

ferroviari **di fornire**, nell'ambito della Relazione Annuale sulla Sicurezza, una relazione **sull'applicazione** dei CSM nella propria parte di sistema.

Elementi **di applicazione** del Regolamento UE 352/2009 nel corso del 2011 sono stati forniti **solo** dalle Imprese ferroviarie Go Concept e ISC e dai fornitori Bombardier, Alstom; niente è pervenuto a questa Sede da parte del Gestore dell'Infrastruttura RFI.

L'Agenzia **cercherà** di sensibilizzare le imprese ferroviarie e il gestore dell'infrastruttura **perché** predispongano nelle rispettive relazioni annuali una sezione **che indichi** come sono stati applicati i metodi comuni di sicurezza, secondo **quanto** indicato nei template dell'ERA.

Nell'anno **2011** questa Sede ha autorizzato la messa in servizio dei seguenti applicazioni **generiche** che hanno visto come proponente RFI, e che hanno comportato **l'applicazione** del metodo comune di sicurezza da parte del suddetto **gestore**:

- **Applicazione** generica Alstom SmartLock300Z (bivi Cintura di Bologna)
- **Prodotto** generico Lampeggiatore statico (Marini Impianti) per segnali e PL
- **Blocco** conta assi Thales - AZLM

Nei sopracitati **processi** il proponente RFI ha sviluppato un processo di gestione del rischio **in conformità** a quanto previsto dal Reg. 352/2009, producendo un dossier di **accettazione** della modifica comprensivo del rapporto di valutazione redatto **dal VIS** incaricato.

Nel **corso del 2011** RFI, nell'ambito del processo di ottenimento dell'**autorizzazione** di sicurezza, ha inviato alcune procedure interne per la gestione **dei rischi** e delle modifiche, in applicazione al Regolamento n. 352/CE/2009. **Tali** procedure sono tuttora oggetto di valutazione da parte di questa Sede.

Per quanto **riguarda** i fornitori Alstom e Bombardier, si riporta di seguito l'elenco dei **processi** **che** hanno comportato l'applicazione del metodo comune di sicurezza:

Società **Alstom Ferroviaria S.p.A.**:

Veicolo	Data	Documento	Descrizione
CSA – ETR 245	26.08.2011	CSA-AF/ANSF 186	ApparatoRCEC- Comunicazione di aggiornamento sistema operativo e del SW del DSTM
CSA – ETR 245	13.12.2011	CSA-AF/ANSF 194	Aggiornamento configurazione TCMS-SW
CSA – ETR 245	12.03.2011	CSA-AF/ANSF 197	Modifica Release SW TCU (3C>3D)

Società **Bombardier**:

Rif. Mod.	Veicolo	Breve descrizione della modifica	Class. Proposta	Data proposta ad OT	OT accetta	Data revisione ad OT	Class. Proposta da OT
OT-0001-2011	E464	Implementazione Telediagnostica	B	26/09/2011	Si	02/11/2011	B
OT-0002-2011	E405	Implementazione Telediagnostica	B	26/09/2011	Si	02/11/2011	B
OT-0003-2011	E464	Installazione SW Baseline 702.0	B	26/09/2011	Si	02/11/2011	B
OT-0004-2011	ETR500PLT	Parking	B	26/09/2011	Si	02/11/2011	B
OT-0005-2011	E464	Ferriti su CSA	B	26/09/2011	Si	21/11/2011	B
OT-0006-2011	E464	Installazione SW Baseline 68.0	B, C	26/09/2011	Si	09/01/2012	B
OT-0007-2011	E464	Riduttori	B	02/12/2011	Si	02/12/2011	B

Tutti i suddetti processi, analizzati dagli organismi tecnici dei fornitori con riferimento ai principi del Regolamento n. 352/CE/2009 sono stati classificati come modifiche non rilevanti al sistema ferroviario. Tale tipo di classificazione risulta tracciata ed identificata da apposita numerazione secondo opportune specifiche aziendali.

Imprese Ferroviarie Go Concept/Arenaways e ISC:

Entrambe le imprese dichiarano che l'analisi delle modifiche al sistema ferroviario svolte nel corso dell'anno 2011 ha portato a classificare tali modifiche come non rilevanti.

Il processo di analisi è stato portato avanti secondo opportune procedure per la progettazione della sicurezza e per la valutazione dei rischi e per l'individuazione di misure di mitigazione e controllo, facenti parte del SGS delle imprese stesse.

PARTE I – Informazioni sugli ECM (dal 2013)

p.m.

