

ATTI PARLAMENTARI

XVI LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **CCXI**

n. **5**

R E L A Z I O N E

SULL'ATTIVITÀ SVOLTA DALL'AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

(Anno 2011)

(Articolo 7, comma 4, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162)

Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(PASSERA)

Trasmessa alla Presidenza il 12 novembre 2012

PAGINA BIANCA

Relazione sulle attività svolte dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie nell'anno 2011.

Articolo 7 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie ha trasmesso a questa Amministrazione vigilante il "Rapporto annuale sulla sicurezza - delle ferrovie italiane ricadenti nelle competenze dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie anno 2011" (Allegato 1 alla relazione) che riporta gli elementi dell'attività svolta nel corso dell'anno 2011 e uno spaccato della situazione aggiornata delle imprese ferroviarie, degli indicatori di sicurezza e della normativa di settore. Il Rapporto è strutturato tenendo presenti le linee guida contenute nei documenti "Template - Structure for the content of the NSA Annual safety Report" (Version 15) e "Guidelines for the use of the template - structure for the content of the NSA Annual safety Report" (Version 12) emessi dall'ERA in data 19 dicembre 2011.

Anche nel 2011 l'Agenzia ha operato con un organico ridotto (circa 110 risorse, a fronte di un ruolo organico massimo previsto di 300 unità di personale) ed in regime di "prima applicazione" del decreto legislativo istitutivo (d. lgs. 10 agosto 2007 n. 162 e s.m.i.), cioè attraverso la stipula di apposite convenzioni tra l'Agenzia stessa, il Gruppo FS ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In base a tali convenzioni l'Agenzia, dal 16 giugno 2008 al 31 dicembre 2009, ha esercitato le prime attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria relative, essenzialmente, alla supervisione degli aspetti di sicurezza ferroviaria di pertinenza delle imprese ferroviarie. Dal 1 gennaio 2010 ha completato l'assunzione delle competenze di legge acquisendo le restanti attribuzioni in materia di sicurezza, inerenti all'infrastruttura e in generale di competenza del Gestore dell'Infrastruttura.

Alla data della presente relazione l'Agenzia svolge la propria attività sulla parte di sistema ferroviario italiano costituito dalla infrastruttura ferroviaria nazionale concessa in gestione a Rete Ferroviaria Italiana Spa con Decreto del Ministero dei trasporti 138-T del 31 ottobre 2000 (atto di concessione) e dal servizio di trasporto ferroviario svolto su di essa dalle Imprese ferroviarie in possesso di Licenza di impresa ferroviaria (licenza internazionale ai sensi del d.lgs n.188 del 2003 e licenza nazionale ai sensi del Decreto ministeriale n. 36T del 2 febbraio 2011) rilasciata da questo Ministero.

Sono escluse le reti regionali, per le quali l'applicazione del d.lgs n.162 del 2007 è subordinata al completamento dell'attrezzaggio con idonei sistemi di protezione della marcia del treno, così da rendere omogenei i livelli tecnologici delle reti regionali con quelli della rete nazionale (art. 27, comma 4, del d.lgs. n. 162/2007, come modificato dall'art.2, comma

l, lett. l) del d.lgs. n. 43/2011). Il monitoraggio e il controllo della sicurezza dell'esercizio ferroviario su tali reti sono ancora svolti direttamente dalle preposte strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'Agenzia opera quale presidio della sicurezza del sistema ferroviario nazionale in forza del decreto legislativo istitutivo n. 162 del 2007, integrato da un impianto regolamentare normativo interno per le parti inerenti allo Statuto (DPR 25 febbraio 2009, n. 34), al Regolamento di organizzazione (DPR 25 febbraio 2009 n. 35), al Regolamento di amministrazione e la contabilità (DPR 3 marzo 2009 n. 36) ed infine al Regolamento recante disciplina del reclutamento delle risorse umane da parte dell'Agenzia nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, a norma dell'articolo 4, comma 6, lettere b) e c), del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 (DPR 15 novembre 2011 n.224) che ha consentito all'Agenzia di dotarsi di proprio personale dallo scorso 01 ottobre 2012.

Coerentemente con il vigente quadro normativo e regolamentare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con la Direttiva del 17 gennaio 2011, ha emanato l'atto di indirizzo che ha individuato le priorità e gli obiettivi da realizzarsi nell'anno 2011 da parte dell'Agenzia. Tra questi, il monitoraggio degli adempimenti propedeutici al rilascio dell'autorizzazione di sicurezza al gestore di rete, la standardizzazione delle attività di supervisione, specifiche attività di monitoraggio e di certificazione relative all'attrezzaggio dei rotabili con sistemi di protezione della marcia dei treni, interventi normativi necessari a consolidare il nuovo assetto del sistema ferroviario e responsabilizzare in particolare il gestore e le imprese sulla gestione sicura della parte di sistema di rispettiva competenza e delle relative interfacce .

Il Rapporto annuale dell'Agenzia - corredato degli allegati - in conformità con le prescrizioni di cui all'articolo 7, comma 2, del d.lgs n. 162 del 2007, contiene il resoconto delle attività svolte nell'anno 2011 e in particolare informazioni riguardanti:

- l'evoluzione della sicurezza ferroviaria con una analisi dettagliata degli indicatori comuni di sicurezza (CSI),
- le modifiche sostanziali alla normativa nazionale
- l'evoluzione della certificazione e dell'autorizzazione di sicurezza
- i risultati della supervisione sull'attività dei Gestori dell'infrastruttura e delle Imprese ferroviarie, con evidenza delle criticità emerse nel periodo di riferimento e le conseguenti misure adottate per rimuoverle o almeno mitigarle.

L'Agenzia nel corso dei primi mesi del 2012 ha ampiamente trattato l'andamento della sicurezza ferroviaria e descritto i risultati della propria attività presentando la "Relazione sull'andamento della sicurezza delle Ferrovie dell'anno 2011", elaborata sulla base degli elementi disponibili. L'Agenzia ha inoltre rappresentato la problematica della sicurezza ferroviaria in occasione delle Audizioni della "VIII Commissione Lavori Pubblici, Comunicazioni del Senato"

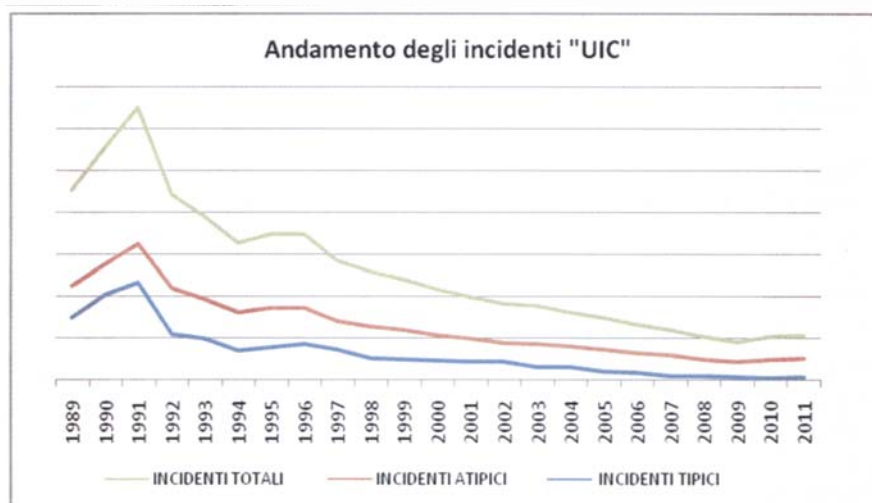
L'allegato Rapporto Annuale risponde pertanto alle esigenze di standardizzazione delle informazioni richieste dall'ERA (European Rail Agency) e segue pertanto le relative indicazioni.

Il Rapporto, che, in base all'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 deve essere inviato entro il 30 settembre dell'anno successivo a quello di riferimento, fornisce anche gli elementi relativi all'attività delle imprese ferroviarie e del gestore di rete desunti dalle relazioni annuali della sicurezza che tali operatori devono inviare all'Agenzia, per termine di legge, anteriormente al 30 giugno.

Si deve rilevare anche per quest'anno un notevole ritardo nell'inoltro della relazione annuale da parte del Gestore dell'infrastruttura nazionale Rete Ferroviaria Italiana i cui dati sono pervenuti a settembre 2012, con quasi tre mesi di ritardo, rendendo di fatto impossibile tenerne conto per la redazione del Rapporto Annuale da parte dell'Agenzia.

1) Evoluzione della sicurezza ferroviaria

Il dato più frequentemente utilizzato per rappresentare l'evoluzione della sicurezza è il confronto tra periodi omogenei del volume degli incidenti considerati gravi, intendendo per tali gli incidenti nei quali, a norma dell'allegato I del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, è stato coinvolto almeno un veicolo ferroviario in movimento a cui siano collegati almeno un decesso o un ferito grave o danni pari o superiori a € 150.000, oppure un'interruzione del traffico superiore alle 6 ore. L'accortezza che deve essere adottata, al fine di valutare l'andamento generale del livello di sicurezza dell'intero sistema ferroviario, riguarda la necessità di confrontare tali dati di incidentalità in un lungo periodo, in quanto il ridotto numero di occorrenze può determinare, se si fanno confronti relativi a periodi molto brevi, una estrema variabilità dei valori. Per tali ragioni, l'Agenzia inserisce come primo riferimento il grafico sull'andamento degli incidenti UIC nel periodo 1989-2011 (grafico B.3.1 del rapporto annuale), che evidenzia la tendenziale diminuzione del numero degli incidenti nel lungo periodo.

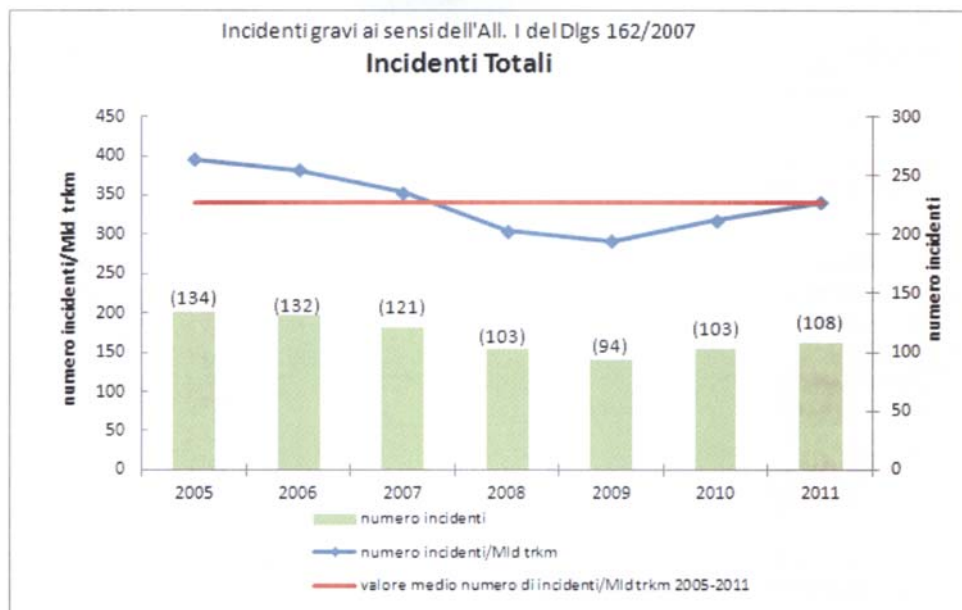
“Andamento dell'incidentalità nel periodo 1989-2011 (incidenti UIC)”

Il periodo 2005-2011 è contraddistinto da maggiore omogeneità in termini di gestione della sicurezza, organizzazione aziendale, soglie di riferimento degli incidenti, definizioni degli elementi incidentali e valori di traffico. Gran parte di questo periodo è inoltre caratterizzato dal presidio di una struttura non direttamente coinvolta negli incidenti, l'Agenzia, che con il suo operato ha garantito una maggiore obiettività delle informazioni raccolte e rispondenza al contesto reale.

Per tali ragioni, le valutazioni del Rapporto annuale dell'Agenzia vertono principalmente su tale periodo.

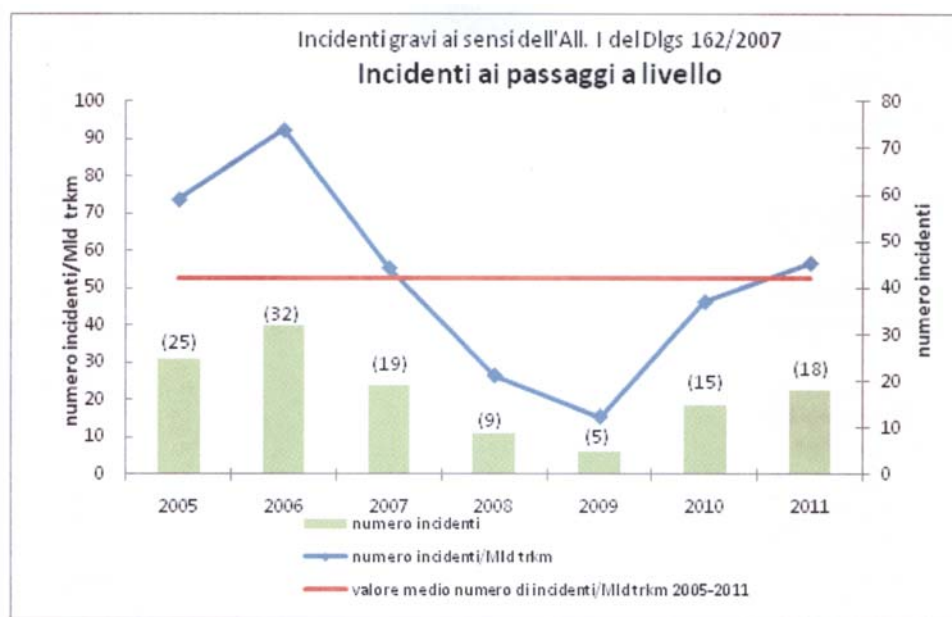
I valori di incidentalità registrati negli ultimi anni e, in particolare, nell'anno 2011, risentono in modo evidente dell'influenza di fattori "esterni" al sistema ferroviario vero e proprio, quali gli indebiti attraversamenti dei binari, gli incidenti ai passaggi a livello riguardanti persone o veicoli stradali, svii e collisioni dovuti ad urti innescati, soprattutto, da cause idrogeologiche (dal 2007, infatti, non si registrano collisioni tra treni). Il corretto funzionamento del sistema della sicurezza ferroviaria degli ultimi anni è comunque testimoniato dalla riduzione delle conseguenze degli incidenti stessi in termini di morti e feriti gravi, anche ove, spesso a causa dei fattori esterni sopra menzionati, gli incidenti registrati risultano incrementati nel numero.

In particolare, nel 2011 si è registrato un leggero incremento del numero di "incidenti gravi totali" (che, come detto, comprendono anche le interruzioni del traffico superiori alle 6 ore in conseguenza di eventi incidentali) rispetto al 2010. I valori del 2011 restano, in ogni caso, allineati alla media del periodo 2005-2011.



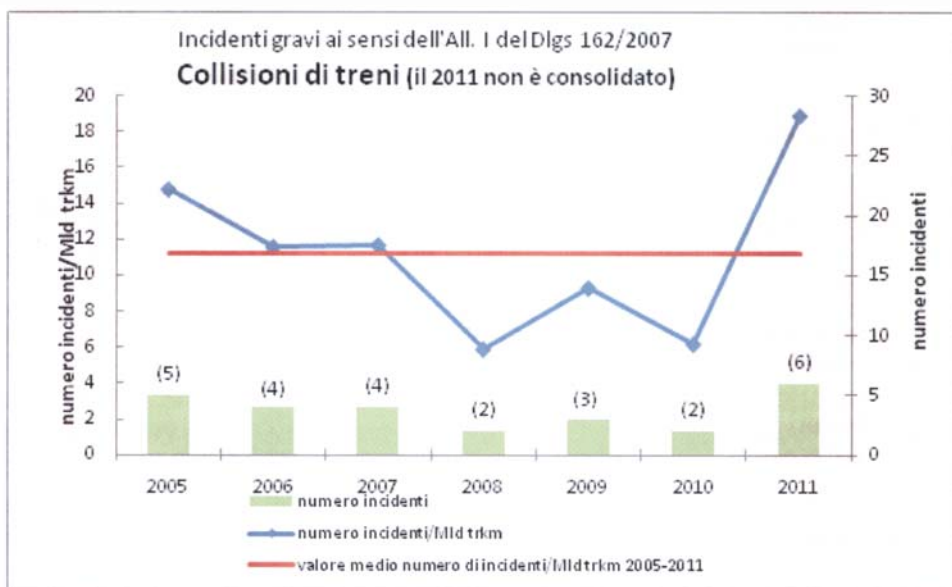
I tipi di incidenti che hanno determinato nel 2011 l'incremento degli incidenti totali sono stati: gli "incidenti ai passaggi a livello", le "collisioni" e i "deragliamenti di treni". Si assestano sostanzialmente sui valori dell'anno precedente gli "incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento" anche se gli stessi, da soli, rappresentano più del 70% degli incidenti totali.

Per quanto riguarda la problematica degli incidenti ai passaggi a livello, si può rilevare come il 2011 confermi la controtendenza, già registrata nel 2010, rispetto al precedente triennio contraddistinto da un forte calo del numero di occorrenze. Gli incidenti sono praticamente quadruplicati in un triennio, passando dai 5 del 2009 ai 18 del 2011. Le cause di tale fenomeno devono essere ricercate principalmente negli indebiti comportamenti da parte degli utilizzatori dei passaggi a livello. Nel grafico seguente si può rilevare come il dato del 2011 sia comunque leggermente superiore al valore medio del periodo osservato.



Vale la pena ricordare che comunque i valori di tali incidenti sono inferiori al valore medio registrato dai principali paesi della UE nel medesimo periodo.

Per quanto riguarda le 6 “collisioni dei treni” registrate nel 2011 si deve prima di tutto evidenziare che le stesse si riferiscono ad urti di treni contro altri ostacoli e che dal 2007 non sono avvenute collisioni tra treni. Si riporta, per completezza, un grafico che mostra come tale valore superi in maniera rilevante il valore medio del periodo.

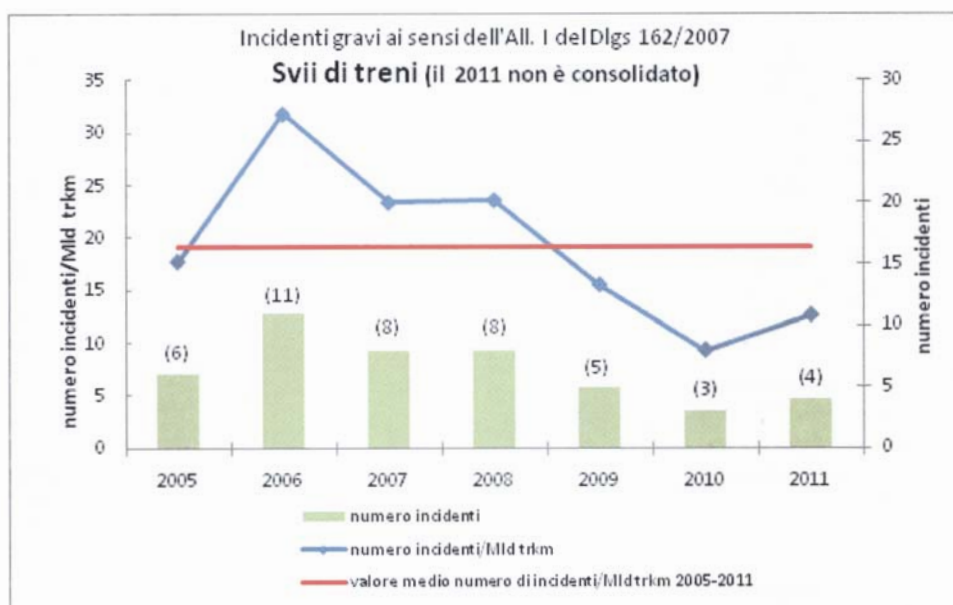


Le cause delle collisioni sono diverse quali ad esempio il dissesto idrogeologico, veicoli indebitamente presenti sulla sede ferroviaria non in corrispondenza di un passaggio a

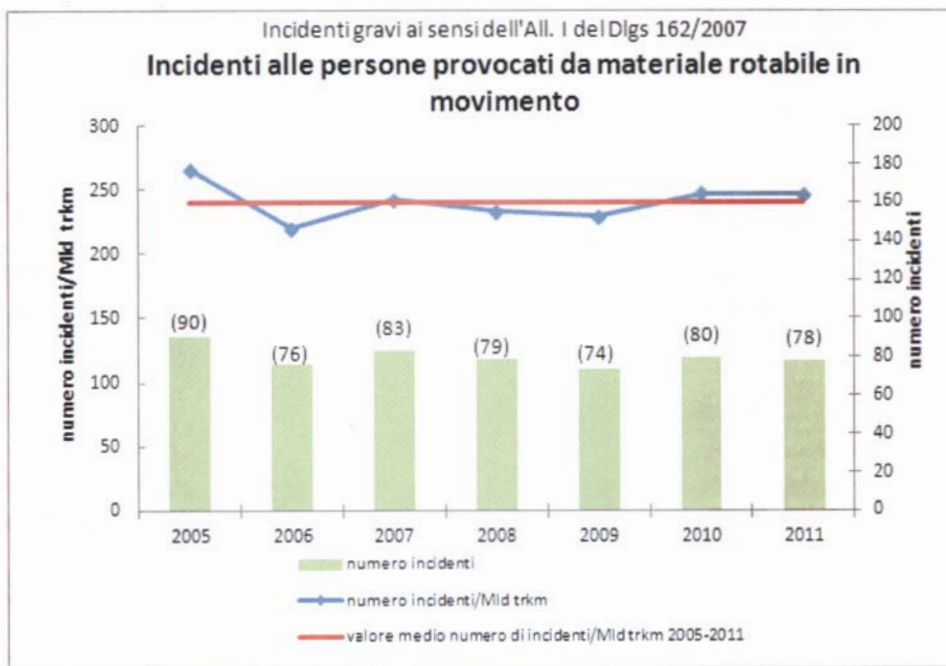
livello, investimento di animali, caduta linea aerea e, in un solo caso, ad un urto contro un tronchino. Tali particolarità portano a cercare come misure mitigative interventi di protezione della circolazione ferroviaria rispetto a tali situazioni che passino, ad esempio, per la rilevazione di tali ostacoli e determinino, se necessario, la sospensione della circolazione.

