

Il Gestore dell'infrastruttura ha fornito con forte ritardo rispetto alla scadenza prevista del 30 giugno 2011 le informazioni relative alla propria rete; i dati aggiornati al 31 dicembre 2010 sono riportati in tabella A.2.

B.2.3 Elenco delle Imprese Ferroviarie

Le Imprese Ferroviarie in possesso di Certificato di sicurezza al 31.12.2010 e quindi autorizzate ad effettuare servizi di trasporto merci o passeggeri sulla infrastruttura nazionale sono riportate nella tabella in Allegato A.2.

La tabella contiene le seguenti informazioni, fornite dalle imprese nelle Relazioni annuali sulla sicurezza per l'anno 2010 trasmesse a questa Agenzia:

- gli estremi dell'ultimo certificato rilasciato ai sensi della Direttiva 2001/14/CE. A tal proposito si evidenzia che nel 2010 non sono stati rilasciati Certificati di Sicurezza ai sensi della Direttiva 2004/49/CE (parti A e B), pertanto nella tabella non è stata riportata la relativa colonna;
- la data di inizio delle attività commerciali;
- le tipologie di servizi autorizzati;
- la consistenza dei rotabili utilizzati. Si sottolinea che solo l'impresa ferroviaria Trenitalia S.p.A. dispone di materiale trainato merci immatricolato nel proprio parco;
- la consistenza del personale che svolge mansioni di sicurezza;
- la consistenza dei servizi effettuati (passeggeri e merci) espressa in treni x km totali.

Nel 2010 si è registrato un modesto incremento del traffico da 323.254.633 a 323.955.676.

È aumentata invece sensibilmente la percentuale di treni x km protetti da Sistemi di Protezione della Marcia del Treno che è passata dal 78% del traffico totale del 2008 all'85,5% del 2009 e al 92,7% del 2010.

Nel corso del 2010 è infatti proseguito il programma di attrezzaggio del materiale rotabile con sottosistemi di bordo dei sistemi di protezione della marcia dei treni: alla fine del 2010 risultava attrezzato il 94% delle cabine di guida, mentre nel 2009 era solo il 75%.

Al fine di favorire i processi di installazione dei sistemi di protezione della marcia dei treni, questa Agenzia, da un lato, ha svolto un monitoraggio serrato e

vincolante sulle tempistiche di attuazione dei programmi di attrezzaggio e, dall'altro, ha emesso provvedimenti tesi a imporre restrizioni graduali alle circolazioni di treni ammesse non attrezzate, in particolare limitazioni sulla velocità massima.

Con la direttiva dell'Agenzia 2/dir/2010 del 9 novembre 2010 si è compiuto un altro importante passo verso il completamento di tali processi, imponendo:

- il divieto di circolazione sulle linee a maggior traffico di mezzi che non siano attrezzati almeno con apparecchiatura atta alla ripetizione continua dei segnali in macchina;
- il divieto di circolazione per treni trasportante merci pericolose non attrezzati con sistemi per la protezione della marcia;
- rilevanti limitazioni, a mitigazione dei rischi connessi, per le rimanenti circolazioni di treni non attrezzati con sistemi per la protezione della marcia.