PARTE J – CONCLUSIONI, PRIORITÀ, RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA

Dall'analisi dell'andamento della sicurezza ferroviaria nel corso del 2011 sull'infrastruttura ferroviaria di giurisdizione dell'Agenzia Nazionale della Sicurezza delle Ferrovie, i punti di forza del sistema ferroviario nazionale si possono individuare in un sostanziale allineamento dei valori di incidentalità

con quelli dei principali Paesi europei e, soprattutto, nella disponibilità sull'intera rete in gestione ad RFI delle tecnologie di sicurezza per la protezione della marcia dei treni il cui utilizzo oggi consente finalmente di raccogliere i frutti degli ingenti finanziamenti statali che negli ultimi anni sono stati destinati per tali tecnologie.

Per quanto riguarda gli elementi di criticità, emerge quanto segue:

- ▲ il 2011 ha confermato il trend in aumento del numero degli “incidenti ai passaggi a livello”;
- ▲ resta ancora elevata l’incidenza degli “incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento” sul numero totale degli “incidenti gravi”;
- ▲ rimane, anche se in diminuzione, la criticità diffusa dell’incidentalità legata ai malfunzionamenti delle porte di salita e discesa dei passeggeri, imputabile anche a carenze nella manutenzione, come pure a carenze manutentive sono imputabili molti eventi incidentali anche di lieve entità fra cui quelli che hanno riguardato i servizi AV;
- ▲ riguardo al settore delle merci pericolose si è conseguito, anche grazie alle misure introdotte, all’attività ispettiva ed alle sinergie attivate con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Polizia ferroviaria, un aumento del livello di attenzione e di controllo da parte degli operatori sul trasporto, come dimostrato anche dal confronto con gli anni precedenti dei dati relativi alle perdite di merci pericolose; rimangono ancora come punti da rafforzare i controlli negli scali, le soste e disponibilità di siti idonei per interventi di riparazione;
- ▲ nell’arco del 2011 l’Agenzia ha compiuto un notevole sforzo per allineare i Sistemi di Gestione della Sicurezza delle Imprese ferroviarie in occasione del rinnovo dei Certificati di sicurezza per l’adeguamento ai criteri delle norme comunitarie che prevedono una parte A (valida a livello europeo) e una parte B nazionale, anche in vista della piena attuazione del Regolamento comunitario 352/2009. Tale processo non si è ancora concluso;
- ▲ una attenzione specifica va posta sul Gestore dell’Infrastruttura RFI, su cui l’Agenzia ha acquisito i compiti relativi alla vigilanza a partire dal gennaio 2010; attualmente è in corso un delicato ed articolato processo finalizzato al rilascio dell’Autorizzazione di sicurezza avviato con la direttiva dell’Agenzia n.

1/2010 ed ancora in corso, con il contemporaneo processo di adeguamento organizzativo del Gestore.

Per rimuovere le criticità sopra riportate l'Agenzia ha proseguito anche nel 2012 il proprio impegno nelle seguenti aree di miglioramento:

- ▲ l'attuazione da parte degli operatori degli adempimenti richiesti dall'Agenzia nell'ambito dei processi di rilascio dei certificati di sicurezza e dell'autorizzazione di sicurezza;
- ▲ la creazione di un presidio tecnico delle Imprese ferroviarie di piccole dimensioni sufficiente a sostenere l'impatto dell'evoluzione del contesto normativo in ambito europeo;
- ▲ il rafforzamento dei processi di manutenzione, sia dell'infrastruttura, sia del materiale rotabile, che necessitano di un maggiore controllo da parte del Gestore dell'infrastruttura e delle Imprese ferroviarie, ciascuno per la propria parte di sistema. Ciò anche in relazione alle nuove figure preposte alla manutenzione introdotte recentemente dalle norme comunitarie e, per quanto riguarda gli enti rilevanti per la sicurezza, per tener conto delle sollecitazioni a cui tali enti sono sottoposti;
- ▲ un ulteriore rafforzamento del presidio da parte degli operatori coinvolti nella catena del trasporto delle merci pericolose, in particolare per quanto concerne quei processi che li vedono interfacciarsi fra loro (ad esempio controlli negli scali, soste e disponibilità di siti idonei per interventi di riparazione). In tale ambito resta ancora da risolvere il problema dell'adozione di misure armonizzate e cogenti da parte dell'Europa;
- ▲ l'utilizzo dei sistemi tecnologici di sicurezza nonché il completamento dei programmi in corso di installazione di quei dispositivi in grado di garantire controlli del materiale rotabile durante l'esercizio quali le pesi dinamiche, i rilevatori di temperatura delle boccole e i portali multifunzione;
- ▲ il miglioramento della cooperazione e della comunicazione tra gli operatori ferroviari sulle problematiche di sicurezza, indipendentemente dai rapporti di carattere commerciale;
- ▲ in particolare per quanto concerne l'infrastruttura, gli aspetti legati alle procedure di ispezione e valutazione dello stato dei ponti, anche con riferimento agli standard europei in materia per verificare se le procedure

attualmente seguite siano idonee ovvero se sia necessario introdurre delle modifiche migliorative;