I “deragliamenti di treni” del 2011, che aumentano di una unità passando da 3 (nel 2010) a 4, sono spesso collegati a problematiche legate alla manutenzione dell’infrastruttura. In un caso, si è verificato il crollo di un ponte ferroviario favorito da eventi atmosferici di eccezionale intensità.

Il numero di svii occorsi nel 2011 si attesta su valori inferiori al valore medio del periodo. Bisogna, però, ricordare che tali incidenti, anche singolarmente, possono determinare conseguenze molto gravi, come la storia recente ci ha dimostrato. Sono pertanto necessari interventi urgenti in materia, soprattutto, di manutenzione dell’infrastruttura e del materiale rotabile, ma anche di verifica delle condizioni idrogeologiche dei luoghi nei quali si svolge l’esercizio ferroviario.



Per quanto riguarda gli “incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento” si è registrato un calo di 2 unità delle occorrenze, collegato principalmente alla riduzione degli incidenti gravi collegati agli investimenti degli operai operanti nei cantieri e alle cadute dei passeggeri dai treni in movimento. Il grafico successivo, comunque, evidenzia un allineamento al valore medio del periodo



Come già accennato, nel 2011 si è registrata una ulteriore contrazione del valore complessivo dei morti e dei feriti gravi che passano dai 127 del 2009 ai 103 del 2010 fino ad arrivare ai 99 del 2011. La riduzione nel triennio riguarda essenzialmente il dato della categoria “altri” (che comprende le vittime di Viareggio del 2009) ma anche il dato relativo alle categorie “passaggeri” e “personale ferroviario”. È invece in aumento il numero di vittime degli investimenti, compresi quelli avvenuti in corrispondenza di un passaggio a livello chiuso.

Si deve segnalare, anche per l'anno 2011, la difficoltà, da parte degli operatori ferroviari e di conseguenza dell'Agenzia, nell'individuare il numero esatto dei feriti gravi. Il principale impedimento all'acquisizione di tali informazioni è la tutela della privacy dei dati dei pazienti. In tal senso sarebbe opportuno un intervento chiarificatore, atteso che l'elemento statistico di interesse ai fini della classificazione di “ferito grave” consiste esclusivamente nel conoscere se la durata della degenza ospedaliera abbia superato o meno le 24 ore.

Il dato relativo ai “passaggeri” coinvolti in “incidenti alle persone provocate da materiale rotabile in movimento” che si riferisce essenzialmente a eventi che hanno riguardato persone nelle fasi di salita e discesa dalle porte dei treni viaggiatori evidenzia una netta diminuzione delle vittime che sono passate dalle 15 del 2009 alle 2 del 2011. Tale problematica negli anni precedenti aveva assunto una particolare rilevanza visto che era l'unica area nella quale si erano verificati decessi o ferimenti gravi di passeggeri. Analogo risultato si è registrato per le vittime appartenenti alla categoria “personale ferroviario” che

sono passate dalle 12 del 2009 a 1 del 2011. In tale casistica rientrano anche gli investimenti del personale operante nei cantieri di lavoro dei quali si tratterà in seguito.

L'Agenzia, anche per il 2011, ha esteso l'analisi a quegli incidenti e inconvenienti che presentavano criticità anche se non avevano causato conseguenze significative, come ad esempio le piccole perdite di merci pericolose da ferrocisterne.

Dalla comparazione dell'andamento dalle fuoriuscite di merci pericolose per il periodo 2005- 2011, si rileva che il 2011 registra il valore più basso del periodo insieme al 2006, segnando il ritorno a valori più contenuti rispetto ai picchi del quadriennio precedente (2007-2010).

Un ulteriore elemento positivo risiede nel fatto che molti di questi inconvenienti sono stati rilevati prima che il carro fosse messo in circolazione, riducendo così la potenziale esposizione al pericolo.

Un altro valore costantemente monitorato riguarda il fenomeno degli SPAD, ovvero degli indebiti superamenti di segnali a via impedita da parte dei treni. L'andamento di tali eventi segna un incremento numerico, anche se si deve rilevare che l'intervento dei sistemi di protezione della marcia dei treni ha evitato che si producessero conseguenze significative.

2) Modifiche sostanziali alle norme in materia di sicurezza ferroviaria.

L'Agenzia ha proseguito il riordino, avviato nel 2009, della materia e la ripartizione delle competenze degli operatori ferroviari, ai sensi dell'articolo 6, comma 2, lettera a, del decreto legislativo 162/2007, per elaborare un Testo Unico della normativa di esercizio ferroviaria, comprendente i principi fondamentali di competenza dell'Agenzia. Tale attività è culminata con l'emanazione nel 2012 di un provvedimento quadro dove sono contenuti tutti i principi della sicurezza ferroviaria. Il testo consentirà dal 2013 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.

Nell'ambito di tale attività sono stati elaborati e inviati ai soggetti interessati (RFI, IF, Associazioni di settore e organizzazioni sindacali) per il relativo parere, acquisito anche in occasione di specifici incontri bilaterali, i testi inerenti alla regolamentazione della circolazione ferroviaria e all'attribuzione di responsabilità tra gli operatori ferroviari.

Nel corso del 2011 l'Agenzia ha svolto anche le seguenti attività normative:

- emanazione, dopo l'elaborazione di appositi schemi di decreti inviati agli operatori per il relativo parere, di decreti riguardanti le seguenti materie:

- eliminazione dall'Allegato B delle circolari normative risultate già recepite nei Testi Normativi e di quelle relative a contesti organizzativi e tecnologici superati.
- utilizzo dei fanali portatili di tipo "svizzero" per la segnalazione della coda dei treni;
- procedure per la qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza;
- rilascio delle licenze dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario dell'Unione Europea;
- elaborazione di una direttiva riguardante i treni ammessi a circolare sulle linee gestite da RFI attrezzate con SCMT e SSC;
- redazione delle linee guida per
 1. l'accesso ai tratti di linea tra il confine di Stato e la stazione di confine tra le reti di Imprese Ferroviarie da applicare ove l'accesso non sia già regolato in conformità ad accordi o convenzioni vigenti;
 2. l'applicazione del Regolamento (CE) n. 352/2009 della Commissione del 24 Aprile 2009;
 3. la redazione della Relazione annuale della sicurezza;
- emanazione di provvedimenti, raccomandazioni e indicazioni al Gestore dell'infrastruttura RFI e le Imprese ferroviarie riguardanti in particolare i sistemi di protezione della marcia dei treni, il processo di rilascio del certificato di sicurezza, la formazione del personale con mansioni di sicurezza, i movimenti di manovra dei mezzi d'opera e la rintracciabilità delle informazioni relative ai treni di merci pericolose;

3) evoluzione della certificazione e dell'autorizzazione di sicurezza

Al 31.12.2011 sono state certificate n.12 imprese ferroviarie in conformità all'articolo 10 della Direttiva 2004/49/CE, così come recepita dal Decreto Legislativo del 10 agosto 2007, n. 162; di cui 2 nuove Imprese ferroviarie.

Le restanti 21 Imprese ferroviarie hanno presentato formale istanza di aggiornamento del certificato di sicurezza e continuano ad operare in base al certificato di sicurezza rilasciato ai sensi della Direttiva 2001/14/EC.

Il nuovo modello di certificazione, improntato alla liberalizzazione del trasporto ferroviario, prevede che le imprese ferroviarie abbiano due parti del certificato di sicurezza. La prima (parte A), valida in tutti i paesi della UE, certifica la presenza dei requisiti generali del sistema di gestione della sicurezza. La seconda (parte B), valida nel solo paese che l'ha rilasciata, certifica l'adozione delle misure per soddisfare i requisiti specifici di ogni stato.

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie ha analizzato la documentazione allegata alle domande presentate dalle Imprese ferroviarie per accertare la completezza della documentazione presentata secondo quanto previsto dalle linee guida emanate da questa Agenzia il 23 marzo 2010 e per valutare che nei processi descritti nei vari Sistemi di Gestione della Sicurezza fossero attuati i criteri contenuti nel Regolamento UE n.1158/2010.

3.1 certificazioni di sicurezza dati quantitativi e qualitativi

In ordine all'attività di certificazione l'Agenzia riferisce che alla data del 31 dicembre 2011 risultano 33 imprese certificate di cui 12 con Certificato di sicurezza parte A e B di cui 2 nuove (Oceanogate e SVI). Nel corso del 2011 inoltre sono stati aggiornati 2 certificati di sicurezza parte A e 4 per la sola parte B. È stato inoltre revocato un certificato di sicurezza parte A e parte B (TLN).

Le 12 imprese in possesso di Certificato di sicurezza parte A e parte B svolgono i seguenti servizi:

- 7 esclusivamente servizi merci comprensivi di trasporti di merci pericolose;
- 3 esclusivamente servizi passeggeri con esclusione di linee AV/AC;
- esclusivamente servizi passeggeri comprensivi di linee AV/AC;
- servizi merci comprensivi di trasporti di merci pericolose e servizi passeggeri comprensivi di linee AV/AC.

L'attività di certificazione ha evidenziato come sia indispensabile che le imprese ferroviarie si dotino di una struttura organizzativa indipendente dai processi produttivi, dedicata alla sicurezza, che faccia fronte ai compiti che derivano dall'applicazione delle nuove disposizioni comunitarie. Si registra comunque una resistenza da parte degli operatori perché tale previsione è vista ancora come un vincolo imposto che determina di fatto un aumento dei costi d'impresa.

L'Agenzia segnala anche per quest'anno che per avere un'evoluzione dei processi di liberalizzazione che salvaguardi i livelli di sicurezza sarebbe necessario che le imprese ferroviarie nuove entrate (particolarmente quelle di piccole dimensioni) attivino da subito un processo di rafforzamento delle proprie strutture tecniche, eventualmente accompagnando

tale processo con l'attivazione di sinergie o, addirittura, di aggregazioni. Tale processo, secondo l'Agenzia, è un requisito indispensabile per poter rispondere adeguatamente alle esigenze del mercato e, quindi, è una opportunità piuttosto che un vincolo.

Per i dettagli dell'attività di certificazione delle imprese ferroviarie svolta nel 2011 si rimanda al Rapporto annuale sulla sicurezza (All.1)

3.2 Autorizzazione di sicurezza

L'Agenzia riferisce che il Gestore dell'Infrastruttura Nazionale (Rete Ferroviaria Italiana SpA) ha presentato istanza per l'ottenimento dell'autorizzazione di sicurezza in data 26.10.2011. Il processo di adeguamento del Sistema di Gestione della Sicurezza e dell'organizzazione di RFI alle responsabilità delineate dal nuovo contesto normativo (d.lgs n. 162 del 2007 e direttiva 1/dir /2010), sempre sulla base di quanto comunicato dall'Agenzia, non può, però, considerarsi terminato.

Il mancato adeguamento del Sistema di Gestione della Sicurezza non ha implicazioni solo formali, ma anche ricadute sostanziali sul sistema organizzativo aziendale. Il Sistema di Gestione della Sicurezza deve essere strutturato per consentire un monitoraggio e un controllo da parte dell'Agenzia ma soprattutto per garantire intrinsecamente che qualsiasi modifica apportata ai processi di sicurezza non abbia diminuito le prestazioni, in termini di sicurezza, del sistema stesso .

Deve comunque essere considerata la specificità dei soggetti , come RFI ma anche Trenitalia, costituiti da molteplici strutture e caratterizzati da una dimensione estesa sul territorio. In tali contesti l'adeguamento del Sistema di Gestione della Sicurezza alla norma implica delle modifiche organizzative complesse. Trenitalia, ad esempio, ha avviato l'adeguamento del proprio sistema alla fine del 2008 ed oggi è in via di completa definizione.

Per quanto riguarda le reti regionali, interconnesse con la rete nazionale - , storicamente derivanti dalle ex ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa, con parametri tecnici diversi fra le varie reti e diversi dalla rete in gestione ad RFI, soggette a regolamentazioni di esercizio anch'esse diversificate e caratterizzate mediamente da livelli tecnologici più bassi rispetto alla rete in gestione ad RFI - nel 2010 si è posticipata l'applicazione dell'articolo 27 del citato d.lgs n. 162 del 2007, legandolo al completamento dell'attrezzaggio delle reti stesse con sistemi tali da rendere i livelli tecnologici omogenei con quelli della rete nazionale.

3.3 attività correlate alla certificazioni di sicurezza delle imprese ferroviarie ed all'autorizzazione di sicurezza del gestore dell'infrastruttura

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie ha avviato una serie di attività formative collegate con l'emanazione del decreto 4/2011 (norme per la qualificazione dei responsabili SGS) per consentire l'acquisizione delle competenze necessarie all'ottenimento della qualificazione di responsabile SGS da parte degli operatori ferroviari.

L'anno 2011 ha visto l'Agenzia impegnata anche in altri interventi formativi/informativi rivolti ai responsabili delle strutture direzionali degli operatori ferroviari e, in alcuni casi, con Associazioni che le rappresentano, al fine di promuovere la "cultura della sicurezza" e stimolare una corretta adozione delle misure di identificazione, valutazione, gestione e controllo dei rischi.

Nel 2011 si è concluso 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 ritenuto corretta l'applicabilità delle linee guida emanate dall'Agenzia nel marzo 2010 ed idonee le procedure di valutazione documentale adottate per stabilire la conformità ai requisiti di ottenimento di certificati di sicurezza, in relazione al Regolamento (UE) N. 1158/2010.

4) risultati della supervisione dell'attività dei Gestori dell'Infrastruttura e delle Imprese ferroviarie

L'attività di supervisione dell'Agenzia sulle Imprese ferroviarie e sul Gestore dell'infrastruttura nazionale si è esplicata attraverso:

- il monitoraggio e l'analisi dell'incidentalità i cui risultati sono stati discussi nel precedente punto 2)
- 114 accertamenti mirati sugli incidenti o inconvenienti ritenuti più significativi, al fine di acquisire tempestivamente gli elementi utili all'individuazione delle cause dell'accaduto e poter adottare provvedimenti a carattere normativo e tecnico che contribuissero ad evitare il ripetersi di tali eventi. Una quota prossima al 50% degli accertamenti ha riguardato problematiche manutentive lato infrastruttura o lato materiale rotabile. Le altre due tipologie principali di inconvenienti oggetto di accertamenti diretti sono gli SPAD e la fuoriuscita di merci pericolose;
- 88 interventi di audit sul Sistema di Gestione della Sicurezza di RFI e delle Imprese ferroviarie, sia documentali (valutazione della rispondenza ai requisiti cogenti) che 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) che ha accertato percentuali di non conformità comprese tra il 2% e il 20%, articolata in:
 - misurazione delle quote e della funzionalità dei deviatori,
 - ispezioni delle gallerie,
 - organi di sicurezza del materiale rotabile trainato e dei mezzi di trazione,

- porte dei treni passeggeri,
- unità di trasporto di merci pericolose,
- la valutazione e l'analisi delle relazioni annuali inviate dalle Imprese Ferroviarie che ha evidenziato anche per quest'anno una non completa rispondenza delle stesse a quanto richiesto dall'Agenzia e registrato un tardato invio della relazione stessa da parte di quasi il 50% degli operatori, culminata con l'invio da parte del gestore avvenuto il 26/09/2012;
- l'analisi dei risultati di tutte le attività svolte dall'Agenzia su RFI e Imprese Ferroviarie.

L'Agenzia ha comunicato che nel 2011 è stata emanata la procedura SIC.P.01 "Attività di audit del settore Ispettorato e Controlli" del 20-1-2011 per disciplinare le attività di audit dell'Agenzia e la procedura SIC.P.02 "Effettuazione del monitoraggio ispettivo sui processi operativi delle imprese ferroviarie" del 1-6-2011 per formalizzare gli aspetti organizzativi e metodologici per il monitoraggio ispettivo sui processi operativi delle imprese ferroviarie relativamente alla conformità del materiale rotabile e della verifica tecnica dei veicoli.

Entrambe le procedure hanno tra l'altro regolamentato l'utilizzo di liste di riscontro, di tipo standard nel caso di monitoraggio ispettivo, da predisporre volta per volta nel caso di interventi di audit e follow-up.

Per l'attività ispettiva sul Gestore dell'infrastruttura, nel corso del 2011 sono state definite in maniera più accurata le modalità di conduzione delle verifiche.

Per il dettaglio dell'attività condotte, delle criticità emerse e delle misure adottate si rimanda al punto G del Rapporto annuale sulla sicurezza (All.1)

Dall'insieme delle attività di supervisione condotte dall'Agenzia è emerso il perdurare di alcune criticità già evidenziate nel 2010 nonché il manifestarsi di nuovi elementi su cui intervenire. Per ridurre l'incidenza di tali problematiche sulla sicurezza ferroviaria l'Agenzia ha chiesto agli operatori ferroviari di predisporre appositi progetti nel piano annuale della sicurezza.

5) Applicazione dei metodi comuni di sicurezza e informazioni sugli ECM

Con le Linee Guida per la redazione della Relazione Annuale sulla Sicurezza, l'Agenzia ha chiesto a tutti gli operatori ferroviari di fornire, con la 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.

L'Agenzia, pertanto, cercherà di sensibilizzare le imprese ferroviarie e il gestore dell'infrastruttura affinché predispongano nelle rispettive relazioni annuali una sezione specifica dove indicare come sono stati applicati i metodi comuni di sicurezza, secondo quanto indicato nei template dell'ERA. Per ulteriori dettagli si rimanda al punto H dell'Allegato Rapporto Annuale.

Nessuna informazione è riportata sulle deroghe allo schema di certificazione degli ECM in quanto non ne sono state concesse.

CONCLUSIONI

In via preliminare, occorre ribadire che nel 2011 l'Agenzia ha operato in una situazione precaria, con 110 unità di personale contro le 205 previste già nella fase transitoria di “prima applicazione” del d.lgs n. 162/2007.

L'ANSF, comunque, ha assicurato il presidio della sicurezza della circolazione ferroviaria in coerenza con la direttiva annuale del Ministro e con i risultati riferiti nella relazione.

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.

Permangono invece alcuni elementi di criticità, come:

- ▲ il trend in aumento del numero degli “incidenti ai passaggi a livello” che necessita di un approccio sinergico con gli organi preposti alla sicurezza stradale;
- ▲ una elevata incidenza degli “incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento” sul numero totale degli “incidenti gravi”, a testimonianza di un diffuso spregio delle regole;
- ▲ i malfunzionamenti delle porte di salita e discesa dei treni passeggeri, che hanno come fattore comune, analogamente all'altra problematica dell'incidentalità sui convogli dei servizi AV, evidenti carenze nella manutenzione;
- ▲ le rimanenti criticità del settore delle merci pericolose dove, comunque, l'intervento congiunto tra questo Ministero e la Polizia ferroviaria ha determinato una riduzione dei fenomeni di fuoriuscite di merci pericolose, per il quale si rileva, in ogni caso, il non completo presidio degli scali e delle soste e la mancanza di siti idonei per interventi di riparazione del materiale rotabile;

▲ il non completo allineamento dei sistemi di gestione della sicurezza degli operatori ferroviari, anche in vista della piena attuazione del Regolamento comunitario 352/2009 con una attenzione specifica al Gestore dell'Infrastruttura RFI, per il quale è tuttora in corso un delicato ed articolato processo finalizzato al rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza.

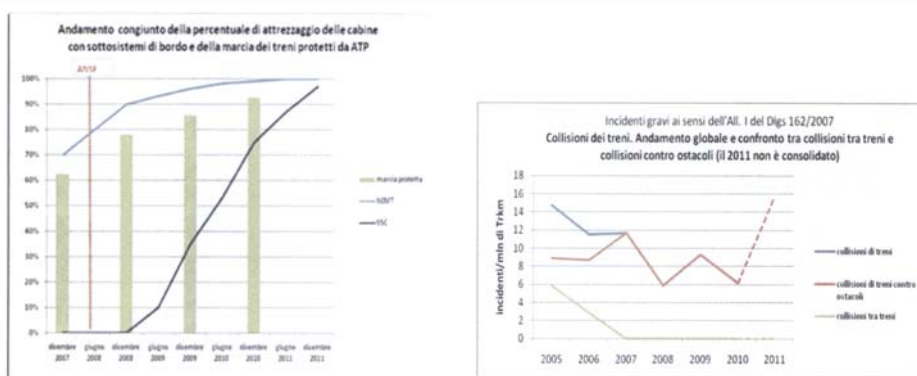
Per rimuovere le criticità sopra riportate, l'Agenzia evidenzia di aver proseguito, anche nel 2012, il proprio impegno nelle seguenti aree di miglioramento:

- ▲ 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;
- ▲ un rafforzamento dei processi di manutenzione, sia dell'infrastruttura che del materiale rotabile, che tenga conto, in particolar modo, delle interazioni con le nuove figure preposte alla manutenzione e delle sollecitazioni a cui gli enti rilevanti per la sicurezza sono sottoposti;
- ▲ un ulteriore rafforzamento del presidio da parte degli operatori coinvolti nella catena del trasporto delle merci pericolose, anche se l'efficacia delle misure adottate a livello nazionale è limitata dalla mancata adozione di misure armonizzate e cogenti da parte dell'Europa;
- ▲ l'utilizzo dei sistemi tecnologici di sicurezza in grado di garantire controlli del materiale rotabile durante l'esercizio, quali le pesse dinamiche, i rilevatori di temperatura delle boccole e i portali multifunzione;
- ▲ 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;
- ▲ una maggiore cooperazione tra gli operatori ferroviari sulle problematiche di sicurezza, indipendentemente dai rapporti di carattere commerciale.

