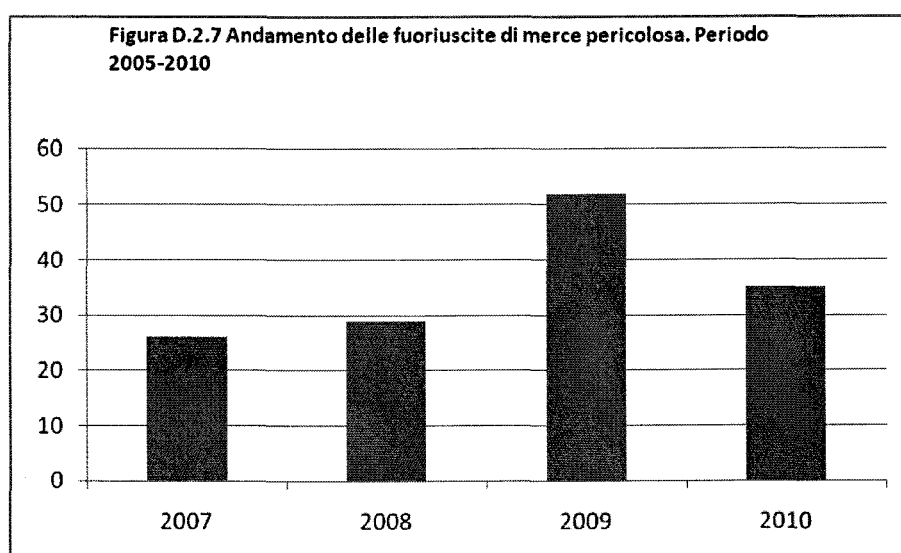


Nel 2010 sia il valore degli SPAD "in corsa" sia di quelli "in partenza da fermo" registrano una diminuzione rispetto agli anni precedenti.

Nel corso del 2010 è continuato il monitoraggio delle non conformità che interessano il trasporto di merci pericolose e in particolare delle fuoriuscite di merci pericolose. Si tratta principalmente di piccoli rilasci di sostanza dovuti a problematiche di carico o a difetti delle strutture dei container. La figura D.2.7 mostra che il 2010 è il primo anno nel quale si segnano valori in diminuzione rispetto all'anno precedente. Il valore dimostra l'efficacia dei provvedimenti adottati.



D.3 Risultati delle raccomandazioni dell'Organismo Investigativo

I provvedimenti che l'Agenzia ha adottato dopo aver analizzato i relativi incidenti sono allineate con le raccomandazioni formulate dall'Organismo Investigativo italiano. Si rimanda quindi al punto D.1 per la sintesi dei principali provvedimenti adottati.

PARTE E - MODIFICHE SOSTANZIALI APPORTATE ALLA LEGISLAZIONE E AI REGOLAMENTI

Le principali modifiche apportate al quadro di riferimento per la sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario nel 2010 sono riportate nella tabella in Allegato D.

In questa tabella sono indicati, per ogni norma:

- l'argomento,
- il titolo,
- la data di entrata in vigore,
- se si tratta di nuova normativa o aggiornamento di normativa esistente,
- una breve descrizione.

L'intero quadro normativo è disponibile sul sito www.ansf.it, alla sezione "Normativa di sicurezza e interoperabilità" e sul sito www.rfi.it, alla sezione "Quadro normativo".

Per quanto attiene la normativa nazionale, si segnalano:

- ✓ D.Lgs. 25 gennaio 2010 n. 15 recante "Attuazione della direttiva 2007/58/CE, che modifica le direttive 91/440/CEE, relativa allo sviluppo delle Ferrovie Comunitarie, e 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria";
- ✓ D.Lgs. 27 gennaio 2010 n. 35 recante "Attuazione della direttiva 2008/68/CE, relativa al trasporto interno di merci pericolose";
- ✓ L. 13 agosto 2010 n. 152 recante "Modifiche all'articolo 4 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, finalizzate a garantire la funzionalità dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie";
- ✓ D.Lgs. 8 ottobre 2010, n. 191 recante "Attuazione della direttiva 2008/57/CE e 2009/131/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario di recepimento della direttiva 2008/57/CE e 2009/131/CE relative all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario";
- ✓ D.Lgs. 23 dicembre 2010, n. 264 recante "Attuazione della direttiva 2005/47/CE del Consiglio, del 18 luglio 2005, concernente l'accordo tra la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario";
- ✓ D.Lgs. 30 dicembre 2010 n. 247 recante "Attuazione della direttiva 2007/59/CE relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità".

