

Nella tabella che segue sono riportati i dati, espressi in treni x km, relativi ai servizi viaggiatori e merci effettuati su proprie tracce dalle imprese ferroviarie certificate, nel biennio 2006/2007, nonché l'indicazione delle differenze percentuali tra i due anni.

	Traffico 2006 in treni x km			Traffico 2007 in treni x km			DIFF	
	passengeri	merci	%	passengeri	merci	%	+/-	
TRENITALIA SPA	Dir. Pass. N/I	85.594.269,73	24,62%	98,22%	84.199.680,00	24,66%	-0,40%	
	Dir. Pass. Loc.	195.598.572,92	54,25%		191.449.350,00	56,07%	-1,19%	
	Dir. Logistico	60.337.155,66	17,35%		57.559.130,00	16,86%	-0,80%	
LE NORD	470.097,10		0,14%	488.000,00		0,14%	+0,01%	
RAIL TRACTION COMPANY		1.776.330,02	0,51%		2.112.000,00	0,62%	+0,10%	
IMPRESA FERROVIARIA ITALIANA SPA (EX DFG)		434.026,11	0,12%		291.950,00	0,09%	-0,04%	
SERFER SERVIZI FERROVIARI SRL	23.135,30	346.761,33	0,11%	22.560,00	411.760,00	0,13%	+0,02%	
HUPAC SPA		24.642,89	0,01%		28.030,00	0,01%	+0,00%	
FERROVIE EMILIA ROMAGNA SRL		83.259,86	0,02%		90.220,00	0,03%	+0,00%	
NORD CARGO		960.7363,48	0,28%		1.117.980,00	0,33%	+0,05%	
FERROVIA ADRIATICO SANGRITANA SRL	141070,59	25.668,96	0,05%	615.080,00	20.230,00	0,19%	+0,13%	
RAILION ITALIA SRL		598.055,36	0,17%		580.120,00	0,17%	-0,01%	
SBB CARGO ITALIA		783.644,11	0,23%		1.380.660,00	0,40%	+0,17%	
METROCAMPANIA NORD EST SRL	392.372,29		0,11%	395.720,00		0,12%	+0,00%	
SAD	18.519,34		0,01%	212.710,00		0,06%	+0,06%	
SNCF FRET ITALIA		102.024,93	0,03%		164.000,00	0,05%	+0,02%	
RAILONE		10.577,85	0,00%		239.770,00	0,07%	+0,07%	
FERROVIA LINEA SRL			0,00%		69.610,00	0,02%	+0,02%	
		282.238.037,27	65,482,880,56	100,00%	277.383.100,00	64,065,460,00	100,00%	
		347.720.917,83			341.448.560,00			-1,80%

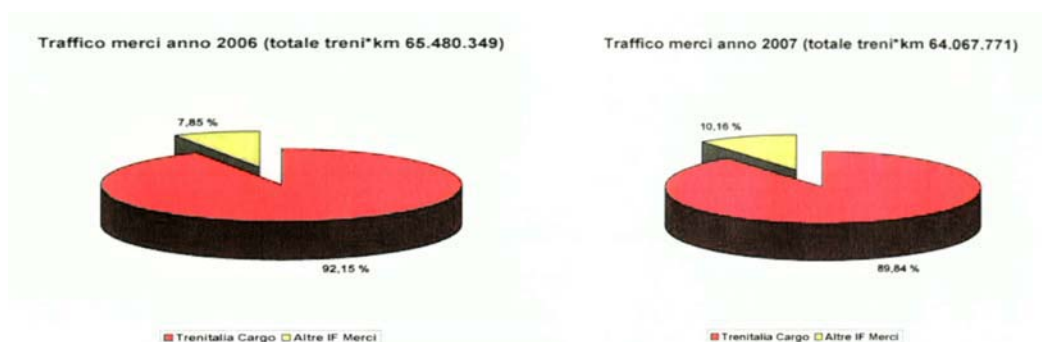
Dall'analisi dei dati si rileva una diminuzione del **1,80%** del traffico totale. In particolare l'impresa ferroviaria Trenitalia SpA, che da sola effettua il **97,59%** del volume di traffico totale sulla infrastruttura ferroviaria nazionale, presenta una diminuzione dei servizi offerti in percentuale del **-2,39%**, mentre le altre imprese presentano un aumento complessivo dei propri servizi pari a **+0,59%**.

Tra quest'ultime, in ordine di impegno di capacità di infrastruttura, si segnalano:

- Rail Traction Company SpA (**0,62%**) in aumento rispetto al 2006,

- SBB Cargo Italia Srl (**0,40%**) in aumento rispetto al 2006,
- NordCargo Srl (**0,33%**) in aumento rispetto al 2006,
- Railion Italia Srl (**0,17%**) in leggera diminuzione rispetto al 2006,
- LeNord Srl (**0,14%**) in leggero aumento rispetto al 2006,
- Serfer Servizi Ferroviari Srl (**0,13%**) in aumento rispetto al 2006
- Del Fungo Giera SpA (**0,09%**) in diminuzione rispetto al 2006.