B.3 Sintesi ed analisi dell'andamento generale della sicurezza ferroviaria

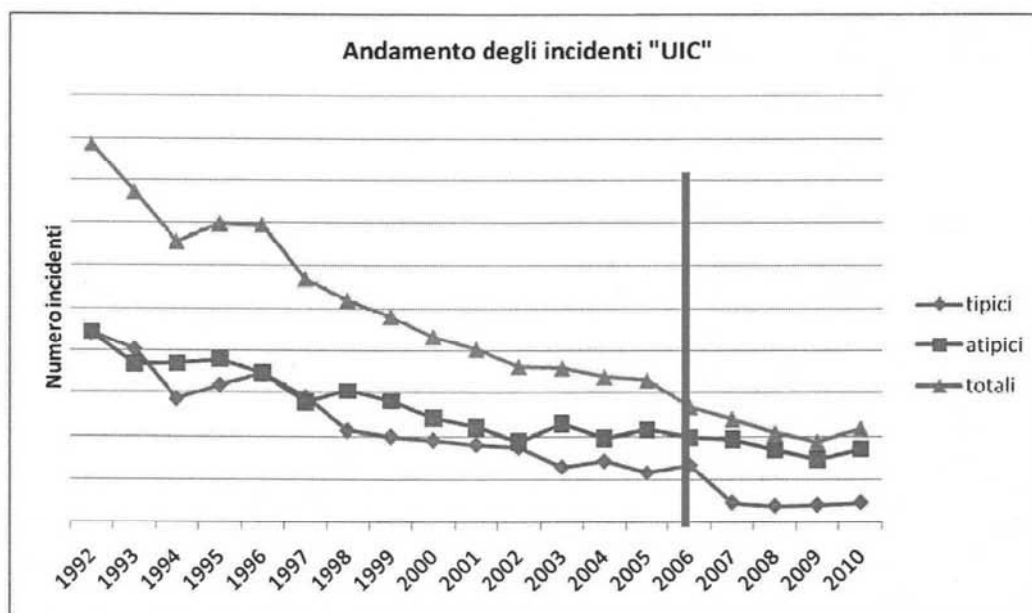
L'andamento della sicurezza nell'anno 2010 mostra un numero di incidenti in linea con il periodo 2006-2009. Per il dettaglio degli eventi e degli interventi mitigativi adottati si rimanda al successivo punto D.

Per consentire un confronto con l'andamento storico del numero di incidenti si presenta anche per l'anno 2010 un grafico che utilizza i dati storici classificati secondo i criteri stabiliti dall'U.I.C. - Union International des Chemins de fer -. I dati sono analizzati sia in aggregato che suddivisi in incidenti "Tipici" e "Atipici". La suddivisione dà la possibilità di focalizzare l'analisi sugli incidenti "Tipici", più direttamente influenzabili dalle attività previste nella gestione della sicurezza ferroviaria e di affrontare separatamente le problematiche relative agli incidenti "Atipici" (i più numerosi), fortemente influenzati da infrazioni alle norme in materia di sicurezza e polizia ferroviaria da parte di viaggiatori o estranei al servizio ferroviario.

Nel grafico B.3.1 è rappresentato l'andamento del numero di incidenti nel periodo 1992-2010. In corrispondenza dell'anno 2006 è riportata una linea rossa che indica la modifica da parte dell'U.I.C. del valore dei danni al di sopra del

quale l'incidente deve essere comunicato all'U.I.C. stessa (si è passati da 10.000€ a 150.000€) ed alla differente identificazione di un ferito grave.

Grafico B.3.1 "Andamento dell'incidentalità nel periodo 1992-2010"



Come già riferito in occasione del precedente report annuale, la modifica della definizione di ferito grave ha avuto una incidenza marginale sull'andamento dell'incidentalità. Ne è testimonianza il fatto che gli incidenti Atipici, che per loro caratteristiche intrinseche non provocano sensibili danni alle cose, non sono stati pressoché influenzati dal cambio delle soglie di riferimento. La confrontabilità dei dati appare invece più complessa per gli incidenti Tipici, soprattutto se si considera che la soglia minima di riferimento per la quantificazione dei danni è 15 volte superiore a quella precedente.

PARTE C - ORGANIZZAZIONE

L'Agenzia, istituita con il Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162, è un Ente pubblico non economico, indipendente sia dall'organismo investigativo, sia dagli operatori ferroviari, ed è vigilata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

I compiti dell'Agenzia, dettati dal Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162, sono in sintesi:

- ripartizione delle competenze in ambito regolamentare;
- ammissioni tecniche di sistemi e sottosistemi;
- certificazione di sicurezza degli operatori ferroviari;
- verifica sulla corretta applicazione delle norme.

