

ATTI PARLAMENTARI

XVI LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. CCXI
n. 2

RAPPORTO

SULLA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE DEI TRENI
E DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO

(Anno 2008)

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

E

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

(Anno 2008)

Presentati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(MATTEOLI)

Trasmessa alla Presidenza il 5 novembre 2009

PAGINA BIANCA

RELAZIONE ANNUALE
SULLE ATTIVITA' DELL'AGENZIA NAZIONALE PER LA
SICUREZZA DELLE FERROVIE

ANNO 2008

PAGINA BIANCA

Relazione sulle attività svolte dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie nell'anno 2008.

Art. 7 comma 3 del D. Lgs. n. 162 del 10/8/2007.

L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie ha presentato in allegato alla propria nota n° 5426/09 del 30.09.2009 il "Rapporto annuale sulla sicurezza delle ferrovie - anno 2008" che descrive l'evoluzione nel corso dell'anno 2008 della sicurezza del sistema ferroviario italiano costituito dalla infrastruttura ferroviaria nazionale concessa in gestione a Rete Ferroviaria Italiana (RFI) con decreto del Ministero dei Trasporti n° 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. Il Rapporto e la relativa relazione di accompagnamento dell'Agenzia forniscono anche informazioni su questioni e su attività svolte nel corso del 2009 fino alla data di redazione del Rapporto stesso.

Occorre preliminarmente evidenziare che l'Agenzia ha assunto le competenze di seguito riportate, a far data dal 10 giugno 2008 e, quindi, per quasi la metà del periodo di riferimento del Rapporto esse sono state assicurate dal Gestore dell'Infrastruttura RFI:

- emanazione di Norme e Standard di sicurezza della circolazione ferroviaria;
- omologazione di materiale rotabile o di sue parti, per gli aspetti connessi con la sicurezza della circolazione;
- rilascio, rinnovo, modifica e revoca del certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie, ivi comprese le attività relative ai sistemi di gestione della sicurezza;
- attività di ispezione ed audit nonché di monitoraggio sull'attività delle imprese ferroviarie.

Si ricorda inoltre che con l'inizio dell'attività operativa il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha provveduto a emanare l'Atto di indirizzo con Direttiva del 30.06.2008 che ha fissato le priorità e gli obiettivi da realizzarsi nell'anno 2008 da parte dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

Coerentemente con quanto stabilito al comma 2 dell'art. 7 del decreto legislativo 162/2007 il Rapporto fornisce informazioni sull'evoluzione della sicurezza ferroviaria con una analisi dettagliata degli indicatori comuni di sicurezza (CSI), rappresentando inoltre l'evoluzione della certificazione e dell'autorizzazione di sicurezza.

Per l'armonizzazione dei dati e delle informazioni a cura delle imprese ferroviarie e del gestore dell'infrastruttura, l'Agenzia ha elaborato ed emanato linee guida per la redazione della relazione annuale della sicurezza anche con l'intento di agevolare il calcolo degli indicatori comuni di sicurezza. La risposta degli operatori ferroviari è stata puntuale, tuttavia l'analisi dei dati raccolti fa emergere la necessità di intervenire per armonizzare le modalità di costruzione di

tali indicatori. In merito al loro andamento, con riguardo agli incidenti avvenuti nel 2008 sull'infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI, l'Agenzia rileva un trend generale dei valori di incidentalità in sostanziale diminuzione. Resta comunque alta l'attenzione su alcune problematiche che riguardano:

- incidenti alle persone per materiale rotabile in movimento;
- incidenti dovuti agli indebiti attraversamenti della sede ferroviaria;
- inconvenienti connessi al trasporto merci che nel 2008 hanno fatto registrare un ulteriore incremento (sostanzialmente piccoli rilasci di sostanze);
- incidenti ai passaggi a livello che tuttavia i dati dimostrano essere in diminuzione;
- incidenti ed inconvenienti dovuti a SPAD (indebiti superamenti di un segnale disposto a via impedita da parte di un treno). Si registra un aumento del numero di eventi rispetto il 2007. Tuttavia il fenomeno ha un trend in diminuzione (il 2007 è stato un anno con un numero di SPAD particolarmente basso)

Alcuni indicatori di incidentalità previsti nell'allegato 1 della direttiva 49/04/CE, quali ad esempio il numero dei deragliamenti dei treni, seppure costanti in valore assoluto nel biennio 2007/2008 presentano un incremento se rapportati al volume di traffico che nel corso del 2008 ha segnato una diminuzione di circa l'1% dei volumi effettuati su rete nazionale rispetto il 2007.

Per quanto riguarda l'evoluzione della certificazione di sicurezza (rilasciate alle imprese di trasporto ferroviario) nel corso del 2008 è avvenuto il passaggio delle competenze da RFI all'Agenzia ed i nuovi certificati (3) e le estensioni (26) emesse da quest'ultima sono stati rilasciati seguendo le precedenti procedure e quindi senza la suddivisione del certificato in due parti (Parte A - requisiti generali e Parte B – requisiti materiale rotabile e linea). Nel corso del 2008 sono inoltre stati revocati 2 certificati di sicurezza (a Azienda Trasporti Collettivi e Mobilità S.p.A. per servizi passeggeri ed a Impresa Ferroviaria Italiana S.p.A. per i servizi merci).

Riguardo alle autorizzazioni di sicurezza (da rilasciare ai Gestori delle infrastrutture) l'Agenzia non ha rilasciato alcun titolo nel corso del 2008.

Il Rapporto e la Relazione di accompagnamento evidenziano le seguenti aree di criticità:

- 1. Installazione sul materiale rotabile dei sistemi di protezione della marcia del treno;**
- 2. Mezzi d'opera;**
- 3. Manovre;**
- 4. Manutenzione;**
- 5. Sicurezza cantieri;**
- 6. Porte del materiale rotabile passeggeri;**

7. **Merci pericolose;**
8. **Riordino normativo;**
9. **Reti regionali.**

Si evidenziano gli elementi di criticità per ciascuna delle suddette aree indicate dall'ANSF:

1. Installazione sul materiale rotabile dei sistemi di protezione della marcia del treno.

Il monitoraggio e l'attività finalizzata a favorire il processo di transizione verso le nuove tecnologie di sicurezza e del conseguente attrezzaggio della rete ferroviaria e dei rotabili con le tecnologie per la sicurezza della marcia dei treni, è tra gli obiettivi fissati nell'Atto di indirizzo del Ministro del 30.06.2008.

Il completo attrezzaggio della rete ferroviaria e del parco rotabili circolanti costituisce requisito essenziale per conseguire un significativo miglioramento dei livelli di sicurezza e per questo il Ministro dei trasporti ha emanato una prima direttiva nel 2006 che imponeva alle imprese ferroviarie l'installazione delle apparecchiature di bordo entro giugno 2008 ed una seconda direttiva nel marzo del 2008 con la quale tale termine è stato prorogato a giugno 2009.

L'Agenzia segnala che entro la fine del 2009 oltre il 95% dei rotabili sarà dotato delle apparecchiature di bordo in grado di dialogare con il sistema SCMT (Sistema di Controllo della Marcia del Treno – impiegato sulla rete fondamentale) ed il completamento avverrà entro giugno 2010. Una più significativa criticità viene invece segnalata con riguardo all'installazione delle apparecchiature di bordo che si interfacciano con il sistema di terra SSC (Sistema di Supporto alla Condotta – impiegato sulla rete complementare che sostanzialmente coincide con la rete non elettrificata) in quanto RFI non ha ancora concluso le fasi propedeutiche al rilascio dei previsti nulla osta e quindi i programmi di attrezzaggio si protrarranno oltre dicembre 2010.

I ritardi, che non consentono di cogliere nei tempi previsti il miglioramento dei livelli di sicurezza prefissati con gli ingenti interventi statali attuati sulla infrastruttura, erano stati segnalati ai competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed il Ministro, con nota n° 7671 del 25.02.2009, ha dato disposizioni all'Agenzia affinché provvedesse ad accompagnare il processo di attrezzaggio, anche oltre il termine fissato al 30 giugno 2009, attraverso l'adozione di provvedimenti in grado di mitigare i rischi e favorire l'accelerazione del processo.

L'Agenzia, al fine di evitare il blocco della circolazione ferroviaria e seguendo le indicazioni impartite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ha quindi emanato la direttiva 1/Dir/2009 del 3 giugno 2009 che ammette la circolazione di mezzi non ancora attrezzati purché inseriti in programmi di attrezzaggio giudicati coerenti e con il vincolo dell'adozione di alcune misure

mitigative di circolazione. Ciò ha permesso di gestire in sicurezza e senza soluzioni di continuità il periodo transitorio (tuttora in corso) di attrezzaggio dei rotabili, evitando il rischio di una improvvisa forte riduzione della offerta di trasporto su ferrovia alla data del 30 giugno 2009 (termine ultimo della proroga concessa dal D.M. 81/T del 19 marzo 2008) con notevoli ripercussioni negative sul traffico viaggiatori soprattutto pendolare ed a vantaggio della modalità di trasporto stradale i cui indici di incidentalità sono comunque di molto superiori a quelli ferroviari.

2. Mezzi d'opera.

Per tali tipologie di materiale rotabile, ricompresi nelle previsioni delle suddette direttive ai fini dell'installazione dei sistemi di bordo per la protezione della marcia, l'Agenzia riferisce che gli attrezzaggi sono in notevole ritardo in quanto complicati da oggettivi problemi tecnici connessi con la varietà dei mezzi e dalla eterogeneità degli impianti di bordo. Questi saranno censiti per mirare gli interventi sui mezzi che circolano come treni rispetto quelli che possono impegnare l'infrastruttura esclusivamente in regime di interruzione della circolazione.

Tali attività e quella successiva di attrezzaggio dei mezzi comporta un tempo (non stimato dall'Agenzia) durante il quale verranno individuati opportuni accorgimenti mitigativi.

3. Manovre.

L'Agenzia fa presente di avere allo studio alcune modifiche normative finalizzate alla introduzione di misure mitigative per l'effettuazione delle manovre, in quanto i sistemi di protezione della marcia sono concepiti per i treni in servizio passeggeri e merci e non sempre sono efficaci durante alcuni tipi di manovre.

4. Manutenzione.

La corretta manutenzione di tutti i sottosistemi che compongono il sistema ferroviario è elemento essenziale per garantire il mantenimento di un elevato livello di sicurezza; per questo l'Agenzia ha provveduto a regolamentare la materia con il proprio decreto n° 1/2009 del 6 aprile 2009 che ha dato agli operatori del settore gli strumenti per intervenire e modificare i propri processi manutentivi in caso rilevassero situazioni potenzialmente pericolose per la sicurezza.

L'Agenzia porta tuttavia a conoscenza che spesso ha rilevato un atteggiamento di alcuni operatori non coerente (o addirittura contrario) con lo spirito delle disposizioni fornite dall'Agenzia stessa in quanto la procedura per *“la modifica dei piani di manutenzione è stata sempre invocata (in*

particolar modo dall'impresa ferroviaria Trenitalia) per aumentare gli intervalli di manutenzione e ciò per evitare soggezioni al servizio dovute al fermo dei rotabili, tanto che l'Agenzia ha ritenuto di dover sospendere tutte le modifiche in senso permissivo dei piani di manutenzione”.

In merito alla questione della manutenzione del materiale rotabile occorre evidenziare la necessità, accennata anche dall'Agenzia, di procedere ad una modifica dell'assetto normativo che introduca anche in Italia le figure previste dalla direttiva comunitaria (2008/110/CE) in corso di recepimento e cioè quella dei “detentori” dei carri e delle “entità responsabili della manutenzione” (ECM). Si fa presente che la figura del detentore è riconosciuta in ambito internazionale dai 43 Paesi che hanno ratificato la convenzione COTIF ed in ambito comunitario l'Italia è rimasto, come è noto, uno dei pochi Paesi aderenti alla convenzione che ancora non ha provveduto alla ratifica del trattato della COTIF 1999, attualmente ferma per questioni attinenti il pagamento delle quote pregresse ed i soggetti cui incombe tale onere, nonostante presso il Dipartimento trasporti terrestri siano disponibili i fondi per il pagamento delle quote pregresse e parte di quella corrente. Tale circostanza comporta che i detentori, per poter far circolare i propri carri sull'infrastruttura ferroviaria, debbono registrare i propri carri presso una impresa ferroviaria dotata di certificato di sicurezza. Per accelerare il processo si ricorda che il 14 maggio 2009 l'Italia ha sottoscritto insieme ad altri 9 Stati Membri della Comunità europea (Austria, Belgio, Francia, Germania, Grecia, Ungheria, Lussemburgo, Olanda, Romania) un Memorandum di Intenti (MoU) con il quale sono stabiliti i principi di base di un sistema di certificazione delle entità responsabili della manutenzione dei carri merci ed il mutuo riconoscimento dei certificati rilasciati agli ECM.