Prendendo in esame i soli servizi merci, nel 2007 la percentuale di traffico ascritta alle imprese ferroviarie diverse da Trenitalia SpA passa dal **7,85%** al **10,16%** del totale, con un aumento percentuale di quote di traffico rispetto all'anno precedente del **+2,31%**.



Nella tabella seguente si riportano i dati, inseriti direttamente dalle Imprese Ferroviarie in un archivio informatizzato disponibile presso CESIFER, relativi alla consistenza del personale impiegato in mansioni di sicurezza (Condotta, Accompagnamento, Verifica, Formazione Treni) nel 2007.

Nelle colonne Condotta, Verifica, Formazione e Accompagnamento è riportato il numero delle persone in possesso delle citate abilitazioni, mentre il numero riportato nella colonna totale corrisponde al numero complessivo delle persone utilizzate in attività di sicurezza e non alla somma del personale abilitato alle diverse attività, in considerazione del fatto che uno stesso agente può essere abilitato a più mansioni di sicurezza.

Le tre nuove imprese ferroviarie certificate nel 2007, hanno introdotto nel sistema ferroviario l'utilizzo di n.85 agenti con mansioni di sicurezza, con il rilascio di n. 30 nuove abilitazioni alla condotta, n.10 alla verifica del materiale rotabile e n.80 alla formazione ed accompagnamento treno.

Impresa Ferroviaria	Personale per attività di sicurezza (al 31/12/2007)				% sul complessivo degli agenti abilitati
	Condotta	Verifica	Formazione e Accomp.to	Totale	
Trenitalia S.p.A.	20399	1839	18022	36242	91,90%
LeNord s.r.l.	420	14	417	707	1,79%
Rail Traction Company S.p.A.	155	25	54	170	0,43%
Del Fungo Giera Servizi Ferroviari S.p.A.	65	50	74	101	0,26%
Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.	64	1	77	107	0,27%
SERFER – Servizi Ferroviari s.r.l.	146	79	346	366	0,93%
Hupac S.p.A.	32	11	68	81	0,21%
Ferrovia Emilia-Romagna s.r.l.	170	35	321	344	0,87%
Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A.	38	2	43	69	0,17%
Nord Cargo s.r.l.	178	12	197	208	0,53%
Ferrovie Adriatico Sangritana s.r.l.	36	6	52	75	0,19%
Sistemi Territoriali S.p.A.	44	2	63	86	0,22%
Railion Italia s.r.l.	71	65	73	84	0,21%
SBB Cargo Italia s.r.l.	193	85	170	271	0,69%
Azienda Consorziale Trasporti ACT	63	2	15	66	0,17%
MetroCampania Nord Est s.r.l.	45	0	48	97	0,25%
Ferrovie Centrali Umbre Srl	55	0	35	86	0,22%
RailOne S.p.A.	16	7	18	23	0,06%
ATCM S.p.A.	15	1	39	42	0,11%
ATC	4	0	1	4	0,01%
SAD	45	0	1	45	0,11%
SNCF Fret Italia S.r.l.	60	58	61	77	0,20%
LINEA S.r.l.	11	7	40	41	0,10%
Ferrovie Udine Cividale S.r.l.	17	1	36	38	0,10%
Ferrotramviaria S.p.A.	2	2	4	6	0,02%

Confrontando i suddetti dati con quelli forniti per l'anno 2006 si registra un aumento complessivo delle risorse utilizzate in mansioni di sicurezza sia a carico di Trenitalia S.p.A. che a carico delle altre Imprese Ferroviarie.

F.3 Aspetti procedurali

Per memoria

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 Attività di audit svolta nel 2007

L'attività di audit sulla sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario ha lo scopo di valutare l'adeguatezza organizzativa e l'efficacia dei controlli interni delle Imprese Ferroviarie e delle strutture operative di RFI e la corretta applicazione degli standard normativi e delle disposizioni emanate dal Gestore dell'Infrastruttura.

Essa è svolta ai sensi dell'art. 4, lettera j) del provvedimento 247/VIG3 del 22 maggio 2000 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, dell'art. 3, comma 1, del DM 138-T del 31 ottobre 2000 e delle Disposizioni 13/2001 e 17/2001 del Gestore dell'Infrastruttura.

Nel corso del 2007 sono stati effettuati **54** interventi ispettivi.

Di questi **23** interventi sono stati di audit:

- 1 presso la Direzione Compartimentali Infrastruttura di Roma;
- 1 presso la Direzione Compartimentale Movimento di Roma;
- 21 su impianti di Trenitalia;
- non è stato effettuato nessun intervento di audit su altre Imprese Ferroviarie

e **31** interventi di follow-up, in cui è stato verificato lo stato di attuazione delle azioni correttive stabilite per rimuovere le non conformità rilevate durante l'attività di audit:

- 5 sulle strutture di RFI, di cui 2 presso le Direzioni Compartimentali Movimento e 3 presso le Direzioni Compartimentali Infrastruttura,
- 26 su imprese ferroviarie, di cui 24 presso strutture territoriali di Trenitalia (per 8 delle quali l'attività ha riguardato anche le officine di manutenzione).