Il suddetto decreto, nelle more del conseguimento dell'autonomia gestionale e finanziaria dell'Agenzia, aveva previsto un regime di "prima applicazione", attraverso la stipula di apposite Convenzioni tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Agenzia stessa ed il Gruppo FS, per l'utilizzo del personale ed il supporto logistico. Questo al fine di consentire il trasferimento delle competenze in tema di sicurezza ferroviaria dal personale che già in parte si occupava della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario (da Rete Ferroviaria Italiana SpA, dal Gruppo FS in generale e dal Ministero) verso l'Agenzia.

Con il Verbale n. 2 del 22 dicembre 2009 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Gruppo FS e l'Agenzia, ratificato con il Decreto 5035 del 29 Dicembre 2009 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stato completato il trasferimento all'Agenzia, con decorrenza 1 gennaio 2010, di tutte le attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione.

Dopo i primi regolamenti di funzionamento dell'Agenzia (in forma di Decreto del Presidente della Repubblica) concernenti lo statuto, l'organizzazione e la gestione contabile, di cui all'articolo 4, comma 6 del Decreto Legislativo 162/2007, già emanati nel corso del 2009, il termine della attuale fase "di prima applicazione" sopra citata necessita del quarto e ultimo regolamento, anch'esso in forma di Decreto del Presidente della Repubblica, relativo al reclutamento, in corso di emanazione.

L'organizzazione delle attività dell'Agenzia è articolata in un settore amministrativo e cinque settori tecnici:

- settore amministrazione, affari legali e finanza;
- settore monitoraggio, banche dati e rapporti istituzionali;
- settore norme di esercizio;
- settore standard tecnici;

- settore autorizzazioni e certificazioni;
- settore ispettorato e controlli.

L'organizzazione dell'Agenzia è rappresentata nel diagramma riportato in Allegato B.1.

Nella figura di Allegato B.2 sono indicati i flussi tra i soggetti coinvolti nella sicurezza del sistema ferroviario.

Al 31.12.2010 la consistenza del personale dell'Agenzia è pari a circa 100 unità, a fronte di un ruolo organico massimo a regime di 300 unità di personale.

PARTE D - EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA FERROVIARIA

D.1 Iniziative per mantenere e migliorare le prestazioni in materia di sicurezza

Nelle seguenti tabelle D.1.1 e D.1.2 si riportano le misure di sicurezza adottate nel corso del 2010, rispettivamente a seguito delle analisi degli incidenti e degli inconvenienti e a seguito di altri eventi e fattori.

Tabella D.1.1 Misure di sicurezza derivanti dall'analisi di incidenti o inconvenienti			
Data	Localizzazione	Descrizione	Misure di sicurezza previste
22/11/09	Lecce	SPAD	È stato richiesto alle ferrovie regionali interconnesse di garantire che i treni che circolano sulla rete gestita da RFI, anche per il solo accesso alle stazioni comuni, rispettino le norme vigenti in materia di modulo di condotta sui treni non attrezzati con sistemi di protezione marcia del treno, di possesso delle abilitazioni da parte del personale e di circolabilità del materiale rotabile.
13/01/10	Viterbo Porta romana	Pericolato urto tra il treno 21946 ed il treno 2261.	È stato richiesto a GI e IF di adottare i provvedimenti necessari per individuare ed eliminare le carenze formative del proprio personale. È stato anche richiesta al GI di valutare la modifica delle procedure per gli interventi di manutenzione con guasto in atto.
22/01/10	S. Filippo Neri	Investimento di un passeggero	Alle IF è stato richiesto di: • verificare il funzionamento delle porte dello stesso tipo di quella coinvolta nell'incidente, garantendone una migliore e più attenta manutenzione; • trasmettere il piano di attrezzaggio delle porte dei treni interessati con il bordo sensibile di tipo elettrico e adottare nel periodo di effettuazione di tali modifiche opportuni provvedimenti