- ✓ Decreto ministeriale del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 29 dicembre 2010 recante "Norme attuative dell'articolo 11 del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 35, concernente l'attuazione della direttiva 2008/68/CE, relativa al trasporto interno di merci pericolose";
- ✓ Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 29/10/2010; protocollo n. 0000813, con il quale è stata differita l'applicazione delle norme di cui all'articolo 27, comma 4, del decreto legislativo del 10 agosto 2007, n.162 alle reti ferroviarie regionali per le quali non risultano completati i sistemi di attrezzaggio idonei a rendere omogenei i livelli tecnologici delle medesime reti regionali a quelli della infrastruttura ferroviaria nazionale;
- ✓ Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 10/09/2010 di recepimento della direttiva 2009/149/CE di modifica della direttiva 2004/49/CE per quanto riguarda gli indicatori comuni di sicurezza e i metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti;
- ✓ Circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 0030048 del 06/04/2010 avente come oggetto il rafforzamento del presidio della sicurezza in materia di trasporto per ferrovia in cisterna di merci pericolose.

Per quanto riguarda l'attività normativa nazionale in materia di sicurezza, svolta dall'Agenzia, è proseguita l'analisi dei provvedimenti in vigore concernenti le norme di esercizio della circolazione ferroviaria, emanati dal Gestore dell'infrastruttura RFI e da Ferrovie dello Stato fino al 15 giugno 2008 (Testi Normativi, disposizioni, prescrizioni e circolari normative); il quadro di riferimento, riportato nell'Allegato B al decreto dell'Agenzia n. 1/2009 del 6/4/2009, che realizza il raccordo normativo con il quadro precedente, è stato revisionato ed aggiornato dal decreto dell'Agenzia n. 8/2010 del 12/7/2010.

L'Agenzia ha proseguito con l'attività, avviata nel 2009, di riordino della materia e la ripartizione delle competenze degli operatori ferroviari, ai sensi dell'articolo 6, comma 2, lettera a, del decreto legislativo 162/2007, con l'obiettivo di elaborare un Testo Unico della normativa di esercizio ferroviaria, comprendente i principi fondamentali che l'Agenzia deve definire.

Tale riordino è attualmente in corso.

Nel corso del 2010 sono state svolte le seguenti altre attività normative:

- emanazione, dopo l'elaborazione di appositi schemi di decreti inviati ai soggetti interessati (RFI, IF, Associazioni di settore e organizzazioni sindacali) per il relativo parere, dei seguenti decreti di modifica delle norme tecniche e degli standard di sicurezza vigenti:
 - o n. 1/2010 del 3 febbraio 2010 "Determinazione degli importi dovuti dalle Imprese Ferroviarie per le Certificazioni di sicurezza di cui all'art. 14 del DLvo n. 162/2007",
 - o n. 2/2010 del 24 febbraio 2010 (Integrazione e modifica alle norme che regolano lo svolgimento delle manovre);
 - o n. 3/2010 del 24 febbraio 2010 (Condizioni di ammissione al trasporto combinato ferroviario dei contenitori e delle unità di carico intermodali e relative attribuzioni di competenze in ambito nazionale) (Convenzione ANSF - CEMAT);
 - o n. 4/2010 del 10 maggio 2010 "Modifiche alla Prefazione Generale all'Orario di Servizio e all'Istruzione per il Servizio dei Manovratori concernenti la notifica delle variazioni alle caratteristiche tecnico-funzionali dell'infrastruttura ferroviaria e la numerazione dei treni". - Rinvio entrata in vigore al 12/12/2010;
 - o n. 5/2010 del 25 maggio 2010 "Modifiche all'Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive e all'Istruzione per il servizio del personale di accompagnamento dei treni concernenti la disciplina dell'accesso alle cabine di guida dei rotabili";
 - o n. 6/2010 del 12 luglio 2010 "Modifiche alle Norme per la Verifica Tecnica dei Veicoli concernenti l'effettuazione della visita completa di origine dei treni di merci pericolose";
 - o n. 7/2010 del 12 luglio 2010 "Norme sperimentali per la notifica delle prescrizioni di movimento con comunicazioni verbali registrate su determinati tratti di linea e per determinati servizi". (Nota ANSF 6005/10),
 - o n. 8/2010 del 12 luglio 2010 "Aggiornamento del decreto n. 1/2009 del 6 aprile 2009 concernente la revisione dell'Allegato B per tener conto delle circolari normative risultate già abrogate alla data di emissione del decreto n. 1/2009";
 - o n. 9/2010 del 26/07/2010 "Riconoscimento in qualità di Verificatore Indipendente di Sicurezza della Società Symacontech S.p.A.";

