fabiano	Ferimento viaggiatore a bordo del treno ES 9325 per distacco pannello dal soffitto.
28	22/07/2009	Busto Arsizio	Urto treno 51103 contro portellone treno 40028
29	25/07/2009	Nocera T. - Gizzeria.	Urto treno 3694 contro carico sporgente da carro in composizione al treno 57375.
30	28/07/2009	Mandela	Svio treno 24074
31	28/07/2009	Vaiano	Carro n. 31835320307 4 in composizione al treno 91225 viaggiava con boccola sfilata.
32	24/08/2009	Cervignano Smistamento	Perdita di gas da un carro-cisterna, in composizione al treno 83373
33	24/08/2009	Torino P.N.	Ferimento di due passeggeri nel tentativo di salire sul treno 537 in movimento.
34	29/08/2009	Bologna Centrale	Supero segnale basso disposto per la fermata
35	01/09/2009	Bologna Centrale	Svio in manovra veicoli vuoti
36	15/09/2009	Chiusi	Svio del treno IC 703.
37	15/09/2009	Tivoli	Caduta di un passeggero dal treno 2372 (ferito).
38	18/09/2009	Cogoleto	fuoriuscita merce pericolosa da carro in composizione al treno 54493
39	20/09/2009	Milano c.le.	Svio in manovra del materiale vuoto del treno 20438.
40	24/09/2009	Bologna s. Donato	Perdita carico da cisterna in composizione al treno 65336
41	02/10/2009	Chiasso	Indebito superamento di 2 segnali bassi disposti per la fermata
42	05/10/2009	Chiavari- S.Margherita.	Principio d'incendio del treno 56370, località Zoagli.
43	07/10/2009	Grumo - Appula	Mancata fermata per servizio viaggiatori e indebita retrocessione treno 22415
44	09/10/2009	Maddaloni Marcianise	Svio treno 57599
45	11/10/2009	Roma Sm.to	Perdita merce pericolosa da treno 59044
46	18/10/2009	Pordenone	Infortunio mortale di una viaggiatrice del treno 236
47	22/10/2009	Ventimiglia parco Roja	Perdita gas 23/1965 da cisterna n°3387791588-9, giunta col treno 48403 SNCF Fret Italia
48	22/10/2009	Lecce	Errato itinerario treno 12518
49	22/10/2009	Lecce	Spad treno AT 207 delle Ferrovie Sud Est.
50	27/10/2009	Ravenna	Fuga di gas da una cisterna in composizione al treno 55342
51	28/10/2009	Ventimiglia	Fuoriuscita merce pericolosa da cisterna in composizione al treno 48403.
52	03/11/2009	Besozzo	Principio d'incendio del loc titolare E655 - 542 del treno 41005.
53	05/11/2009	Firenze Rifredi	Investimento mortale agente RFI
54	06/11/2009	Torino Lingotto-Moncalieri	Urto fra due carrelli lavori con ferito grave
55	11/11/2009	Ventimiglia parco Roja	perdita merce pericolosa da treno 48363
56	11/11/2009	Brennero	Perdita merce pericolosa dal treno 43129
57	12/11/2009	Fornovo	Svio treno 54200 in corrispondenza del dev. 9 atto ingresso in binario 5 con segnali disposti a via libera.
58	16/11/2009	Adria - Piove di Sacco	Pericolato urto fra treno 26696 e treno 5797 su linea gestita da Sistemi Territoriale.
59	20/11/2009	Palermo Centrale	Svio treno 22738 con segnale di protezione disposto a via libera.