Audit svolti nel 2007

	Strutture oggetto di audit	Sede	Data
RFI	Direzioni Compartimentali Infrastruttura	Roma	4 al 8 giugno
	Direzioni Compartimentali Movimento	Roma	3 al 6 aprile

Trenitalia	DIVISIONE PASSEGGERI N/I	
	Produzione N/I	
	Produzione Lombardia N/I	12 – 15 marzo
	Produzione Basilicata Calabria N/I	8 – 11 maggio
	Produzione Marche Abruzzo Molise N/I	9 – 12 luglio
	Produzione Liguria N/I	18 – 21 settembre
	Produzione Emilia Romagna N/I	19 – 23 novembre
	Produzione Lazio Umbria N/I	26 – 30 novembre
	Audit mirato all'impianto trazione della pax Bologna	18 gennaio 2007
	Manutenzione Corrente N/I	
	IMC Carrozze Milano	13 – 16 marzo
	IMC Carrozze Reggio Calabria	8 – 10 maggio
	IMC Locomotive Milano	25 – 27 luglio
	IMC ETR Milano	6 – 8 novembre
	IMC ETR Roma	27 – 29 novembre
	IMC Carrozze Roma	18 – 20 dicembre
	DIVISIONE PASSEGGERI REGIONALE	
	Direzione Regionale Abruzzo	15 – 19 gennaio
	DIVISIONE CARGO – Esercizio Cargo	
	Area Venezia/Verona	26 – 30 marzo
	DIREZIONE TECNICA E ACQUISTI INDUSTRIALI	
	Linea Ciclica ETR e Mezzi Leggeri	
	OMC Mezzi Leggeri Foggia	13 – 16 febbraio
	OMC ETR Vicenza	3 – 5 ottobre
	IMC Mezzi Leggeri Ancona – OML Sulmona	16 – 18 gennaio
	Linea Ciclica Locomotive	
	OMC Locomotive Rimini	10 – 13 luglio
	Linea Ciclica Carrozze	
IMC Carrozze Firenze Porta Prato	23 – 25 ottobre	
OMC Voghera	11 – 13 dicembre	
IMC Mezzi leggeri Ancona – OML Sulmona	12 – 14 dicembre	

A seguito dell'attività di audit sono state individuate le aree di criticità su cui intervenire con maggiore impegno che si riassumono nelle pagine seguenti.

Aree di criticità specifiche per i Gestori dell'Infrastruttura:

- a. manutenzione dell'infrastruttura:
 1. rispetto delle periodicità previste per la manutenzione dell'infrastruttura,
 2. stato manutentivo e regolazione dei deviatori e della lunga rotaia saldata ,
 3. ossidazione dei circuiti di binario scarsamente utilizzati,
 4. mitigazione delle tortuosità del tracciato (curve contrapposte) sui binari di circolazione,
 5. manutenzione dei mezzi d'opera,
 6. controllo sulle attività manutentive affidate a ditte terze e sulle loro interferenze con l'esercizio ferroviario,
 7. corretta attuazione del processo di attivazione di nuovi impianti e modifiche impiantistiche e vigilanza sul rispetto della tempistica da parte dei soggetti esterni ad RFI,
 8. rilevamento delle condizioni dell'infrastruttura a seguito di svii di treni.
 9. verifica delle modalità di esecuzione delle attività manutentive su enti rilevanti ai fini della sicurezza.
- b. mantenimento delle competenze del personale addetto alla gestione della circolazione, con particolare riferimento alla gestione di situazioni di degrado;
- c. monitoraggio dei processi che richiedono l'interfaccia tra personale addetto alla gestione della circolazione e personale della manutenzione,
- d. corretta attuazione del processo di attivazione di nuovi impianti e modifiche impiantistiche, inclusa la tempistica di emanazione e diffusione delle Circolari Compartimentali attivazione di modifiche impiantistiche.
- e. Mitigazione dei rischi collegati all'attraversamento della sede ferroviaria:
 1. adozione dei provvedimenti necessari a diminuire il rischio di incidenti in corrispondenza dei passaggi a livello,
 2. individuazione dei punti critici sotto il profilo degli indebiti attraversamenti della sede ferroviaria da parte di personale estraneo al servizio ed adozione delle necessarie contromisure.