Nel recepimento della direttiva 2008/110/CE e nell'applicazione del MoU che ne anticipa alcuni contenuti si dovranno comunque adottare i provvedimenti necessari a garantire la sicurezza del sistema alla luce della molteplicità dei soggetti coinvolti.

5. Sicurezza cantieri.

L'agenzia ha individuato la sicurezza dei cantieri in soggezione d'esercizio come area di criticità su cui intervenire richiedendo al Gestore dell'infrastruttura interventi migliorativi. A tale proposito RFI sta valutando sistemi di protezione passiva dei tratti in esercizio interessati da cantieri e idonei sistemi di segnalazione. Nelle more della predisposizione di un programma operativo di attuazione di tali sistemi, l'Agenzia ha raccomandato al Gestore di proibire, ove possibile, la contemporanea presenza di cantieri e treni.

6. Porte del materiale rotabile passeggeri.

La criticità è data dalla rilevanza del numero di incidenti che si verificano in fase di salita e discesa dei viaggiatori, generalmente causati da un non corretto comportamento degli stessi. Tuttavia attualmente è in corso un programma di interventi su tutte le carrozze di Trenitalia che impedisca l'apertura delle porte dopo l'avvenuta chiusura da parte del Capotreno.

7. Merci pericolose.

La questione è di particolare rilevanza anche a seguito del mutato assetto normativo con il decreto legislativo 162/2007 di recepimento delle direttive comunitarie 2004/49/CE e 2004/51/CE che ha istituito nell'ordinamento nazionale l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie attribuendole compiti in materia di sicurezza su infrastruttura ferroviaria e materiale rotabile. L'argomento ha assunto carattere di urgenza a seguito del tragico incidente di Viareggio del 28 giugno 2009 dopo il quale l'Agenzia ha dato immediate disposizioni cautelative imponendo a tutte le imprese ferroviarie con certificato di sicurezza per il trasporto di merci pericolose rilasciato in Italia di identificare e sottoporre a immediato controllo tutti gli assili per i quali si verifichi almeno una delle seguenti condizioni:

- l'ultimo controllo non distruttivo sia stato effettuato nella stessa officina che aveva controllato il carro sviato a Viareggio;
- provenienza dalla stessa colata della sala coinvolta nell'incidente di Viareggio;
- stesso tipo di sala montata (sala + ruote).

Occorre tuttavia segnalare che la questione delle responsabilità in tale materia è molto articolata e complessa per cui la Direzione Generale del Trasporto Ferroviario ha promosso un approfondito esame della materia del trasporto di merci pericolose per ferrovia attraverso l'istituzione di uno specifico Gruppo di Lavoro cui hanno partecipato, tra gli altri, esperti in materia di RFI e dell'Agenzia. In esito ai lavori il Gruppo di Lavoro ha prodotto un rapporto nel quale si propone un articolato quadro di ripartizione di attività ed attribuzioni di responsabilità tra i soggetti competenti in materia. In tale quadro viene prospettato che, sulla base dell'attuale assetto legislativo e normativo ed al fine di permettere ai soggetti proponenti di avere un interlocutore chiaramente individuato, per tutti gli aspetti inerenti il trasporto intermodale di merci pericolose l'Autorità competente è Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, mentre l'Agenzia assume il ruolo di Autorità competente per le questioni inerenti il trasporto di merci pericolose effettuato unicamente sull'infrastruttura ferroviaria. Coerentemente con quanto disposto dall'art. 5 del citato decreto legislativo 162/2007 anche al Gestore, nell'ambito delle proprie responsabilità sul funzionamento sicuro della propria parte di sistema, viene attribuito un ruolo attivo nella materia del trasporto delle merci pericolose sulla propria infrastruttura. Esso infatti dovrebbe assumere la

figura di soggetto competente, tra l'altro, per le questioni inerenti ai controlli a campione per la verifica della conformità al RID dei trasporti di merci pericolose ed alle prescrizioni di esercizio attuative del regolamento RID.

Nelle more pertanto della definitiva attribuzione delle rispettive competenze in capo a ciascun soggetto, da attuare con l'emanazione di una specifica disposizione normativa, la Direzione per il trasporto ferroviario, in esito a specifiche richieste di RFI di essere sollevata dalle proprie responsabilità sulla materia, ha più volte ribadito (note n° 77053 del 03.08.2009 e n° 76/regis.emerg del 11.09.2009) l'obbligo di RFI di continuare ad assicurare l'adempimento delle competenze fino ad oggi svolte in materia di trasporto di merci pericolose sulla propria infrastruttura con particolare riguardo ai controlli.

8. Riordino normativo.

L'avvio del riordino del quadro normativo è espressamente indicato nell'Atto di indirizzo del Ministro del 30 giugno 2008. L'obiettivo assegnato è complesso e delicato ed in effetti l'Atto del Ministro parla di avvio del complesso processo di riordino che l'Agenzia ha provveduto ad attuare con l'emanazione del decreto n° 1/2009 del 6 aprile 2009 relativo alle "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria".

Il decreto dell'Agenzia individua i soggetti con compiti in materia di sicurezza in coerenza con l'assetto tracciato dalla direttiva comunitaria, specifica le rispettive attribuzioni, definisce tutti i processi autorizzativi e le modalità di espletamento delle attività di ispettorato, controllo e monitoraggio, effettua infine una ricognizione del quadro normativo individuando due elenchi di riferimento: le norme di legge (nazionale e comunitaria) e la normativa tecnica.

L'Agenzia rappresenta tuttavia le seguenti criticità:

- tendenza degli operatori ferroviari a far ricorso in modo eccessivo alla richiesta di deroga alle norme;
- scarsa propensione alla proposta, con atteggiamento "*passivo*" di alcuni operatori, nei casi in cui l'Agenzia, a fronte di rilevate criticità, chiedeva l'individuazione di misure correttive;
- necessità che RFI dialoghi con tutte le imprese ferroviarie;
- cooperazione di RFI con gli altri operatori per gli aspetti relativi alla sicurezza.

La Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario, nel rapportare al Ministro in merito allo stato di attuazione della Direttiva del 29 luglio 2009, aveva anch'essa rilevato "*una generale tendenza da parte del Gruppo FS a non dare risposte operative che impegnino direttamente RFI nelle questioni indicate nei vari punti dell'Atto di indirizzo; la relazione di RFI, infatti, ha raramente e solo marginalmente carattere propositivo e spesso presenta elementi polemici come per esempio*

in merito all'impegno di procedere alla sottoscrizione del verbale di completamento del trasferimento delle competenze" che conferma la criticità espressa dall'Agenzia. Si ricorda che già nel febbraio del corrente anno l'Agenzia aveva rappresentato all'On. Sig. Ministro alcune criticità nella fase di avvio delle proprie attività lamentando "un atteggiamento non collaborativo da parte del Gruppo FS talché si determina l'inevitabile effetto di procrastinare il completamento del trasferimento di competenze in una fase estremamente delicata".

9. Reti Regionali.

La criticità evidenziata dall'Agenzia riguarda la necessità che i programmi di attrezzaggio delle infrastrutture ferroviarie di altri Gestori rispetto ad RFI (le cui reti siano connesse con quella nazionale), con i sistemi di protezione marcia treno avvenga nei tempi (marzo 2011) previsti dal decreto 81/T del 19 marzo 2008 al fine di evitare una gestione disomogenea degli aspetti riguardanti la sicurezza che renderebbe di fatto impossibile l'operatività della interconnessione. Per garantire il rispetto fondamentale dei tempi l'Agenzia ritiene congruente che tale processo per le reti regionali avvenga con finanziamenti pubblici analogamente a quanto avvenuto sulla rete nazionale.

Conclusioni

In via preliminare si fa presente che l'azione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie ha pienamente corrisposto alle disposizioni emanate dal Ministro nel più volte citato Atto di indirizzo del 30 giugno 2008.

In particolare nella fase transitoria di attivazione l'Agenzia ha provveduto a dotarsi di una propria prima organizzazione come peraltro evidenziato nell'allegato B.1 del Rapporto annuale, ha assicurato il supporto alla Direzione Generale per il trasporto ferroviario sia documentale che tecnico anche in sede di Comitato interoperabilità (RISC ex Comitato art. 21 delle direttive interoperabilità), si è dotata di una propria sede. Il monitoraggio delle attività di attrezzaggio del materiale rotabile con i sistemi di controllo marcia treno, indicato al punto 2 dell'Atto di indirizzo, è stato continuamente assicurato dall'Agenzia e di ciò si è ampiamente dato notizia al primo punto delle aree di criticità evidenziate sopra riportate. Anche con riguardo al riordino del quadro normativo relativo alla sicurezza ferroviaria, 3° ed ultimo dei punti dell'Atto di indirizzo, si è riferito in merito all'impegno dell'Agenzia in tal senso con l'avvio di detto processo attraverso il citato decreto n° 1/2009 del 6.06.2009.

Occorre inoltre rilevare che, oltre alle criticità sopra riportate, si aggiunge la necessità che si completi quanto prima il processo di acquisizione da parte dell'Agenzia delle competenze rimaste ancora in capo ad RFI, processo che deve portare l'Agenzia nelle condizioni di essere totalmente

terza rispetto il Gruppo FS. A tale riguardo si constata che, nonostante in data 12 maggio 2009 la Direzione Generale per il trasporto ferroviario aveva trasmesso il verbale n° 2 con nota n° 47575/Ru, per sottoscrizione da parte di RFI, ad oggi il completamento del trasferimento delle competenze non è stato ancora attuato. Tale adempimento risulta strategico e per la rilevanza sul piano sicurezza comporta chiarezza nei contenuti delle attribuzioni trasferite e valutazione attenta delle professionalità da far transitare da RFI all'Agenzia. Data la delicatezza delle questioni, detto trasferimento non può che avvenire con la collaborativa partecipazione dei soggetti interessati. Il tempo trascorso dal primo verbale (16 giugno 2008) unitamente alle segnalazioni dell'Agenzia, evidenziano una criticità sul processo in questione.

Il Rapporto annuale riferisce che nel complessivo il sistema ferroviario della rete gestita da RFI prosegue in un andamento positivo della sicurezza, ed evidenzia la necessità del perseguimento dei seguenti macro obiettivi:

- riduzione delle discontinuità di tipo tecnologico e strutturale, sia all'interno del sistema ferroviario, sia nelle interfacce con l'esterno;
- riduzione delle non conformità imputabili al fattore umano;
- riduzione delle non conformità imputabili a carenze nella manutenzione dell'infrastruttura e del materiale rotabile.

Per questo risulta prioritario il completamento degli attrezzaggi dei sistemi tecnologici per la protezione della marcia del treno come riferito al punto 1 delle criticità evidenziate. Contestualmente devono essere individuate le modalità per gestire le transizioni dei mezzi al confine di Stato in funzione dei diversi sistemi di protezione della marcia del treno. Anche le reti regionali interconnesse con la rete nazionale ed i mezzi su esse circolanti, per i quali il d.lgs. 162/2007 ha previsto un differimento di tre anni nell'assunzione da parte dell'Agenzia delle competenze su di esse, dovranno provvedere nei tempi dovuti agli attrezzaggi di detti sistemi di protezione per consentire l'omogeneità delle regole d'esercizio e del livello tecnologico.

Per il raggiungimento dell'obiettivo della riduzione delle non conformità imputabili a carenze manutentive, l'Agenzia ritiene necessaria l'adozione di una costante ed efficace verifica delle modalità di esecuzione di tali attività su enti rilevanti ai fini della sicurezza ed in particolare su quelle affidate a ditte terze.

Come riferito in merito all'incidentalità un aspetto che merita particolare attenzione riguarda gli inconvenienti connessi al trasporto di merci pericolose che hanno fatto registrare nel 2008 un aumento del numero di eventi. L'attenzione sul trasporto di queste sostanze ha assunto carattere d'emergenza a seguito del tragico evento di Viareggio del 29 luglio 2009. Come suggerito dall'Agenzia emerge la necessità di adottare un sistema di controllo sui processi interessanti il trasporto di merci pericolose attraverso verifica dei processi interni, audit sui fornitori ecc.. Si ritiene inoltre che insieme ai maggiori controlli si provveda all'emanazione di una specifica

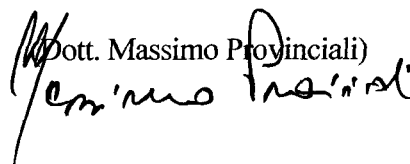
disposizione normativa sul riordino delle attribuzioni di responsabilità in materia che tenga conto di tutti i soggetti previsti nell'attuale assetto legislativo e normativo (d.lgs. 162/2007 e RID).