- n. 10/2010 del 27/07/2010 "Trasporto di merci pericolose: eliminazione dai Testi Normativi di norme contenute nella legislazione vigente";
- n. 11/2010, dell'11 novembre 2010 – “Modifiche alle norme di esercizio per l'adozione delle limitazioni previste dalla direttiva n. 2/dir/2010 del 9 novembre 2010”;
- n. 12/2010, del 16 novembre 2010 – “Riconoscimento in qualità di Verificatore Indipendente di Sicurezza della Società RINA Services S.p.A.”;
- n. 13/2010 del 19 novembre 2010 - “Modifiche alla disposizione di RFI n. 31 del 25/10/2002 “Chiavi di manovra nei PdS delle linee esercitate con SCC”;
- n. 15/2010 del 13 dicembre 2010 - "Riordino normativo. Norme per l'ammissione tecnica e per la circolazione dei mezzi d'opera" (Nota ANSF 03845/11);
- n. 16/2010 del 22 dicembre 2010 - "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);
- emanazione delle direttive:
 - n. 1/dir/2010, del 23 Febbraio 2010 (Direttiva sugli adempimenti del Gestore dell'infrastruttura RFI concernenti la sicurezza della circolazione ferroviaria e attività propedeutiche al rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza);
 - n. 2/dir/2010, del 9 novembre 2010 (Circolazione dei treni non attrezzati con sottosistema di bordo SCMT e SSC sulle linee gestite da RFI);
- elaborazione e invio ai soggetti interessati (RFI, IF, Associazioni di settore e organizzazioni sindacali) per il relativo parere, dei seguenti schemi di decreto relativi a:
 - procedure applicative e modifiche regolamentari conseguenti all'emanazione del decreto 9/2009 dell'Agenzia del 15/09/2009;
 - norme per la qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza di una impresa ferroviaria o di un gestore dell'infrastruttura;

- emanazione delle Linee Guida per il riconoscimento dei Centri di Formazione;
- emanazione delle Linee Guida per il rilascio del certificato di sicurezza;
- aggiornamento delle Linee Guida per la redazione della relazione annuale della sicurezza;
- emanazione di indicazioni e raccomandazioni al Gestore dell'infrastruttura RFI e le Imprese ferroviarie riguardanti:
 - requisiti sanitari per il "comando della manovra" da parte del personale utilizzato nelle attività di Accompagnamento dei treni o Scorta delle tradotte;
 - misure da adottare relativamente ai controlli non distruttivi;
 - requisito di conoscenza della linea ed impianti ai fini del mantenimento del Certificato di sicurezza;
 - noleggio del Materiale Rotabile;
 - tracciabilità degli assi e sulle molle a balestra e manutenzione delle molle a balestra trapezoidali;
 - procedura di cancellazione dei veicoli ferroviari dal registro di immatricolazione nazionale - chiarimento.