Aree di criticità specifiche per le Imprese Ferroviarie:

- a. adeguamenti tecnologici del materiale rotabile:
 1. attrezzaggio dei sottosistemi di bordo SCMT e SSC ;
 2. monitoraggio sull'utilizzo del vigilante;
 3. adeguamento dei dispositivi di chiusura e blocco porte dei treni viaggiatori;

- b. manutenzione del materiale rotabile:
1. Gestione del processo di formazione del personale e di distribuzione della documentazione tecnica;
 2. controllo della validità o del possesso delle abilitazioni richieste nell'utilizzo di personale;
 3. rispetto delle periodicità previste per la manutenzione del materiale rotabile;
 4. rintracciabilità delle operazioni di manutenzione e della gestione degli strumenti di misura;
 5. rintracciabilità e validità dell'omologazione del materiale rotabile in servizio;
 6. Mancanza di pianificazione nell'utilizzo delle risorse economiche per la formazione nella sicurezza su aspetti di maggiore criticità;
- c. prevenzione incendi;
- d. utilizzo di sistemi informativi in processi inerenti alla sicurezza,
1. aggiornamento dei dati utilizzati nei sistemi informativi per la pianificazione e controllo dei processi inerenti alla sicurezza;
- e. formazione e mantenimento delle competenze:
1. estendere dell'utilizzo dei simulatori di condotta
 2. curare le competenze dei formatori treno monitorando sulla loro attività, anche in considerazione dell'importanza della rispondenza alla realtà dei dati di composizione e frenatura del treno ai fini del corretto funzionamento dei sistemi automatici di protezione della marcia (SCMT, SSC, ERTMS/ETCS),
 3. curare le competenze dei manovratori monitorando sulla loro attività, con particolare attenzione alla redazione dei documenti e alla staffatura dei rotabili in stazionamento;
- f. affidamento "in service" di attività connesse con la sicurezza dell'esercizio:
1. elaborazione di specifica analisi dei rischi,
 2. corretta attribuzione delle responsabilità,
 3. monitoraggio e vigilanza sulle attività affidate.

Follow up svolti nel 2007

Strutture oggetto di follow up		Sede	Data
RFI	Direzioni Compartimentali Infrastruttura	Napoli	16 – 19 luglio
		Milano	23 – 26 luglio
		Bologna	11 – 14 settembre
RFI	Direzioni Compartimentali Movimento	Verona	23 – 25 gennaio
		Palermo	20 – 22 febbraio

Trenitalia	DIVISIONE PASSEGGERI N/I	
	Produzione N/I	
	Produzione Sicilia N/I	10 - 12 aprile
	Manutenzione Corrente N/I	
	IMC ETR Napoli	IMC ETR Napoli
	IMC Carrozze Palermo	IMC Carrozze Palermo
	DIVISIONE PASSEGGERI REGIONALE	
	Direzione Regionale Veneto	9 - 11 gennaio
	Direzione Regionale Veneto - OML Treviso	10 - 12 gennaio
	Direzione Regionale Friuli Venezia Giulia + OMR Trieste	3 - 5 luglio
	Direzione Regionale Lazio + OMR Roma	30 gennaio - 1 febbraio
	Direzione Regionale Calabria + OML Reggio Calabria	17 - 19 aprile e 8 maggio
	Direzione Regionale Emilia Romagna + OML Bologna	6 - 8 marzo
	Direzione Regionale Lombardia + OMV Milano Farini	19 - 21 giugno
	Direzione Regionale Abruzzo + OML Sulmona	3 - 6 settembre
	Direzione Regionale Calabria (2° Fw)	24 - 26 settembre
	Direzione Regionale Piemonte + OML Torino	9 - 11 ottobre
	DIVISIONE CARGO - Esercizio Cargo	
	Area Cagliari/Roma - Presidio Sardegna e Civitavecchia (2° Fw)	6 - 8 febbraio
	Area Napoli / Reggio Calabria - Presidio Calabria	20 - 22 marzo
	Area Palermo	2 - 4 maggio
	Area Napoli / Reggio Calabria	29 - 31 maggio
	Area Livorno	26 - 28 giugno
	Area Ancona / Bari	7 - 10 agosto
	Area Napoli / Reggio Calabria - Presidio Calabria (2° Fw)	26 - 28 settembre
	Area Venezia / Verona	16 - 18 ottobre
	DIREZIONE TECNICA E ACQUISTI INDUSTRIALI	
	Linea Ciclica Locomotive	
	OMC Locomotive Foligno	28 - 30 agosto
	OMC Locomotive Verona	17 - 19 ottobre
	Linea Ciclica Carrozze	
	OMC Carrozze Messina	26 - 27 aprile
Altre imprese ferroviarie	11 - 15 giugno	
	11 - 15 novembre	

Per le Direzioni Compartimentali Infrastruttura e Movimento di RFI Trenitalia e delle altre Imprese Ferroviarie i riscontri a seguito dei follow up non sono stati sempre positivi.

Sulle considerazioni rilevate durante l'attività di audit e verificate nel corso dei follow-up solo una parte è stata completata (mediamente circa il 50%) per cui è stato necessario, da parte dei Responsabili delle

organizzazioni auditate, assumere ulteriori impegni e porre in atto ulteriori azioni per la risoluzione dei rilievi ancora persistenti.