N°	Data	Località	Descrizione
60	25/11/2009	S.Severo	Indebito superamento segnale a via impedita da parte del treno ES 9760.
61	25/11/2009	Campoleone	Ferimento viaggiatori a seguito distacco copriboccia da una vettura del treno IC 585.
62	27/11/2009	Spresiano - Treviso c.le	Fuoriuscita merce pericolosa da ferrocisterna in composizione al treno 48125
63	28/11/2009	Pontecagnano	Infortunio viaggiatrice discesa dal treno 25454 in movimento a seguito azionamento maniglia apertura d'emergenza.
64	30/11/2009	Voghera	Svio treno 71819 in ingresso al binario 10 dello scalo merci
65	02/12/2009	La spezia Migliarina/scalo Valdelora	Perdita del carico di merci pericolose da cisterna n°31834556452-6 in composizione al treno 51127
66	03/12/2009	Genova Bolzaneto	Svio treno 84258.
67	03/12/2009	Rolo Novi Fabbri - Carpi	Indebita apertura PL km 17+986 al transito treno 5543.
68	03/12/2009	Badesse	Spad segnale di protezione da parte treno 23467.
69	03/12/2009	Gallarate	Spad in manovra treno 25717
70	04/12/2009	Torino P.N.	Urto in manovra del materiale del treno 9799
71	07/12/2009	Sannicandro- Acquaviva	Mancata notifica rallentamento al treno 9767
72	09/12/2009	Parma	Itinerario treno 6757 incompatibile con treno 48163.
73	14/12/2009	Savigliano	Fuga materiale rotabile SBB Cargo e urto contro treno 4405 di Trenitalia.
74	17/12/2009	Cervignano Smistamento	Perdita liquido da cisterne in composizione treno 53588.
75	19/12/2009	Cassino - Piedimonte	Investimento mortale tecnico IS da parte treno 1940.
76	22/12/2009	Grosseto	Principio d'incendio cisterna in composizione treno 50329.
77	28/12/2009	Lucca	Investimento auto su PL km 1+395 da parte treno 3093 a seguito indebita distruzione itinerario dal DM.

Le osservazioni che emergono dagli accertamenti condotti dall'Agenzia sono inviate agli operatori ferroviari interessati per fornire un supporto alle valutazioni di competenza e per richiedere l'adozione dei provvedimenti che l'Agenzia stessa ritiene opportuni. L'Agenzia chiede agli operatori ferroviari coinvolti di avere informazioni circa i provvedimenti adottati a seguito degli inconvenienti occorsi nell'ambito della Relazione annuale per la sicurezza.

Nel corso del 2009 le principali tematiche affrontate sono state quelle collegate al disastro occorso a Viareggio, le cadute dei viaggiatori dai treni in movimento e la fuoriuscita di merci pericolose dai carricisterna.

Per l'incidente occorso a Viareggio, l'Agenzia ha disposto subito una campagna straordinaria di controlli sugli assi riconducibili a quello andato a rottura e l'obbligo di tracciatura della manutenzione di tutti gli assi. Nelle more del completamento di detta tracciatura, l'Agenzia ha disposto l'adozione della

misura mitigativa del limite di velocità (60 km/h) per i convogli che trasportano merci pericolose quando transitano all'interno delle stazioni.

Per la caduta dei viaggiatori dai treni in movimento, l'Agenzia ha imposto alle imprese ferroviarie l'adeguamento tecnico delle carrozze. Nelle more del completamento di detto adeguamento (avvenuto nel Dicembre 2009), l'Agenzia ha richiesto l'adozione di misure mitigative riassumibili nell'informazione ai passeggeri e nell'incremento del personale di accompagnamento a bordo.

Per l'intensificarsi degli inconvenienti connessi al trasporto di merci pericolose (sostanzialmente piccoli rilasci di sostanze legati a problematiche di carico o difettosità delle cisterne), l'Agenzia ha evidenziato la necessità di rafforzare il sistema di controllo sui processi interessanti questa tipologia di trasporto (processi interni, audit sui fornitori, ecc.). Per affrontare la problematica evidenziata sono state coinvolte le Imprese ferroviarie che circolano sull'infrastruttura ferroviaria gestita da RFI, alle quali è stato chiesto di adottare provvedimenti idonei a contrastare il fenomeno e di interessare anche gli altri soggetti del trasporto di merci pericolose (mittente, detentore, ecc.), inclusi i propri partner esteri.

Ulteriori dettagli sulle misure adottate a seguito dell'attività svolta sono riportate nei paragrafi D.1 e D.3.

G.2 Relazioni di sicurezza annuali del gestore dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie

Per l'armonizzazione dei dati e delle informazioni a cura delle imprese ferroviarie e del gestore dell'infrastruttura e per garantire l'omogeneità dei criteri adottati per la misurazione e la valutazione dei sistemi di gestione della sicurezza, nonché per guidare gli operatori ferroviari nella compilazione delle relazioni annuali della sicurezza, l'Agenzia ha emanato in data 17 giugno 2009 le "Linee guida per la redazione della relazione annuale della sicurezza".

Con queste linee guida l'Agenzia, oltre agli argomenti previsti dal comma d) dell'articolo 13 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162, ha introdotto alcuni elementi specifici di suo interesse. Ad esse, con l'intento di agevolare la predisposizione della relazione e il calcolo degli indicatori, sono state allegate anche specifiche tabelle da compilare.