Come evidenziato anche nella relazione della Direzione Generale del Trasporto Ferroviario sul Rapporto dell'Agenzia dello scorso anno, devono essere rese disponibili adeguate risorse economiche per la realizzazione di opere infrastrutturali alternative al fine di proseguire il programma di soppressione dei passaggi a livello e ridurre ulteriormente la casistica di incidentalità per tale causa.

L'Agenzia nelle note conclusive della relazione di accompagnamento del Rapporto annuale auspica che venga attivato *“una interlocuzione permanente fra i vari organi dello Stato nella sua veste di controllore, di committente del Contratto di Programma ed anche di azionista”* per la definizione ed attuazione di un programma per il rafforzamento della sicurezza del sistema ferroviario di respiro quinquennale, *“da definire ed attuare con il concorso degli operatori”*.

Si ritiene condivisibile e quindi sostenibile la proposta dell'Agenzia, si intende tuttavia precisare che, per la necessaria separazione delle rispettive competenze, le proposte di intervento per il miglioramento dei livelli di sicurezza del sistema, sentiti gli operatori, dovranno essere rappresentati dall'Agenzia al “Tavolo di interlocuzione” per la definizione di un piano quinquennale di interventi.

Il Direttore Generale

Dott. Massimo Provinciali


**RAPPORTO ANNUALE SULLA SICUREZZA
DELLE FERROVIE ANNO 2008**

PAGINA BIANCA

INDICE**PARTE A - GENERALITÀ**

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

PARTE B - INTRODUZIONE

- B.1 Introduzione al rapporto
 - B.1.2 Definizioni
- 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 Attività di audit svolta nel 2008
 - G.1.2 Indagini dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
 - G.1.3 Seguiti dell'Agenzia sugli aspetti rilevati durante le attività di supervisione
- G.2 Relazioni di sicurezza annuali del gestore dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie

PARTE H - RAPPORTO SULL'APPLICAZIONE DEI METODI COMUNI DI SICUREZZA SULLA IDENTIFICAZIONE E VALUTAZIONE DEI RISCHI**PARTE I - 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 C.2: Elenco degli incidenti raccolti per l'elaborazione degli
Indicatori Comuni di Sicurezza della Direttiva 2004/49/CE
anno 2008 avvenuti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

Allegato D: Principali modifiche apportate alla legislazione e ai regolamenti

Allegato E: Certificazione delle Imprese Ferroviarie - Anno 2008

PARTE A - GENERALITÀ

A.1 Scopo e campo di applicazione del rapporto

Il presente documento è predisposto conformemente all'articolo 7 del Decreto Legislativo 10/08/2007 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, ed alla Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n. 13/2001. Esso descrive l'evoluzione nel corso dell'anno 2008 della sicurezza del sistema ferroviario italiano 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.

Per quanto riguarda le reti regionali per le quali l'applicazione del Decreto Legislativo 162/2007, ai sensi dell'articolo 27, comma 4 del decreto medesimo, è posticipata di tre anni, si forniscono gli indicatori di sicurezza, di cui ai punti 1.1 e 1.2 dell'allegato I del Decreto Legislativo 162/2007, calcolati sulla base dei dati raccolti da 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 18.08.2007 n. 162 "Implementation of the EU Dir. 2004.49/CE and 2004.51/CE" applying the Art. 18 of the Dir. 2004.49 and in conformity to the Infrastructure Manager Provision n. 13/2001.

It describes the evolution of the safety of the railway Italian system under the NSA control, which consists of:

- the national railway infrastructure granted, for the exploitation, to Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., 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 structure has been written considering the ERA documents: "Template - Structure for the content of the NSA Annual safety Report" (Version 14) and "Guidelines for the use of the template - structure for the content of the NSA Annual safety Report" (Version 10). It is published on the Italian National Safety Authority website (www.ansf.it).

In June 2008 the Italian National Safety Authority starts its activity. Before this date, the tasks concerning safety had been carried out by RFI. The report takes into account the whole year.

ORGANISATION

The Italian National Safety Authority is a non-economic Public Body belonging to the Public Administration, controlled by the Ministry of Infrastructure and Transports, and it is independent from the investigation body and from the railway operators.

Currently, the NSA is carrying out only the following tasks:

- the technical regulation;
- the technical admission of rolling stock;
- the safety certification of the railway undertakings;
- the audit and monitoring activity.

EVOLUTION OF THE SAFETY CERTIFICATION AND AUTHORIZATION

Until now neither safety certificates or safety authorisations have been delivered in conformity to the articles 10 and 11 of the Dir. 2004/49, as implemented by the Legisl. Decr. N. 162/2007. During 2008 the new Certificates and the extensions have been delivered according to the existing procedures, without the distinction in Part A and Part B. A new procedure for the delivering of the safety certificate parts A and B is in progress: a preliminary document is under discussion. As far the Safety Authorisation is concerned, the NSA has not yet assumed the concerning competencies.

CONCLUSIONS, PRIORITIES, SAFETY RECOMMENDATIONS

The NSA supervision on the railway system has pointed out a positive trend of the safety. The NSA confirmed, however, the 2007 targets, listed below:

- reduction of the technological and structural discontinuities inside the railway system and in the external interfaces;
- reduction of human factor errors;
- reduction of lacks in the infrastructure and rolling stock maintenance process.

An absolute priority has to be given to the completion of the equipping of the technological systems for ATP.

It is still necessary to make the safety management systems more effective, in particular improving the procedures for the design and the review phases and defining safety quantitative targets deriving from an accurate risk analysis.

About criticalities concerning infrastructure maintenance, it shall be controlled more effectively the modality of execution of the maintenance activity, in particular when carried out by contractors.

It has been found that the maintenance activities concerning rolling stock are not aligned with the foreseen periodicity. There are also difficulties to guarantee the traceability of the maintenance processes.

Another critical aspect concerns the worksites: the NSA has asked specific projects to improve the safety of the workers during the train operation.

The "accidents caused by rolling stock in motion" analysis shows that the number of passengers falling from a train is still a relevant topic. In this field a significant number of projects has been adopted to mitigate connected risks, involving technological equipping of rolling stock, organizational aspects and press campaigns.

In 2008 there has been a further increase of the incidents connected to the transport of dangerous goods (load problems or defectiveness of the tanks). It is necessary to improve the control system on the processes involving this kind of transport.

Regarding the critical aspects of the start-up of the NSA, the priority shall be given to the reorganisation of the legislative framework.

An analysis on the railway safety trend can not leave out of consideration the accident occurred in Viareggio on the 29th of June in the consciousness that the restrict number of accidents allows just to draw up a trend to be evaluated in the long term. The only activity that must be carried out constantly is the identification and the systematical removing of causes of accidents.

PARTE B - INTRODUZIONE

B.1 Introduzione al rapporto

Fino al 15 giugno 2008 il presidio delle attività in materia di sicurezza ferroviaria è stato garantito dalla Direzione Tecnica di RFI S.p.A., in continuità con quanto svolto nell'anno precedente.

A partire dal 16 giugno 2008, con l'avvio della sua operatività, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie ha acquisito, con Decreto Dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 2043 del 10/06/2008, solo una parte dei compiti istituzionali previsti dal Decreto Legislativo 162/2007, relativi all'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Il presente documento è elaborato sulla base della supervisione effettuata dall'Agenzia sul Gestore dell'Infrastruttura e sulle Imprese Ferroviarie in merito a:

- stato di attuazione e di miglioramento del Sistema di Gestione della Sicurezza della Circolazione dei Treni e dell'Esercizio Ferroviario,
- statistiche incidentali ed eventi più rilevanti,
- attività ispettiva sulla sicurezza,
- stato di avanzamento delle attività inserite nei Piani della Sicurezza.

Il documento, strutturato tenendo presenti le linee guida contenute nei documenti "Template - Structure for the content of the NSA Annual safety Report" (Version 14) e "Guidelines for the use of the template - structure for the content of the NSA Annual safety Report" (Version 10) emessi dall'ERA, è pubblicato sul sito dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie www.ansf.it ed è trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e all'Agenzia Ferroviaria Europea.

B.1.2 Definizioni

Nella tabella seguente si riportano le definizioni utilizzate nel documento e non contenute nel Decreto Legislativo 162/2007.

Termine	Definizione
incidente UIC	Sono classificati UIC, in quanto presi in considerazione nelle statistiche dell'organizzazione medesima, 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.

Termine	Definizione
<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 di 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.
<i>obiettivo</i>	Applicazione di dettaglio del macro-obiettivo in un'area di intervento specifica (area di criticità o aree di intervento individuate dalla singola organizzazione). Può essere formulato qualitativamente o quantitativamente a diversi livelli di dettaglio.
<i>progetti</i>	Sono le attività pianificate per raggiungere gli obiettivi prefissati.

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 concessa in gestione a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – Piazza della Croce Rossa 1, 00161 Roma – Italia ha una estensione di 16529 km.

Le principali informazioni relative a tale rete sono riportate nella tabella in Allegato A.2; tali informazioni sono state fornite da Rete Ferroviaria Italiana (di seguito RFI) nella Relazione annuale sulla sicurezza per l'anno 2008.

B.2.3 Elenco delle Imprese Ferroviarie

Le Imprese Ferroviarie in possesso di Certificato di sicurezza al 31/12/2008 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 2008 trasmesse a questa Agenzia:

- gli estremi dell'ultimo certificato rilasciato ai sensi della Direttiva 2001/14/CE. A tal proposito si evidenzia che nel 2008 non sono stati rilasciati Certificati di Sicurezza ai sensi della Direttiva 2004/49/CE (parti A e B), pertanto nella tabella non è stata riportata la relativa colonna;
- la data di inizio delle attività commerciali;
- le tipologie di servizi autorizzati;
- la consistenza dei rotabili utilizzati. Per quanto attiene alla consistenza di materiale trainato merci, si sottolinea che solo l'impresa ferroviaria Trenitalia S.p.A. dispone di materiale immatricolato nel proprio parco. Le altre imprese ferroviarie certificate effettuano servizi di trasporto utilizzando materiale trainato merci immatricolato nel parco di altre imprese;
- la consistenza del personale che svolge mansioni di sicurezza;
- la consistenza dei servizi effettuati (passeggeri e merci) espressa in treni x km.

Nella tabella "Traffico 2008 in treni x km" seguente sono riportati i dati relativi ai servizi viaggiatori e merci effettuati dalle imprese ferroviarie certificate che hanno circolato sull'infrastruttura nazionale nel corso dell'anno 2008.

Questi dati, comunicati da ogni singola impresa nella Relazione annuale sulla sicurezza per l'anno 2008, non sono confrontabili con quelli relativi agli anni precedenti che erano stati conteggiati tenendo conto dell'impresa ferroviaria proprietaria della traccia oraria.

Nella stessa tabella si riporta anche la percentuale di treni x km protetti da Sistemi di Protezione della Marcia del Treno. Nel 2008 la percentuale di traffico protetto è arrivata al 78% del traffico totale.

Traffico 2008 in treni x km

		passaggeri	merci	% sul traffico totale		TOTALI	attrezzati con ATP	% tr x km attrezzati
TRENITALIA SPA	Passeggeri	273.860.000,00		80,74%	96,16%	326.171.000,00	260.752.000,00	80%
	Cargo		52.311.000,00	15,42%				
LeNord		581.406,00		0,17%		581.406,00	130.532,00	22%
Rail Traction Company			2.450.000,00	0,72%		2.450.000,00	0	0%
IMPRESA FERROVIARIA ITALIANA SPA (EX DFG)			231.389,94	0,07%		231.389,94	0	0%
SERFER - Servizi Ferroviari S.r.l.		29.750,00	790.824,00	0,24%		820.574,00	231.200,00	28%
HUPAC S.p.A.			55.000,00	0,02%		55.000,00	0	0%
Ferrovie Emilia Romagna S.r.l.		1.360.000,00		0,40%		1.360.000,00	502.000,00	37%
NORD CARGO			1.054.396,00	0,31%		1.054.396,00	93.915,00	9%
FERROVIA ADRIATICO SANGRITANA SRL		650.000,00	31.000,00	0,20%		681.000,00	520.000,00	76%
DB SCHENKER RAILION ITALIA SRL			528.836,00	0,16%		528.836,00	160.711,00	30%
SBB CARGO ITALIA			1.824.347,00	0,54%		1.824.347,00	191.324,00	10%
METROCAMPANIA NORD EST SRL		396.559,38		0,12%		396.559,38	2.133,30	1%
SAD		270.000,00		0,08%		270.000,00	94.000,00	35%
SNCF FRET ITALIA			367.838,00	0,11%		367.838,00	0	0%
RAILONE			13.965,00	0,00%		13.965,00	6.689,00	48%
Ferrovie Udine Cividale s.r.l.			27.080,00	0,01%		27.080,00	0	0%
Crossrail Italia srl			54.786,00	0,02%		54.786,00	0	0%
Veolia Cargo Italia srl			3.000,00	0,00%		3.000,00	0	0%
Ferrovie del Gargano srl		43.320,00		0,01%		43.320,00	0	0%
RFI				0,20%		680.955,58 (*)	0	0%
Sistemi Territoriali SpA			226.000,00	0,07%		226.000,00	0	0%
Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A.			83.172,00	0,02%		83.172,00	0	0%
Ferrovia Centrale Umbra srl		756.095,64		0,22%		756.095,64	75.800,00	10%
Gruppo Torinese Trasporti SpA		332.000,00		0,10%		332.000,00	240.000,00	72%
FERROVIA LINEA SRL			188.000,00	0,06%		188.000,00	81.000,00	43%
TOTALE		278.279.131,02	60.240.633,94			339.200.720,54	263.081.304,30	78%

(*) tr x km effettuati per treni diagnostici, corse speciali, ecc. e sono quindi conteggiati solo nel totale

Nel corso del 2008 è proseguito il programma di attrezzaggio del materiale rotabile con sottosistemi di bordo dei sistemi di protezione della marcia dei treni; lo stato di avanzamento dei mezzi attrezzati al 31/12/2008 per singola impresa è riportato nella seguente tabella.