Nella tabella seguente sono riportati in maniera sintetica i dati percentuali:

Struttura sottoposta a follow-up nel corso del 2007		% non conformità chiuse
RFI	Direzioni Compartimentali Movimento	53 %
	Direzioni Compartimentali Infrastruttura	47,5 %
Trenitalia	Direzione Passeggeri N/I	60 %
	Direzione Passeggeri Regionale	
	Direzione Generale Operativa Logistica	
	Direzione Operazioni Tecniche	
Altre imprese ferroviarie		65 %

G.1.2 Attività ispettiva (monitoraggio) sulle imprese ferroviarie svolta nel 2007

Come evidenziato in precedenza, l'anno 2007 ha visto una diminuzione complessiva dell'attività di trasporto effettuate dalle Imprese Ferroviarie certificate (- **1,80%**).

Contemporaneamente l'anno 2007 ha visto anche un complessivo miglioramento delle prestazioni di sicurezza delle Imprese Ferroviarie, ricavate dalle attività di monitoraggio descritte nel presente report, che, come abbiamo visto, per quanto riguarda l'attività ispettiva dei referenti territoriali CESIFER si sono concentrate maggiormente sulle Imprese che hanno effettuato una quantità significativa di servizi su proprie tracce nel corso del 2007, ma che complessivamente hanno consentito una analisi puntuale dei servizi e delle anomalie di tutte le Imprese certificate che effettuano servizi sulla infrastruttura ferroviaria nazionale.

Le più rilevanti aree di criticità emerse nel corso dell'analisi dei dati riportati nel presente report, sono risultate legate alle seguenti attività:

- ✓ di manovra e di formazione treni, con particolare riguardo alle condizioni di accettazione dei convogli, alla corrispondenza tra i dati reali del treno e quelli indicati sui documenti di scorta e soprattutto alle operazioni finalizzate allo stazionamento dei treni sui piazzali; in tale contesto sono molte le non conformità rilevate nei confronti del personale di formazione treni, sia legate alle abilitazioni che al comportamento;
- ✓ di condotta legate al comportamento in ambito manovra che come abbiamo visto dalla grossa percentuale di svii in manovra è un fenomeno che interessa trasversalmente tutte le imprese ferroviarie;

- ✓ di verifica e controllo dei carichi dei carri, soprattutto in relazione al rispetto delle condizioni di assicurazione di questi.

Una attenzione particolare va posta in merito alle non conformità rilevate sul materiale rotabile merci per il trasporto di merci pericolose, soprattutto relativamente ai trasporti di Trenitalia SpA.

Anche quest'anno occorre fare una riflessione a parte sul sempre più frequente ricorso a prestazioni di servizi tra le IF, soprattutto riferito ad attività quali la manovra e la formazione treni, che porta ad avere sempre più evidenza di situazioni critiche in particolar modo in quegli impianti che vedono la presenza di più IF.

Tale condizione di criticità si inserisce in una necessità più generale che deve portare ad una più efficace adozione di processi e procedure legate ai principi di gestione della sicurezza, per fare in modo che le documentazioni prodotte dalle IF all'atto della certificazione di sicurezza siano effettivamente elementi di gestione quotidiana delle attività delle stesse IF, oltre alla necessità di procedere ad una revisione normativa per regolamentare in maniera più chiara le condizioni per l'effettuazione di dette prestazioni di servizi.

G.2 Relazioni di sicurezza annuali dei gestori infrastruttura e delle imprese ferroviarie

G.2.1 Gestore dell'infrastruttura

Nelle more della completa attuazione del DLgs 162/2007 ed in particolare dell'art. 13 comma 4 – che prevede l'obbligo per i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie di trasmettere ogni anno, anteriormente al 30 giugno, la relazione annuale sulla sicurezza relativa all'anno precedente – questa sezione è stata elaborata sulla base del Piano annuale della Sicurezza di RFI per l'anno 2007.

Il Piano annuale contiene progetti sviluppati e seguiti in sede centrale e progetti svolti dalle Direzioni operative di RFI (Manutenzione e Movimento); tali progetti sono stati individuati per ridurre le aree di criticità individuate dal Gestore dell'infrastruttura, riportate nella nota RFI-AD\A0011\P\2006\0000283. Si registra un sostanziale completamento dei progetti inseriti nei piani.