A seguito dell'analisi delle Relazioni annuali relative al 2008 sono emersi alcuni punti che necessitavano di chiarimenti; inoltre, sono stati individuati anche altri elementi ritenuti di interesse per l'Agenzia. Di conseguenza, in data 19 maggio 2010 è stata emanata una revisione delle "Linee guida per la redazione della Relazione annuale della sicurezza", con la quale:

- sono stati aggiornati i riferimenti normativi;
- è stata sottolineata la necessità di predisporre una relazione annuale composta non solo dalle tabelle ma anche da una relazione descrittiva;
- è stata predisposta una nuova tabella con la quale le Imprese Ferroviarie e i Gestori dell'Infrastruttura devono comunicare i dati di traffico di treni effettuati a loro riconducibili in qualità di impresa ferroviaria o di possessore della traccia ferroviaria;
- è stato introdotto il concetto degli indicatori del sistema di gestione della sicurezza come strumento idoneo alla misurazione del raggiungimento degli obiettivi di sicurezza interni;
- sono state fornite ulteriori indicazioni per la compilazione delle tabelle e per la redazione della parte descrittiva della Relazione relative agli Indicatori Nazionali di sicurezza;
- è stata introdotta una nuova tabella relativa ai precursori degli eventi ed è stato chiarito che per le relazioni sugli anni successivi al 2009 ogni impresa ferroviaria dovrà comunicare i dati relativi al traffico per il quale ha effettivamente garantito la trazione;
- è stata riportata la definizione di audit, sono stati dettagliati ulteriormente gli elementi che devono essere riportati nella parte descrittiva della Relazione sui risultati degli audit interni ed è stata evidenziata la necessità di riportare una valutazione dell'efficacia dell'attività;
- sono state apportate alcune modifiche per evitare sovrapposizioni con i dati richiesti in altre parti della Relazione;
- sono stati indicati in maniera più esplicita i dati che le imprese ferroviarie e il gestore dell'infrastruttura devono comunicare all'Agenzia, incluse le informazioni relative all'applicazione dei Common Safety Methods e i provvedimenti adottati a seguito di incidenti.

È stato chiesto agli operatori ferroviari di predisporre la Relazione annuale relativa all'anno 2009 in conformità a questa revisione delle linee guida.

La maggior parte degli operatori ha trasmesso la propria relazione nei termini previsti (30 giugno), mentre in qualche caso le informazioni sono pervenute in ritardo, come si evince dalla seguente tabella.

Operatori ferroviari	Operatori ferroviari che hanno trasmesso la relazione entro il 30 giugno	Operatori ferroviari che hanno trasmesso la relazione dopo il 30 giugno	Operatori ferroviari che non hanno trasmesso la relazione
33	23	8	2

Dei 2 operatori che non hanno trasmesso la relazione annuale, in un caso si tratta di una impresa ferroviaria che, a partire da gennaio 2010, è confluita in un'altra impresa già certificata; quest'ultima non è stata in grado di fornire le informazioni sull'esercizio 2009 relative all'impresa assorbita.

Nell'altro caso si tratta di una impresa ferroviaria che, avendo ottenuto il certificato il 29 dicembre 2009, non ha ritenuto di dover trasmettere alcuna informazione all'Agenzia.

L'esame dei documenti inviati da RFI e dalle Imprese Ferroviarie ha fatto emergere quanto segue.

Dati relativi al conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni e risultati dei piani della sicurezza

Alle Imprese Ferroviarie e a RFI è stato chiesto di fornire, in un'apposita sezione della Relazione annuale dedicata al conseguimento degli obiettivi ed ai risultati dei Piani della Sicurezza, una descrizione del processo svolto di pianificazione della sicurezza e di riportare in un'apposita tabella l'elenco delle azioni e dei progetti messi in campo nell'anno 2009, correlandoli alle aree di criticità che si intendeva influenzare attraverso la loro realizzazione, sia quelle individuate dall'organizzazione emittente in base alle proprie analisi che quelle del sistema ferroviario formulate dall'Agenzia per i piani della sicurezza relativi all'anno 2009.

Per ciascuna area di criticità dovevano essere riportati gli indicatori di sicurezza presi a riferimento per la sua individuazione e misurazione, il valore di partenza

degli stessi nonché gli obiettivi quantitativi di miglioramento dell'area di criticità definiti ed una verifica di efficacia dell'azione del piano rispetto al raggiungimento di tali obiettivi.