Il raggiungimento, comunque, di importanti obiettivi inerenti la sicurezza ferroviaria è rilevabile anche solo attraverso l'osservazione dell'andamento temporale delle relative

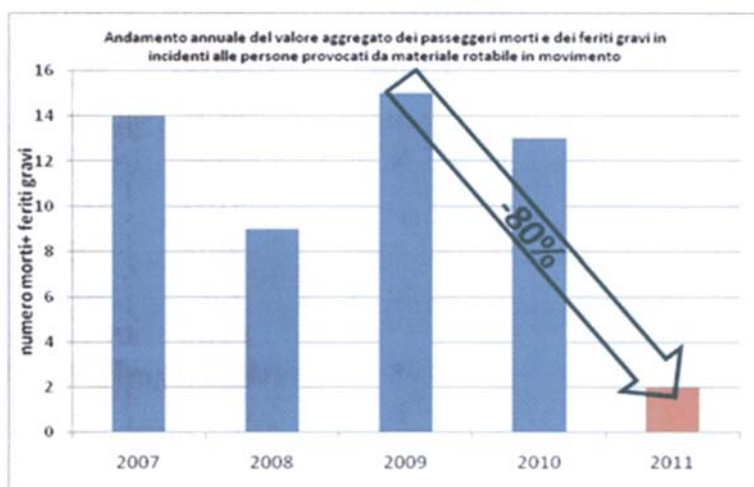
problematiche, dimostrando quanto abbia pesato la presenza di una Agenzia che opera sopra le parti.

Il primo esempio è rappresentato dall'attrezzaggio con sottosistemi di protezione della marcia dei treni. Il grafico seguente dimostra come, a seguito dell'inizio dell'attività dell'Agenzia (giugno 2008), si sia avviato il processo di attrezzaggio delle cabine dei locomotori con il sistema di supporto alla condotta (SSC), che fino ad allora non era stato praticamente avviato, e di come si sia arrivati ad un progressivo incremento delle percentuali di traffico protetto (treno attrezzato che viaggia su linee attrezzate con sistemi congruenti). È di tutta evidenza come tali processi siano strettamente collegati all'azzeramento delle collisioni tra treni registrato negli ultimi 4 anni.

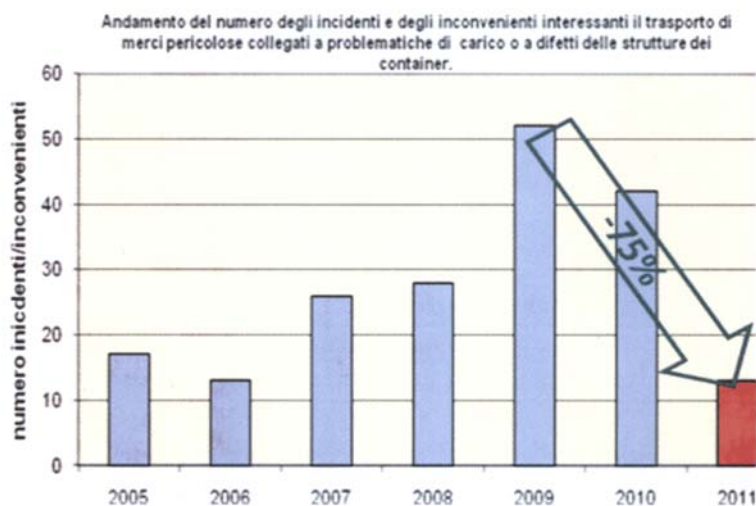


Una situazione analoga si registra nel fenomeno degli infortuni dei passeggeri dovuti a cadute dalle porte dai treni in movimento. L'Agenzia ha imposto alla principale impresa ferroviaria di intervenire prioritariamente sulle porte delle carrozze dei treni a media e lunga percorrenza che potevano essere aperte in fase di avvio o di fermata dei convogli e ha ottenuto che su un parco di 264 vetture la metà fosse accantonata e l'altra metà adeguata entro il 31/12/2010. Analogamente, ha ottenuto un progressivo attrezzaggio dei locomotori utilizzati per tali servizi per consentire un'apertura selettiva delle porte dei treni in base al lato servito da marciapiede. L'adeguamento è stato ultimato il 31/12/2011 e ha interessato 59 locomotori 414.

Il risultato è rappresentato dalla seguente figura, nella quale si invita a focalizzare l'attenzione sull'ultimo triennio.



Altro capitolo riguarda la già citata problematica delle merci pericolose e dei relativi indebiti rilasci di sostanze dalle ferro cisterne. L'adozione delle check list da parte di questo Ministero (ottenuta anche grazie al supporto dell'Agenzia), la reintroduzione di controlli al confine e la richiesta, sempre dell'Agenzia, di ulteriori controlli da parte delle imprese ferroviarie e del gestore dell'infrastruttura, nonché le attività di formazione del personale interessato, hanno determinato il decremento esemplificato dalla figura seguente.



Un'ultima problematica analizzata riguarda gli investimenti del personale operante nei cantieri ferroviari. In tale ambito, si segnala che a metà dell'anno 2011 è entrato in vigore il decreto ANSF 16/2010 che impone che la manutenzione dell'infrastruttura avvenga in assenza di circolazione dei treni. L'intervento dell'Agenzia nell'imporre al Gestore di rete l'eliminazione della protezione "su avvistamento" dei cantieri ferroviari e la sua sostituzione

con il regime della “interruzione di linea” ha avuto successo. Il successivo grafico evidenzia come si sia passati dai 7 operatori coinvolti nel 2009 ad uno solo coinvolto nel 2011.



Un'ultima criticità riguarda il rallentamento del processo di acquisizione della competenza in materia di sicurezza, sulle reti regionali interconnesse con la rete nazionale, che attualmente è subordinato al completamento dell'attrezzaggio di tali infrastrutture con sistemi di protezione della marcia dei treni.

Dietro i numeri rappresentati c'è, evidentemente, un lavoro di autorizzazioni, di prescrizioni agli operatori, di verifica circa l'ottemperanza alle prescrizioni e di introduzione di vincoli o limitazioni: un lavoro senza il quale sarebbe stato impossibile raggiungere tali risultati.

In continuità con gli anni precedenti, l'Agenzia e il Ministero hanno tenuto un proficuo rapporto di collaborazione cooperando costantemente a vari livelli in ambito nazionale e comunitario.

L'analisi di quanto rapportato non deve far trascurare come il rafforzamento del presidio della sicurezza dei trasporti sia sempre un aspetto da perseguire, anche relativamente ad una modalità di trasporto, quella ferroviaria, che fa proprio della sicurezza uno dei maggiori punti di forza. Sarebbe opportuno, a tale proposito, un generale rilancio del settore ferroviario che consenta di ottimizzare i risultati ottenuti in termini di sicurezza, rendendo maggiormente produttivi i costi a tal fine sostenuti e riducendo i costi diretti ed indiretti complessivamente sopportati dalla collettività e connessi, in generale, all'incidentalità delle diverse tipologie di trasporto delle merci e delle persone.

Al fine di perseguire, infine, l'esigenza di rafforzare l'attuale organico effettivo dell'Agenzia, certamente sottodimensionato rispetto ai compiti istituzionalmente attribuiti ed alle unità di personale previste dal d.lgs n. 162/2007, sarebbe opportuno consentire, all'Agenzia stessa, di avviare rapidamente le fasi di reclutamento di ulteriore personale qualificato, sempre nei limiti delle risorse finanziarie già attribuite.

PAGINA BIANCA



RAPPORTO ANNUALE SULLA SICUREZZA

**delle ferrovie italiane ricadenti nelle competenze
dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie**

ANNO 2011

Piazza della Stazione, 45 50123 FIRENZE

Tel: 0039 055 2356620 - 0039 06 41582379

Fax: 055 2356495

agenzia.sicurezza@ansf.it

www.ansf.it

PAGINA BIANCA

INDICE

PARTE A - GENERALITÀ

- A.1 Scopo e campo di applicazione
- A.2 Summary in English

PARTE B - INTRODUZIONE

- B.1 Introduzione al rapporto
 - B.1.2 Acronimi e Definizioni d
- B.2 Informazioni sulla struttura del sistema ferroviario
 - B.2.1 Mappa della rete
 - B.2.2 Gestore dell'Infrastruttura
 - B.2.3 Elenco delle Imprese Ferroviarie
- B.3 Sintesi ed analisi dell'andamento generale della sicurezza ferroviaria

PARTE C - ORGANIZZAZIONE

PARTE D - EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA FERROVIARIA

- D.1 Iniziative per mantenere e migliorare le prestazioni in materia di sicurezza
- D.2 Analisi dettagliata dell'andamento degli indicatori comuni di sicurezza
- D.3 Risultati delle raccomandazioni dell'Organismo Investigativo

PARTE E - MODIFICHE SOSTANZIALI APPORTATE ALLA LEGISLAZIONE E AI REGOLAMENTI

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

- F.1 Legislazione nazionale - Date di inizio - Disponibilità
- F.2 Dati quantitativi e qualitativi del sistema ferroviario italiano
- F.3 Aspetti procedurali

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
 - G.1.1 Monitoraggio ed analisi dei dati di incidentalità
 - G.1.2 Indagini dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
- G.2 Relazioni di sicurezza annuali del gestore dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie
- G.3 Ispezioni condotte nel 2010
- G.4 Audit svolti nel 2010
- G.5 Seguiti dell'Agenzia sugli aspetti rilevati durante le attività di supervisione

PARTE H - RAPPORTO SULL'APPLICAZIONE DEI METODI COMUNI DI SICUREZZA SULLA IDENTIFICAZIONE E VALUTAZIONE DEI RISCHI

PARTE I - INFORMAZIONI SUGLI ECM (dal 2013)

PARTE J CONCLUSIONI, PRIORITÀ, RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA

ALLEGATI

Allegato A: Informazioni sulla struttura ferroviaria

Allegato A.1: Estensione della infrastruttura ferroviaria nazionale

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

Allegato B: Organizzazione del sistema ferroviario italiano

Allegato B.1: Organizzazione dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle
Ferrovie

Allegato B.2: Struttura sistema ferroviario nazionale

Allegato C: Dati sugli Indicatori Comuni di Sicurezza

Allegato C.1: Indicatori Comuni di Sicurezza della Direttiva 2004/49/CE

Allegato D: Principali modifiche apportate alla legislazione e ai regolamenti

Allegato E: Certificati e autorizzazioni di sicurezza - Anno 2011

PARTE A - GENERALITÀ

A.1 Scopo e campo di applicazione

Il presente documento è predisposto ai sensi dell'articolo 7 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162 "Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza ed allo sviluppo delle ferrovie comunitarie", che recepisce l'articolo 18 della Direttiva 2004/49/CE.

Esso descrive l'andamento nel corso dell'anno 2011 della sicurezza della parte di sistema ferroviario italiano che in tale anno rientrava nel campo di applicazione del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, stabilito all'articolo 2 di tale ultimo decreto, tenuto conto per le reti regionali dell'articolo 27, comma 4 di esso come modificato dall'articolo 2, comma 1, lettera l), del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 43 e fatto salvo quanto previsto all'articolo 4, comma 2, sempre del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 e successive modificazioni, per le infrastrutture transfrontaliere specializzate.

Per l'anno 2011 l'ambito di applicazione di cui sopra era costituito dalla infrastruttura ferroviaria nazionale concessa in gestione a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. con Decreto del Ministero dei Trasporti 138-T del 31/10/2000 (atto di concessione) e dal servizio di trasporto ferroviario svolto su di essa dalle imprese ferroviarie in possesso del certificato di sicurezza; la supervisione sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario sulle reti regionali era (ed è tuttora) invece ancora svolta direttamente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Non potendo acquisire direttamente i dati relativi agli indicatori comuni di sicurezza (CSI) delle reti regionali anche per l'anno 2011 sono stati utilizzati i dati raccolti dall'ISTAT.

A.2 Summary in English

PURPOSE AND SCOPE OF THE REPORT

The present report has been worked out in conformity to the Art. 7 of the Legislative Decree 10.08.2007 n. 162 "Implementation of the EU Dir. 2004/49/CE and 2004/51/CE" applying the Art. 18 of the EU Dir. 2004/49/CE.

It describes the evolution of safety on the part of the Italian railway system under the Italian National Safety Authority supervision in 2010, which consists of:

- the national railway infrastructure granted, for the exploitation, to Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), by the Ministry of Transport Decree n. 138-T of 31/10/2000;

- the certified railway undertakings operating on the network managed by RFI.

The report has been structured considering the ERA documents: "Template - Structure for the content of the NSA Annual safety Report" (Version 15 of 19/12/2011) and "Guidelines for the use of the template - structure for the content of the NSA Annual safety Report" (Version 11 of 19/12/2011). It is published on the Italian National Safety Authority website (www.ansf.it).

ORGANISATION

Currently, the Italian National Safety Authority is carrying out the following tasks:

- the technical regulation;
- the technical admission of rolling stock;
- the technical admission of infrastructural subsystems;
- the safety certification of the RUs and the safety authorization of the IM;
- the auditing and monitoring activity on RUs and IM.

THE DEVELOPMENT OF THE RAILWAY SAFETY

The evolution of the safety in the year 2011 shows a number of accidents in line with the 2006-2010 period, although up slightly compared to 2010, confirming the slight increase compared to 2009 recorded the previous year.

The analysis of the graph B.3.1 shows a pronounced downward trend in the number of accidents in the long run.

IMPORTANT CHANGES IN LEGISLATION AND REGULATION

In 2011, significant progress has been made on the process of reorganization of the regulatory process, essential not only to align national legislation with the principles of the Community directives, but, above all, to make clarity to a pre-existing normative panorama that was stratified over time and presenting lack of homogeneity and inconsistencies.

THE DEVELOPMENT OF THE SAFETY CERTIFICATION AND AUTHORIZATION

12 railway companies were certified in accordance with Article 10 of Directive 2004/49/EC, as implemented by Legislative Decree of 10 August 2007, n. 162. Two of them are new railway undertakings. 21 railway undertakings, operating railway services as they possess a safety certificate issued within the meaning of Directive 2001/14/EC, submitted a formal request to update their certification in accordance with the requirements of Regulation 653/2007.

SUPERVISION OF RAILWAY UNDERTAKINGS AND INFRASTRUCTURE MANAGER

The supervision of RUs and IM is mainly achieved through:

- data trend monitoring and analysis;
- investigation carried out by Italian National Safety Authority of accidents to find causes and to define appropriate measures;
- audit and inspections;
- analysis of the Annual Safety Reports by RUs and IM.

REPORTING ON THE APPLICATION OF THE CSM ON RISK EVALUATION AND ASSESSMENT

In the report two RU's application of the European Regulation 352/2009 are described.

CONCLUSIONS, PRIORITIES, SAFETY RECOMMANDATIONS

The strengths of the national railway system can be identified in a substantial alignment of the accidents values with those of the major European countries, and in the availability of ATP system on the entire network managed by RFI. Today it is possible to reap the benefits of massive state funding allocated for these technologies in the recent years.

Finally, attention has to be drawn to the need to complete the process of acquisition by the Agency of jurisdiction of the regional networks connected to the national network. This step is currently tied to the completion of the equipping of these infrastructures with ATP System that will allow consistency of operational rules, technologies and safety information between the regional and the national network managed by RFI.

PARTE B - INTRODUZIONE

B.1 Introduzione al rapporto

Il presente documento descrive l'andamento della sicurezza della parte di sistema ferroviario italiano sul quale l'Agenzia svolge la sua attività di regolamentazione e supervisione.

Il documento, strutturato tenendo presenti le linee guida contenute nei documenti "Template - Structure for the content of the NSA Annual safety Report" (Version 15) e "Guidelines for the use of the template - structure for the content of the NSA Annual safety Report" (Version 12) emessi dall'ERA in data 19 dicembre 2011, è pubblicato sul sito dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie www.ansf.it ed è trasmesso all'Agenzia Ferroviaria Europea.

B.1.2 Acronimi e definizioni

Nella tabella seguente si riportano le definizioni utilizzate nel documento e non contenute nel Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

Termine	Definizione
<i>Agenzia</i>	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (Autorità Nazionale di Sicurezza Italiana)
<i>ERA</i>	Agenzia Ferroviaria Europea
<i>RFI</i>	Rete Ferroviaria Italiana (Gestore dell'Infrastruttura nazionale italiana)

Termine	Definizione
<i>incidente UIC</i>	Sono classificati UIC e presi in considerazione nelle statistiche di tale organizzazione, gli incidenti che hanno avuto come conseguenze: 1. la morte delle persone (persone morte sul colpo o decedute nei trenta giorni successivi, in seguito all'incidente) o il ferimento grave (persone che hanno avuto un ricovero ospedaliero superiore alle 24 ore), ad esclusione dei suicidi e dei tentavi di suicidio; sono ugualmente escluse le morti criminali o naturali; 2. avarie importanti al materiale rotabile, all'infrastruttura o agli impianti (danni superiori ai 150.000 Euro), o una perturbazione importante del traffico (interruzione della circolazione dei treni sulla via principale per più di sei ore, deviazione o trasbordo dei viaggiatori). Non sono inseriti negli incidenti UIC gli incidenti avvenuti su tratta interrotta alla circolazione dei treni.
<i>incidenti tipici</i>	Presso le Ferrovie dello Stato Italiane sono classificati come tipici i seguenti incidenti: ▪ collisioni tra materiale rotabile o di materiale rotabile contro ostacoli, esclusi gli incidenti ai passaggi a livello; ▪ deragliamenti (di treni, in manovra, di locomotive isolate); ▪ incidenti ai passaggi a livello, cioè collisioni tra materiale rotabile e veicoli stradali ai PL; ▪ incendi sul materiale rotabile in servizio.
<i>incidenti atipici</i>	Presso le Ferrovie dello Stato Italiane sono classificati come atipici gli incidenti accaduti individualmente a persone in relazione al movimento dei rotabili. Essi comprendono gli incidenti che possono accadere a persone che: ▪ partecipano ad operazioni di manovra o aggancio dei veicoli; ▪ stazionano o circolano nell'ambito della ferrovia; ▪ subiscono un urto da un ostacolo o da un veicolo mentre sono trasportate da un veicolo ferroviario; ▪ cadono da un veicolo ferroviario in movimento; ▪ vengono investite ad un passaggio a livello.
<i>area di criticità</i>	Area all'interno della quale si deve intervenire per raggiungere i macro-obiettivi.
<i>macro-obiettivo</i>	Stato del sistema che si desidera raggiungere.

B.2 Informazioni sulla struttura del sistema ferroviario

B.2.1 Mappa della rete

La mappa della infrastruttura ferroviaria nazionale, riportata in Allegato A.1, è disponibile sul sito www.rfi.it (nella sezione Rete e territorio. La rete oggi).

B.2.2 Gestore dell'Infrastruttura

L'infrastruttura ferroviaria nazionale è concessa in gestione a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – Piazza della Croce Rossa 1, 00161 Roma – Italia.

Ad oggi RFI non ha ancora fornito le informazioni relative alla propria rete; nella tabella in Allegato A.2 relativamente alla rete sono quindi riportati i dati aggiornati al 31 dicembre 2010 già contenuti nel rapporto annuale sulla sicurezza relativo all'anno 2010.

B.2.3 Elenco delle Imprese Ferroviarie

Le Imprese Ferroviarie in possesso di Certificato di sicurezza al 31.12.2011 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 2011 trasmesse a questa Agenzia:

- gli estremi dell'ultimo certificato rilasciato ai sensi della Direttiva 2001/14/CE oppure ai sensi della Direttiva 2004/49/CE (parti A e B);
- la data di inizio delle attività commerciali;
- le tipologie di servizi autorizzati;
- la consistenza dei rotabili utilizzati;
- la consistenza del personale che svolge mansioni di sicurezza;
- la consistenza dei servizi effettuati (passeggeri e merci) espressa in treni-km totali.

Nel 2011 si è registrato un decremento del traffico da 323.254.633 treni-km a 317.376.755,559 treni-km. La percentuale di treni-km protetti dai Sistemi di Protezione della Marcia del Treno è invece aumentata sensibilmente, passando dal 78% del traffico totale del 2008, al 92,6% del 2010, fino ad arrivare al 99% del 2011. Il mancato raggiungimento della completa copertura del traffico è dovuto ai malfunzionamenti del sistema causati da guasti e al tardato completamento dell'attrezzaggio dei mezzi di alcune imprese ferroviarie. Per il traffico non protetto sono state imposte idonee misure mitigative.

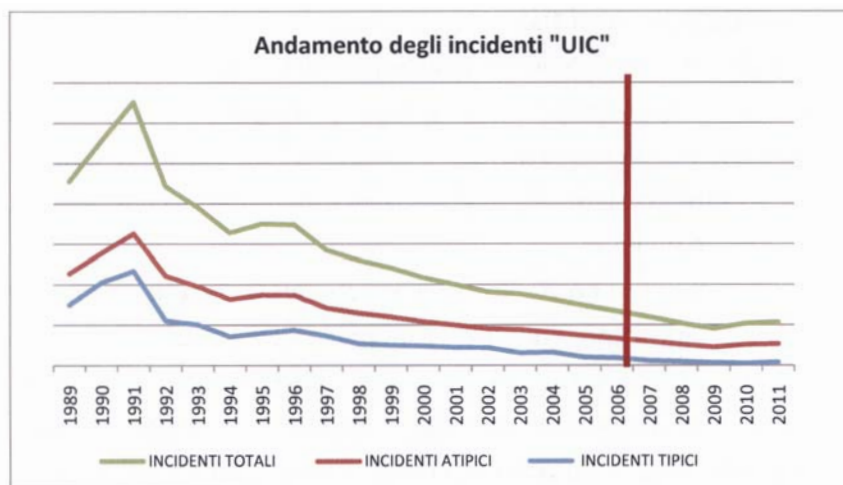
Nel corso del 2011 è proseguito il programma di attrezzaggio del materiale rotabile con sottosistemi di bordo dei sistemi di protezione della marcia dei treni e si è raggiunto il 96% di cabine attrezzate sul totale rispetto al 92,6% registrato nel 2010. Si deve rilevare che nel conteggio sono state considerate anche locomotive che non sono utilizzate sulla rete gestita da RFI e per le quali non è ancora obbligatorio provvedere all'attrezzaggio.