Impresa ferroviaria	mezzi attrezzati	mezzi totali	% mezzi attrezzati su mezzi totali
Trenitalia S.p.A.	3426	4573	75%
LeNord S.r.l.	14	60	23%
Rail Traction Company S.p.A.	0	38	0%
GTT S.p.A.	10	20	50%
SERFER – Servizi Ferroviari s.r.l.	0	4	0%
Hupac S.p.A.	0	3	0%
Ferrovia Emilia-Romagna S.r.l.	16	104	15%
Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A.	4	6	67%
NordCargo S.r.l.	3	21	14%
Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A.	4	14	29%
Sistemi Territoriali S.p.A.	6	23	26%
DB Schenker Rail Italia S.r.l. (ex Railion)	3	10	30%
SBB Cargo Italia S.r.l.	10	43	23%
Azienda Consorziale Trasporti ACT	0	0	0%
Metrocampania Nord Est S.r.l.	2	30	7%
Ferrovia Centrale Umbra S.r.l.	4	44	9%
Rail One S.p.A.	1	1	100%
ATC S.p.A.	0	0	0%
SNCF Fret Italia S.r.l.	0	20	0%
SAD - Trasporto Locale S.p.A.	20	20	100%
Ferrovie Udine Cividale S.r.l.	0	5	0%
Linea Ferroviaria S.p.A.	3	5	60%
Ferrottramviaria S.p.A.	0	0	0%
Ferrovie del Gargano S.r.l.	0	12	0%
Crossrail Italia S.r.l.	0	3	0%
Veolia Cargo Italia S.r.l.	0	2	0%
TOTALE	3526	5061	70%

Constatata l'impossibilità di completare l'attrezzaggio di tutti i rotabili circolanti entro la data prevista del 30 giugno 2009, al fine di evitare il blocco della circolazione ferroviaria, seguendo le indicazioni impartite dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stata emanata la Direttiva 1/Dir/2009 del 3 giugno 2009 che ammette la circolazione di mezzi non ancora attrezzati purché inseriti in programmi di attrezzaggio giudicati coerenti e con il vincolo dell'adozione di alcune misure mitigative di circolazione.

Nella tabella seguente si riportano, per ogni impresa ferroviaria, i dati relativi al numero di abilitazioni del personale impiegato in mansioni di

sicurezza (Condotta, Accompagnamento, Verifica, Formazione Treni) nel 2008; i dati sono stati forniti direttamente dalle imprese nella relazione annuale sulla sicurezza relativa all'anno 2008.

Impresa Ferroviaria	Personale per attività di sicurezza (al 31/12/2008)					% sul complessivo degli agenti abilitati
	Condotta	Accomp.to	Verifica	Formazione	Totale abilitazioni	
Trenitalia S.p.A.	19402	9005	1762	7640	37809	91,18%
LeNord S.r.l.	284	245	9	5	543	1,31%
Rail Traction Company S.p.A.	124	146	22	22	314	0,76%
Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.	58	35	2	15	110	0,27%
SERFER – Servizi Ferroviari s.r.l.	106	60	117	68	351	0,85%
Hupac S.p.A.	31	3	19	40	93	0,22%
Ferrovia Emilia-Romagna S.r.l.	197	224	42	224	687	1,66%
Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A.	16	8	2	6	32	0,08%
Nord Cargo S.r.l.	87	0	25	22	134	0,32%
Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A.	35	44	9	11	99	0,24%
Sistemi Territoriali S.p.A.	38	32	1	8	79	0,19%
DB Schenker Rail Italia S.r.l.	54	0	25	26	105	0,25%
SBB Cargo Italia S.r.l.	113	28	82	240	463	1,12%
MetroCampania Nord Est S.r.l.	44	32	0	4	80	0,19%
Ferrovia Centrale Umbra S.r.l.	46	41	0	0	87	0,21%
RailOne S.p.A.	9	4	4	9	26	0,06%
SNCF Fret Italia S.r.l.	60	9	50	60	179	0,43%
SAD – Trasporto Locale S.p.A.	47	46	0	0	93	0,22%
Ferrovie Udine Cividale S.r.l.	5	9	1	15	30	0,07%
Linea Ferroviaria S.r.l.	16	0	5	9	30	0,07%
Ferrottramviaria S.p.A.	4	4	3	4	15	0,04%
Ferrovie del Gargano S.r.l.	19	19	0	0	38	0,09%
Crossrail Italia S.r.l.	16	12	9	17	54	0,13%
Veolia Cargo Italia S.r.l.	6	0	3	5	14	0,03%
TOTALI	20817	10006	2192	8450	41465	

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.

Confrontando i dati relativi al personale per l'anno in esame con quelli per l'anno 2007 si registra un aumento complessivo delle persone utilizzate in mansioni di sicurezza.

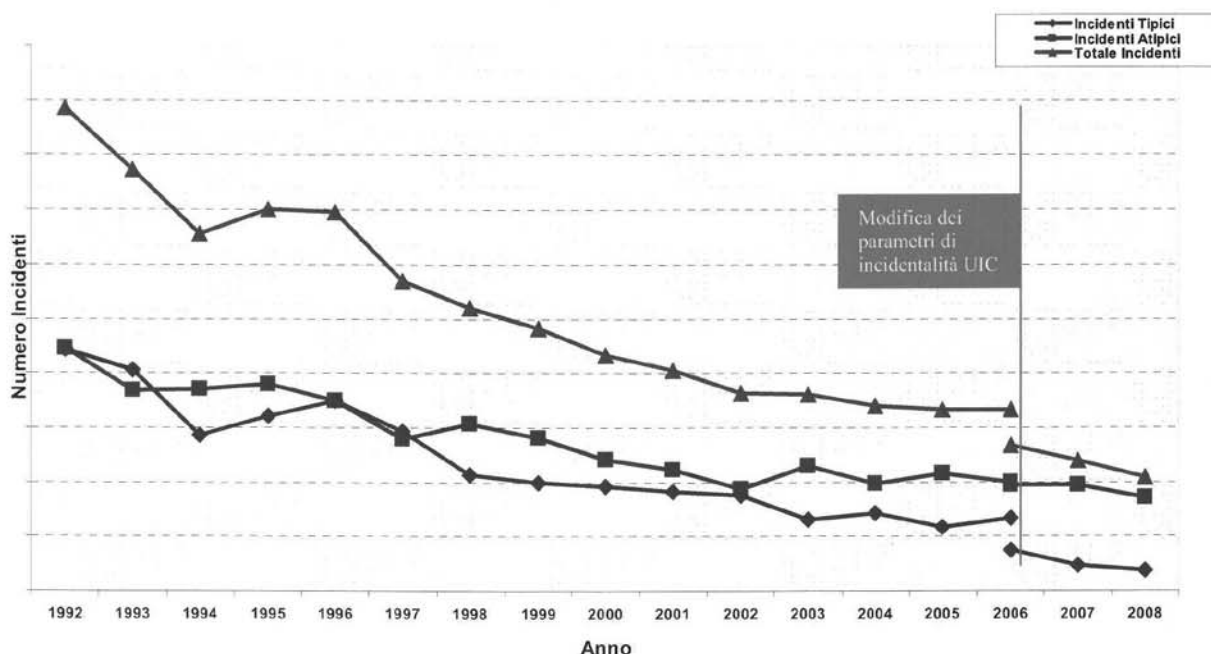
B.3 Sintesi ed analisi dell'andamento generale della sicurezza ferroviaria

Il 2008 conferma l'andamento in diminuzione dei volumi di traffico effettuati sulla infrastruttura nazionale segnando una diminuzione circa dell'1% rispetto al 2007. Di conseguenza, alcuni indicatori di incidentalità previsti dall'allegato 1 della Direttiva 49/04/CE, quali ad esempio il numero dei deragliamenti dei treni e degli altri incidenti, seppure costanti in valore assoluto, nel biennio 2007/2008 presentano un incremento se rapportati al volume di traffico a testimonianza di una sostanziale rigidità di alcuni valori entro determinate soglie di traffico.

Gli indicatori maggiormente utilizzati nel sistema ferroviario italiano per rappresentare l'andamento pluriennale degli incidenti sono costruiti in base alla classificazione degli incidenti stabilita dall'U.I.C. - Union International des Chemins de fer -.

Questi dati sono analizzati sia in aggregato che suddivisi in incidenti "Tipici" e "Atipici". Tale suddivisione nasce dall'esigenza 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) che sono fortemente influenzati da infrazioni alle norme in materia di sicurezza e polizia ferroviaria da parte di viaggiatori o estranei al servizio ferroviario.

Nel grafico B.3.1 è rappresentato l'andamento del numero di incidenti nel periodo 1992-2008. Le linee dei grafici sono spezzate in corrispondenza dell'anno 2006 per il quale sono riportati due valori: ciò è dovuto alla modifica da parte dell'U.I.C. del valore dei danni al di sopra del quale l'incidente deve essere comunicato all'U.I.C. stessa (si è passati da 10.000€ a 150.000€) ed alla differente identificazione di un ferito grave.

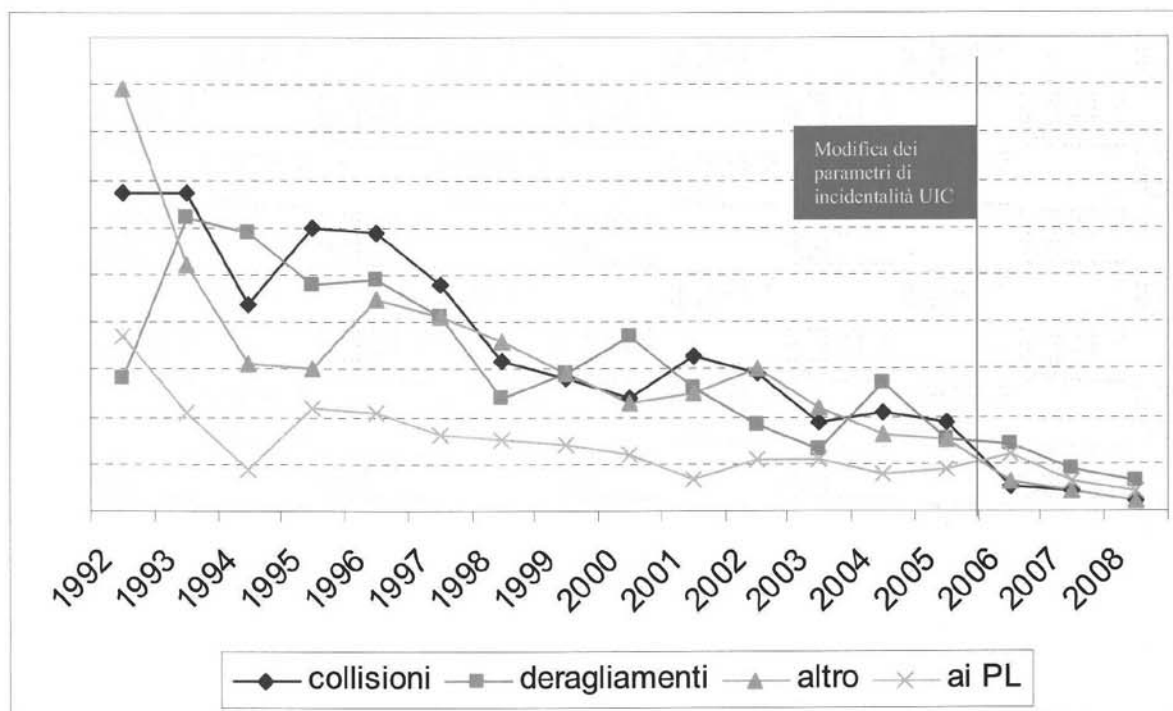
Grafico B.3.1 "Andamento dell'incidentalità nel periodo 1992-2008"

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

Pur considerando quanto sopra, effettuando una analisi di trend sui dati raccolti si può stimare una riduzione tendenziale degli incidenti nel periodo in esame.