Tabella D.1.1 Misure di sicurezza derivanti dall'analisi di incidenti o inconvenienti			
Data	Localizzazione	Descrizione	Misure di sicurezza previste
			mitigativi; • intensificare la campagna di informazione alla clientela per un appropriato comportamento dei passeggeri nelle fasi di salita e di discesa dal treno; • intensificare la formazione del personale di accompagnamento dei treni sugli aspetti relativi alle fasi di incarozzamento, della successiva chiusura delle porte e del licenziamento del treno.
17/02/10	Sezze Romano	Cedimento strutturale dei longheroni del carro 31553917299.1	E' stato richiesto alle IF di sottoporre tutti i carri a pianale a carrelli con sigla MAV e codice 55 a visita tecnica di transito e di origine nelle località di scambio per scartare i carri interessati da anomale flessioni dei longheroni.
12/05/10	Brennero	Indebiti superamenti dei segnali di partenza verso l'Austria	E' stato richiesto al GI di installare, in corrispondenza dei segnali di partenza verso l'Austria, sistemi di terra tecnologicamente compatibili con il sottosistema di bordo in uso sulle locomotive austriache, nonché un sistema che blocchi le locomotive italiane. In maniera analoga il GI deve garantire la protezione in corrispondenza dei segnali di partenza della stazione, in direzione Italia, che attualmente risultano protetti dal sistema SCMT. È stato chiesto inoltre di valutare la possibilità di modificare l'impianto di segnalamento ferroviario, in modo da rendere inequivocabilmente individuabili i segnali di partenza verso l'Austria (ubicazione a destra del binario).
22/05/10			
31/08/10	Trebisacce	Investimento di un passeggero	È stato richiesto a tutte le IF di garantire il corretto funzionamento degli impianti di diffusione sonora all'interno dei treni e di adottare opportuni provvedimenti a carattere tecnico o organizzativo per i treni sprovvisti del comando di apertura delle porte distinto per lato ricevuti su binari serviti da marciapiede su entrambi i lati.
Analisi sul funzionamento delle porte degli ETR150			È stato chiesto alle IF di comunicare le soluzioni tecniche e organizzative adottate per i treni su cui la chiusura di tutte le porte si effettua solo tramite l'apposito comando sul banco di guida, visto che il personale di accompagnamento in tale situazione dovrebbe già trovarsi all'interno del convoglio

Tabella D.1.2 Misure di sicurezza derivanti da altri aspetti diversi da incidenti o inconvenienti		
Descrizione dell'area di interesse	Descrizione del precursore	Misura di sicurezza adottata
Sistema di Gestione della sicurezza del GI	Adeguamento del sistema di gestione della sicurezza al mutato contesto normativo e di responsabilità.	Adempimenti del GI relativi alla sicurezza della circolazione ferroviaria e attività propedeutiche al rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza - Direttiva 1/dir/2010
Controllo dei rischi connessi con le attività proprie del GI	- individuazione dei punti critici della rete (ricognizione), quali ad esempio raccordi, scali di movimentazione merci pericolose, punti singolari soggetti a rischio idrogeologico, ecc. - processi in corso di ammissione tecnica di sottosistemi di terra, - installazione di sottosistemi di terra per la sicurezza (portali multifunzione, pese dinamiche, impianti rilevamento temperatura boccole, ecc.) - misure di mitigazione dei rischi connessi agli attraversamenti della sede (passaggi a livello), - misure di sicurezza in galleria, - attività di coordinamento negli scali merci pericolose e installazione misure di protezione, - sicurezza nei cantieri di lavoro, - ricognizione mezzi d'opera e ammissione tecnica, - manovre.	
Sistema di Gestione della sicurezza delle IF	Mutato quadro istituzionale a seguito del decreto legislativo 162/2007 di recepimento della Direttiva 49/2004/CE – introduzione del certificato di sicurezza A e B e criteri di valutazione dei sistemi di gestione della sicurezza	Linee guida per il rilascio del certificato di sicurezza
	Individuazione durante gli audit documentali e sul campo di non conformità relative ai processi descritti ed attuati nel Sistema di Gestione della Sicurezza	Interventi di formazione mirati
Merici pericolose	Problematiche connesse alle fuoriuscite di merci pericolose su carri in composizione a treni provenienti dall'estero	Ripristino dei controlli alla frontiera sui carri contenenti merci pericolose provenienti dall'estero
Svolgimento delle manovre	- Mitigazione dei rischi connessi al mancato controllo del movimento di manovra tramite i sistemi di protezione della marcia dei treni (il controllo è limitato al tetto di velocità); - Emanazione di nuovi standard riguardanti le manovre convergenti (di cui al 2° e 3° capoverso del comma 8 dell'articolo 7 del RCT) così da	Integrazione e modifica alle norme che regolano lo svolgimento delle manovre – decreto 2/2010