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

L'andamento della sicurezza nell'anno 2011 mostra un numero di incidenti in linea con il periodo 2006-2010 sebbene in leggero incremento rispetto al 2010, confermando la leggera crescita rispetto al 2009 registrata l'anno precedente. 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 2011 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, affrontando separatamente le problematiche relativi 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 1989-2011. 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 1989-2011"

Come già riferito nei precedenti report annuali, la modifica della definizione di ferito grave ha avuto una incidenza marginale sull'andamento dell'incidentalità. 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.

Pur tenendo conto di tali considerazioni si deve rilevare una tendenza alla diminuzione del numero degli incidenti nel lungo periodo.

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 sulla rete ferroviaria nazionale.

Dopo l'emanazione del D.P.R. n.34/2009 che approva lo statuto dell'Agenzia, del D.P.R. n.35/2009 inerente la relativa organizzazione, e del D.P.R. n.36/2009, attinente la gestione amministrativa e contabile, il 19 gennaio 2011 è stato pubblicato il D.P.R. n. 224 del 15/11/2011, recante la disciplina del reclutamento delle risorse umane da parte dell'Agenzia. Con detto ultimo regolamento sono state definite, tra l'altro, le modalità di assunzione del personale precedentemente posto alle esclusive dipendenze funzionali dell'Agenzia, completando, così, il quadro regolamentare attuativo del DLvo n. 162/2007. Nell'anno in corso, quindi, sarà possibile concludere la citata fase di "prima applicazione" di cui allo stesso DLvo n. 162/2007.

L'organizzazione delle attività dell'Agenzia è articolata in sei settori:

- 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 31.12.2011 la consistenza del personale dell'Agenzia risulta pari a 110 unità, a fronte di un ruolo organico massimo previsto, a pieno 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 2011, 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
06-08/05/2011	Monza	Investimenti di persone e incidenti in generale ai passaggi a livello	È stato chiesto a RFI di far conoscere i provvedimenti adottati in esito alle raccomandazioni dell'Organismo Investigativo, di studiare le casistiche per valutare l'adozione di specifiche campagne informative o ulteriori sistemi di protezione degli attraversamenti lato strada. Effettuato un approfondimento con la Direzione Generale per la sicurezza stradale per valutare l'opportunità di intervenire congiuntamente per contrastare il fenomeno degli indebiti attraversamenti in corrispondenza dei passaggi a livello
31/07/2011	Napoli cle	Svio di un ETR in manovra	In attesa dell'individuazione delle cause dello svio è stato deciso di sospendere la circolazione sul deviatoio interessato e la circolazione del materiale interessato. È stata più volte sollecitata una fattiva collaborazione tra IF e Gi nella conclusione delle indagini. In seguito sulla base delle conclusioni delle indagini che non identificavano una reale causa è stato chiesto all'IF interessata di monitorare i valori di tornitura delle ruote post tornitura e al Gi di verificare le condizioni manutentive e di esercizio degli scambi della stessa tipologia di quello interessato dall'incidente.
22/09/11	Messina	Rottura di due molle balestra del carro	E' stato richiesto alle IF di allertare il personale della verifica per evitare la circolazione di carri con problematiche simili. È stata allertata la

Tabella D.1.1			
Misure di sicurezza derivanti dall'analisi di incidenti o inconvenienti			
Data	Localizzazione	Descrizione	Misure di sicurezza previste
		33817845150.0 trasportante merci pericolose	NSA presso il cui National Vehicle Register era stato registrato il carro perché intervenisse sul ECM per la definizione delle cause dell'evento e l'individuazione delle contromisure
07/10/11	P.M. Eccellente	Tallonamento deviato da parte del treno 3672. interventi di manutenzione con guasto in atto	È stato richiesto al GI di: • eliminare le carenze formative, le condizioni ambientali e operative che possono influenzare l'operato del personale della manutenzione; • disciplinare i casi nei quali si possa effettivamente utilizzare le procedure di riparazione con guasto in atto; • garantire la tracciabilità di tutti gli interventi di manutenzione e delle condizioni nelle quali si sono svolti
22/11/11	P.M. Feroletto	Svio del treno 3793 e crollo di un ponte	Al GI è stato richiesto di: • adozione di ogni possibile misura cautelativa, ricorrendo anche alla restrizione della circolazione dei treni nei casi in cui si prevedano fenomeni meteorologici di grave entità; • rivedere le attuali procedure in essere coinvolgendo nel processo decisionale responsabili di livello superiore. • Adeguamento delle istruzioni in vigore ai principi della fiche UIC 778-4 e successive integrazioni; • Effettuazione di verifiche straordinarie per effettuare controlli strutturali, verifiche e monitoraggi atti a certificare l'idoneità statica e l'adeguata difesa della sede da rischi idrogeologici di tutte le opere d'arte ubicate in zone soggette ai suddetti rischi.
Indebiti superamenti dei segnali di partenza disposti a via impedita e indebito riarmo sistemi ATP			È stato richiesto di intensificare la propria azione per garantire corretti comportamenti da parte del personale di condotta, di effettuare un monitoraggio congiunto da parte di IF e GI e prevedere opportuni progetti da inserire nel piano annuale della sicurezza.
Malfunzionamenti ETR			È stato chiesto alla IF interessata di chiarire le cause che avevano portato a registrare una serie di anomalie ai materiali Eurostar e di adottare i necessari interventi mitigativi. A seguito di tale richiesta la IF interessata ha comunicato l'adozione di specifiche misure nei casi più rilevanti e che il numero dei malfunzionamenti segna un miglioramento se comparato con gli anni precedenti.

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
Qualificazione del personale con	Definizione dei requisiti minimi per lo svolgimento del ruolo di	Interventi di formazione mirati

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
responsabilità nella gestione della sicurezza	Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza per Imprese ferroviarie e Gestori dell'Infrastruttura	
Merci pericolose	Limitazione dei tempi di permanenza negli scali di carri contenenti merci pericolose	Rintracciabilità delle informazioni
Sistema di gestione della Sicurezza delle IF	Individuazione dei requisiti di parte B per gli aspetti organizzativi di cui all'allegato IV D.Lgs. 162/07	Nota integrativa alle linee guida per il rilascio del CdS
Relazione annuale	Adeguamento al mutato allegato I del D.Lgs. 162/07	Aggiornamento linee guida per la relazione annuale
Gestione delle modifiche	Applicazione del regolamento e indicazioni per il procedimento da attuare	Linee guida per applicazione del regolamento 352/09
Sistema di Gestione della sicurezza del GI	Adeguamento del sistema di gestione della sicurezza al mutato contesto normativo e di responsabilità attraverso l'integrazione di elementi necessari a rispondere adeguatamente ai requisiti del Regolamento 1169/2010, soprattutto in materia di analisi, valutazione e controllo dei rischi derivanti dalle attività individuate all'interno del sistema stesso.	Adempimenti del GI relativi alla sicurezza della circolazione ferroviaria e attività propedeutiche al rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza
Autorizzazione per prove di veicoli	- Prescrizioni riguardanti il sottosistema di bordo ai fini dell'autorizzazione per prove dei veicoli	Nota ANSF 04239/11 prescrizione relativa all'analisi di sicurezza dei sistemi automatici di controllo della marcia del treno
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, -	Direttiva 1/dir/2011 circolazione dei treni non attrezzati con sottosistema di bordo SCMT e SSC sulle linee gestite da RFI

D.2 Analisi dettagliata dell'andamento degli indicatori comuni di sicurezza

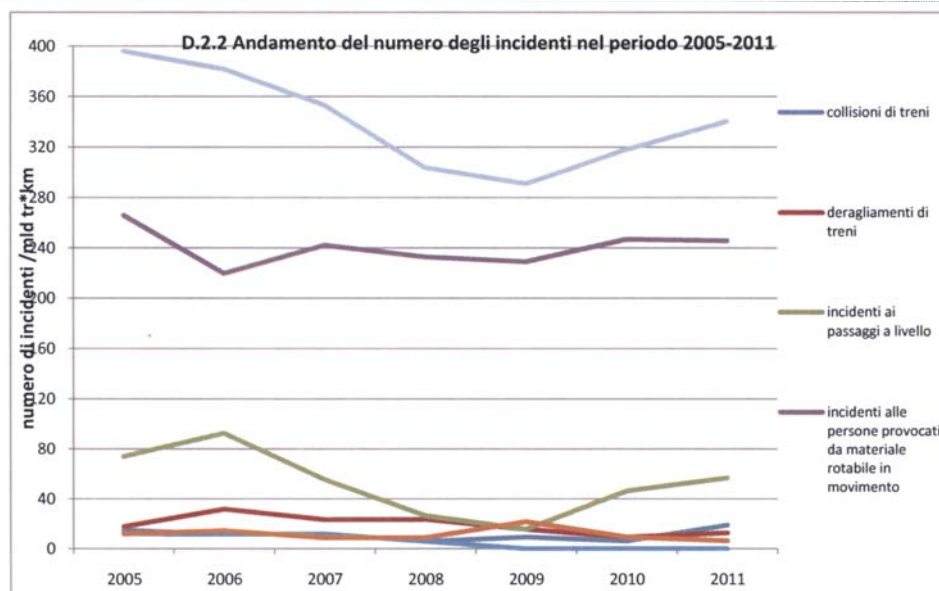
Nella tabella riportata in Allegato C.1 sono indicati i dati relativi ai *Common Safety Indicators* – CSI (indicatori comuni di sicurezza) previsti dalla Direttiva 2004/49/CE per l'anno 2011.

Nel presente paragrafo sono analizzati solo gli incidenti avvenuti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale gestita da RFI.

Si riportano di seguito le tabella D.2.1, D.2.6 e le figure D.2.2., D.2.3, D.2.4 e D.2.5 che rappresentano l'andamento degli incidenti utilizzati per elaborare gli indicatori comuni di sicurezza nel periodo 2005-2011.

Tabella D.2.1 Numero di incidenti gravi, ai sensi dell'All.I del Dlgs 162/07, nel periodo 01/01/2005 - 31/12/2011							
INCIDENTI	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
collisioni di treni	5	4	4	2	3	2	6
deragliamenti di treni	6	11	8	8	5	3	4
incidenti ai passaggi a livello	25	32	19	9	5	15	18
incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento	90	76	83	79	74	80	78
incendi al materiale rotabile	4	4	4	2	0	0	0
altri tipi di incidenti (*)	4	5	3	3	7	3	2
TOTALE INCIDENTI	134	132	121	103	94	103	108
(*) per "altri incidenti" si intendono tutti gli incidenti non rientranti nelle casistiche precedenti, come ad esempio svii e urti in manovra o di mezzi d'opera, fuoriuscita di merci pericolose							

La tabella D.2.1 e la seguente figura D.2.2. riportano rispettivamente l'andamento del numero degli incidenti nel periodo 2005-2011, in valore assoluto e in rapporto ai volumi di traffico (espressi in miliardi di treni chilometro).

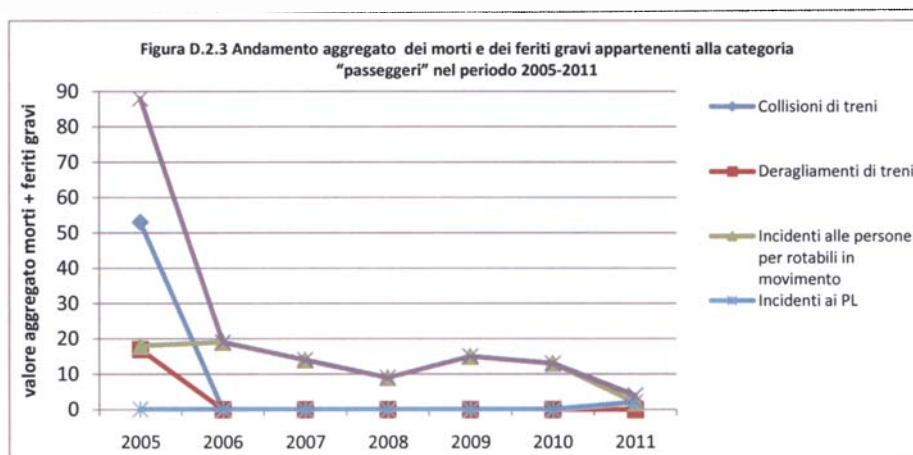


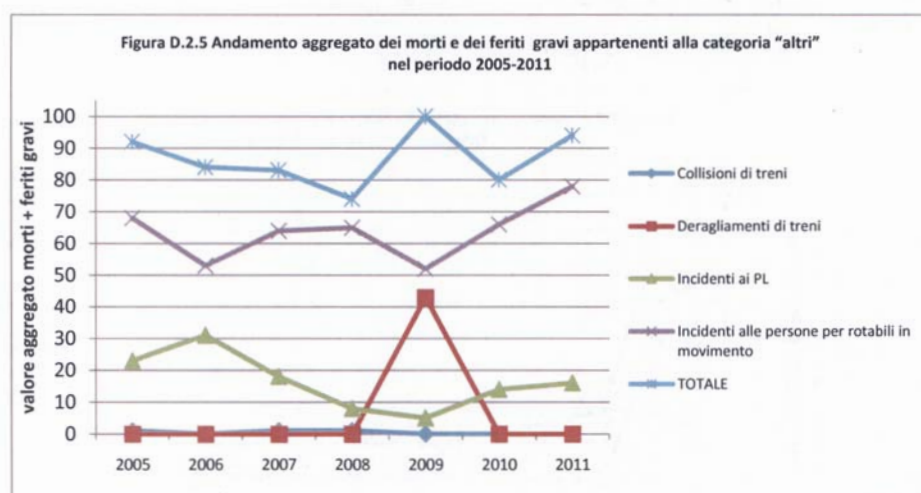
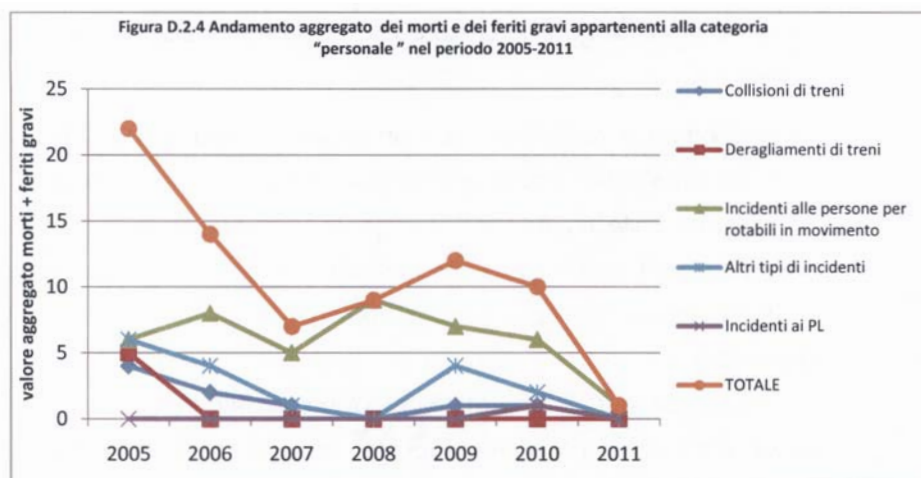
Nel 2011 si può apprezzare un incremento del numero di incidenti totali rispetto al biennio precedente anche se si deve rilevare che il 2009 rappresentava il valore più basso del periodo esaminato in termini di numero di occorrenze. I tipi di incidenti che mostrano un incremento sono gli “incidenti ai passaggi a livello”, le “collisioni di treni” e i “deragliamenti di treni”. Si assestano sostanzialmente sui valori dell’anno precedente gli “incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento”. Per quanto riguarda la problematica degli incidenti ai passaggi a livello si può rilevare che il 2011 conferma la controtendenza, già registrata nel 2010, rispetto al precedente triennio contraddistinto da un forte calo del numero di occorrenze. Le cause di tale fenomeno devono essere ricercate principalmente negli indebiti comportamenti da parte degli utilizzatori dei passaggi a livello. Per quanto riguarda le “collisioni dei treni” si deve prima di tutto evidenziare che le stesse si riferiscono ad urti di treni contro altri ostacoli e che dal 2007 non sono avvenute collisioni tra treni. Le cause delle collisioni registrate nel 2011 sono diverse come il dissesto idrogeologico, veicoli indebitamente presenti sulla sede ferroviaria non in corrispondenza di un passaggio a livello, investimento di animali, caduta linea aerea e in un caso ad un urto contro un tronchino. I “deragliamenti di treni” sono stati spesso collegati a problematiche legate alla manutenzione dell’infrastruttura. In un caso si è verificato il crollo di un ponte ferroviario successivamente ad una precipitazione atmosferica di eccezionale intensità. Per quanto riguarda gli “incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento” si è registrato un leggero calo delle occorrenze collegato principalmente alla riduzione degli incidenti gravi collegati agli investimenti degli operai operanti nei cantieri e alle cadute dei passeggeri dai treni in movimento (vedere successive figure D.2.3, D.2.4). Si ribadisce la necessità di un ulteriore sforzo del sistema per ridurre invece il numero degli indebiti attraversamenti della sede ferroviaria.

Nelle figure D.2.3, D.2.4 e D.2.5 è riportato l’andamento del numero di persone ferite o decedute a seguito di incidenti occorsi nel periodo 2005-2011. Nella tabella D.2.6 sono riportati invece separatamente il numero delle persone ferite e quello delle persone decedute, classificate secondo le tre categorie di persone, passeggeri, personale e altre persone, previste dalle statistiche EUROSTAT. Nella categoria “altre persone” rientrano gli utenti dei passaggi a

livello, le persone non autorizzate e tutte le altre persone non incluse in altre categorie.

In ogni figura è rappresentato l'andamento annuale del valore aggregato delle persone ferite o decedute relative ad una singola categoria di persone (passeggeri nella figura D.2.3, personale ferroviario nella figura D.2.4 e altre persone nella figura D.2.5). Sono riportati anche i grafici relativi ai valori globali e quelli relativi ad ogni singola tipologia di incidente (collisione di treni, deragliamento di treni, incidenti a i passaggi a livello, incidenti alle persone provocati dal materiale rotabile in movimento, incendi al materiale rotabile e altro). Per facilitare la lettura dei dati in ogni figura sono state eliminate le tipologie di incidenti che nelle serie storiche in esame non hanno prodotto danni alle persone (morti o feriti gravi) come ad esempio gli incendi al materiale rotabile nella figura D.2.3.





Nella figura D.2.3, relativa ai passeggeri, si rileva che dal 2005 non si sono registrati deragliamenti o collisioni che abbiano causato morti o feriti. Dal 2006 al 2010, il dato globale coincide esattamente con gli incidenti alle persone causati da materiale rotabile in movimento mentre nel 2011 si registrano gli unici 2 casi di passeggeri feriti gravi a causa di incidenti ai passaggi a livello occorsi nel periodo in esame. Si rileva una tendenza alla diminuzione del numero di occorrenze totali, a testimonianza anche della efficacia degli accorgimenti adottati per prevenire le collisioni tra treni (sistemi di protezione della marcia del treno) e le cadute dei passeggeri dai veicoli in movimento.

(attrezzaggio delle carrozze viaggiatori con dispositivi che non consentono l'apertura con il treno in movimento); infatti, i valori del quadriennio 2008-2011 rappresentano solo il 32% delle occorrenze occorse nel quadriennio 2005-2008. Nella figura D.2.4, relativa al personale (personale ferroviario, comprese le ditte), il 2011 segna il valore più basso dell'intero periodo osservato. Tale valore, testimonia l'adequatezza delle misure adottate per la protezione del personale operante nei cantieri anche se tuttora si rilevano problematiche organizzative e comportamentali. Gli ultimi deragliamenti di treni o incendi rilevanti ai fini del grafico si sono registrati nel 2005.

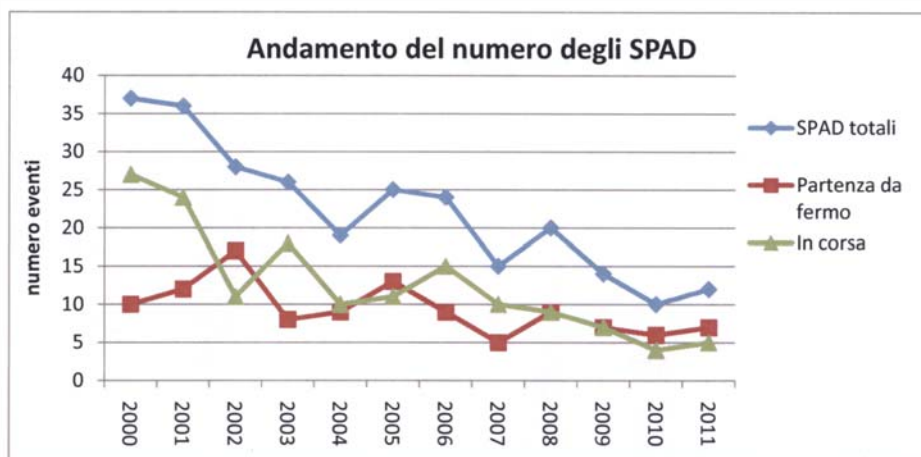
Nella figura D.2.5 sono riportati i dati relativi alla categoria "altre persone" delle statistiche EUROSTAT che, si ricorda, contiene i dati di tre categorie ("utenti dei passaggi a livello", "persone non autorizzate" e "altri") previste dagli Indicatori comuni di sicurezza e dalla Direttiva 149/09/CE. La figura consente di apprezzare l'andamento di tali dati sia in aggregato che per singola categoria. Il valore riferibile agli incidenti complessivi è in crescita rispetto all'anno precedente e prossimo al picco registrato nel 2009 che era stato caratterizzato in senso negativo dal disastro ferroviario di Viareggio. Le componenti in crescita sono quelle riferibili agli investimenti di persone o vetture indebitamente presenti sulla sede ferroviaria rappresentate dagli "incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento" e dagli "incidenti ai passaggi a livello". Anche nel 2011 non si sono registrate vittime riferibili alla categoria di persone classificate come "altri" negli Indicatori Comuni di Sicurezza.

Nella seguente tabella D.2.6 si riporta il dettaglio delle conseguenze alle persone nel periodo 2008-2011. I valori del 2011 superiori a quelli del 2010 sono riportati in rosso.