Per analizzare nel dettaglio le singole componenti di incidentalità è sufficiente riferirsi al grafico B.3.2 che riporta l'andamento separato di collisioni, deragliamenti, incidenti ai passaggi a livello e degli altri incidenti.

L'analisi puntuale delle singole tipologie di incidenti conferma un trend del numero di incidenti in netto calo nel periodo in esame.

Grafico B.3.2 "Andamento delle singole tipologie di incidenti nel periodo 1992-2008"

PARTE C - ORGANIZZAZIONE

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, indipendente sia dall'organismo investigativo sia dagli operatori ferroviari, in particolare dal Gestore dell'Infrastruttura nazionale (RFI), è un Ente pubblico non economico, organo dell'Amministrazione dello Stato, vigilata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. A regime potrà avere un ruolo organico massimo di 300 unità di personale.

Compiti dell'Agenzia dettati dal Decreto Legislativo 162/2007, decreto di istituzione dell'Agenzia stessa, sono, in sintesi:

- regolamentazione tecnica;
- ammissioni tecniche di sistemi e sottosistemi;
- certificazione di sicurezza degli operatori ferroviari;
- verifica sulla corretta applicazione delle norme.

Il Decreto Legislativo 162/2007 ha previsto, nelle more del conseguimento dell'autonomia gestionale e finanziaria dell'Agenzia, un regime di "prima applicazione", attraverso la stipula di apposite Convenzioni tra l'Agenzia stessa, il Gruppo FS ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 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.

In conseguenza di quanto sopra il 21 maggio 2008 è stata sottoscritta una Convenzione tra l'Agenzia, il Gruppo FS ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sulla base della quale, con il Verbale n. 1 del 6 giugno 2009 di attuazione della convenzione, ratificato con il Decreto 2043 del 10 giugno 2008 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il 16 Giugno 2008 l'Agenzia ha avviato la propria operatività, avvalendosi di circa 100 persone provenienti in gran parte dal Gruppo FS (in particolare da RFI SpA) ed in minima parte (alcune unità) dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Fino al 16 giugno 2008 l'assetto del sistema ferroviario italiano, relativamente agli aspetti di sicurezza, è rimasto invariato rispetto a quello presentato nel rapporto annuale della sicurezza per l'anno 2007.

Con il citato Verbale n. 1 e il relativo atto di ratifica l'Agenzia ha finora acquisito solo una parte dei compiti previsti dal decreto legislativo 162/2007, con particolare riguardo a:

- emanazione della normativa tecnica;
- certificazione di sicurezza delle Imprese ferroviarie;
- ammissione tecnica del materiale rotabile;
- attività di verifica sulla corretta applicazione delle norme

e limitatamente alla sola rete gestita da RFI.

Al fine di acquisire le rimanenti competenze in tema di sicurezza, concernenti genericamente i sistemi di terra, ed incrementare la potenzialità ispettiva dell'Agenzia, è stata lanciata una apposita interpellanza all'interno del Gruppo FS per selezionare personale in possesso dei necessari requisiti.

I regolamenti di funzionamento dell'Agenzia (in forma di Decreto del Presidente della Repubblica) concernenti lo statuto, l'organizzazione e la gestione contabile, di cui all'articolo 4, comma 6 del Decreto Legislativo 162/2007, sono stati pubblicati nella G.U. n. 92 del 21.4.2009 (S.O. n. 56/L). Il quarto e ultimo regolamento, anch'esso in forma di Decreto del Presidente della Repubblica, relativo al reclutamento, è in corso di elaborazione.

Nella fase di prima applicazione e limitatamente alle competenze acquisite con il "Verbale 1", l'Agenzia con Ordine di Servizio n. 1 del 3 ottobre 2008 si è data un'organizzazione provvisoria delle attività articolata in un settore amministrativo e cinque settori tecnici:

- settore amministrazione, affari legali e finanza;
- settore monitoraggio, banche dati e rapporti istituzionali;
- settore norme di esercizio;
- settore standard tecnici;
- settore autorizzazioni e certificazioni;
- settore ispettorato e controlli.

L'attuale 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.

L'operatività dell'Organismo Investigativo è stata avviata con il Decreto Ministeriale 04 marzo 2008 n. 62T.

PARTE D - EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA FERROVIARIA

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

Nel corso del 2008 sono stati realizzati interventi di mitigazione delle seguenti problematiche.

1. Cadute dei viaggiatori dai treni in movimento;
2. Protezione della marcia dei treni;
3. Cantieri di Lavoro;
4. Manutenzione infrastruttura (AUDIT);
5. spezzamenti ETR;
6. Rottura alberi di trasmissione ETR 4XX.

Alcuni interventi come quelli inerenti alla protezione della marcia dei treni ed alle cadute dei viaggiatori dai treni in movimento sono la prosecuzione di attività avviate già negli anni precedenti. Gli altri provvedimenti derivano dall'attività di analisi degli incidenti e di audit.

Di seguito sono descritti in dettaglio i provvedimenti migliorativi adottati per le sopra citate problematiche.

Cadute dei viaggiatori dai treni in movimento

Per quanto riguarda gli incidenti dovuti a cadute dei viaggiatori dai treni in movimento, sebbene il fenomeno sia fortemente influenzato da indebiti comportamenti dei viaggiatori, con la Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n. 30 del 18/07/2007 è stato richiesto alle imprese ferroviarie di predisporre un piano di adeguamento delle porte delle carrozze viaggiatori ai requisiti vigenti. In particolare Trenitalia ha avviato numerose iniziative per fronteggiare le problematiche relative al rischio di cadute passeggeri dalle porte di accesso delle carrozze tra cui, in parallelo ai programmi di adeguamento tecnologico dei rotabili, specifiche azioni a carattere organizzativo come:

- campagne di informazione dei viaggiatori:
 - stampa e distribuzione nelle stazioni di brochure per i viaggiatori e affissione di locandine con raccomandazioni di sicurezza;
 - annunci sonori, sia in stazione che a bordo treno;
 - inserimento messaggi sui tabelloni elettronici a testo variabile in stazione;
 - campagne di sensibilizzazione sulla "free press";

- affissione di vetrofanie monitorie sulle porte delle carrozze;
- interventi formativi ad hoc per gli equipaggi dei treni;
- indicazioni operative specifiche per il personale di accompagnamento;
- campagne periodiche di interviste di "customer satisfaction" alla clientela per valutare l'efficacia dei provvedimenti di informazione adottati;
- stampigliatura di un apposito avviso sui biglietti ferroviari, inserimento dei messaggi nelle "videate" delle "bigliettatrici self service" nelle stazioni, nonché sul portale internet per l'acquisto on line dei biglietti.

È stato inoltre introdotto il "blocco porte temporizzato", un sistema che blocca in chiusura le porte per 3 minuti dal momento in cui il capotreno ne comanda la chiusura. Tale sistema deve essere installato sui materiali viaggiatori media e lunga percorrenza per i quali il blocco delle porte avviene quando il convoglio supera la velocità di 5 km/h così da poter garantire il blocco delle stesse fino all'intervento del blocco tachimetrico. Il completamento della installazione di tale dispositivo è previsto per la fine del 2009.

I provvedimenti adottati sono stati comunicati all'ERA per conoscere la situazione degli altri paesi e per attivare le necessarie sinergie atte ad arginare il fenomeno.

Protezione della marcia dei treni

Nel 2008 è proseguito l'attrezzaggio delle cabine di guida con sistema di protezione della marcia. Al 31 dicembre, in base alle dichiarazioni delle imprese ferroviarie, risulta attrezzato il 70% dei mezzi.

Sempre sulla base delle dichiarazioni delle imprese ferroviarie, la percentuale di traffico protetto si è attestata al 78% del totale.

Cantieri di Lavoro

RFI ha attivato un gruppo di lavoro con l'intenzione di elaborare uno studio organico di possibili azioni e interventi miranti ad incrementare la sicurezza nella gestione, protezione e sorveglianza di cantieri operanti in presenza della circolazione ferroviaria e nella circolazione ed operatività di carrelli e mezzi d'opera circolanti su binari. In particolare da tale studio, che non è ancora stato completato, dovrebbero scaturire:

- possibili modifiche o integrazioni regolamentari;
- una accelerazione della piena applicazione del Sistema integrato di Gestione della Sicurezza per tutti i processi e le strutture interessate;
- il miglioramento dell'efficacia della formazione del personale;
- proposte di nuove tecnologie per la protezione della marcia dei mezzi d'opera e per vincolare l'apertura dei segnali alla verifica della libertà della sagoma di libero transito nella zona di lavoro.

L'Agenzia ha richiesto a RFI di adottare, nelle more del citato programma, solleciti provvedimenti organizzativi, tra cui la protezione del tratto in cui opera un cantiere di lavoro regolando l'inoltro dei treni in relazione all'accertamento dell'effettiva libertà della tratta.

Manutenzione dell'infrastruttura

L'Agenzia ha richiesto a RFI un'attività di verifica a livello nazionale dell'applicazione delle disposizioni e prescrizioni tecniche relative all'esercizio ed alla manutenzione della lunga rotaia saldata e di verificare l'efficacia del sistema di controllo dello stato tensionale del binario in corrispondenza dei periodi dell'anno soggetti a rilevanti variazioni termiche. E' stato inoltre richiesto un monitoraggio più efficace dello stato delle apparecchiature di rilevamento termico del binario al fine di garantirne l'effettiva disponibilità in esercizio. Sulla base di tali indicazioni RFI ha comunicato di aver avviato un programma di formazione specifica in materia di termica del binario e un controllo straordinario sul campo per verificare il rispetto delle relative prescrizioni tecniche. RFI ha inoltre comunicato che nella attività di *audit* sarà dato uno specifico spazio alle verifiche documentali e sul campo del rispetto delle prescrizioni tecniche in materia di termica del binario.

Spezzamenti ETR

Nel corso del 2008 si sono verificati 2 spezzamenti di ETR 500 viaggianti come materiali vuoti (vedasi la successiva tabella D.1.1). Tali eventi si sono verificati a causa del contemporaneo funzionamento del sottosistema di bordo della cabina di testa e di coda. Sono state quindi impartite disposizioni affinché non si ripetessero simili inconvenienti. Sono stati inoltre aggiornati i piani di manutenzione, inserendo dei controlli non distruttivi sui tenditori e definendone la vita utile.

Rottura alberi di trasmissione ETR 4XX

Nel corso del 2008 si sono manifestati alcune avarie agli alberi di trasmissione degli ETR 4XX. Sono state quindi adottate idonee misure di diagnostica *on board* volte, in caso di attivazione, all'adozione di idonee misure di messa in sicurezza. Sulla base delle risultanze è stata attuata una campagna di controlli in opera dei motori, con sostituzione di quelli fuori dai valori prefissati.

Nella tabella D.1.1 è riportato l'elenco dei principali incidenti o inconvenienti che hanno portato all'adozione di misure di sicurezza per prevenire e mitigare i rischi ad essi connessi. Nella colonna "misure di sicurezza previste" sono stati riportati gli specifici provvedimenti adottati per ogni incidente o il rimando al punto nel quale sono stati trattati più ampiamente.