PARTE F - EVOLUZIONE DELLA CERTIFICAZIONE E DELL'AUTORIZZAZIONE DI SICUREZZA

F.1 Legislazione nazionale – Date di inizio - Disponibilità

Al 31.12.2010 non sono ancora stati emessi Certificati di sicurezza né Autorizzazioni di sicurezza in conformità agli articoli 10 e 11 della Direttiva 2004/49/CE, così come recepita dal Decreto Legislativo del 10 agosto 2007, n. 162. Alla stessa data del 31.12.2010, però, tutte le Imprese ferroviarie in possesso di certificato di sicurezza hanno presentato formale istanza di aggiornamento ai sensi della citata Direttiva in ottemperanza a quanto richiesto dal Regolamento 653/2007.

Per gli aspetti relativi alla Certificazione di Sicurezza delle Imprese ferroviarie, il 23.03.2010 l'Agenzia ha emanato le "Linee Guida per il rilascio del certificato di sicurezza"; tali linee guida forniscono le indicazioni necessarie per 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 il 30.06.2010 come termine ultimo per le richieste di estensioni del Certificato di sicurezza secondo le procedure precedenti a quelle contenute nella Direttiva 2004/49/CE.

In ogni caso, già nel corso del 2010, anche se sono stati emessi Certificati ed estensioni di Certificati di sicurezza con le procedure precedenti a quelle previste dalla Direttiva 2004/49/CE, i Sistemi di Gestione della Sicurezza delle Imprese sono stati valutati in modo da fornire alle imprese stesse indicazioni che le guidassero nella realizzazione di sistemi conformi ai requisiti per i certificati parte A e B; questa attività si è svolta anche attraverso incontri bilaterali tra Agenzia e Imprese ferroviarie nei quali sono stati analizzati i documenti dei Sistemi di Gestione della Sicurezza al fine di assicurarsi che le imprese comprendessero gli ambiti individuati di non conformità.

Con lo scopo di fornire un supporto alle imprese ferroviarie nel recepimento della nuova normativa, nel corso del 2010 sono stati effettuati incontri tra rappresentanti dell'Agenzia e delle imprese ferroviarie in possesso di certificato di sicurezza o che avevano fatto domanda per l'ottenimento di un certificato di sicurezza, o in alcuni casi con Associazioni che le rappresentano, 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.

Nel corso del 2010 è stato attivato un *Accordo Quadro per attività di studio e ricerca in materia di sicurezza ferroviaria tra Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e Dipartimento di Idraulica Trasporti e Strade – Università degli studi di Roma "La Sapienza"*, che ha come obiettivo la valutazione della corretta applicabilità delle linee guida emanate e delle procedure di valutazione documentale adottate, in relazione al Regolamento (UE) N. 1158/2010 del 9 dicembre 2010 relativo a un metodo di sicurezza comune per valutare la conformità ai requisiti di ottenimento di certificati di sicurezza della rete ferroviaria.

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 22.02.2010, 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 era stata di fatto posticipata di 3 anni. Con successivo Decreto Ministeriale n.0000813 del 29 ottobre 2010, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ulteriormente posticipato l'applicazione dell'articolo 27 del citato decreto legislativo al completamento dell'attrezzaggio delle reti regionali interconnesse con idonei sistemi tali da rendere omogenei, per quanto riguarda la sicurezza della circolazione, i livelli tecnologici delle medesime reti regionali a quelli della rete nazionale.

F.2 Dati quantitativi e qualitativi del sistema ferroviario italiano

Di seguito si riporta la situazione, aggiornata al 31.12.2010, relativamente ai rilasci dei Certificati di sicurezza alle Imprese ferroviarie.

A tale data le Imprese ferroviarie certificate sulla infrastruttura nazionale sono 26 (inclusa Ferrovie dello Stato Spa CdS 1/2000).

Nel corso del 2010 sono stati rilasciati:

- 1 nuovo Certificato di sicurezza:
 - n. 54/2010 rilasciato il 10.05.2010 a TK Logistik AG;
- 31 estensioni di Certificati di sicurezza esistenti.