Tabella D.2.6 Andamento delle conseguenze occorse negli incidenti nel periodo 2008-																								
	2008												2009											
	Passeggeri			STAFF			Altre			Totale			Passeggeri			STAFF			Altre			Totale		
	Morti	Feriti gravi	Totale	Morti	Feriti gravi	Totale	Morti	Feriti gravi	Totale	Morti	Feriti gravi	Totale	Morti	Feriti gravi	Totale	Morti	Feriti gravi	Totale	Morti	Feriti gravi	Totale	Morti	Feriti gravi	Totale
Collisioni di treni	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1
Deragliamenti di treni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	13	43	30	13	43
Incidenti ai PL	0	0	0	0	0	0	3	5	8	3	5	8	0	0	0	0	0	0	5	0	5	5	0	5
Incidenti alle persone per rotabili in movimento	4	5	9	5	4	9	47	18	65	56	27	83	5	10	15	4	3	7	36	16	52	45	29	74
Incendi al materiale rotabile	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	4	4	4
TOTALE	4	5	9	5	4	9	51	23	74	60	32	92	5	10	15	5	7	12	71	29	100	81	46	127

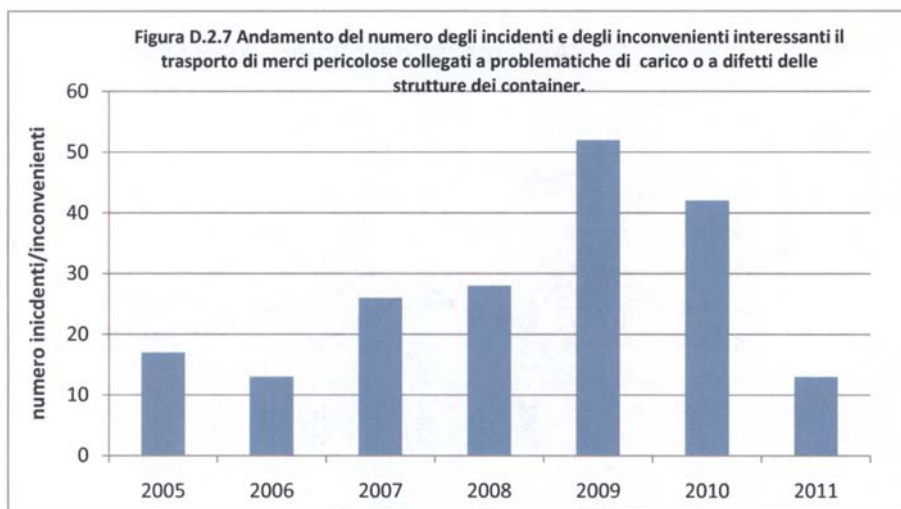
	2010												2011											
	Passeggeri			STAFF			Altre persone			Totale			Passeggeri			STAFF			Altre persone			Totale		
	Morti	Feriti gravi	Totale	Morti	Feriti gravi	Totale	Morti	Feriti gravi	Totale	Morti	Feriti gravi	Totale	Morti	Feriti gravi	Totale	Morti	Feriti gravi	Totale	Morti	Feriti gravi	Totale	Morti	Feriti gravi	Totale
Collisioni di treni	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Deragliamenti di treni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incidenti ai PL	0	0	0	0	1	1	11	3	14	11	4	15	0	2	2	0	0	0	15	1	16	15	3	18
Incidenti alle persone per rotabili in movimento	7	6	13	5	1	6	48	18	66	60	25	85	0	2	2	1	0	1	49	29	78	50	31	81
Incendi al materiale rotabile	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altri	0	0	0	0	2	2	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE	7	6	13	5	5	10	59	21	80	71	32	103	0	4	4	1	0	1	64	30	94	65	34	99

Per quanto riguarda gli SPAD (indebito superamento di un segnale disposto a via impedita da parte di un treno) nel successivo grafico si riportano gli eventi avvenuti nel periodo 2000-2011.



Dall'analisi del grafico emerge nel 2011 un incremento degli eventi rispetto all'anno precedente. Il dato è in linea con un consolidato trend in diminuzione di eventi nel periodo in esame. Anche nel corso del 2011 non ci sono stati incidenti significativi causati dall'indebito superamento da parte di un treno di un segnale disposto a via impedita.

Gli SPAD sono stati suddivisi in 2 categorie quelli "in partenza da fermo" e quelli in cui il treno supera il segnale "in corsa". Gli SPAD "in partenza da fermo" sono principalmente collegati alle interrelazioni tra il personale di macchina e il personale di accompagnamento. Gli SPAD "in corsa" sono invece quelli in arrivo o in transito nelle stazioni e in base alle conseguenze degli eventi che si sono verificati nel periodo analizzato rappresentavano la maggiore criticità prima dell'installazione dei sistemi di protezione della marcia dei treni.



Nel corso del 2011 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 2011 eguaglia il valore minimo registrato nel 2006. Il valore dimostra l'efficacia dei provvedimenti adottati.

D.3 Risultati delle raccomandazioni dell'Organismo Investigativo

I provvedimenti che l'Agenzia ha adottato sulla base degli elementi raccolti a seguito degli incidenti sono allineate con le raccomandazioni formulate dal 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 2011 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:

- Decreto legislativo 24 marzo 2011 n. 43 recante " Attuazione della direttiva 2008/110/CE che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie." Pubblicato nella Gazz. Uff. 15 aprile 2011, n. 87.
- Decreto legislativo 11 aprile 2011 n. 61 concernente l' "Attuazione della Direttiva 2008/114/CE recante l'individuazione e la designazione delle infrastrutture critiche europee e la valutazione della necessità di migliorarne la protezione". Pubblicato nella Gazz. Uff. 4 maggio 2011, n. 102.
- Legge 22-12-2011 n. 214 recante "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, recante disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici." (istitutiva dell'Autorità di regolazione dei trasporti) Pubblicata nella Gazz. Uff. 27 dicembre 2011, n. 300. S.O.

Si segnalano altresì i principali decreti in materia di sicurezza ferroviaria emanati nell'anno 2011:

- Decreto Ministeriale 3 gennaio 2011 recante "Autorizzazione alla circolazione nazionale dei vagoni cisterna adibiti al trasporto di merci pericolose della classe 2 del RID e armonizzazione dei decreti 12 settembre 1925 e 22 luglio 1930 , con l'Allegato II «Trasporto per Ferrovia» del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 35, di attuazione della direttiva 2008/68/CE relativa al trasporto interno di merci pericolose" pubblicato sulla G.U. n. 86 del 14 aprile 2011.
- Decreto Ministeriale 24 gennaio 2011, n. 19, recante il "Regolamento sulle modalità di applicazione in ambito ferroviario del decreto 15 luglio 2003, n. 388, ai sensi dell'art. 45, comma 3, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81" pubblicato sulla G.U. n. 58 dell'11 marzo 2011.
- Decreto Ministeriale 2 febbraio 2011 recante "Individuazione dei requisiti per il rilascio della licenza nazionale passeggeri per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri aventi origine e destinazione nel territorio nazionale." Pubblicato nella Gazz. Uff. 7 aprile 2011, n. 80.

- Decreto Ministeriale 18 marzo 2011 relativo alla “Determinazione dei criteri e delle modalità di diffusione dei defibrillatori automatici esterni di cui all'articolo 2, comma 46, della legge n. 191/2009 nei luoghi dove vi è presenza di elevati flussi di persone o attività a rischio: grandi e piccoli scali per mezzi di trasporto aerei, ferroviari e marittimi, strutture industriali” Pubblicato nella Gazz. Uff. 6 giugno 2011, n. 129
- Decreto Ministeriale 22 luglio 2011 concernente “Interoperabilità del sistema ferroviario comunitario in recepimento della direttiva 2011/18/UE, che modifica gli allegati II, V e VI della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.” Pubblicato nella Gazz. Uff. 10 settembre 2011, n. 211.
- Decreto Ministeriale 28 marzo 2011 relativo al “Riconoscimento degli esperti per l'esecuzione delle prove sulle cisterne dei carri-cisterna, ai sensi del paragrafo 6.8.2.4.6 del regolamento concernente il trasporto di merci pericolose per ferrovia (RID).” Pubblicato nella Gazz. Uff. 20 aprile 2011, n. 91.
- Decreto del Presidente della Repubblica 1 agosto 2011 n. 151 recante “Regolamento recante semplificazione della disciplina dei procedimenti relativi alla prevenzione degli incendi, a norma dell'articolo 49, comma 4-quater, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122”. Pubblicato nella Gazz. Uff. 22 settembre 2011, n. 221.
- Decreto del Presidente della Repubblica 15 novembre 2011, n. 224 relativo al “Regolamento recante disciplina del reclutamento delle risorse umane da parte dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, a norma dell'articolo 4, comma 6, lettere b) e c), del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.” Pubblicato sulla Gazz. Uff. n. 15 del 19-1-2012
- Decreto Ministeriale 21 novembre 2011 relativo al “Riconoscimento della società ISARail S.p.A. di Napoli quale organismo notificato, abilitato a svolgere la procedura di valutazione di conformità o di idoneità all'impiego, dei componenti di interoperabilità di cui all'allegato IV, nonché la procedura di verifica CE di cui all'allegato VI del decreto legislativo 191/2010 con riferimento ai sottosistemi di cui all'allegato II del decreto medesimo. Pubblicato sulla Gazz. Uff. n. 294 del 19-12-2011
- Decreto Ministeriale 21 novembre 2011 concernente il “Rinnovo del riconoscimento alla società BUREAU VERITAS SCIRO S.p.A. di Milano quale organismo notificato con n. 1782, abilitato a svolgere la procedura di valutazione di conformità o di idoneità all'impiego, dei componenti di interoperabilità di cui all'allegato IV, nonché la procedura di verifica CE di cui all'allegato VI del decreto legislativo

191/2010 con riferimento ai sottosistemi di cui all'allegato II del decreto medesimo." Pubblicato sulla Gazz. Uff. n. 294 del 19-12-2011

Per quanto riguarda l'attività normativa dell'Agenzia, è proseguito il riordino, avviato nel 2009, 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 di competenza dell'Agenzia.

Nell'ambito di tale attività sono stati elaborati e inviati ai soggetti interessati (RFI, IF, Associazioni di settore e organizzazioni sindacali) per il relativo parere, acquisito anche in occasione di specifici incontri bilaterali, i testi inerenti alla regolamentazione della circolazione ferroviaria e all'attribuzione di responsabilità tra gli operatori ferroviari.

Nel corso del 2011 sono state svolte le seguenti ulteriori attività normative:

- emanazione, dopo l'elaborazione di appositi schemi di decreti inviati agli operatori per il relativo parere, dei seguenti decreti di modifica delle norme tecniche e degli standard di sicurezza vigenti:
 - o n.2 /2011 del 23 Febbraio 2011 recante aggiornamento del Decreto n. 1/2009 del 6 aprile 2009 e concernente l'eliminazione dall'Allegato B delle circolari normative risultate già recepite nei Testi Normativi e di quelle relative a contesti organizzativi e tecnologici superati.
 - o n.3/2011 del 2 Marzo 2011 apportante modifiche al Regolamento sui Segnali e concernente l'utilizzo dei fanali portatili di tipo "svizzero" per la segnalazione della coda dei treni;
 - o n.4/2011 del 28 marzo 2011 che integra e aggiorna le procedure per la qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza cui al decreto dell'Agenzia n. 1/2009 del 6/4/2009;
 - o n.8/2011 del 15 Settembre 2011 concernente il rilascio delle licenze dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario dell'Unione Europea;
- emanazione della direttiva n.1/dir/2011, del 27 Giugno 2011 relativa ai treni ammessi a circolare sulle linee gestite da RFI attrezzate con SCMT e SSC;

- emanazione, con nota ANSF 01479/11 del 08/03/2011, delle Linee Guida per l'accesso ai tratti di linea tra il confine di Stato e la stazione di confine tra le reti di Imprese Ferroviarie che già non vi accedono in conformità agli accordi e alle convenzioni vigenti.
- emanazione, con nota ANSF 03053/11 del 13/05/2011, delle Linee Guida per l'applicazione del Regolamento (CE) n. 352/2009 della Commissione del 24 Aprile 2009;
- emanazione, con nota ANSF 03556/11 del 01/06/2011, delle Linee Guida per la redazione della Relazione annuale della sicurezza ;
- emanazione di provvedimenti, raccomandazioni e indicazioni al Gestore dell'infrastruttura RFI e le Imprese ferroviarie riguardanti in particolare:
 - o i sistemi di protezione della marcia dei treni sulla rete convenzionale (non alta velocità) gestita da RFI;
 - o l'utilizzo del sottosistema di Bordo dei sistemi di protezione della marcia dei treni;
 - o la circolazione dei treni sulle linee gestite da RFI con SCMT e SSC a seguito dell'emanazione della Direttiva 1/dir/2011 sopra richiamata;
 - o le modifiche ai Testi Normativi nelle more del processo di riordino delle norme di esercizio;
 - o il processo di rilascio del Certificato di Sicurezza;
 - o la formazione del personale con mansioni di sicurezza e l'adozione dei programmi di formazione da parte delle Imprese Ferroviarie e del Gestore Infrastruttura;
 - o i movimenti di manovra dei mezzi d'opera;
 - o la rintracciabilità delle informazioni relative ai treni di merci pericolose;

Per il dettaglio dei provvedimenti normativi emanati dall'Agenzia nel 2011 si rimanda all'Allegato D.

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

F.1 Legislazione nazionale – Date di inizio - Disponibilità

Al 31.12.2011 sono state certificate n.12 imprese ferroviarie in conformità all'articolo 10 della Direttiva 2004/49/CE, così come recepita dal Decreto Legislativo del 10 agosto 2007, n. 162; di queste n.2 sono nuove Imprese ferroviarie.

Alla stessa data del 31.12.2011 rimangono n.21 Imprese ferroviarie che hanno presentato formale istanza di aggiornamento ai sensi della citata Direttiva in ottemperanza a quanto richiesto dal Regolamento 653/2007, che effettuano servizi ferroviari in quanto in possesso di un certificato di sicurezza rilasciato ai sensi della Direttiva 2001/14/EC.

L'analisi effettuata dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie sulle domande presentate e sulla documentazione allegata, è stata eseguita sia per accertare la completezza della documentazione presentata secondo quanto previsto dalle linee guida emanate da questa Agenzia il 23 marzo 2010, sia per valutare che i processi descritti nei vari Sistemi di Gestione della Sicurezza attuassero i criteri contenuti nel Regolamento UE n.1158/2010.

In data 28.03.2011 l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie ha emanato il decreto 4/2011 che in allegato riporta le norme per la qualificazione dei responsabili SGS. Il 2011 ha visto una serie di attività effettuate da parte del personale dell'Agenzia per la formazione dei Responsabili SGS delle imprese ferroviarie per consentirgli di acquisire le competenze necessarie all'ottenimento della qualificazione.

L'anno 2011 ha visto questa Agenzia impegnata anche in altri formativi/informativi rivolti ai responsabili delle strutture direzionali delle Imprese ferroviarie ed, in alcuni casi, con Associazioni che le rappresentano, al fine di promuovere la "cultura della sicurezza" nei termini di definizione ed attuazione delle procedure gestionali ed operative dei Sistemi di Gestione della Sicurezza finalizzate soprattutto alla corretta adozione delle misure di identificazione, valutazione, gestione e controllo dei rischi derivanti dalle attività ferroviarie delle imprese.

Nel 2011 si è concluso 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 ritenuto corretta l’applicabilità delle linee guida emanate dall’Agenzia nel marzo 2010 ed idonee le procedure di valutazione documentale adottate per stabilire la conformità ai requisiti di ottenimento di certificati di sicurezza, in relazione al Regolamento (UE) N. 1158/2010.

In merito all’Autorizzazione di Sicurezza da rilasciare ai Gestori dell’infrastruttura, il gestore dell’Infrastruttura Nazionale (Rete Ferroviaria Italiana SpA) ha presentato istanza per l’ottenimento dell’autorizzazione di sicurezza in data 26.10.2011.

F.2 Dati quantitativi e qualitativi del sistema ferroviario italiano

Alla data del 31.12.2011 le Imprese ferroviarie in possesso di Certificato di sicurezza erano n. 33.

Di queste n.12 erano in possesso di un Certificato di sicurezza rilasciato ai sensi della Direttiva 2004/49/CE.

Di seguito si riporta la situazione, aggiornata al 31.12.2011, relativamente ai Certificati di sicurezza, che ha visto il rilascio di:

- 12 Certificato di sicurezza parte A di cui n.2 a nuove imprese ferroviarie (Oceanogate e SVI);
- 12 Certificato di sicurezza parte B di cui n.2 a nuove imprese ferroviarie (Oceanogate e SVI);
- 2 aggiornamenti di Certificati di sicurezza parte A;
- 4 aggiornamenti di Certificati di sicurezza parte B;
- 1 revoca di certificato di sicurezza parte A;
- 1 revoca di certificato di sicurezza parte B.

Le 12 imprese in possesso di Certificato di sicurezza parte A e parte B svolgono i seguenti servizi:

- 7 esclusivamente servizi merci comprensivi di trasporti di merci pericolose;
- 3 esclusivamente servizi passeggeri con esclusione di linee AV/AC;
- 1 esclusivamente servizi passeggeri comprensivi di linee AV/AC;
- 1 servizi merci comprensivi di trasporti di merci pericolose e servizi passeggeri comprensivi di linee AV/AC.

Il quadro generale dell'attività di Certificazione di Sicurezza delle Imprese ferroviarie per l'anno 2011 è riportato in Allegato E.

F.3 Aspetti procedurali

L'attività di certificazione effettuata nel corso del 2011 ha messo in evidenza, in primo luogo, che la necessità di disporre all'interno di una Impresa ferroviaria di una struttura organizzativa indipendente dai processi produttivi e dedicata alla sicurezza è vista ancora come un vincolo imposto che determina di fatto un aumento dei costi d'impresa.

In secondo luogo, se si fa eccezione per l'Impresa ferroviaria Trenitalia che è dotata di una struttura organizzativa articolata e tecnicamente strutturata, le strutture tecniche delle altre Imprese ferroviarie non sono ancora completamente strutturate per fare fronte ai compiti che derivano dall'applicazione delle nuove disposizioni comunitarie.

Sarà indispensabile, quindi, un rafforzamento di tali strutture in assenza del quale le Imprese ferroviarie andranno incontro a forti criticità in quanto, non potendo gestire modifiche al proprio sistema, non saranno in grado di adeguare la propria organizzazione alle esigenze del servizio e quindi del mercato, ovvero gestendo le modifiche in maniera non corretta andranno incontro al ritiro del Certificato di sicurezza.

Affinché l'evoluzione dei processi di liberalizzazione avvenga salvaguardando dei livelli di sicurezza è necessario che le imprese ferroviarie nuove entrate (particolarmente quelle di piccole dimensioni) attivino da subito un processo di rafforzamento delle proprie strutture tecniche, eventualmente accompagnando tale processo con l'attivazione di sinergie o, addirittura, di aggregazioni.

È necessario che vi sia la consapevolezza che tale processo è un requisito indispensabile per poter rispondere adeguatamente alle esigenze del mercato e, quindi, è una opportunità piuttosto che un vincolo.

Naturalmente l'adeguamento del Sistema di Gestione della Sicurezza alla norma implica delle modifiche organizzative complesse soprattutto per quei soggetti, come ad esempio Trenitalia, che hanno una dimensione estesa sul territorio e, quindi, necessitano di tempi non brevi (ad esempio l'adeguamento per Trenitalia è iniziato alla fine del 2008 ed oggi è in via di completa definizione).

Quanto detto in merito al Certificato di sicurezza dell'impresa Trenitalia, vale anche in relazione al processo di rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza al gestore nazionale Rete Ferroviaria Italiana.

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:¹ 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 dalle Imprese Ferroviarie;
- l'analisi dei risultati di tutte le attività svolte dall'Agenzia su RFI e Imprese Ferroviarie.

G.1.1 Audit, attività ispettiva e check-list

Nel corso del 2011 è stata emanata la procedura SIC.P.01 “Attività di audit del settore Ispettorato e Controlli” del 20-1-2011 per disciplinare le attività di audit dell’Agenzia e la procedura SIC.P.02 “Effettuazione del monitoraggio ispettivo sui processi operativi delle imprese ferroviarie” del 1-6-2011 per formalizzare gli aspetti organizzativi e metodologici per il monitoraggio ispettivo sui processi operativi delle imprese ferroviarie relativamente alla conformità del materiale rotabile e della verifica tecnica dei veicoli.

Entrambe le procedure hanno tra l’altro regolamentato l’utilizzo di liste di riscontro, di tipo standard nel caso di monitoraggio ispettivo, da predisporre volta per volta nel caso di interventi di audit e follow-up.

Per l’attività ispettiva sul Gestore dell’infrastruttura, nel corso del 2011 sono state definite in maniera più accurata le modalità di conduzione delle verifiche.

Gli interventi di audit e l’attività di monitoraggio ispettivo di tipo routinario sono stati oggetto di pianificazione annuale.

Detti interventi sono stati condotti da personale interno all’Agenzia; solo per alcune attività specifiche (ad esempio sulla sicurezza nelle gallerie) è stato fatto ricorso a personale tecnico esterno, in affiancamento ad ispettori dell’Agenzia stessa.

Gli interventi di audit hanno interessato circa il 10% dello staff dell’Agenzia, dedicato a queste attività a tempo pieno e con il supporto di altro personale specialistico funzionalmente dipendente dall’Agenzia.

L’attività ispettiva ha interessato a tempo pieno circa il 20% dello staff dell’Agenzia; per alcune attività specifiche è stato coinvolto anche in maniera saltuaria personale esperto dell’Agenzia normalmente dedicato ad altre attività.

Nel corso del 2011 l’Agenzia ha rilasciato certificati di sicurezza Parte A e Parte B (vedere punto F per il dettaglio); nell’atto di rilascio di questi certificati sono state comunicate all’Impresa ferroviaria interessata le aree per le quali si riteneva necessario procedere alle verifiche mediante audit sul campo.