Tabella D.1.1 Misure di sicurezza derivanti dall'analisi di incidenti o inconvenienti			
Localizzazione Data	Descrizione	Cause principali	Misure di sicurezza previste
Vipiteno 21/06/2008	Deragliamento di un treno	Difetto nell'assetto termico del binario	Vedasi punto D.1 - Manutenzione infrastruttura
Milano Martesana 14/07/2008 22/07/2008	Spezzamento materiale Eurostar vuoto	Concomitanza dello sforzo di trazione applicato dalla loco di testa e la sua repentina interruzione per l'intervento della frenatura d'emergenza della loco di coda. Tale evento si è verificato perché dopo il cambio banco è rimasta inserita la piastra pneumatica del STB-SSBAV della cabina di coda.	Vedasi punto D.1 - "Spezzamenti ETR"
Potenza Centrale 08/08/2008	Urto di materiali in manovra in un raccordo	Non corretta esecuzione del movimento di manovra	Interventi per garantire la corretta gestione delle attività fra gli operatori, formazione specifica per eliminare le non conformità derivanti da comportamenti consuetudinari.
Motta S. Anastasia 01/09/2008	Investimento operai	Inadeguata protezione del cantiere di lavoro	Protezione cantieri e controllo specifico sulle attività delle competenti Strutture Territoriali
Fasano 24/09/2008	Caduta viaggiatori da rotabili in movimento	Indebita discesa dal treno in movimento	Vedasi punto D.1 - "Cadute dei viaggiatori dai treni in movimento"
Firenze Castello 13/11/2008	Deragliamento di un treno	Difetto all'armamento	Vedasi punto D.1 - Manutenzione infrastruttura
Palagiano - Bellavista 09/12/2008	Urto fra carrelli sul tratto interrotto	inadeguata programmazione delle attività da svolgere, indebita composizione del convoglio investitore (profilatrice che trainava carro appoggio sprovvisto del freno), irregolare verifica della azione frenante del convoglio stesso e mancata osservanza della marcia a vista nel tratto interrotto	Formazione del personale operante nei cantieri preposto alla condotta ed alla formazione dei convogli
Falconara - Bufera 11/12/2008	Deragliamento di un treno	Eccezionali condizioni meteorologiche	Vedasi quanto detto nel punto D.1 per il "Dissesto idrogeologico" e nel punto D.3 su "Smottamenti e frane sulle linee ferroviarie"

Si prevede di approfondire nel corso dell'anno 2009 la problematica del dissesto idrogeologico (vedasi anche il successivo punto D.3).

In vista del completamento dell'attrezzaggio dei treni con sistemi di protezione della marcia dei treni, particolare attenzione sarà rivolta alla problematica della protezione dei movimenti di manovra che in tale contesto rappresentano un fattore di rischio per l'esercizio ferroviario (vedasi anche il successivo punto D.3).

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 2008.

Nel presente paragrafo sono analizzati solo gli incidenti avvenuti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale gestita da RFI riportati nell'Allegato C.2.

Si riportano di seguito due tabelle (D.2.1 e D.2.3) e la figura D.2.2. che rappresentano l'andamento degli incidenti utilizzati per elaborare gli indicatori comuni di sicurezza nel periodo 2005-2008.

I dati in esse riportati differiscono lievemente da quelli presentati nel corso delle audizioni successive all'incidente di Viareggio in quanto la fornitura ufficiale degli eventi avviene con la trasmissione delle relazioni annuali da parte del gestore dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie (entro il 30 giugno a norma dell'articolo 13 comma 4 del Decreto Legislativo 162/2007) a cui segue una verifica di congruenza da parte dell'Agenzia. Il completamento di tale analisi ha determinato il consolidamento dei dati, consentendo una più corretta collocazione degli eventi in armonia con le indicazioni dell'allegato I del Decreto Legislativo 162/2007 e della Direttiva 49/04/CE.

La tabella D.2.1 e la figura si riferiscono all'andamento del numero degli incidenti nel periodo 2005-2008.

Tabella D.2.1 Andamento degli incidenti nel periodo 2005-2008								
INCIDENTI	2005		2006		2007		2008	
	n.	per miliardo di tr x km	n.	per miliardo di tr x km	n.	per miliardo di tr x km	n.	per miliardo di tr x km
collisioni di treni	5	14,771	4	11,564	4	11,672	2	5,896
collisioni di treni contro ostacoli	3	8,862	3	8,673	4	11,672	2	5,896
collisioni tra treni	2	5,908	1	2,89	0	0	0	0,000
deragliamenti di treni	6	17,725	11	31,802	8	23,344	8	23,585
incidenti ai passaggi a livello	25	73,853	32	92,515	19	55,441	9	26,533
incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento	90	265,87	76	219,723	83	242,191	79	232,900
incendi al materiale rotabile	4	11,816	4	11,564	4	11,672	2	5,896
altri	4	11,816	5	14,45	3	8,754	3	8,844
TOTALE	134	395,851	132	381,625	121	353,073	103	303,655

Figura D.2.2 Andamento degli incidenti nel periodo 2005-2008 in miliardi di trkm

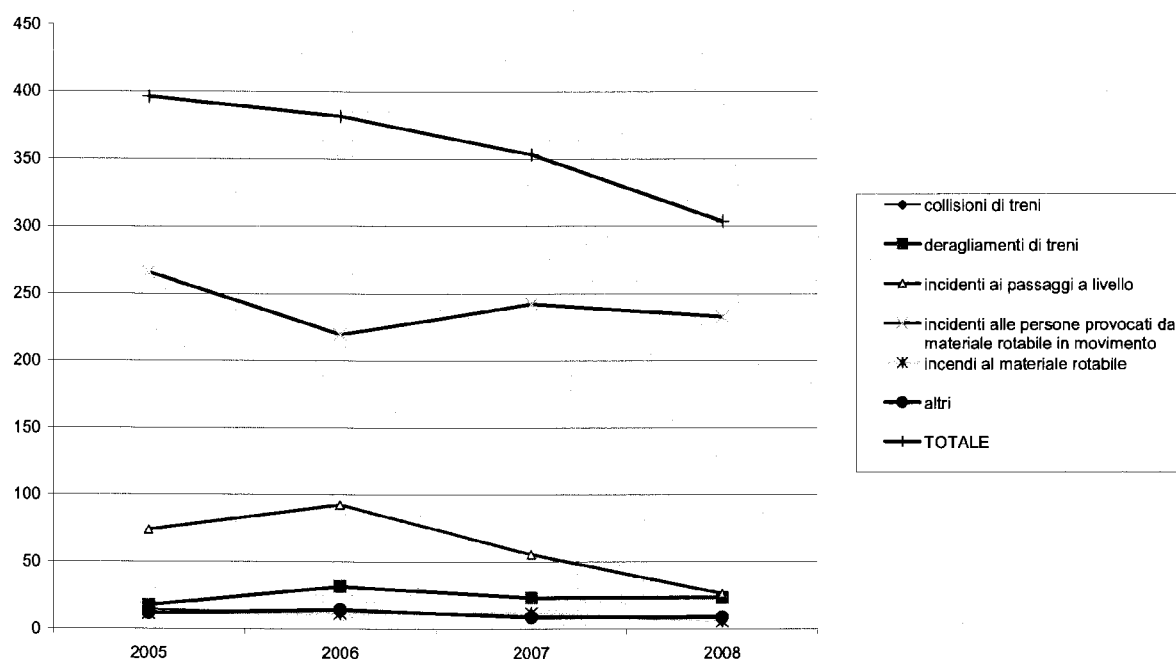


Tabella D.2.3. Andamento delle conseguenze alle persone degli incidenti nel periodo 2005-2008 (morti +feriti)

	2005				2006				2007				2008				valore medio 2005-2008			
	Passegg.	STAFF	Estranei	Tot.	Passegg.	STAFF	Estranei	Tot.	Passegg.	STAFF	Estranei	Tot.	Passegg.	STAFF	Estranei	Tot.	Passegg.	STAFF	Estranei	Tot.
Collisioni di treni	53	4	1	58	0	2	0	2	0	1	1	2	0	0	1	1	13	1,8	0,8	16
Deragliamenti di treni	17	5	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4,3	1,3	0	5,5
Incidenti ai PL	0	0	23	23	0	0	31	31	0	0	18	18	0	0	8	8	0	0	20	20
Incidenti alle persone per rotabili in movimento	18	6	68	92	19	8	53	80	14	5	64	83	9	9	65	83	15	7	63	85
Incendi al materiale rotabile	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0	0,3
Altri	0	6	0	6	0	4	0	4	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2,8	0	2,8
TOTALE	88	22	92	202	19	14	84	117	14	7	83	104	9	9	74	92	33	13	83	129

Nella tabella D.2.3. è riportato l'andamento aggregato dei morti e dei feriti occorsi nel periodo in esame. Per classificare le persone ferite o decedute a seguito di incidenti sono state utilizzate le categorie previste dalle statistiche EUROSTAT.

Nonostante nel 2008 si confermi un trend generale dei valori di incidentalità in sostanziale diminuzione resta alta l'attenzione su alcune problematiche descritte di seguito.

L'analisi degli "incidenti alle persone per materiale rotabile in movimento" nei quali si registrano conseguenze sui passeggeri dimostra

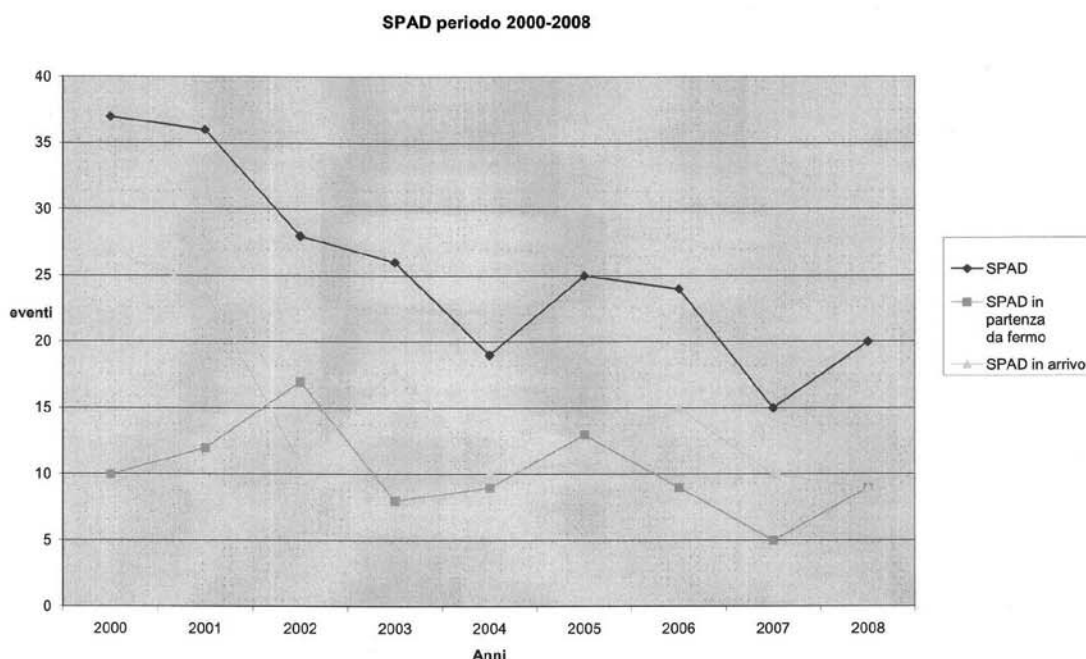
la necessità di intervenire sulla problematica delle cadute dei passeggeri dai treni in movimento. Per il dettaglio degli interventi si rimanda al punto D.1.

Continua l'attività necessaria ad arginare il fenomeno degli indebiti attraversamenti della sede ferroviaria che, come detto nella relazione annuale del 2007, deve essere affrontato ponendosi un obiettivo di lungo termine.

Per gli incidenti ai passaggi a livello, che risultano essere diminuiti nel corso del 2008 sia per quanto riguarda il numero sia per quanto riguarda gli infortuni alle persone, si evidenzia il proseguimento del progetto di soppressione degli stessi.

Il dato che deve essere tenuto maggiormente sotto controllo è relativo agli infortuni del personale ferroviario o delle ditte operanti per conto degli operatori ferroviari. L'analisi degli incidenti occorsi rivela che essi non sono dovuti alla carenza di regole specifiche ma ad una incompleta applicazione delle regole esistenti. Il primo passo necessario consiste nel far maturare la consapevolezza da parte degli operatori della necessità di adottare sistematicamente i comportamenti indispensabili a garantire la (propria) sicurezza. Per i problemi relativi alla protezione dei cantieri si rimanda al punto D1.

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 2000-2008.



Anno	SPAD	Partenza da fermo	In corsa	altro
2000	37	10	27	-
2001	36	12	24	-
2002	28	17	11	-
2003	26	8	18	-
2004	19	9	10	-
2005	25	13	11	-
2006	24	9	15	-
2007	15	5	10	-
2008	20	9	9	2

Analizzando il grafico si può affermare che, anche se nel 2008 si registra un aumento del numero di eventi rispetto al 2007, nel periodo osservato il trend degli SPAD è in diminuzione, poiché il 2007 è stato un anno nel quale si è avuto un valore particolarmente basso; questo risultato è stato ottenuto grazie allo sforzo compiuto dall'intero sistema per attrezzare la rete ferroviaria e i mezzi circolanti su essa con sistemi di protezione della marcia del treno nonché alla cura dedicata alla formazione del personale.