Tabella D.1.2 Misure di sicurezza derivanti da altri aspetti diversi da incidenti o inconvenienti		
Descrizione dell'area di interesse	Descrizione del precursore	Misura di sicurezza adottata
	mitigare il rischio di movimenti non voluti verso i treni; - Ridefinizione degli standard delle manovre senza manovratore per mitigare il rischio di inconvenienti dovuti alla non adeguata conoscenza delle particolarità dell'impianto da parte di chi esegue la manovra; - Precisazione riguardante la definizione di manovra a spinta, con elemento caratterizzante dato dalla posizione della cabina di guida da cui si esegue la manovra.	
Verifica tecnica dei veicoli	- Introduzione di misure più restrittive sui controlli da effettuare atto partenza dei treni, per elevare il grado di sicurezza dei treni trasportanti merci pericolose	Modifiche alle Norme per la Verifica Tecnica dei Veicoli concernenti l'effettuazione della visita completa di origine dei treni di merci pericolose – decreto 6/2010
Ammissione tecnica e per la circolazione dei mezzi d'opera:	- Modifica di quanto previsto nelle circolari e prescrizioni non coerenti con i principi normativi stabiliti dal RCT; - Regolamentazione dell'ammissione tecnica dei mezzi d'opera e della loro circolazione secondo le norme di circolazione dei treni oppure in regime di interruzione.	Norme per l'ammissione tecnica e per la circolazione dei mezzi d'opera (Nota ANSF 03845/11) – decreto 15/2010
Esecuzione dei lavori all'infrastruttura ferroviaria e protezione dei cantieri di lavoro	- Riduzione delle possibili interferenze tra cantieri di lavoro e sicurezza della circolazione dei treni anche attraverso la soppressione della protezione del cantiere solo su avvistamento.	Riordino delle norme di esercizio che regolamentano i regimi di esecuzione dei lavori all'infrastruttura ferroviaria e delle attività di vigilanza e di controllo della stessa (Nota ANSF 04212/11) – decreto 16/2010
Circolazione dei treni non attrezzati con sottosistema di bordo SCMT e SSC	- Introduzione di ulteriori limitazioni per la mitigazione dei rischi connessi alla circolazione dei treni non ancora attrezzati con sottosistemi di protezione della marcia del treno, - Introduzione di opportune mitigazioni per i mezzi d'opera, locomotive di manovra e rotabili d'epoca,	Direttiva 2/dir/2010 circolazione dei treni non attrezzati con sottosistema di bordo SCMT e SSC sulle linee gestite da RFI
Formazione del personale con mansioni di sicurezza	Mutato quadro istituzionale a seguito del decreto legislativo 162/2007 di recepimento della Direttiva 49/2004/CE	Linee guida per il riconoscimento dei centri di formazione
Processi di ammissione in fase di avanzato sviluppo	Passaggio delle competenze di terra, in precedenza in capo al Gestore dell'infrastruttura,	Relativamente all'autorizzazione per la messa in servizio dei sottosistemi infrastrutturali di RFI e