Nel 2011 non sono state rilasciate autorizzazioni di sicurezza a Gestori dell’Infrastruttura; nel 2011 l’Agenzia aveva competenza solo sul Gestore dell’Infrastruttura nazionale RFI, che ha intrapreso il percorso di adeguamento

del proprio Sistema di Gestione della Sicurezza alla Direttiva 49/2004/CE, così come recepita dal D.Lgs. 162/2007; tuttavia nel corso del 2011 sono proseguiti sia le ispezioni sia gli audit sui processi di sicurezza attuati da RFI.

G.1.2 Elementi di vigilanza e punti sensibili da seguire

Le attività di audit sono state indirizzate su *temi di approfondimento* derivati dai risultati delle attività di audit dell'anno precedente e da una analisi interna condotta a partire dai dati di incidentalità, dai risultati degli accertamenti condotti dall'Agenzia e tenendo conto delle principali novità normative introdotte.

I temi di approfondimento sono distinti per il Gestore dell'Infrastruttura e per le Imprese ferroviarie.

Per il Gestore dell'Infrastruttura essi hanno riguardato principalmente:

- gestione della manutenzione del binario (diagnostica nazionale e compartimentale, geometria dei deviatori, visite all'armamento, l.r.s.);
- gestione della manutenzione degli impianti di segnalamento;
- gestione della sicurezza in galleria;
- gestione della circolazione e delle manovre.

Per le Imprese ferroviarie essi hanno riguardato principalmente:

- gestione delle interfacce con fornitori e terzi;
- gestione processi di condotta, accompagnamento, formazione treno, verifica, manutenzione;
- altre aree del Sistema di Gestione della Sicurezza individuate sulla base del monitoraggio specifico delle performance di sicurezza.

Le attività ispettive hanno invece come indirizzo costante nel tempo la conformità alla normativa vigente dei processi operativi ferroviari ed in particolare la verifica del materiale rotabile per le Imprese ferroviarie e i processi di manutenzione e gestione della circolazione e manovra per il Gestore dell'Infrastruttura.

Inoltre, è stata focalizzata l'attenzione sul trasporto delle merci pericolose e sulla problematica delle porte per quanto riguarda le Imprese ferroviarie, sullo

stato di funzionamento dei deviatori e sulle gallerie per quanto riguarda invece il Gestore dell'infrastruttura.

Nel corso del 2011 sono stati raccolti elementi direttamente dall'Agenzia su 114 eventi.

Una quota prossima al 50% degli accertamenti ha riguardato problematiche manutentive lato infrastruttura o lato materiale rotabile. Le altre due tipologie principali di inconvenienti oggetto di accertamenti diretti sono gli SPAD e la fuoriuscita di merci pericolose.

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

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
34	19	15	6

La relazione di RFI, il Gestore dell'Infrastruttura nazionale, è **pervenuta** il 26/09. L'Agenzia non ha potuto verificare la qualità dei dati in **essa** contenuti (ad esempio la consistenza dei passaggi a livello, i precursori **connessi** con la manutenzione dell'infrastruttura, ecc.) e pertanto gli stessi **non sono** riportati nella relazione e negli allegati.

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 2011; 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.

Gli indicatori di rilevamento e misurazione delle aree di criticità sono in alcuni casi assenti e, se presenti, mirano principalmente a verificare il completamento delle azioni inserite nel piano piuttosto che a verificare l'efficacia delle stesse.

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.

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.

Sono state rilevate alcune imprecisioni nel conteggio di alcuni precursori come ad esempio il numero degli assili e delle ruote danneggiate da parte delle imprese ferroviarie. Tale fattispecie deve comunque essere valutata positivamente in quanto testimonia lo sforzo di fornire dati non superficiali da parte delle Imprese Ferroviarie e consente il confronto con le stesse per un sempre maggiore affinamento della qualità dei dati.

A seguito di un controllo sui dati di produzione comunicati dalle Imprese ferroviarie per il 2011 è emerso che molte imprese ferroviarie non avevano comunicato l'esatto valore dei treni chilometro. Anche per quest'anno sono

stati utilizzati i dati forniti da RFI che, sotto tale aspetto, risultano complessivamente più affidabili.

Gli indicatori forniti dalla maggior parte degli operatori ferroviari, pur avendo un grado di disomogeneità e incompletezza, segnalano la necessità di un intervento per mitigare le problematiche connesse al comportamento del personale di condotta e di verifica ed allo stato manutentivo dei veicoli ferroviari.

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 di interfaccia tra operatori ferroviari, in particolare

con il Gestore dell'Infrastruttura, e fornitori di materiale rotabile e manutenzione. Si tratta di problematiche puntuali.

Dati e informazioni richiesti dall'Agenzia

Gli operatori ferroviari non hanno soddisfatto tutte le richieste di informazioni avanzate dall'Agenzia.

G.3 Ispezioni condotte nel 2011

L'attività ispettiva condotta sul Gestore dell'Infrastruttura si è concentrata principalmente sui seguenti aspetti:

- funzionalità dei deviatori, sia per gli aspetti di armamento (verifica delle quote geometriche caratteristiche) sia per gli aspetti degli impianti di sicurezza che manovrano i deviatori;
- gallerie ferroviarie (analisi dei rischi, piano generale delle emergenze, sentieri, illuminazione di emergenza, impianto di diffusione sonora e telefonico di emergenza, segnaletica di emergenza).

Per la funzionalità dei deviatori, sono stati oggetto di attività ispettiva 40 impianti del Gestore dell'infrastruttura, distribuiti su tutto il territorio.

Per quanto riguarda gli aspetti di armamento sono stati verificati in totale 189 deviatori e misurate 1997 quote, riscontrando nel 8,4% dei casi quote non conformi. Per quanto riguarda gli aspetti legati agli impianti di sicurezza sono stati verificati in totale 208 deviatori e controllati 441 aghi, riscontrando nel 10,9% dei casi misure non conformi.

I maggiori elementi di non conformità riguardano:

- sulla funzionalità dei deviatori, oltre ai riscontri di quote non accettabili, la mancata o non corretta registrazione sui sistemi informativi, l'irregolarità nella ciclicità delle verifiche;
- sulla esecuzione della manutenzione sono state rilevate non conformità nell'applicazione delle procedure aziendali e della normativa tecnica;
- sulla gestione della manutenzione, sono emersi una mancata correlazione tra controllo prestazionale e risultati della manutenzione, un disallineamento tra l'azione manutentiva rispetto ai requisiti e un incompleto censimento degli impianti e degli apparati;

- sul controllo dei processi, sono state riscontrate disomogeneità nella gestione e nella esecuzione della manutenzione sia a livello di una stessa direzione territoriale sia tra varie direzioni territoriali.

Sono state ispezionate 8 gallerie; è emersa una generale mancanza dell'analisi dei rischi e dei Piani Generali di Emergenza, l'incompleta percorribilità dei sentieri pedonabili all'interno delle gallerie, l'inefficienza degli impianti di illuminazione.

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 ha riguardato 15 imprese ferroviarie.

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

Dai controlli è emersa una percentuale di circa il 21% di non conformità, in particolare un incremento delle non conformità alle apparecchiature di sicurezza dei mezzi di trazione, un incremento delle non conformità alle apparecchiature di sicurezza e ausiliarie delle carrozze (per lo più riconducibili a guasti al dispositivo antipattinaggio), una conferma dell'alta percentuale delle non conformità relative ai guasti alle porte di salita / discesa viaggiatori.

Inoltre, sono state oggetto di controllo 276 unità di trasporto di merci pericolose, in 13 località di partenza/arrivo dei treni trasportanti merci pericolose.

Sostanzialmente le non conformità rilevate, che si mantengono al di sotto del 2% delle verifiche, sono riconducibili a mancati controlli su parti della sottostruttura del veicolo—e ad iscrizioni di revisione o tabelle di codifica del pericolo mancanti o illeggibili.

I rilievi emersi nel corso delle attività ispettive sono immediatamente comunicati all'operatore interessato e, in particolare per quelli che riguardano il materiale rotabile, essi possono comportare anche il fermo del veicolo / treno fino alla rimozione della non conformità stessa.

Infine, per quanto riguarda il materiale rotabile, sono state effettuate anche alcune ispezioni specifiche, tra cui i controlli a campione sulle eccedenze di

peso dei carri, sullo stato manutentivo degli ammortizzatori, sulle situazioni di guasto dei dispositivi antipattinaggio.

G.4 Audit svolti nel 2011

Gli interventi di audit sul campo sono stati condotti in accordo con il documento di programmazione "Piano di audit per l'anno 2011".

Nel 2011 sono stati effettuati complessivamente 88 interventi a fronte di 88 interventi pianificati, tra audit e follow up, di cui 24 presso il Gestore dell'Infrastruttura e 64 presso le Imprese ferroviarie.

La sintesi degli interventi di audit è riportato nella seguente tabella.

Audit	Certificati di sicurezza parte A o B rilasciati	Imprese ferroviarie	Gestore infrastruttura	Audit documentali
Pianificati	13		6	35
Effettuati	3	15	14	35

Sul Gestore dell'Infrastruttura sono stati svolti:

- 14 audit sui processi operativi delle strutture territoriali del Gestore;
- 10 follow-up di audit svolti in precedenza, di cui 2 di sistema e 8 sui processi operativi delle strutture territoriali del Gestore.

Gli audit sulle Imprese ferroviarie sono stati prevalentemente valutazioni documentali a seguito della richiesta di rilascio o aggiornamento del certificato di sicurezza; sono stati poi effettuati interventi presso le imprese ferroviarie che nel corso dell'anno precedente non erano state oggetto di verifica sul campo.

Gli interventi sono stati così articolati:

- 35 valutazioni documentali per il rilascio / aggiornamento dei certificati di sicurezza parte A e parte B;
- 16 interventi di audit sui processi operativi e gestionali del Sistema di Gestione della Sicurezza;
- 2 interventi di audit di sistema finalizzati al rilascio / aggiornamento del certificato di sicurezza, attività che in un caso ha portato al mancato rilascio del certificato richiesto;
- 11 interventi di follow-up di audit svolti in precedenza.

I riscontri a seguito dei follow-up non sono stati sempre positivi. In questi casi è stato necessario, da parte dei Responsabili delle organizzazioni sottoposte ad audit, assumere ulteriori impegni e porre in atto ulteriori azioni per la risoluzione dei rilievi ancora persistenti. In due casi è stato necessario ripianificare per l'anno successivo ulteriori verifiche sul campo.

Per il Gestore dell'infrastruttura le principali criticità riguardano i seguenti aspetti:

- gestione ed esecuzione della manutenzione, con particolare attenzione al monitoraggio dello stato dell'infrastruttura, inclusi gli aspetti relativi alla diagnostica;
- gestione della circolazione;
- programmazione ed esecuzione del servizio di manovra;
- gestione dei rapporti con imprese ferroviarie e con altri gestori;
- processi di gestione e controllo della sicurezza e loro interfacciamento con i processi di circolazione e manutenzione;
- attivazione impianti all'esercizio;
- programmazione operativa dei lavori in esercizio;
- formazione e mantenimento delle competenze;
- gestione del rischio idrogeologico;
- gestione della sicurezza ai confini fisici e operativi dell'infrastruttura.

Per le imprese ferroviarie, le maggiori criticità hanno riguardato i seguenti processi:

- gestione delle modifiche e applicazione del regolamento 352/2009;
- gestione dei rischi di interfaccia e dei rischi indotti da attività esterne;
- gestione della conformità alle norme e capacità di emanazione delle norme di esercizio;
- gestione della manutenzione;
- formazione del personale e verifica delle competenze;
- effettuazione di trasporti di merci pericolose.

Dall'analisi della documentazione che costituisce il Sistema di Gestione della Sicurezza nell'ambito del processo di rilascio o aggiornamento dei certificati di sicurezza nei nuovi certificati parte A e parte B sono emersi come maggiormente critici i seguenti ambiti:

- procedure che definiscano figure e fasi operative per la gestione delle modifiche, in recepimento ed applicazione del Regolamento CE 352/2009;
- definizione dettagliata e documentata delle misure di mitigazione del rischio e delle modalità di monitoraggio nel tempo della relativa efficacia;
- individuazione e gestione dei rischi di interfaccia e dei rischi indotti da attività esterne al sistema ferroviario;
- valutazione del livello di prestazione resa dal personale che ha un ruolo nella gestione della sicurezza rispetto agli obiettivi ad esso assegnati;
- gestione delle attività di sicurezza svolte da soggetti esterni con definizione delle responsabilità, analisi dei rischi, monitoraggio degli standard, vigilanza sulle prestazioni dei fornitori.

G.5 Seguiti dell'Agenzia sugli aspetti rilevati durante le attività di supervisione

L'analisi degli elementi emersi nel corso delle attività di supervisione degli operatori svolte nell'ambito del 2011 ha portato alla individuazione delle seguenti aree di criticità:

- attuazione degli adempimenti per l'ottenimento dei certificati di sicurezza e dell'autorizzazione di sicurezza;
- diffusione continua a tutti i livelli aziendali della cultura della sicurezza ferroviaria, dalla definizione della politica alla effettuazione del servizio, in coerenza con il vigente quadro normativo ed alla luce delle esperienze maturate e delle tecnologie disponibili;
- organizzazione e gestione in sicurezza dei processi produttivi e controllo sistematico dei rischi ad essi connessi nella propria parte di sistema alle interfacce con gli altri operatori, con i fornitori di manutenzione e di servizi in genere e generati dalle attività esterne;
- cooperazione e comunicazione tra gli operatori ferroviari sulle problematiche di sicurezza, indipendentemente dai loro rapporti di carattere commerciale;

- individuazione e analisi dei dati rilevanti per la sicurezza e loro monitoraggio per determinare le tendenze rispetto al conseguimento di obiettivi prefissati;
- gestione delle emergenze e sinergie con le autorità competente nella salvaguardia dell'incolumità dei passeggeri.

È stato richiesto alle Imprese ferroviarie ed al Gestore dell'infrastruttura di elaborare i propri piani della sicurezza prevedendo l'attuazione di azioni e progetti che intervengano su queste aree di criticità, nonché di individuare, mediante l'analisi del rischio, gli ulteriori specifici obiettivi per la propria attività e le relative aree di criticità su cui intervenire.

In 1 caso, a seguito di intervento di audit, il certificato di sicurezza richiesto non è stato rilasciato.

Nei certificati di sicurezza parte A e parte B rilasciati, le valutazioni documentali hanno portato a richiedere alle Imprese ferroviarie l'adozione di misure correttive sui processi e le procedure del Sistema di Gestione della Sicurezza.

G.6 Denunce da parte del Gestore dell'infrastruttura concernenti le Imprese ferroviarie in relazione alle condizioni del loro Certificato di Sicurezza parte A e parte B

p.m.

G.7 Denunce da parte delle Imprese ferroviarie concernenti il Gestore dell'infrastruttura in relazione alle condizioni dell'Autorizzazione di Sicurezza

p.m.

PARTE H - RAPPORTO SULL'APPLICAZIONE DEI METODI COMUNI DI SICUREZZA SULLA IDENTIFICAZIONE E VALUTAZIONE DEI RISCHI

Con la revisione delle Linee Guida per la redazione della Relazione Annuale sulla Sicurezza emanate nel 2010, l'Agenzia ha richiesto a tutti gli operatori

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



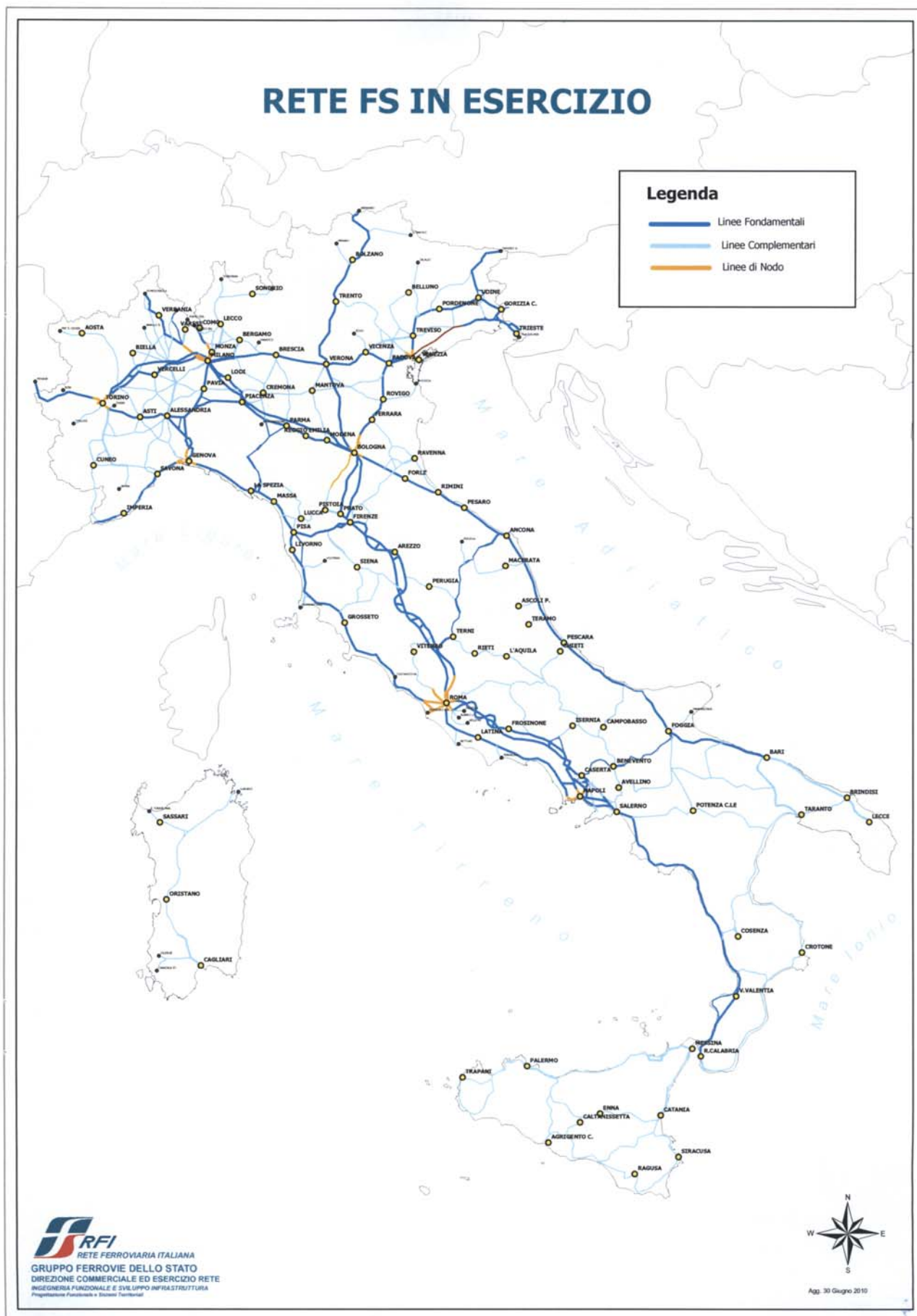
Allegato A: Informazioni sull'infrastruttura ferroviaria

- 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

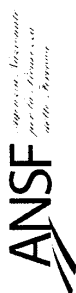


Allegato A.2: Informazioni sul Gestore dell'Infrastruttura
e sulle Imprese Ferroviarie

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.trasportoferroviatotoscano.it	57/2010	01/06/2010	01/07/2004	✓	✓		11	0	0	110	0	2278



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								
NordCargo S.r.l.	Via Spadolini, 12 20026 Novate Milanese	www.nordcargo.it	34/2009	01/12/2009	30/07/2003		✓	no classe 7	34	0	0	670	0	2272203
Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A.	Via Dalmazia, 9 66034 Lanciano (CH)	www.sangritana.it	64/2010	27/07/2010	04/02/2004	✓	✓		25	0	0	130	592523	276312
Sistemi Territoriali S.p.A.	P.zza Gzanellato, 5 - 35131 Padova	www.sistemiterritori.it	126/2008	06/06/2008	08/2003	✓	✓	no classi 1 e 7	22	0	0	190	579656,85	196596,43
SBB Cargo Italia S.r.l.	Via Damiano Chiesa, 2 21013 Gallarate (VA)	www.sbbcargo.com	42/2009	29/12/2009	14/12/2003		✓	no classe 7	40	0	0	484	0	1758082



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								
Metrocampania Nordest S.r.l.	Via Don Bosco (ex scalo merci) 80141 Napoli (NA)	www.metrocampanianordest.it	45/2004	30/11/2004	2005	✓			24	0	0	102	379844	0
Umbria TPL e Mobilit� SpA Ex Ferrovia Centrale Umbra S.r.l.	Strada Santa Lucia, 4 06125 Perugia	www.umbriamobilit�.it	120/2008	09/04/2008	dicembre 2002	✓			53	0	0	126	944376	0
Rail One S.p.A.	Piazzale Marconi, 69 66100 Chieti	www.railone.it	71/2010	20/12/2010	2° semestre 2006		✓		0	0	0	35	0	0
CAPTRAIN Italia Srl ex SNCF Fret Italia S.r.l.	Via Toffetti 104 20139 Milano (MI)	www.captrain.it	60/2010	23/06/2010	08/02/2006	✓		✓ no classe 7	33	0	0	230	0	606540

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						
SAD - Trasporto Locale S.p.A.	Corso Italia 13/N 39100 Bolzano (BZ)	www.sad.it	36/2009	10/12/2009	05/05/2005	✓			19	0	0	207	1115759	0
Ferrovie Udine Cividale S.r.l.	Via Peschiera, 30 33100 Udine (UD)	www.ferrovieudine.it	10/2008	30/10/2008	08/07/2008		✓		2	0	0	53	0	130448
Linea Ferroviaria S.p.A.	Via Girardengo, 60 15067 Novi Ligure (AL)	www.lineaferroviaria.it	76/2010	28/12/2010	01/08/2007		✓	✓ no classe 7	15	0	0	199	0	1495839
Ferrottramviaria S.p.A.	P.zza G. Winckelmann 12 00162 Roma	www.ferrovienordbarese.it	59/2010	10/06/2010	18/06/2009		✓	✓ no classe 1 e 7	8	0	0	28	0	142349,23
Ferrovie del Gargano S.r.l.	Via Zuppetta, 7/D 70121 Bari	www.ferroviedelgargano.com	11/2008	30/10/2008	31/10/2008	✓			13	0	0	54	279815	0