- ▲ l'attuazione da parte del Gestore dell'infrastruttura dei requisiti per la circolazione dei mezzi adibiti alla manutenzione a seguito del riordino operato dall'Agenzia;
- ▲ la verifica della conformità degli impianti di protezione degli attraversamenti stradali ai requisiti previsti, anche in base alle attuali condizioni di circolazione lato strada e lato ferrovia.

Nel 2011 sono stati compiuti importanti passi avanti sul processo di riordino normativo, processo essenziale non solo per allineare la normativa nazionale ai principi delle direttive comunitarie, ma, soprattutto, per fare definitivamente chiarezza rispetto ad un panorama normativo preesistente che si è stratificato nel tempo e che presenta disomogeneità ed incoerenze.

L'attività normativa dell'Agenzia in questi anni ha avviato un percorso che ha portato all'emanazione nel 2012 di un provvedimento quadro dove sono contenuti tutti i principi della sicurezza ferroviaria. Ciò consente alle imprese ferroviarie ed al Gestore dell'infrastruttura di operare all'interno di un quadro chiaro e di poter esercitare, nel perimetro dei principi fissati dall'Agenzia, pienamente la potestà loro attribuita dalle direttive comunitarie relativa alla emanazione di Disposizioni di esercizio, secondo metodologie fissate da regolamenti comunitari e sotto la vigilanza dell'Agenzia.

Si richiama infine l'attenzione sulla necessità di completare il processo di acquisizione da parte dell'Agenzia della competenza in materia di sicurezza, sulle reti regionali interconnesse con la rete nazionale, attualmente vincolato al completamento dell'attrezzaggio di tali infrastrutture con sistemi di protezione della marcia dei treni che consentano l'omogeneità delle regole di esercizio e del livello tecnologico e di sicurezza tra le reti regionali e la rete nazionale in gestione a RFI.

PAGINA BIANCA



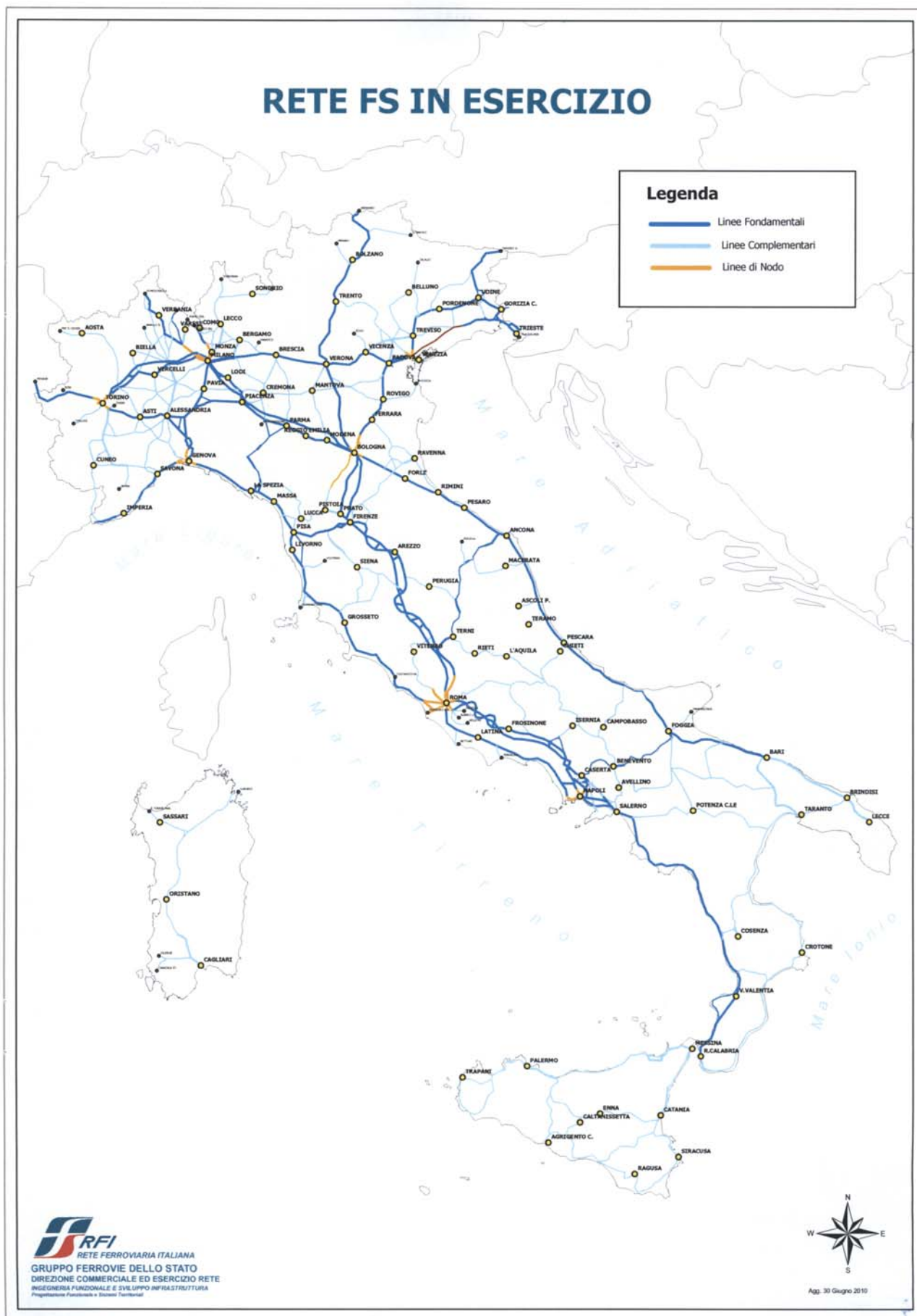
Allegato A: Informazioni sull'infrastruttura ferroviaria