Per ogni azione o progetto dovevano anche essere riportati un consuntivo finale dello stato di realizzazione al 31/12/2009 e la descrizione delle cause dell'eventuale scostamento rispetto a quanto pianificato.

La verifica dei dati fa emergere una sostanziale aderenza dei progetti sviluppati dalle organizzazioni alle aree di criticità formulate dall'Agenzia per l'anno 2009; solo in alcuni casi i piani di sicurezza predisposti sono stati elaborati in modo maggiormente autonomo con la definizione di ulteriori aree di criticità.

Relativamente agli indicatori di rilevamento e misurazione delle aree di criticità, anche se in molti casi essi risultano sufficientemente rappresentativi del processo interessato, in altri casi sono stati utilizzati parametri più generici e meno efficaci.

In tali casi è risultata meno puntuale la definizione degli obiettivi di miglioramento misurabili e la conseguente verifica del raggiungimento di tali obiettivi, nonché una valutazione di efficacia delle azioni e delle risorse messe in campo.

In generale, comunque, si può affermare che la copertura degli aspetti fondamentali per la sicurezza nell'ambito dei singoli piani predisposti e il consuntivo finale dello stato di realizzazione dei progetti e delle azioni pianificate nel 2009 nonché le cause dell'eventuale scostamento rispetto a quanto pianificato, sono stati forniti in conformità alle linee guida emanate.

Indicatori nazionali di sicurezza e CSI

Come indicatori di sicurezza nazionali, previsti dalla Decreto Legislativo 162/07 all'articolo 13, comma 4, lettera b, sono stati individuati quelli introdotti dalla Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n. 13/2001. Essi costituiscono il set minimo da utilizzare all'interno dei sistemi di gestione della sicurezza.

Con le Linee guida per la redazione della Relazione annuale sulla sicurezza è stato chiesto al Gestore dell'infrastruttura ed alle Imprese ferroviarie di fornire, attraverso l'elaborazione di tali indicatori, una visione d'insieme

dell'andamento delle prestazioni di sicurezza monitorate che consentisse di apprezzare il risultato ottenuto nell'anno in esame mediante il confronto con periodi omogenei precedenti o, in alternativa, con un valore di riferimento prestabilito.

Complessivamente si può affermare che gli indicatori nazionali di sicurezza non hanno evidenziato problematiche ulteriori rispetto a quelle individuate con gli altri strumenti di supervisione dell'attività delle imprese ferroviarie e del gestore dell'infrastruttura.

Va peraltro osservato che in alcuni casi si è registrata una mancata esplicitazione delle modalità di calcolo degli indicatori, specificamente richiesta dalle linee guida dell'Agenzia per la redazione delle tabelle annuali, con una conseguente difficoltà di analisi e comparazione dei valori, in particolare per quelli relativi a campionamenti.

I risultati fanno emergere il seguente quadro:

- Gli indicatori forniti dalle maggior parte delle imprese ferroviarie, pur avendo un grado di disomogeneità e incompletezza, dimostrano che le prestazioni di sicurezza devono migliorare sui seguenti aspetti:
 - Numero di incidenti tipici "lievi";
 - Conformità del materiale rotabile di trazione;
 - Conformità del comportamento del P.d.C;
 - Regolazioni dei segnali di coda;
- Alcuni indicatori presentano un miglioramento rispetto all'anno precedente:
 - Rilevazione superamento della velocità massima ammessa;
 - Numero di richieste di soccorso dei locomotori.

Per quanto riguarda la raccolta dei dati necessari alla costruzione degli indicatori comuni di sicurezza si rileva che non tutti gli operatori hanno correttamente riportato i dati riguardanti le ore di lavoro effettuate e quelle perse a seguito di incidenti nonché i costi sostenuti per gli incidenti.

Risultati degli audit di sicurezza interni

Come previsto dalle procedure del Sistema di Gestione della Sicurezza, Gestore dell'Infrastruttura e Imprese Ferroviarie hanno condotto degli *audit*

interni sugli aspetti operativi ed organizzativi che hanno impatto sulla sicurezza dell'esercizio.

Quanto riportato nelle Relazioni è, in alcuni casi, molto sintetico, fornendo pochi dettagli sulle non conformità rilevate, il cui numero appare quasi sempre abbastanza esiguo e talvolta limitato a elementi che non sono afferenti a temi di sicurezza della circolazione.