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						
Crossrail Italia S.r.l.	Scalo Ferroviario Domo 2 28851 Beura Cardezza (VB)	www.crossrail.it	73/2010	22/12/2010	09/04/2008		✓	no classi 1 e 7	10	0	0	98	0	671798
In Rail SpA	Via Marino Boccanegra, 15/2 16126 Genova	www.inrail.it	67/2010	29/07/2010	09/02/2009		✓	no classi 1 e 7	2	0	0	162	0	412504
Ferrovie della Calabria	Via Milano 28 88100 Catanzaro	www.ferroviedellacalia.it	38/2009	10/12/2009	NO	✓	✓		0	0	0	1	0	0
Rail Italia	Via Ficucella c/o Interporto Sud Europa Edificio 4.1 81024 Maddaloni (CE)	Dato non fornito dalla IF	63/2010	25/06/2010	24/11/2009		✓	no classi 1 e 7	0	0	0	43	0	507080

Imprese Ferroviarie														
Nome	Indirizzo	Sito web	Certificato di Sicurezza parte A e parte B 2004/49/EC (numero e data)		Data inizio attività commerciali	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						
TRENITALIA S.p.A.	Piazza della Croce Rossa, 1 00161 Roma	www.trenitalia.com	IT 1120110012 IT 1220110014	30/11/2011 30/11/2011	30/05/2000 ¹	✓	✓	✓ classi tutte	5915	36693	8166	26283	246806615	28999563
RTC-Rail Traction Company S.p.A.	Via Brennero, 7 39100 Bolzano (BZ)	www.railtraction.it	IT 1120110006 IT 1220110006	05/08/2011 05/08/2011	16/10/2001		✓	✓ no classe 7	42	0	0	336	0	2260655
HUPAC S.p.A.	Via Dogana, 8/10 21052 Busto Arsizio (VA)	www.hupac.it	IT 1120110013 IT 1220110015	21/12/2011 21/12/2011	Dato non fornito dalla IF		✓	✓ no classe 7	4	0	0	137	0	18065

¹ Impresa ferroviaria nata dalle Ferrovie dello Stato

Imprese Ferroviarie														
Nome	Indirizzo	Sito web	Certificato di Sicurezza parte A e parte B 2004/49/EC (numero e data)		Data inizio attività commerciali	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						
CFI-Compagnia Ferroviaria Italiana S.p.A	Piazza Europa, 5 05100 Terni	www.cfi.it	IT 1120110007 IT 1220110007	05/08/2011 05/08/2011	18/08/2009	✓	✓	no classi 1 e 7	6	0	0	76	0	728000
NTV-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A.	Via del Policlinico, 149/b 00161 Roma	www.ntvsp.it	IT 1120110005 IT 1220110008	04/08/2011 19/10/2011	2011	✓			0	0	0	211	0	0
GTS Rail S.r.l.	Via del Tesoro, 15 70123 Bari	www.gtsrail.com	IT1120110004 IT 1220110004	04/08/2011 04/08/2011	Gennaio 2010	✓	✓	no classi 1 e 7	5	0	0	91	0	776203
Go Concept S.r.l.	Via Gramsci, 59/A 15121 Alessandria	www.arenaways.com	IT 1120110003 IT 1220110002	06/05/2011 06/05/2011	2010	✓			1	0	6	46	247743,03	0
ISC-Interporto Servizi Cargo S.p.A.	Via P.E. Imbriani, 30 80132 Napoli	www.isc.it	IT 1120110011 IT 1220110012	17/11/2011 17/11/2011	2010		✓	no classi 1 e 7	7	0	0	60	0	631566
TX Logistik AG Filiale Italia	Via Sommacampagna, 34 37137 Verona	www.txlogistik.de	IT 1120110014 IT 1220110016	21/12/2011 21/12/2011	2011		✓	no classi 1 e 7	2	0	0	7	0	4960

Imprese Ferroviarie														
Nome	Indirizzo	Sito web	Certificato di Sicurezza parte A e parte B 2004/49/EC (numero e data)	Data inizio attività commerciali	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							
Trenord Srl	Piazzale Cadorna, 14 20123 Milano	www.trenord.it	IT 1120110010 IT 1220110011	17/11/2011 17/11/2011	01/01/2004	✓		270	0	100	3969	20948069,36	0	
Società Viaggiatori Italia S.r.l.	Via Nino Bonnet, 6/B 20154 Milano	Dato non fornito dalla IF	IT 1120110009 IT 1220110013	26/10/2011 30/11/2011	14/12/2011	✓		12	0	48	31	27965	0	
Oceanogate Italia S.p.A.	Via S.Bartolomeo, 20 19126 La Spezia	www.oceanogateitalia.com	IT 1120110008 IT 1220110009	26/10/2011 26/10/2011	Dicembre 2011	✓	no classi 1 e 7	2	0	0	13	0	586	

PAGINA BIANCA



Allegato B: Organizzazione del sistema ferroviario nazionale

Allegato B.1: Organizzazione dell'Agenzia Nazionale per la
Sicurezza delle Ferrovie

Allegato B.2: Struttura del sistema ferroviario nazionale

PAGINA BIANCA



Allegato B.1: Organizzazione dell'Agenzia Nazionale per la
Sicurezza delle Ferrovie

PAGINA BIANCA

Organizzazione dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

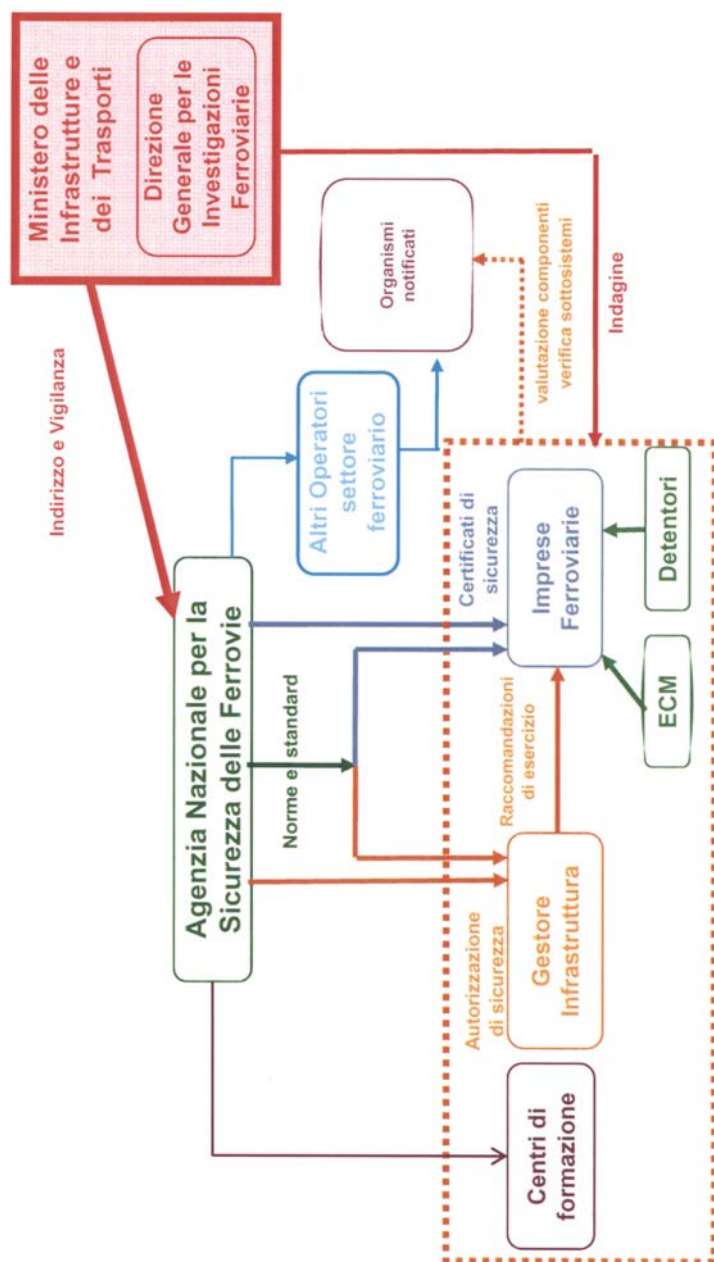
PAGINA BIANCA



Allegato B.2: Struttura del sistema ferroviario nazionale

PAGINA BIANCA

Assetto del sistema ferroviario italiano dopo il d.lgs.162/2007



PAGINA BIANCA



Allegato C: Dati sugli Indicatori Comuni di Sicurezza

Allegato C.1: Indicatori Comuni di Sicurezza della Direttiva
2004/49/CE

PAGINA BIANCA



Allegato C.1: Indicatori Comuni di Sicurezza della Direttiva 2004/49/CE

PAGINA BIANCA

XVI LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Guidelines for data transmission and file formats ver.2010				
number	Data Code	Description of data	Data format	Example of data
0. Reporting country details				
01	CC	Reporting country	the two-letter ISO code should be used (ISO 3166 alpha-2), except for Greece and the United Kingdom, for which the abbreviations EL and UK are recommended	IT ▼
02	YY	Reporting year	8	2011 ▼
1.1a. Total number of accidents and a break-down into the following types of accidents				
1	N00	Total Number of all accident	Numeric value	108
2	N01	Number of Collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	6
3	N02	Number of Derailments of trains	Numeric value	4
4	N03	Number of Level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	18
5	N04	Number of Accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	78
6	N05	Number of Fires in rolling stock	Numeric value	0
7	N06	Number of Other accidents	Numeric value	2
1.2a. Total number of suicides				
15	N07	Number of events: suicide	Numeric value	140
1.3a. Total number of accidents involving the transport of dangerous goods divided into the following categories				
17	N18	Total number of accidents involving at least one railway vehicle transporting dangerous goods	Numeric value	4
18	N19	Number of accidents involving at least one railway vehicle transporting dangerous goods in which dangerous goods are NOT released	Numeric value	2
19	N20	Number of accidents involving at least one railway vehicle transporting dangerous goods in which dangerous goods ARE released	Numeric value	2
2.1a. Total number of Persons seriously injured by type of accident divided into the following categories				
23	TS00	Total number in all accidents	Numeric value	34
24	TS01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
25	TS02	In derailments of trains	Numeric value	0
26	TS03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	3
27	TS04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	31
28	TS05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
29	TS06	In others	Numeric value	0
2.2a. Total number of Passengers seriously injured by type of accident divided into the following categories				
37	PS00	Total number in all accidents	Numeric value	4
38	PS01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
39	PS02	In derailments of trains	Numeric value	0
40	PS03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	2
41	PS04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	2
42	PS05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
43	PS06	In others	Numeric value	0
2.3a. Total number of Employees including the staff of contractors seriously injured by type of accident divided into the following categories				
65	SS00	Total number in all accidents	Numeric value	0
66	SS01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
67	SS02	In derailments of trains	Numeric value	0
68	SS03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	0
69	SS04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	0
70	SS05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
71	SS06	In others	Numeric value	0
2.4a. Total number of Level-crossing users seriously injured by type of accident divided into the following categories				
79	LS00	Total number in all accidents	Numeric value	1
80	LS01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
81	LS02	In derailments of trains	Numeric value	0
82	LS03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	1
83	LS04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	0
84	LS05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
85	LS06	In others	Numeric value	0
2.5a. Total number of Unauthorised persons seriously injured by type of accident divided into the following categories				
93	US00	Total number in all accidents	Numeric value	29
94	US01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
95	US02	In derailments of trains	Numeric value	0
96	US03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	0
97	US04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	29
98	US05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
99	US06	In others	Numeric value	0
2.6a. Total number of Other persons seriously injured by type of accident divided into the following categories				
107	OS00	Total number in all accidents	Numeric value	0
108	OS01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0

XVI LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

number	Data Code	Description of data	Data format	Example of data
109	OS02	In derailments of trains	Numeric value	0
110	OS03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	0
111	OS04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	0
112	OS05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
113	OS06	In others	Numeric value	0
3.1a. Total number of Persons killed by type of accident divided into the following categories				
121	TK00	Total number in all accidents	Numeric value	65
122	TK01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
123	TK02	In derailments of trains	Numeric value	0
124	TK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	15
125	TK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	50
126	TK05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
127	TK06	In others	Numeric value	0
3.2a. Total number of Passengers killed by type of accident divided into the following categories				
135	PK00	Total number in all accidents	Numeric value	0
136	PK01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
137	PK02	In derailments of trains	Numeric value	0
138	PK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	0
139	PK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	0
140	PK05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
141	PK06	In others	Numeric value	0
3.3a. Total number of Employees including the staff of contractors killed by type of accident divided into the following categories				
163	SK00	Total number in all accidents	Numeric value	1
164	SK01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
165	SK02	In derailments of trains	Numeric value	0
166	SK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	0
167	SK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	1
168	SK05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
169	SK06	In others	Numeric value	0

XVI LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

number	Data Code	Description of data	Data format	Example of data
3.4a. Total number of Level-crossing users killed by type of accident divided into the following categories				
177	LK00	Total number in all accidents	Numeric value	15
178	LK01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
179	LK02	In derailments of trains	Numeric value	0
180	LK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	15
181	LK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	0
182	LK05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
183	LK06	In others	Numeric value	0
3.5a. Total number of Unauthorised persons killed by type of accident divided into the following categories				
191	UK00	Total number in all accidents	Numeric value	49
192	UK01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
193	UK02	In derailments of trains	Numeric value	0
194	UK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	0
195	UK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	49
196	UK05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
197	UK06	In others	Numeric value	0
3.6a. Total number of Other persons killed by type of accident divided into the following categories				
205	OK00	Total number in all accidents	Numeric value	0
206	OK01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
207	OK02	In derailments of trains	Numeric value	0
208	OK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	0
209	OK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	0
210	OK05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
211	OK06	In others	Numeric value	0
4.1a. Total number of events relating to precursors of accidents and a break-down into the following types				
219	I00	Total number of precursors	Numeric value	#VALORE!
220	I01	Total number of broken rails	Numeric value	na
221	I02	Total number of track buckles	Numeric value	na
222	I03	Total number of wrong-side signalling failures	Numeric value	na
223	I04	Total number of signals passed at danger	Numeric value	12
224	I05	Total number of broken wheels on rolling stock in service	Numeric value	1
225	I06	Total number of broken axes on rolling stock in service	Numeric value	1
5.1a. Indicators to calculate the economic impact of accidents				
233	C00	Economic impact of ALL accidents	Numeric value in €	-
234	C10	Economic impact of significant accidents ONLY	Numeric value in €	0
235	C01	Economic impact of fatalities	Numeric value in €	0
236	C02	Economic impact of serious injuries	Numeric value in €	0
As a result of ALL accidents				
237	C03	Cost of material damages to rolling stock or infrastructure (all accidents)	Numeric value in €	na
238	C07	Cost of damage to the environment (all accidents)	Numeric value in €	na
239	C04	Cost of delays as a consequence of all accidents	Numeric value in €	0
240	C05	Minutes of delays of passenger trains (all accidents)	Numeric value (minutes)	na
241	C06	Minutes of delays of freight trains (all accidents)	Numeric value (minutes)	na
As a result of significant accidents ONLY				
242	C13	Cost of material damages to rolling stock or infrastructure (significant accidents)	Numeric value in €	na
243	C17	Cost of damage to the environment (significant accidents)	Numeric value in €	0,000
244	C14	Cost of delays as a consequence of significant accidents	Numeric value in €	0
245	C15	Minutes of delays of passenger trains (significant accidents)	Numeric value (minutes)	na
246	C16	Minutes of delays of freight trains (significant accidents)	Numeric value (minutes)	na
6.1a. Indicators relating to technical safety of infrastructure and its implementation				
255	T01	Percentage of tracks with Automatic Train Protection (ATP) in operation	Numeric value (%) (67% = 0.67)	100.00%
256	T02	Percentage of train kilometres using operational ATP systems	Numeric value (%)	99.40%
257	T03	Total number of level crossings (active and passive)	Numeric value	na
258	T06	Total number of active level crossings	Numeric value	na
259	T07	with automatic user-side warning	Numeric value	na
260	T08	with automatic user-side protection	Numeric value	na
261	T09	with automatic user-side protection and warning	Numeric value	na
262	T10	with automatic user-side protection and warning, and rail-side protection	Numeric value	na
263	T11	with manual user-side warning	Numeric value	na
264	T12	with manual user-side protection	Numeric value	na
265	T13	with manual user-side protection and warning	Numeric value	na
266	T14	Total number of passive level crossings	Numeric value	na
7. Indicators relating to the management of safety				
287	A01	Total number of accomplished audits	Numeric value	1113

number	Data Code	Description of data	Data format	Example of data
288	A02	Percentage of audits accomplished /required (and/or planned).	Numeric value (%)	85,88%
8. Reference data traffic and infrastructure				
289	R01	Total number of Train km	Numeric value (in million Train*km)	317,377
290	R02	Number of Passenger km	Numeric value (in million Passenger*km)	41325,742
291	R05	Number of Passenger train km	Numeric value (in million Train*km)	273,642
292	R06	Number of Freight train km	Numeric value (in million Train*km)	43,163
293	R04	Number of Other train km	Numeric value (in million Train*km)	0,571
294	R07	Number of Freight tonne km	Numeric value (in million tonne*km)	21308,958
295	R08	Number of line kilometres (double track lines are to be counted ONCE)	Numeric value (in km)	na
296	R03	Number of track kilometres (double track lines are to be counted TWICE)	Numeric value (in km)	na



Allegato D: Principali modifiche apportate alla legislazione e ai regolamenti

PAGINA BIANCA



	RIFERIMENTO GIURIDICO	DATA DI ENTRATA IN VIGORE DELLA LEGISLAZIONE	MOTIVI DELL'INTRODUZIONE (SPECIFICARE SE NUOVA LEGGE O MODIFICA A UNA LEGGE ESISTENTE)	DESCRIZIONE
LEGISLAZIONE NAZIONALE GENERALE IN MATERIA DI SICUREZZA FERROVIARIA	D.lgs. 24 marzo 2011 n. 43	30/04/2011	Modifica " Attuazione della direttiva 2008/110/CE che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie."	Modifiche e integrazioni al d.lgs. n. 162/2007
	D.lgs. 11 aprile 2011 n. 61	05/05/2011	Nuovo. Attuazione della Direttiva 2008/114/CE recante l'individuazione e la designazione delle infrastrutture critiche europee e la valutazione della necessità di migliorarne la protezione.	Designazione infrastrutture critiche europee
	L. 22 dicembre 2011 n. 214	28/12/2011	Nuovo. Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, recante disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici.	Istituzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti
	D.P.R. 15 novembre 2011 n. 224	20/01/2011	Nuovo. Regolamento recante disciplina del reclutamento delle risorse umane da parte dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, a norma dell'articolo 4, comma 6, lettere b) e c), del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.	Norme relative al reclutamento del personale dell'ANSF
NORME NAZIONALI IN MATERIA DI SICUREZZA FERROVIARIA				
Norme relative agli obiettivi e ai metodi di sicurezza in vigore a livello nazionale	Nota ANSF 01/2011 del 13/05/2011	13/05/2011	Nuovo. Applicazione Regolamento (CE) 352/2009	LINEE GUIDA ANSF n° 01/2011 PER L'APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE) n° 352/2009 della Commissione del 24 Aprile 2009
Norme relative ai requisiti dei sistemi di gestione e di certificazione della sicurezza delle imprese ferroviarie e norme concernenti i requisiti relativi ai sistemi di gestione della sicurezza dei gestori delle infrastrutture	D.M. 24 gennaio 2011 n. 19	26/03/2011	Nuovo. Regolamento sulle modalità di applicazione in ambito ferroviario, del decreto 15 luglio 2003, n. 388, ai sensi dell'articolo 45, comma 3, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81.	Organizzazione pronto soccorso ferroviario
	D.M. 2 febbraio 2011	08/04/2011	Nuovo. Individuazione dei requisiti per il rilascio della licenza nazionale passeggeri per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri aventi origine e destinazione nel territorio nazionale.	Individuazione dei requisiti per il rilascio della licenza nazionale passeggeri per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri aventi origine e destinazione nel territorio nazionale
	D.M. 18 marzo 2011	21/06/2011	Determinazione dei criteri e delle modalità di diffusione dei defibrillatori automatici esterni di cui all'articolo 2, comma 46, della legge n. 191/2009 nei luoghi dove vi è presenza di elevati flussi di persone o attività a rischio: grandi e piccoli scali per mezzi di trasporto aerei, ferroviari e marittimi, strutture industriali	Criteri e modalità di diffusione dei defibrillatori automatici esterni
	Decreto ANSF 4/2001 del 28/03/2011	28/03/2001	Nuovo. Qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza	Norme per la qualificazione del Responsabile del Sistema di gestione della Sicurezza e modifiche al Decreto 1/2009 del 06 Aprile 2009 del Direttore dell' Agenzia

XVI LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI



	RIFERIMENTO GIURIDICO	DATA DI ENTRATA IN VIGORE DELLA LEGISLAZIONE	MOTIVI DELL'INTRODUZIONE (SPECIFICARE SE NUOVA LEGGE O MODIFICA A UNA LEGGE ESISTENTE)	DESCRIZIONE
Norme concernenti i requisiti per i detentori di carri	Nota ANSF 07011/11 del 08/11/2011	08/11/2011	Modifica. Processo di rilascio del Certificato di sicurezza parte A e parte B, emissione check list.	Emissione check list per facilitare le imprese ferroviarie alla corretta compilazione dei documenti per la parte B del Certificato di sicurezza
	Nota ANSF 01479/11 del 08/03/2011	08/03/2011	Nuovo. Condizioni per l'accesso ai tratti di linea tra il confine di Stato e la stazione di confine tra le reti di Imprese Ferroviarie che già non vi accedono in conformità agli accordi e alle convenzioni vigenti.	Linee guida per il rilascio dell'autorizzazione per l'accesso ai tratti di linea di confine.
	D.M. 3 gennaio 2011	15/04/2011	Nuovo. Autorizzazione alla circolazione nazionale dei vagoni cisterna adibiti al trasporto di merci pericolose della classe 2 del RID e armonizzazione dei decreti 12 settembre 1925 e 22 luglio 1930, con l'Allegato II «Trasporto per Ferrovia» del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 35, di attuazione della direttiva 2008/68/CE relativa al trasporto interno di merci pericolose	Armonizzazione trasporto merci pericolose
Norme concernenti i requisiti per le officine di manutenzione	D.M. 28 marzo 2011	21/04/2011	Nuovo. Riconoscimento degli esperti per l'esecuzione delle prove sulle cisterne dei carri-cisterna, ai sensi del paragrafo 6.8.2.4.6 del regolamento concernente il trasporto di merci pericolose per ferrovia (RID).	Riconoscimento degli esperti per l'esecuzione delle prove sulle cisterne dei carri-cisterna
	NESSUNO			
	D.P.R. 1 agosto 2011 n. 151	7/10/2011	Nuovo. Regolamento recante semplificazione della disciplina dei procedimenti relativi alla prevenzione degli incendi, a norma dell'articolo 49, comma 4-ter, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122.	Disciplina prevenzione incendi
Norme relative ai requisiti del personale addetto a compiti di sicurezza essenziali, tra cui criteri di selezione, idoneità sotto il profilo medico, formazione professionale e certificazione	Decreto ANSF 08/2011 del 15/09/2011	16/09/2011	Nuovo. Licenze dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario dell'unione europea (direttiva 2007/59/CE e Dlvo. 247/2010)	Licenze dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario dell'unione europea
	Nota ANSF 03842/2011 del 15/06/2011	15/06/2011	Richiesta chiarimenti parte dell'Imprese Ferroviarie.	Adeguamento standard di conoscenza degli impianti, Collaborazione tra Imprese Ferroviarie per commissione d'esame.
	Nota ANSF 01202/11 del 25/02/2011	25/02/2011	Modifica. Mutato contesto di riferimento.	Formazione del personale con mansioni di sicurezza - adozione dei programmi di formazione da parte delle Imprese Ferroviarie e del Gestore Infrastruttura.
Norme relative alle indagini su incidenti e inconvenienti, comprese le raccomandazioni	Nota ANSF 00603/11 del 31/01/2011	31/01/2011	Swio del treno 46676 del 16/06/2010.	Raccomandazioni di sicurezza emanate dall'Autorità di Sicurezza Ferroviaria Austriaca (BMVIT) dopo lo svio del treno 46676 del 16/06/2010.