- Allegato A.1: Estensione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale
- Allegato A.2: Informazioni sul Gestore dell'Infrastruttura e sulle Imprese Ferroviarie

PAGINA BIANCA

Allegato A.1: Estensione della infrastruttura ferroviaria nazionale

PAGINA BIANCA



PAGINA BIANCA



Allegato A.2: Informazioni sul Gestore dell'Infrastruttura
e sulle Imprese Ferroviarie

PAGINA BIANCA



Gestore dell'Infrastruttura														
Nome	Indirizzo	Sito web	Autorizzazione di sicurezza	Data inizio attività commerciale	Lunghezza totale rete (km)	Lunghezza linee elettrificate / tensione elettrica		Lunghezza linee		Lunghezza totale linee alta velocità (km)	Attrezzaggio ATP		Numero di passaggi a livello	Numero di segnali
						Tensione elettrica	km	Doppio binario	Semplice binario		Tipologia	km		
RFI S.p.A.	Piazza della Croce Rossa, 1 00167 Roma	www.rfi.it	Atto di concessione DM 31.10.2000 n. 138-T	31/10/2000	16685	na	na	na	na	na	SCMT (*)	na	na	na
						na	na				SSC (*)	na		
											ERTMS	na		

Imprese Ferroviarie														
Nome	Indirizzo	Sito web	Certificato di sicurezza 2001/14/EC (numero e data)		Data inizio attività commerciale	Tipo logia di servizio			Numero mezzi registrati (Locomotive, Automotrici, Complessi bloccati)	Numero carri registrati	Numero carrozze registrate	Numero personale con mansioni di sicurezza	Volume passeggeri (treni x km)	Volume merci (treni x km)
						viaggiatori	merci	RID						
GTT-Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.	Corso F. Turati 19/6 10128 Torino (TO)	www.comune.torino.it/gtt	83/2006	05/06/2006	27/07/2001	✓			52	0	0	195	388592	0
SERFER – Servizi Ferroviari S.r.l.	Via F. Rolla, 22/R 16152 Genova (GE)	www.serferonline.com	65/2010	29/07/2010	06/06/2003	✓	✓	✓ (no classi 1 e 7)	11	0	0	1246	51617,791	834460,06
FER-Ferrovie Emilia Romagna S.r.l.	Via S. Donato, 25 40127 Bologna (BO)	www.fer-online.it	74/2010	22/12/2010	01/01/2001	✓	✓	✓ no classe 7	121	0	31	1000	2170969	579968
TFT-Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A.	Via G. Monaco, 37 52100 Arezzo (AR)	www.trasportoferroviantoscane.it	57/2010	01/06/2010	01/07/2004	✓	✓		11	0	0	110	0	2278