Nel corso del 2010 sono stati revocati i seguenti Certificati di sicurezza:

- n. 81/2006 a DB Schenker Rail Italia srl (ex Railion Italia srl) in data 04.08.2010 per servizi merci;
- n. 33/2002 a Veolia Cargo Italia srl in data 14.12.2010 per servizi merci.

Il quadro generale dell'attività di Certificazione di Sicurezza delle Imprese ferroviarie è riportato in Allegato E.

F.3 Aspetti procedurali

Dal momento che le procedure per il rilascio dei Certificati di sicurezza in parte A e B sono state avviate alla fine del mese di dicembre 2010 per la quasi totalità delle Imprese ferroviarie, al 31.12.2010 non sono ancora emersi elementi procedurali da riportare nel presente paragrafo.

Al 31.12.2010 le procedure per il rilascio delle Autorizzazioni di sicurezza per i Gestori dell'infrastruttura nel 2010 non sono state ancora intraprese.

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 degli eventi 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 2010 sono stati rilasciati certificati di sicurezza secondo le procedure precedenti alla Direttiva 49/2004/CE, 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 contenute 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 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 dal Gestore dell'infrastruttura e dalle Imprese ferroviarie o 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.

L'andamento dei dati di incidentalità ed il confronto con gli anni precedenti sono illustrati nel precedente punto B.3.

Le misure adottate a seguito dell'analisi dei dati di incidentalità per gli eventi più significativi sono descritte nel precedente punto D.3.

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 acquisire direttamente e tempestivamente gli elementi ritenuti 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

conclude, per acquisire ogni elemento di valutazione che possa servire per le finalità d'istituto.

Le osservazioni che emergono dalle informazioni raccolte 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 2010 l'Agenzia ha raccolto informazioni su 162 eventi, principalmente casi di segnalazione di perdita di merci pericolose, svii, spad, cadute viaggiatori e urti.

I 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'emanazione del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 10 settembre 2010, di recepimento della Direttiva 149/2009/CE, il 1 giugno 2011 l'Agenzia ha emesso un aggiornamento delle "Linee guida per la redazione della relazione annuale della sicurezza" con il quale:

- sono state modificate le tabelle con cui gli operatori forniscono i dati di propria competenza, inserendo elementi di dettaglio, eliminando

alcune voci superate e introducendo le denominazioni degli indicatori in coerenza con quelle definite dal suddetto decreto 10 settembre 2011;

- è stato modificato il punto della relazione relativo ai CSI ed agli indicatori nazionali di sicurezza per tener conto delle modifiche apportate alle tabelle.

È stato chiesto a tutti gli operatori ferroviari di predisporre la Relazione annuale relativa all'anno 2010 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
32	22	9	1

Tra i 9 operatori ferroviari che hanno trasmesso in ritardo la relazione annuale, è incluso anche il Gestore dell'Infrastruttura nazionale RFI che ha fatto pervenire i dati il 16 settembre 2011. Tale ritardo sulla trasmissione delle informazioni richieste al Gestore non consente la verifica dei dati forniti né la valutazione degli aspetti di interfaccia o propri legati alle attività del Gestore.

L'operatore che non ha trasmesso le informazioni è un'impresa ferroviaria che effettua servizio di trasporto di merci e di merci pericolose.

L'esame dei documenti inviati dagli operatori ha fatto emergere quanto segue.

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

La verifica dei dati fa emergere una sostanziale aderenza dei progetti sviluppati dalle organizzazioni alle aree di criticità formulate dall'Agenzia per l'anno 2010; solo in alcuni casi i piani di sicurezza predisposti sono stati elaborati in modo maggiormente autonomo con la definizione di ulteriori aree di criticità che scaturiscano dalle analisi proprie dell'organizzazione emittente.