Ciò fa supporre che il livello di incisività di tali audit interni sia da migliorare, sia in termini di risorse coinvolte che di efficacia.

Osservazioni in merito alle carenze ed al malfunzionamento dell'esercizio ferroviario e della gestione dell'infrastruttura

In molti casi il riscontro degli operatori rispetto a tale punto non è stato particolarmente propositivo, non avendo molti di essi segnalato elementi di particolare rilevanza.

Le osservazioni più rilevanti hanno posto l'attenzione sui seguenti aspetti :

- incidentalità per caduta di viaggiatori da treno in movimento o fuori dai marciapiedi;
- incidentalità per intempestiva chiusura porte ;
- miglioramento della tracciabilità delle operazioni di manutenzione;
- comportamento del personale e formazione;
- guasti ai PL;
- atti vandalici.

A fronte di queste aree di criticità, da parte degli operatori che le hanno segnalate sono state indicate le conseguenti azioni correttive individuate e pianificate nell'ambito dei piani della sicurezza, nonché eventuali provvedimenti specifici emessi.

Dall'analisi di questi elementi si evidenzia come alcuni operatori abbiano individuato in maniera puntuale le criticità e le aree di miglioramenti mentre altri si siano limitati ad un'indicazione di massima, senza scendere in un'analisi dettagliata.

In generale si può osservare che lo strumento che ha fornito le maggiori indicazioni è l'*audit interno*: solo in un numero limitato di casi si sono avuti risultati dal monitoraggio degli indicatori di sicurezza e dagli altri possibili strumenti.

G.3 Ispezioni condotte nel 2009

L'Agenzia si è dotata di una struttura dedicata esclusivamente all'attività ispettiva; nel periodo ottobre – dicembre 2009 tale attività si è concentrata particolarmente sul processo di manovra e sugli aspetti di verifica e manutenzione del materiale rotabile, condotta su scali merci, stazioni, officine, terminal di traffico combinato.

L'attività svolta è riportata in dettaglio nelle due tabelle successive.

ATTIVITA' ISPETTIVA SUL MATERIALE ROTABILE			
IMPRESA FERROVIARIA		LOCALITA'	DATA
SBB Cargo Italia		Trecate (treno 49636)	17/11/2009
		Brescia scalo (treno 61117)	09/12/2009
Rail Traction Company		S. Zeno Folzano (treni 48882 e 48842)	09/12/2009
Trenitalia	Cargo	Trecate (piazzale)	17/11/2009
		S. Zeno Folzano (treno 51332)	09/12/2009
		Genova Campasso (treno 54650)	14/12/2009
	Passeggeri N/I	Pescara Centrale (treno 9786)	02/12/2009
	Passeggeri Regionale	Pescara Centrale (treni 12026 e 12022)	02/12/2009
		Cagliari (treno 12914)	09/12/2009
		Cagliari (treno 12916)	11/12/2009
		Genova Brignole (treni 2166, 21112, 1895, 26517, 11251, 2188)	15/12/2009

ATTIVITA' ISPETTIVA SULLE OPERAZIONI DI MANOVRA			
OPERATORE DI MANOVRA		LOCALITA'	DATA
Gestore dell'infrastruttura RFI		Bologna S.Donato	15/10/2009
		Marcianise	28/10/2009
		Roma Smistamento	05/11/2009
		Piacenza	11/11/2009
		Modena	11/11/2009
		Ravenna	12/11/2009
		Alessandria Smistamento	24/11/2009
		Novara Boschetto	25/11/2009
Impresa Ferroviaria Trenitalia	Cargo	Ferrara	13/10/2009
		Genova Sampierdarena	20/10/2009
		Sestri Levante	22/10/2009
		Battipaglia	27/10/2009
	Passeggeri Regionale	Bologna Centrale	14/10/2009
		Genova Brignole	22/10/2009
		Salerno	27/10/2009
		Roma Tiburtina	05/11/2009
		Milano Porta Garibaldi	18/11/2009
		Alessandria	24/11/2009
	Passeggeri N/I	Ventimiglia	21/10/2009
		Napoli Centrale	29/10/2009
		Roma Termini / Parco Prenestino	04/11/2009
		Milano Centrale	19/11/2009
		Torino Smistamento	26/11/2009
Impresa Ferroviaria GTS		Piacenza	11/11/2009