G.2.2 Imprese Ferroviarie

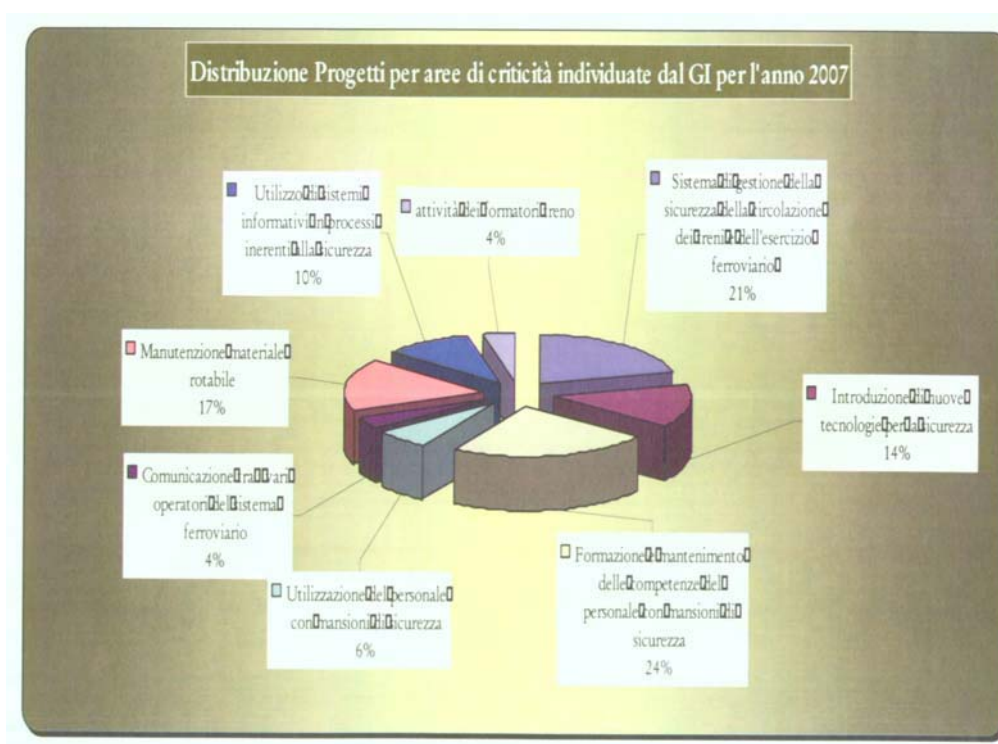
In questa sezione del presente rapporto si riporta una sintesi dei rapporti annuali sulla sicurezza delle Imprese Ferroviarie.

Occorre precisare che, come già detto al precedente punto G.2.1, nelle more della completa attuazione del DLgs 162/2007 ed in particolare dell'art. 13 comma 4 – che prevede l'obbligo per i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie di trasmettere ogni anno, anteriormente al 30 giugno, la relazione annuale sulla sicurezza relativa

dell'anno precedente – questa sezione è stata elaborata sulla base dei piani della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario elaborati dalle Imprese Ferroviarie in conformità alla Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n. 56 del 29 dicembre 2003 e s.m.i.

I Piani della sicurezza sono stati elaborati individuando progetti per il raggiungimento dei macro-obiettivi del sistema ferroviario e per la minimizzazione delle aree di criticità, già riportate al precedente punto G.1.1, indicati dal Gestore dell'Infrastruttura con la prescrizione prot. RFI-AD\A0011\P\2006\0000283 del 10-4-2006.

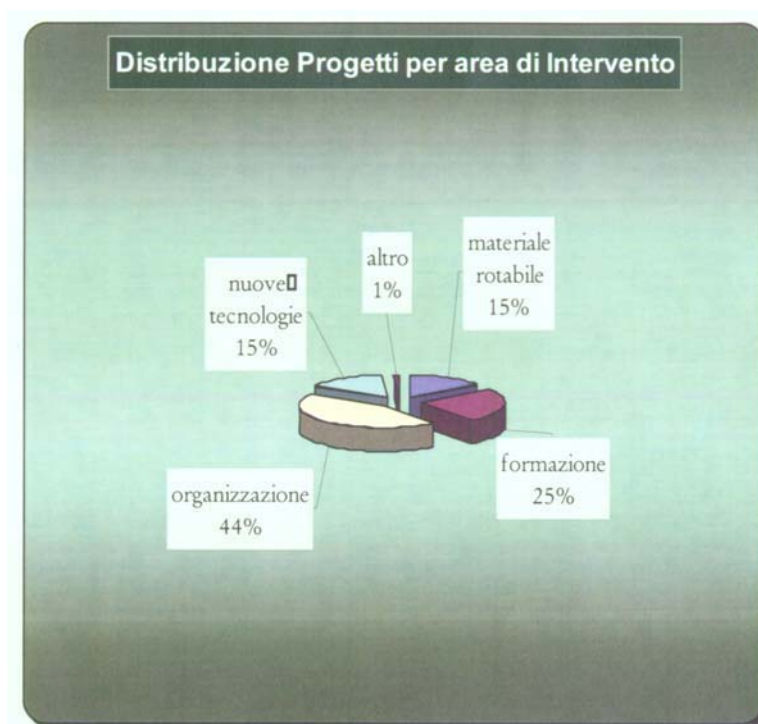
Tenendo presenti le aree di criticità individuate per l'anno 2007, come schematicamente riportato nel grafico seguente, le Imprese Ferroviarie hanno sviluppato i propri progetti puntando in modo particolare sulle aree di criticità relative ai sistemi di gestione della sicurezza aziendali e alla formazione e mantenimento delle competenze del personale con mansioni di sicurezza.