Nel corso del 2008 non ci sono stati incidenti significativi causati dall'indebito superamento da parte di un treno di un segnale disposto a via impedita.

In base alle analisi effettuate sul fenomeno degli SPAD questi ultimi 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 rappresentano la maggiore criticità.

Nel 2008 il valore degli SPAD "in corsa" è in diminuzione (il valore del 2008 è pari a 1/2 di quello del 2003 ed a 1/3 di quello del 2000) così come l'entità delle relative conseguenze (danni a cose o persone). È evidente l'influenza che ha avuto lo stato di avanzamento dell'attrezzaggio della terra e dei bordi con sistemi di protezione della marcia dei treni.

Nel 2008 è stata utilizzata per la prima volta la definizione concordata nel gruppo di lavoro dei CSI. Di conseguenza sono stati conteggiati 2 SPAD verificatisi per l'indebito ingresso in stazione di treni provenienti dal binario di destra.

Le particolarità relative agli indicatori comuni di sicurezza sono riportate nell'allegato C.1.

D.3 Risultati delle raccomandazioni dell'Organismo Investigativo

Le raccomandazioni formulate dal NIB italiano sono allineate con i provvedimenti che l'Agenzia ha adottato dopo aver analizzato i relativi

incidenti. Si riportano di seguito i provvedimenti adottati suddivisi in base al tipo di incidente.

Incidente occorso fra Mileto e Rosarno il 08/03/05 (urto tra mezzi d'opera su tratto interrotto alla circolazione)

Vedasi in proposito quanto già detto al punto D.1 in materia di protezione dei cantieri.

SPAD occorso sulla linea Palermo C.le – Punta Raisi il 13/08/2008

Vedasi in proposito quanto riportato al punto D.1 riguardo la protezione della marcia dei treni.

Incidenti occorsi a Ancona il 03/06/2008 (urto di materiale in manovra contro treno) e a Livorno C.le il 14/12/08 (urto in manovra)

In linea con alcune indicazioni ricevute dall'Organismo Investigativo, questa Agenzia ha chiesto a RFI che i trasferimenti di rotabili attrezzati con sistemi di protezione della marcia dei treni (ETCS/SCMT/SSC) dai binari di stazione agli impianti di ricovero (depositi locomotive, officine, ecc.) avvenissero con la protezione della marcia attiva.

Sono attualmente al vaglio ulteriori provvedimenti quali:

- Effettuazione di manovre in aree circoscritte, che rendano indipendenti i movimenti di manovra con la circolazione dei treni;
- Attrezzaggio con sistemi di protezione della marcia della terra e del bordo anche per i movimenti di manovra

Smottamenti e frane sulle linee ferroviarie

A seguito dell'incidente avvenuto il giorno 11/12/2008 è stato chiesto a RFI di comunicare il programma di individuazione e monitoraggio dei punti della propria infrastruttura interessati da fenomeni di dissesto idrogeologico e le azioni intraprese per minimizzare le ricadute di tali eventi sulla sicurezza ferroviaria.

Ad integrazione delle indicazioni fornite da RFI, l'Agenzia ha chiesto l'elenco dei punti singolari (1100) censiti nel sistema informativo *In.Rete.2000*, il programma completo degli interventi di mitigazione, comprensivo delle relative tempistiche e l'inserimento di tale attività nel piano annuale della sicurezza.

Incidente occorso a Potenza il giorno 08/08/08 (urto di carri in manovra all'interno di un raccordo)

Sulla base delle conclusioni della propria indagine, con la nota ANSF 02653/08 del 19/12/2008 questa Agenzia ha chiesto a Trenitalia e a RFI un monitoraggio più efficace dei processi organizzativi che incidono maggiormente sulle cause che hanno determinato l'incidente e in particolare di quelli che prevedono una interfaccia tra diversi operatori.

Per i restanti incidenti sui quali l'Organismo Investigativo ha effettuato una indagine, l'Agenzia ha rilevato una sostanziale concordanza delle conclusioni con quanto accertato dalle inchieste di RFI a suo tempo

concluse. Si è quindi ritenuto sufficiente che il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie valutassero direttamente l'opportunità di adottare provvedimenti ulteriori rispetto a quelli adottati autonomamente.

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 2008 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.

Nella tabella sono riportate alcune disposizioni e prescrizioni emesse nel 2007 ed entrate in vigore nel 2008, che non erano state indicate nel rapporto relativo al 2007.

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

Gli atti normativi emessi nel 2008 a livello europeo di particolare impatto sulla normativa nazionale sono stati:

- ✓ la direttiva 2008/57 del 17 giugno 2008 relativa all'interoperabilità ferroviaria, non ancora recepita in Italia; le principali novità riguardano:
 - l'istituzione di registri nazionali dei veicoli secondo specifiche comuni adottate dalla Commissione europea sulla base di proposte elaborate dall'ERA tuttora allo studio di Gruppi di Lavoro "ad hoc";
 - obblighi di comunicazione alle Autorità nazionali preposte alla Sicurezza di dati relativi ai rotabili da parte del titolare dell'immatricolazione;
 - obblighi di aggiornamento dei registri di immatricolazione nazionali da parte di ciascuno Stato membro fintantoché i registri degli Stati membri non sono collegati;
 - la pubblicazione e l'aggiornamento di registri nazionali dell'infrastruttura secondo specifiche comuni adottate dalla Commissione europea sulla base di proposte elaborate dall'ERA tuttora allo studio di Gruppi di Lavoro "ad hoc";
 - abrogazione dell'art. 14 della Dir. 2004.49 relativo alla "Messa in servizio di rotabili già in servizio" e nuovi capitoli, molto più specifici e dettagliati sulla "Messa in servizio di vari tipi di rotabili" (STI, non STI ecc.);

- ✓ la direttiva 2008/68/CE del 24 settembre 2008 relativa al trasporto interno di merci pericolose non ancora recepita in Italia; le principali novità riguardano:
 - abrogazione della direttiva 96/49/CE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia e della direttiva 94/55/CE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose su strada al fine di instaurare un regime comune che contempli tutti gli aspetti del trasporto interno di merci pericolose con un'unica direttiva che comprenda anche le disposizioni applicabili al trasporto mediante vie navigabili interne;
- ✓ la direttiva 2008/110 del 16 dicembre 2008, non ancora recepita in Italia che modifica la Direttiva 2004/49; le principali novità riguardano:
 - la definizione di "detentore" di un veicolo ferroviario e di "soggetto responsabile della manutenzione di un veicolo", registrato in quanto tale nel RIN;
 - la certificazione di sicurezza che attesta l'accettazione delle misure adottate dall'impresa ferroviaria per soddisfare i requisiti specifici necessari per la prestazione, in condizioni di sicurezza, dei suoi servizi sulla rete in questione;
 - l'introduzione di un nuovo articolo relativo alla manutenzione del materiale rotabile ed in particolare del materiale rotabile merci;
- ✓ le decisioni 231, 232, 284 e 386 su specifiche tecniche di interoperabilità per l'alta velocità;
- ✓ il regolamento 2008/1335/CE del 16 dicembre 2008 recante modifica del regolamento 881/2004 che istituisce l'Agenzia Ferroviaria Europea.

I principali atti normativi emessi nel 2008 a livello nazionale sono:

- ✓ il Decreto Legislativo 9/4/2008 n. 81 recante attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, concernente il riassetto e la riforma delle norme vigenti in materia di salute e sicurezza delle lavoratrici e dei lavoratori nei luoghi di lavoro, mediante il riordino e il coordinamento delle medesime in un unico testo normativo;
- ✓ Il Prov. 18-9-2008 n. 178/CSR (Conferenza permanente Stato, Regioni e Province Autonome) recante «Procedure per gli accertamenti sanitari di assenza di tossicodipendenza o di assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope in lavoratori addetti a mansioni che comportano particolari rischi per la sicurezza, l'incolumità e la salute di terzi»;
- ✓ la Direttiva Ministeriale del Ministro dei Trasporti n.81/T del 19 marzo 2008 relativa agli interventi tecnologici sulle reti regionali, al completamento dell'attrezzaggio dei sottosistemi di bordo delle imprese ferroviarie circolanti su rete gestite da RFI e all'accesso alle stazioni comuni fra reti in gestione a RFI e reti regionali;

- ✓ il Decreto Ministeriale del Ministero dei Trasporti del 19 marzo 2008 "Recepimento della direttiva 2006/90/CE della Commissione del 3 novembre 2006, di adattamento al progresso tecnico della direttiva 96/49/CE del Consiglio, per il riavvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri in materia di trasporto merci pericolose per ferrovia";
- ✓ il Decreto Dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 0001838/23-05-2008-D.G.4 - DIV.5 - relativo all'approvazione delle modifiche al Regolamento per la circolazione dei treni e il Regolamento sui segnali per l'esercizio delle linee AC/AV Roma-Napoli e Torino-Novara;
- ✓ il Decreto Dirigenziale n. 2043 del 10 giugno 2008 per la ratifica dell'assunzione delle attribuzioni in materia di sicurezza del trasporto ferroviario indicate nel verbale 1 del 06/06/08 in attuazione della Convenzione del 21/05/08 fra Ministero dei Trasporti - Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e F.S. S.p.A. ai sensi dell'articolo 4 comma 8 del Decreto Legislativo n.162 del 10/08/07.

L'attività normativa in materia di sicurezza è stata svolta fino al 15 giugno 2008 dal Gestore dell'Infrastruttura, in forza dei poteri di concessionario dei servizi ferroviari attribuitigli dall'atto di concessione di cui al decreto ministeriale n. 138 T del 31 ottobre 2000, del provvedimento ministeriale 22 maggio 2000 n. 247/VIG.3 e dal Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n.188. Dal 16 giugno 2008, a seguito dell'emanazione del Decreto Dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 2043 del 10/06/2008, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie ha acquisito gradualmente parte dei compiti istituzionali previsti dal Decreto Legislativo 162/2007. Pertanto, nel periodo giugno-dicembre 2008, l'attività normativa è stata effettuata sia dal Gestore dell'Infrastruttura sia dall'Agenzia.

Si riportano i principali atti normativi:

- ✓ Prescrizioni 643 del 13/02/2008 "Contemporaneità movimenti di arrivo convergenti (articolo 4/15 RCT e corrispondente articolo 21/3 IPCL) Chiarimento";
- ✓ Disposizione n.7/08 del 12/03/2008 "Disciplina dei servizi di manovra offerti dal Gestore dell'infrastruttura";
- ✓ Prescrizione n. 1188 del 17/03/2008 "Modifiche ed integrazioni alla Prescrizione RFI-DTC\A0010\P\2006\0003227 del 06/12/2006 avente come oggetto "Norme e condizioni specifiche per la circolazione dei treni merci con solo agente addetto alla condotta di accompagnamento dei treni";
- ✓ Disposizione n. 8/2008 del 04/04/2008 "Istituzione del Volume II delle "Norme per la Circolazione dei Rotabili" denominato "Norme per l'Esercizio delle Apparecchiature Tecnologiche";
- ✓ Disposizione n. 14/08 del 02/05/2008 "Linee Guida Operative per la Certificazione di Sicurezza su linee Alta Velocità/Alta Capacità"
- ✓ Prescrizione 2057 del 15/05/2008 "Obbligo di installazione del dispositivo di esclusione (E-VIG)";

- ✓ Disposizione n. 19/08 del 20/06/2008 "Esecuzione della prova del freno di tipo "D" dalla cabina di guida di testa, attraverso apposita strumentazione di bordo";
- ✓ Direttiva ANSF n. 1/2008 del 30 giugno 2008 sulle modalità di utilizzo del dispositivo vigilante;
- ✓ Nota ANSF 00660/08 del 11/08/2008 "Obiettivi e aree di criticità in materia di sicurezza ferroviaria – Anno 2009";
- ✓ Disposizione n. 32/2008 del 10/11/2008 "Velocità sugli itinerari di arrivo e partenza delle stazioni di testa e sui tratti di linee con BAcc e segnalamento a tre aspetti";
- ✓ Decreto ANSF n. 1/2008 del 10/12/2008 contenente le modifiche regolamentari necessarie per l'apertura all'esercizio della tratta AV Milano – Bologna attrezzata con ERTMS/ETCS L2 senza segnali fissi luminosi;
- ✓ Prescrizione 5258 del 13/12/2008 "Limitazione pantografi in presa nelle stazioni di Milano C.le, Bologna C.le, Firenze SMN, Venezia SL, Roma Termini e Napoli C.le".

L'Agenzia ha in corso un'analisi di tutti i provvedimenti in vigore (Testi Normativi, disposizioni, prescrizioni e circolari normative), concernenti le norme di esercizio della circolazione ferroviaria, emanati fino alla data del 16 giugno 2008 e un contestuale riordino del quadro normativo.