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 degli operatori ferroviari, pur avendo un grado di disomogeneità e incompletezza, dimostrano che le prestazioni di sicurezza devono migliorare sui seguenti aspetti:
 - Numero di incidenti atipici "lievi";
 - Numero degli incidenti in manovra
 - Numero degli incidenti collegati alla manutenzione del binario o alla presenza di cantieri di lavoro;
 - Numero degli incidenti collegati al dissesto idrogeologico
 - Non conformità del materiale rotabile di trazione;
 - Non conformità del comportamento del personale di macchina;
 - Indebiti superamenti segnali fissi e superamento velocità massima;
 - Numero degli inconvenienti o "quasi incidenti".

Per quanto riguarda la raccolta dei dati necessari alla costruzione degli indicatori comuni di sicurezza si rileva che la maggiore difficoltà riguarda la corretta interpretazione dei dati, con particolare riferimento a quelli di produttività e fornitura di prestazioni.

La tardata presentazione della relazione annuale da parte del Gestore dell'Infrastruttura nazionale RFI non ha consentito una completa verifica di esaustività e consistenza degli indicatori in essa contenuti.

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.

Inoltre, in diversi casi non emerge la completa copertura di tutti i processi di sicurezza attraverso l'attività di auditing interno. Si tratta pertanto di un processo che si ritiene debba essere reso più efficace ed incisivo da parte degli operatori ferroviari.

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

Nella maggior parte dei casi 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 da altri possibili strumenti di controllo.

In diversi casi non è stata riportata alcuna segnalazione e solo in pochi casi sono emerse problematiche puntuali di interfaccia tra operatori ferroviari, in particolare con il Gestore dell'Infrastruttura, e fornitori di materiale rotabile e manutenzione.

G.3 Ispezioni condotte nel 2010

L'attività ispettiva condotta sul Gestore dell'Infrastruttura si è concentrata su:

- Gallerie ferroviarie,
- Stato dell'armamento, con particolare attenzione al controllo dei deviatori e delle loro quote caratteristiche rispetto ai parametri ammessi dalla normativa vigente,
- attività di manovra.

Nel corso del 2010 sono state effettuate 6 ispezioni in cui sono state oggetto di controllo 15 gallerie; dalla verifica è emerso che solo in 5 casi sono stati predisposti i Piani Generali di Emergenza.

Sono stati oggetto di attività ispettiva 45 impianti del Gestore dell'infrastruttura, per un totale di 359 deviatori; nel 7,5% dei casi le verifiche sugli aghi e nel 6,5% dei casi le quote caratteristiche rilevate sono risultate non conformi.

Le principali non conformità emerse dall'attività ispettiva sull'infrastruttura sono relative a:

- gestione dello stato dell'infrastrutturale e rispetto del programma di attività manutentiva e di monitoraggio;
- gestione degli impianti, interfacciamento tra Tecnologo e Manutentore, applicazione della normativa tecnica e degli standard costruttivi;
- esecuzione della manutenzione e compilazione della relativa modulistica.

Le ispezioni sulle Imprese ferroviarie hanno interessato le attività di sicurezza del settore materiale rotabile, incluse la conformità delle operazioni di verifica e delle attività connesse alle merci pericolose. L'attività ispettiva è stata condotta su scali merci, stazioni, officine, terminal di traffico combinato ed ha riguardato 13 imprese ferroviarie.

L'attenzione è stata rivolta in particolare agli organi di sicurezza del materiale rotabile, anche se sono stati raccolti dati relativi all'operatività del personale di verifica e alla gestione del personale e delle dotazioni di lavoro.

Sono stati condotti 228 interventi ispettivi, per un totale di 2257 controlli effettuati di cui 397 su carri contenenti merci pericolose.

Dai controlli è emersa una percentuale di circa il 17% di non conformità, in particolare sul materiale di trazione.

Le principali non conformità emerse dalle verifiche sul materiale rotabile sono relative a porte di salita fuori servizio o guaste, allo stato del rodiggio e delle apparecchiature dei sistemi frenanti.

Per quanto riguarda l'attività ispettiva sulle operazioni di manovra sono state condotte 40 visite ispettive, sia sul gestore dell'infrastruttura negli scali in cui esso fornisce il servizio di manovra, sia sulle imprese ferroviarie.