Sulla base dei criteri indicati dalla citata Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n. 56, le imprese ferroviarie hanno classificato i progetti nelle seguenti tipologie:

- organizzazione;
- formazione;
- materiale rotabile;
- innovazione tecnologica.

I progetti che non rientrano nelle precedenti tipologie sono indicati come "altro".

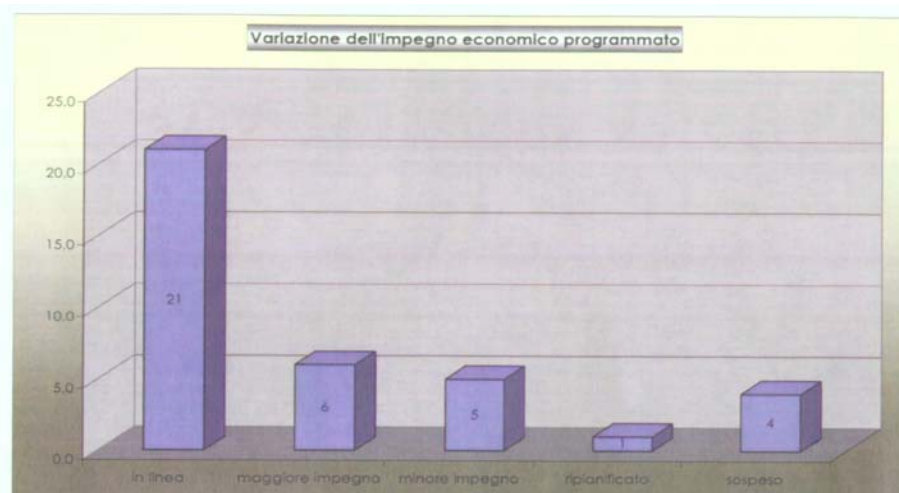


La non uniformità di redazione, da parte delle varie Imprese Ferroviarie, dei documenti relativi agli stati di avanzamento dei Piani della sicurezza non consente un'aggregazione significativa dell'intero sistema al 31 dicembre 2007 e pertanto di seguito si riporta una sintesi del solo Piano della sicurezza di Trenitalia, tenendo tra l'altro in considerazione che da sola essa effettua il 97,59% del volume di traffico totale sulla infrastruttura ferroviaria nazionale.

Il Piano della sicurezza di Trenitalia al 31.12.2007 consuntiva 37 progetti, con una variazione di ulteriori 7 progetti rispetto alla prima emissione dello stesso documento.

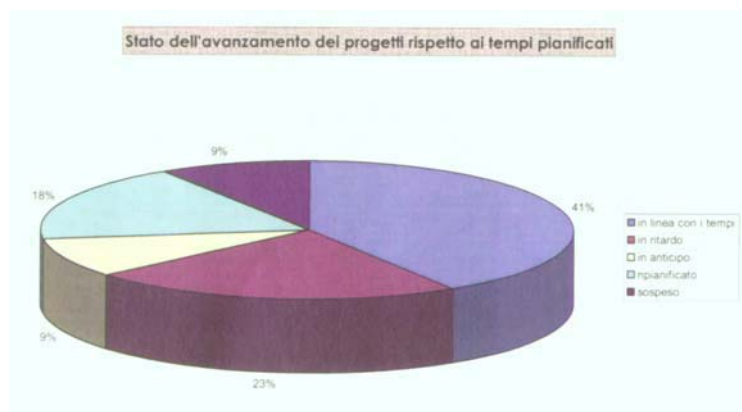
Tale scostamento si ascrive alla ristrutturazione di alcuni progetti effettuata a seguito di nuovi contenuti inseriti o per criticità riscontrate nel corso dell'anno.

Con riferimento all'impegno complessivo pianificato da Trenitalia per la realizzazione dei 30 progetti del proprio Piano della sicurezza, al 31 dicembre il consuntivo delle attività realizzate riporta:

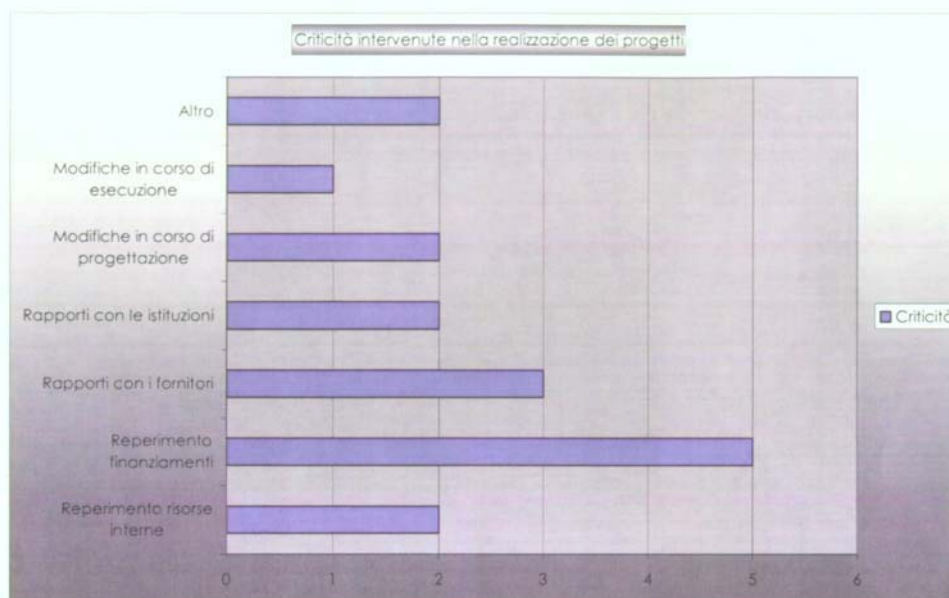


Rispetto ai tempi pianificati per la realizzazione delle azioni, dallo stato di avanzamento del Piano della Sicurezza di Trenitalia, come schematizzato nel grafico seguente, si rileva che:

- il 41% dei progetti è in linea rispetto ai tempi pianificati;
- il 23% è in ritardo;
- il 18% è stato ripianificato;
- il 9% è in anticipo;
- il 9% è stato sospeso.



Molti progetti del Piano della Sicurezza in oggetto, in modo particolare quelli che contemplano interventi sul materiale motore e rimorchiato per migliorarne gli standard tecnologici, non rispettano i tempi e gli impegni pianificati a causa di criticità nel reperimento dei finanziamenti e nel rapporto con i fornitori.



Per i motivi già esposti, il documento Piano della sicurezza 2007 – Consuntivo al 31.12.07 di Trenitalia e gli analoghi documenti della maggior parte delle altre Imprese Ferroviarie in possesso di certificato di sicurezza non contengono i seguenti dati previsti per le relazioni annuali della sicurezza:

- > dati relativi alle modalità di conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni;
- > l'elaborazione degli indicatori nazionali di sicurezza e degli indicatori comuni di sicurezza di cui all'allegato I del D.Lgs 162/2003;
- > i risultati degli audit di sicurezza interni;
- > le osservazioni in merito alle carenze ed al malfunzionamento delle operazioni ferroviarie e della gestione dell'infrastruttura.

Relativamente all'elaborazione degli indicatori nazionali di sicurezza e degli indicatori comuni di sicurezza di cui all'allegato I del D.Lgs 162/2003 occorre precisare che i dati richiesti sono stati singolarmente forniti dalle Imprese Ferroviarie in conformità alle prescrizioni disposte dal gestore infrastruttura con nota protocollo RFI-DTC\A0011\P\2007\0002795 del 19-9-2007.

G.3 Reclami presentati dal gestore o dai gestori delle infrastrutture nei confronti dell'impresa o delle imprese ferroviarie in merito alle condizioni nel certificato di cui alla parte A/parte B

Per memoria

G.4 Reclami presentati dall'impresa o dalle imprese ferroviarie nei confronti del gestore o dei gestori delle infrastrutture in merito alle condizioni nell'autorizzazione

Per memoria

**PARTE H - CONCLUSIONI, PRIORITÀ,
RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA**

Il trasporto ferroviario, in particolare quello svolto sulla rete gestita da Rete Ferroviaria Italiana, continua ad essere la modalità di trasporto di gran lunga più sicura in Italia.

Come già detto, nel 2007 è stato completato il programma di attrezzaggio della rete di terra con sistemi di Protezione della Marcia del Treno (SCMT/ETCS/SSC), mentre sta proseguendo l'attrezzaggio del materiale rotabile.

Il completamento del programma di attrezzaggio, che ha già contribuito alla diminuzione dei valori incidentali del sistema ferroviario, dovrà garantire il mantenimento di un livello d'incidentalità contenuta.

Per quanto riguarda la criticità rappresentata dagli attraversamenti della sede ferroviaria, continua l'attività di soppressione dei passaggi a livello, che dovrebbe essere affiancata da una incisiva campagna di educazione civica al fine di ridurre i comportamenti scorretti da parte degli utenti.

Le attività di audit, ispezione e monitoraggio svolte nel corso del 2007 sulle attività con impatto sulla sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario hanno messo in evidenza il perdurare di problematiche in alcune aree critiche, tra le quali il miglioramento continuo del Sistema di Gestione della Sicurezza (l'aggiornamento secondo le nuove normative e la misurazione del miglioramento dell'efficacia del sistema mediante gli indicatori e il loro monitoraggio).

In particolare è stata evidenziata la necessità di perfezionare gli aspetti riguardanti l'utilizzazione e la formazione del personale che svolge mansioni di sicurezza.

Queste problematiche sono state inserite tra le aree di criticità individuate per la redazione dei piani della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, nei quali dovranno essere definiti progetti ed attività finalizzati a minimizzare gli effetti delle suddette criticità.

PAGINA BIANCA