XVI LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI



	RIFERIMENTO GIURIDICO	DATA DI ENTRATA IN VIGORE DELLA LEGISLAZIONE	MOTIVI DELL'INTRODUZIONE (SPECIFICARE SE NUOVA LEGGE O MODIFICA A UNA LEGGE ESISTENTE)	DESCRIZIONE
Norme relative ai requisiti degli indicatori nazionali di sicurezza, tra cui le norme su come raccogliere e analizzare gli indicatori Norme relative ai requisiti per l'autorizzazione alla messa in servizio delle infrastrutture (rotaie, ponti, gallerie, energia, ATC, radio, sistemi di segnalamento, apparati centrali, passaggi a livello, piattaforme, ecc.) Norme relative alle istruzioni per il personale addetto a mansioni di sicurezza Norme comuni di esercizio della rete ferroviaria, comprese le norme relative ai sistemi di segnalamento e di gestione del traffico	Nota ANSF 00750/11 del 07/02/2011	07/02/2011	Integrazione note ANSF prot. 03518/2010 del 07/06/2010 e prot. 03864/10 del 21/06/2010 a seguito svio di un treno merci per rottura di una ruota.	Raccomandazioni di sicurezza emanate dall'Autorità di Sicurezza Ferroviaria Francese (EPSF) dopo l'incidente avvenuto in Francia il 2/05/2010. Svio di un treno merci per rottura di una ruota.
	Nota ANSF 01477/11 del 08/03/2011	08/03/2011	Diversi casi di spezzamento treni merci	Provvedimenti cautelativi per la sicurezza dei trasporti, relativamente alla massa del carico dei treni merci.
	Nota ANSF 01683/11 del 18/03/2011	18/03/2011	Rottura di un assile di un carro in composizione al treno.	Provvedimento emanato dall'EPSF, a seguito dello svio di un treno merci il 09/03/2011 a causa della rottura di un assile di un carro in composizione al treno. Con tale nota viene estesa anche all'Infrastruttura ferroviaria Italiana il divieto di circolazione dei carri interessati.
	Nota ANSF 01840/11 del 24/03/2011	24/03/2011	Integrazione della nota prot. ANSF 08314/2010 del 23/12/2010	Provvedimento integrativo a tutte le imprese Ferroviarie ed al Gestore dell'Infrastruttura con la raccomandazione di sicurezza emanata dall'Organismo Investigativo austriaco a seguito dell'incidente del 09/12/2010 in Austria.
	Nota ANSF 03061/2011 del 13/05/2011	13/05/2011	Rottura di un assile di un carro in composizione al treno	Aggiornamento del provvedimento emanato dall'EPSF, a seguito dello svio di un treno merci il 09/03/2011 a causa della rottura di un assile di un carro in composizione al treno.
	Nota ANSF 03556/11 del 01/06/2011	01/06/2011	Aggiornamento linee guida e tabelle a seguito dell'entrata in vigore del Decreto del 10/09/2010 che ha recepito direttiva 149/2009/CE del 27/11/2009	Linee guida e tabelle per la redazione della Relazione annuale della sicurezza.
	NESSUNO			
	NESSUNO			
	Direttiva ANSF 1/dir/2011 del 27/06/2011	15/07/2011	Nuovo. Circolazione dei treni sulle linee gestite da RFI attrezzate con SCMT e SSC. I provvedimenti di questa direttiva sostituiscono quelli relativi alle direttive 1/dir/2009 del 03/06/2009 e 2/dir/2010 del 9/11/2010.	Nuovi provvedimenti per la circolazione dei treni sulle linee gestite da RFI e attrezzate con SCMT e SSC.

	RIFERIMENTO GIURIDICO	DATA DI ENTRATA IN VIGORE DELLA LEGISLAZIONE	MOTIVI DELL'INTRODUZIONE (SPECIFICARE SE NUOVA LEGGE O MODIFICA A UNA LEGGE ESISTENTE)	DESCRIZIONE
	Decreto ANSF 2/2011 del 23/02/2011	23/02/2011	Aggiornamento decreto ANSF 1/2009 del 06/04/2009	Aggiornamento concernente l'eliminazione dall'allegato B delle cir- colari normative risultate già recepite nei testi normativi e di quelle relative a contesti organizzativi e tecnologici superati.
	Decreto ANSF 3/2011 del 02/03/2011	02/06/2011	Nota di SBB Cargo Italia prot. DT/245/10/gm del 06/12/2010 con la quale veniva proposta una mo- difica agli artt. 3, 9 e 10 del Regolamento sui Seg- nali, relativa all'utilizzo sulla Rete Ferroviaria Ita- liana dei fanali portatili di tipo "svizzero" per la segnalazione della coda dei treni	Modifiche al Regolamento sui Segnali concernenti l'utilizzo dei fanali portatili di tipo "svizzero" per la segnalazione della coda dei treni.
	Nota ANSF 01742/11 del 21/03/2011	01/07/2011	Modifica. Circolazione treni passeggeri e merci che non dispongono di un sistema della protezione del- la marcia del treno compatibile con il sistema di- sponibile a terra	Sistemi di protezione della marcia dei treni sulla rete convenzionale (non alta velocità) gestita da RFI. Dal 01/07/2011, inibita la circolazione dei treni passeggeri e merci che non di- spongono di un sistema della prote- zione della marcia del treno compati- bile con il sistema disponibile a terra.
	Nota ANSF 00144/11 del 11/01/2011	11/01/2011	Infortunati ai viaggiatori in fase di discesa o salita dal treno dal lato opposto a quello dove si effettua il servizio viaggiatori.	Adozione di misure per la riduzione dei rischi connessi alle fasi di salita e di- scesa dei viaggiatori dai treni dal lato opposto a quello dove si effettua il servizio viaggiatori.
	Nota ANSF 00311/11 del 18/01/2011	18/01/2011	Modifica. IPCL, articolo 3, comma 1/c	IPCL, articolo 3, comma 1/c. Sposta- menti di locomotive isolate per far ar- rivare il mezzo di trazione al treno o nel deposito in partenza e arrivo.
	Nota ANSF 00402/11 del 20/01/2011	20/01/2011	Limitazione delle soste di carri con merci periculo- se	Rintracciabilità delle informazioni rela- tive ai treni di merci pericolose

	RIFERIMENTO GIURIDICO	DATA DI ENTRATA IN VIGORE DELLA LEGISLAZIONE	MOTIVI DELL'INTRODUZIONE (SPECIFICARE SE NUOVA LEGGE O MODIFICA A UNA LEGGE ESISTENTE)	DESCRIZIONE
	Nota ANSF 00451/11 del 24/01/2011	24/01/2011	Modulo di condotta	Richiesta valutazioni in merito al modulo di condotta delle Carrozze Pilota Tipo Vicinali e Medie Distanze npBD, Automotrici Elettriche Ale 801, Ale 940, Ale 803, Le 803, Ale 841, Automotrici Diesel Aln 668, Aln 663 dotate di cabina passante.
	Nota ANSF 00968/11 del 16/02/2011	16/02/2011	Modifica dei valori della massima massa rimorchiabile.	Massima massa rimorchiabile dalle locomotive gr. E186 e E 483 sulla linea Brennero-Bolzano
	Nota ANSF 01126/11 del 23/02/2011	23/02/2011	Emissione esempio di carico	Trasporto furgoni in partenza dal raccordo SEVEL stazione di Fossacesia T.S. destinati a Ghislenghien(Belgio)
	Nota ANSF 01286/11 del 01/03/2011	01/03/2011	Modifica impiantistica	Stazione di Firenze Rifredi. Nuovo scalo merci. Richiesta di autorizzazione per segnale di avanzamento su segnale ripetitore di partenza.
	Nota ANSF 01408/11 del 04/03/2011	04/03/2011	Modifica Condizioni di marcia in caso di guasto al sistema di protezione	Utilizzo del sottosistema di bordo dei sistemi di protezione della marcia dei treni.
	Nota ANSF 01738/11 del 21/03/2011	21/03/2011	Modifica Articolo 3, comma 13bis, del Regolamento per la Circolazione dei Treni	Richiesta di deroga all'articolo 3, comma 13bis, del Regolamento per la circolazione dei Treni.

	RIFERIMENTO GIURIDICO	DATA DI ENTRATA IN VIGORE DELLA LEGISLAZIONE	MOTIVI DELL'INTRODUZIONE (SPECIFICARE SE NUOVA LEGGE O MODIFICA A UNA LEGGE ESISTENTE)	DESCRIZIONE
	Nota ANSF 02092/11 del 01/04/2011	01/04/2011	Integrazione della nota ANSF 01408/11 del 04/03/11	Utilizzo del sottosistema di Bordo dei sistemi di protezione della marcia dei treni.
	Nota ANSF 02105/11 del 04/04/2011	04/04/2011	Chiarimento sull'aggiornamento dei testi normativi nelle more del processo di riordino	Modifiche ai testi normativi nelle more del processo di riordino delle norme di esercizio: misure di salvaguardia.
	Nota ANSF 02985/11 del 10/05/2011	10/05/2011	Integrazione della nota ANSF 02105/11 del 04/04/11	Modifiche normative nelle more del processo di riordino delle norme di esercizio. In riferimento alla nota di questa Agenzia 02105/11 del 04/04/2011
	Nota ANSF 03290/11 del 23/05/2011	23/05/2011	PL non protetto e tratti di linea privi di protezione	Criticità rilevate nel corso del soprall- luogo del 12/05/2011 sulla tratta An- cona- Ancona Marittima
	Nota ANSF 03291/11 del 23/05/2011	23/05/2011	Modifica modulo di condotta.	Sperimentazione treni merci effettuati con Tecnico Polifunzionale Cargo.
	Nota ANSF 03458/11 del 30/05/2011	30/05/2011	Risposta a nota del Gestore dell'Infrastruttura sull'applicazione del decreto ANSF 15/2010	Decreto ANSF 15/2010. Movimenti di manovra dei mezzi d'opera



	RIFERIMENTO GIURIDICO	DATA DI ENTRATA IN VIGORE DELLA LEGISLAZIONE	MOTIVI DELL'INTRODUZIONE (SPECIFICARE SE NUOVA LEGGE O MODIFICA A UNA LEGGE ESISTENTE)	DESCRIZIONE
	Nota ANSF 04044/11 del 23/06/2011	23/06/2011	Condizioni per la circolazione limitata senza protezione della marcia del treno.	Circolazione dei treni trasportanti merci pericolose sulle tratte Sannazzaro-Cava Carbonara-Pavia senza la protezione della marcia dei treni attivi.
	Nota ANSF 04112/11 del 27/06/2011	27/06/2011	Provvedimento sostitutivo della nota ANSF 01478/11 del 08/03/11.	Treni adibiti al servizio merci o viaggiatori serviti da rotabili attrezzati con SSB SCMT e circolanti sulle linee TE della Sicilia attrezzate con SST SSC.
	Nota ANSF 04112/11 del 27/06/2011	27/06/2011	Chiarimento su direttiva 1/dir/2011	Circolazione dei treni sulle linee gestite da RFI con SCMT e SSC dal 15/07/2011 a seguito dell'emanazione della Direttiva di questa Agenzia 1/dir/2011.
	Nota ANSF 04487/11 del 11/07/2011	11/07/2011	Risposta a nota Impresa ferroviaria Trentitalia per l'utilizzo per il soccorso delle locomotive D145 e D146	Utilizzo per il soccorso delle locomotive D145 e D146
	Nota ANSF 04605/11 del 15/07/2011	15/07/2011	Risposta a nota Impresa ferroviaria Trentitalia.	Applicazione specifica ST/SCMT (di fornitura Ansaldo) dell'applicazione generica STB/SCMT ETR 500
	Nota ANSF 04638/11 del 18/07/2011	18/07/2011	Chiarimento su direttiva 1/dir/2011	Trasporto merci con loc E483 sulla linea SSC Termoli-Guglionesi.



	RIFERIMENTO GIURIDICO	DATA DI ENTRATA IN VIGORE DELLA LEGISLAZIONE	MOTIVI DELL'INTRODUZIONE (SPECIFICARE SE NUOVA LEGGE O MODIFICA A UNA LEGGE ESISTENTE)	DESCRIZIONE
	Nota ANSF 05675/11 del 12/09/2011	12/09/2011	Modifica della disposizione RFI 60 del 13/12/2006	Modifica della disposizione RFI n° 60 del 13/12/2006 concernente "Norme particolari per la gestione del passante ferroviario di Milano".
	Nota ANSF 06350/11 del 07/10/2011	07/10/2011	Modifica. Aggiornamento PGOS	Aggiornamento Tabelle limitazioni art. 119 P.G.O.S., Allegato IV (masse massime per asse ammesse sulle linee della IFN e condizioni di ammissione), allegato IV bis (linee della IFN codificate per il traffico combinato).
	Nota ANSF 06811/11 del 28/10/2011	28/10/2011	Autorizzazione in riferimento alla direttiva 1/dlr/2011 del 27/06/2011	Autorizzazione in riferimento alla direttiva 1/dlr/2011 del 27/06/2011
	Nota ANSF 06812/11 del 28/10/2011	28/10/2011	Autorizzazione in riferimento alla direttiva 1/dlr/2011 del 27/06/2011	Autorizzazione in riferimento alla direttiva n° 1/dlr/2011 del 27/06/2011.
	Nota ANSF 06813/11 del 27/06/2011	27/06/2011	Autorizzazione in riferimento alla direttiva 1/dlr/2011 del 27/06/2011	Autorizzazione in riferimento alla direttiva n° 1/dlr/2011 del 27/06/2011
	Nota ANSF 07487/11 del 25/11/2011	25/11/2011	Modifica regolamento segnali	Integrazione art. 24 comma 8 del Regolamento dei segnali.

Allegato E: Certificati e autorizzazioni di sicurezza - Anno 2010

PAGINA BIANCA

ALLEGATO E: L'evoluzione della certificazione e autorizzazione di sicurezza - dati numerici**E.1 certificati di sicurezza ai sensi della direttiva 2004/49/CE**

A. Per garantire che le informazioni su ERADIS siano aggiornate, indicare il numero di certificati esistenti in ERADIS che erano validi alla fine dell'anno di riferimento		Numero totale di certificati	Numero di Certificati Parte A in ERADIS	
B. Si prega di assicurarsi che le informazioni fornite in questa tabella sono in linea con le informazioni fornite nella sezione "G. Vigilanza sulle imprese ferroviarie ei gestori dell'infrastruttura"				
E.1.1. Numero dei Certificati di sicurezza parte A, rilasciati anche negli anni precedenti e che restano validi a fine anno 2011.		12	12	

C. Per garantire che le informazioni su ERADIS siano aggiornate, indicare il numero di certificati esistenti in ERADIS che erano validi alla fine dell'anno di riferimento		Numero totale di certificati	Numero di Certificati Parte B in ERADIS	
D. Si prega di assicurarsi che le informazioni fornite in questa tabella sono in linea con le informazioni fornite nella sezione "G. Vigilanza sulle imprese ferroviarie ei gestori dell'infrastruttura"				
E.1.2. Numero dei Certificati di sicurezza parte B, rilasciati negli anni precedenti dal vostro Stato membro e restano validi per l'anno 2011.	Numero dei Certificati di sicurezza parte B, per i quali la parte A è stata rilasciata nello Stato membro	12	12	
	Numero dei Certificati di sicurezza parte B, per i quali la parte A è stata rilasciata in un altro Stato membro	--	--	

Si prega di fornire un contributo sulle domande di Certificati di sicurezza parte A, ricevute nell'anno di riferimento, per nuovi certificati o certificati esistenti che hanno bisogno di essere rinnovati, aggiornati o modificati		A	R	P
E.1.3. Numero di domande di Certificati di sicurezza parte A presentate dalle imprese ferroviarie per l'anno 2011	Certificati nuovi	--	--	1
	Certificati aggiornati/modificati	1	--	1
	Certificati rinnovati	--	--	--

Si prega di fornire un contributo sulle domande di Certificati di sicurezza parte B, ricevute nell'anno di riferimento, per nuovi certificati o certificati esistenti che hanno bisogno di essere rinnovati, aggiornati o modificati			A	R	P
E.1.4. Numero di domande di Certificati di sicurezza parte B presentate dalle imprese ferroviarie per l'anno 2011	Se la parte A è stata rilasciata nello Stato membro	Certificati nuovi	--	--	1
		Certificati aggiornati/modificati	3	--	1
		Certificati rinnovati	--	--	--
	Se la parte A è stata rilasciata in un altro Stato membro	Certificati nuovi	--	--	--
		Certificati aggiornati/modificati	--	--	--
		Certificati rinnovati	--	--	--

A =domanda accettata, il certificato è già stato rilasciato

R = domande respinte, non è stato rilasciato alcun certificato

P = questione ancora pendente, per il momento non è stato rilasciato alcun certificato

Per garantire che le informazioni su ERADIS siano aggiornate, indicare il numero di certificati revocati alla fine dell'anno di riferimento	Numero totale di certificati revocati nell'anno 2011	Numero di certificati revocati in ERADIS (che sono stati revocati nel 2011)
E 1.5 Numero di Certificati di sicurezza parte A revocati nell'anno di riferimento in corso	1	1
E 1.6 Numero di Certificati di sicurezza parte B revocati nell'anno di riferimento in corso	1	1

E.1.7. Elenco dei paesi in cui le imprese ferroviarie che hanno presentato la domanda per il Certificato di sicurezza parte B, hanno ottenuto il loro certificato di sicurezza parte A

Nome dell'impresa	Stato Membro in cui è stato rilasciato il Certificato di sicurezza parte A

E.2. Le autorizzazioni di sicurezza ai sensi della direttiva 2004/49/CE

Si prega di assicurarsi che le informazioni fornite in questa tabella sono in linea con le informazioni fornite nella sezione "G. Vigilanza sulle imprese ferroviarie ei gestori dell'infrastruttura"	Numero Totale di Autorizzazioni di sicurezza		
E.2.1. Numero di autorizzazioni di sicurezza valide rilasciate ai gestori delle infrastrutture nell'anno di riferimento e negli anni precedenti e che restano valide alla fine dell'anno 2011	--		

Guida: Si prega di fornire un contributo sulle richieste di autorizzazioni di sicurezza ricevute nell'anno di riferimento, di nuove autorizzazioni o di autorizzazioni esistenti che hanno bisogno di essere rinnovate, aggiornate o modificate		A	R	P
E.2.2. Numero di domande di autorizzazioni di sicurezza presentate dai gestori delle infrastrutture nell'anno 2011	Autorizzazioni nuove	--	--	1
	Autorizzazioni aggiornate / modificate	--	--	--
	Autorizzazioni rinnovate	--	--	--

A = domanda accettata, il certificato è già stato rilasciato

R = domande respinte, non è stato rilasciato alcun certificato

P = questione ancora pendente, per il momento non è stato rilasciato alcuna autorizzazione

E.2.3 Numero di autorizzazioni di sicurezza revocate nell'anno di riferimento in corso	--
--	----

E.3. Aspetti procedurali – Certificati di Sicurezza parte A

		Nuovi	Aggiornati / modificati	Rinnovati
Tempo medio dal ricevimento della domanda con tutte le informazioni richieste ed il rilascio di un Certificato di sicurezza, parte A per l'anno 2011		--	14 gg	--

E.4. Aspetti procedurali - Certificati di sicurezza parte B

		Nuovi	Aggiornati / modificati	Rinnovati
Tempo medio dal ricevimento della domanda con tutte le informazioni richieste ed il rilascio di un Certificato di sicurezza, parte B per l'anno 2011	Se la parte A è stata rilasciata nello Stato membro	--	20 gg	--
	Se la parte B è stata rilasciata in un altro Stato membro	--	--	--

E.5. Aspetti procedurali - Autorizzazioni di sicurezza

		Nuove	Aggiornate / modificate	Rinnovate
Tempo medio dal ricevimento della domanda con tutte le informazioni richieste ed il rilascio di una Autorizzazione di sicurezza per l'anno 2011		--	--	--

PAGINA BIANCA