Tra le attività a carattere normativo svolte dall'Agenzia si evidenziano:

- ✓ analisi della normativa per l'esercizio delle linee AC/AV attrezzate con ERTMS/ETCS L2 senza segnali fissi luminosi e conseguente emanazione del Decreto n. 1/2008;
- ✓ emanazione dei criteri di riferimento per la concessione di deroghe, da parte del Gestore dell'infrastruttura RFI, relativamente:
 - alla visibilità dei segnali fissi,
 - alla installazione dei segnali di avanzamento e di avvio sugli indicatori alti di partenza ubicati in precedenza dei segnali di partenza,
 - alla distanza ridotta dei segnali fissi,
 - alla utilizzazione della luce rossa sopra la segnalazione di avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta (doppio giallo),
 - alla posa dei segnali di prima categoria nelle stazioni;
- ✓ rilascio di autorizzazioni al Gestore dell'infrastruttura RFI per modifiche regolamentari finalizzate all'apertura all'esercizio di impianti;
- ✓ emanazione di raccomandazioni per il Gestore dell'infrastruttura RFI finalizzate alla sicurezza dei cantieri;
- ✓ emanazione di indicazioni e raccomandazioni alle Imprese ferroviarie finalizzate:
 - alla accelerazione dei processi di installazione dei sistemi di protezione della marcia del treno,
 - al miglioramento dei processi manutentivi,

- alla mitigazione dei rischi per i viaggiatori nella fase di salita e discesa dai treni;
- alla redazione di esempi di carico delle merci sui carri.
- ✓ elaborazione di una Specifica Tecnica per la determinazione della prestazione massima dei mezzi di trazione;
- ✓ definizione delle norme tecniche nazionali applicabili ai "punti in sospeso" ed ai "casi specifici" delle STI Materiale Rotabile Alta Velocità, in risposta a richiesta del Ministero dei Trasporti a seguito della notifica agli Stati Membri, da parte della Commissione Europea, delle STI relative al materiale rotabile Alta Velocità;
- ✓ monitoraggio dell'attuazione dei Programmi di installazione dei Sottosistemi di Bordo SCMT/SSC da parte delle imprese Ferroviarie, come previsto dalla Direttiva del Ministro dei Trasporti n°81/T del 19/03/2008 – Nota informativa al Ministro dei Trasporti;
- ✓ emanazione di procedure per la riorganizzazione e la semplificazione delle procedure inerenti ai percorsi omologativi dei sistemi di protezione e controllo della marcia, effettuando specifici incontri con le Imprese Ferroviarie ed i Verificatori Indipendenti di Sicurezza;
- ✓ attività propedeutica per l'elaborazione degli Standard Tecnici dei mezzi d'opera circolanti esclusivamente sui binari.

Per quanto riguarda lo stato di attuazione della Direttiva 49/2004/CE, recepita con il Decreto Legislativo 10/08/2007 n.162 "Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza ed allo sviluppo delle ferrovie comunitarie", è in corso di completamento l'organizzazione dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e l'assunzione di tutti i compiti previsti (come descritto al capitolo C); inoltre nel 2008 è stata avviata l'attività dell'Organismo investigativo, incaricato delle indagini in caso di incidente.

Per gli aspetti relativi alla Certificazione di Sicurezza delle Imprese Ferroviarie è in corso di elaborazione la nuova procedura per l'emissione dei certificati parti A e B; un documento preliminare è stato già emesso ed è in corso di discussione.

In merito all'Autorizzazione di Sicurezza da rilasciare ai gestori, l'Agenzia non ha ancora assunto le relative competenze, nemmeno per quanto riguarda RFI. L'applicazione del Decreto Legislativo 162/2007 alle reti regionali, ai sensi dell'articolo 27 del Decreto Legislativo 162 medesimo è posticipato di 3 anni.

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

F.1 Legislazione nazionale – Date di inizio - Disponibilità

Attualmente non sono ancora stati emessi certificati di sicurezza né autorizzazioni di sicurezza in conformità agli articoli 10 e 11 della Direttiva 2004/49/CE, così come recepita dal Decreto Legislativo. 162/2007.

Nel corso del 2008 è avvenuto il passaggio delle competenze riguardo al rilascio dei Certificati di sicurezza da RFI all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. Nel 2008 i nuovi Certificati e le estensioni sono stati rilasciati seguendo le vecchie procedure e quindi senza la divisione in Parte A e Parte B.

F.2 Dati quantitativi e qualitativi del sistema ferroviario italiano

Di seguito si riporta la situazione, aggiornata al 31 dicembre 2008, relativamente ai rilasci dei Certificati di Sicurezza alle Imprese Ferroviarie. A tale data le imprese ferroviarie certificate sulla infrastruttura nazionale sono 27.

Nel corso del 2008 sono stati rilasciati:

- 3 nuovi Certificati di Sicurezza (1 rilasciato da RFI: n.119/2008 rilasciato il 07.03.2008 a Crossrail Italia srl e 2 dall'Agenzia: n.1/2008 rilasciato il 31.07.2008 a Veolia Cargo Italia srl e n. 11/2008 rilasciato il 30/10/2008 a Ferrovie del Gargano srl);
- 26 estensioni (11 rilasciate da RFI e 15 dall'Agenzia).

Nel corso del 2008 sono stati revocati i seguenti Certificati di sicurezza:

- Azienda Trasporti Collettivi e Mobilità S.p.A. in data 06.11.2008 per servizi passeggeri;
- Impresa Ferroviaria Italiana S.p.A. In data 24.10.2008 per servizi merci.

A fronte di una situazione di stabilità relativamente ai nuovi rilasci, per le estensioni si evidenzia un continuo incremento. Questo si spiega principalmente con il fatto che le Imprese ferroviarie hanno sviluppato la tendenza a richiedere la certificazione soltanto per le linee/tratte sulle quali hanno già programmato un determinato servizio e quindi i loro Certificati hanno un'estensione territoriale limitata. Pertanto ogni volta che si presenta loro la possibilità di acquisire un nuovo servizio richiedono un'estensione delle linee certificate.

Al fine di fornire il quadro generale dello stato della Certificazione di Sicurezza delle Imprese ferroviarie in Allegato E si riportano i seguenti dati:

- Imprese in possesso di licenza;

- Imprese in possesso del certificato di sicurezza; nel documento sono indicati:
 - la tipologia di servizio effettuato,
 - i certificati di sicurezza posseduti;
- imprese che hanno richiesto il certificato di sicurezza;
- imprese che hanno richiesto l'estensione al certificato di sicurezza.

F.3 Aspetti procedurali

Nel 2008 i certificati di sicurezza e le estensioni sono stati rilasciati seguendo le procedure in vigore e quindi senza la divisione in Parte A e Parte B e non sono state emesse autorizzazioni di sicurezza. Pertanto il presente paragrafo non è stato compilato.

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.

La supervisione sulle attività di RFI e delle Imprese Ferroviarie, svolta fino al 15 giugno 2008 dal Gestore dell'Infrastruttura e successivamente dall'Agenzia, e finalizzata, per le imprese ferroviarie, all'accertamento del mantenimento delle condizioni che hanno portato al rilascio del certificato di sicurezza, è così articolata:

- analisi dei dati di incidentalità e indagine diretta nei casi di incidenti ritenuti più significativi per la sicurezza;
- *audit* sul Sistema di Gestione della Sicurezza di RFI e Imprese ferroviarie e sui relativi processi;
- analisi delle relazioni annuali di RFI e Imprese Ferroviarie;
- analisi dei risultati di tutte le attività svolte dall'Agenzia su RFI e Imprese Ferroviarie.

L'attività ispettiva, già svolta dal Gestore dell'Infrastruttura sulle Imprese Ferroviarie, è effettuata dall'Agenzia nell'ambito delle attività di *audit*, come descritto nel successivo paragrafo, e attraverso la supervisione sugli *audit* interni che gli operatori ferroviari svolgono conformemente al proprio sistema di gestione della sicurezza; in merito si evidenzia che nel corso del 2008 sono stati effettuati complessivamente 2618 *audit* interni da RFI e dalle IF.

Nel 2008 i certificati di sicurezza sono stati rilasciati seguendo le vecchie procedure, senza la divisione in Parte A e Parte B, e non sono state emesse autorizzazioni di sicurezza.

Di conseguenza nel presente capitolo non si riportano reclami presentati dai gestori delle infrastrutture nei confronti di imprese ferroviarie in merito alle condizioni nelle parti A/parte B del certificato. Analogamente non

sono stati riportati reclami presentati da imprese ferroviarie nei confronti dei gestori delle infrastrutture in merito alle condizioni nell'autorizzazione.

G.1.1 Attività di audit svolta nel 2008

Le attività di *audit* sono state svolte in conformità alle Disposizioni 13/2001 e 17/2001 del Gestore dell'Infrastruttura, con lo scopo di valutare:

- lo stato di avanzamento nell'adozione del Sistema di Gestione della Sicurezza da parte di Gestore Infrastruttura e Imprese Ferroviarie;
- lo stato di conformità del Sistema di Gestione della Sicurezza adottato alla normativa vigente;
- l'applicazione delle principali disposizioni nazionali in materia di sicurezza di esercizio;
- l'adeguatezza dell'organizzazione e l'efficacia dei controlli interni.

L'attività di *audit* del 2008 si è svolta attraverso:

1. verifiche ispettive presso le sedi direzionali ed operative di Gestore Infrastruttura ed imprese ferroviarie, comprendenti: verifiche dirette sui processi e sull'operatività del personale, esame delle registrazioni e ispezioni sull'infrastruttura e sul materiale rotabile;
2. analisi della documentazione del sistema di gestione della sicurezza agli atti dell'Agenzia, attraverso un confronto della stessa con le principali norme ed indirizzi vigenti in materia.

Sono stati effettuati **57** interventi di cui:

- **4** interventi di *audit* su strutture del gestore infrastruttura:
 - 1 sulla Manutenzione dell'infrastruttura;
 - 2 sulla Gestione della circolazione dei treni;
 - 1 sul Sistema di gestione della sicurezza;
- **12** interventi di *audit* su strutture di manutenzione di Trenitalia (di cui 10 specifici sulla manutenzione delle porte);
- **15** interventi di *audit* su altre imprese ferroviarie:
 - 7 presso loro sedi direzionali e di esercizio;
 - 8 sulla documentazione del sistema di gestione della sicurezza agli atti dell'Agenzia.
- **26** interventi di *follow-up*, in cui è stato verificato lo stato di attuazione delle azioni correttive stabilite per rimuovere le non conformità rilevate durante precedenti attività di *audit*:
 - 1 sulle strutture di manutenzione di RFI,
 - 22 presso strutture territoriali di Trenitalia;
 - 2 presso altre imprese ferroviarie.

Audit svolti nel 2008 (strutture visitate e date di inizio intervento)

AUDIT PRESSO IL GESTORE INFRASTRUTTURA RFI		
Direzioni Compartimentali Infrastruttura	Firenze	14 gennaio
Direzioni Compartimentali Movimento	Torino	25 febbraio
	Roma	4 marzo
Direzioni Centrali (SIGS)	Roma	8 settembre
AUDIT PRESSO L'IMPRESA FERROVIARIA TRENITALIA		
DIVISIONE PASSEGGERI N/I - Manutenzione Corrente N/I		
IMC ETR Milano		19 febbraio
IMC Carrozze Milano (porte)		15 ottobre
Manutenzione ETR500 AV Roma (porte)		28 ottobre
IMC Carrozze Bari (porte)		10 novembre
IMC Carrozze Palermo (porte)		3 dicembre
IMC Locomotive Mestre (porte)		17 dicembre
DIVISIONE PASSEGGERI REGIONALE		
OMV Foggia (porte)		10 novembre
IMC Firenze Osmannoro (porte)		18 novembre
OMR Catania (porte)		2 dicembre
IMC Napoli Centrale (porte)		10 dicembre
IMC Padova (porte)		16 dicembre
DIR. TECNICA E ACQUISTI INDUSTRIALI - Linea Ciclica ETR e Mezzi Leggeri		
OMC ETR Bologna		22 gennaio
AUDIT PRESSO ALTRE IMPRESE FERROVIARIE		
Impresa Ferroviaria Italiana		31 marzo
Rail Traction Company		26 maggio
SBB Cargo Italia		16 maggio
Sangritana		4 agosto
Linea		15 settembre
Metrocampania Nord Est		22 settembre
SNCF Fret Italia		7 ottobre
AUDIT SULLA DOCUMENTAZIONE SGS (ALTRE IMPRESE FERROVIARIE)		
Ferrovie Centrali Umbre		14 marzo
Rail Traction Company		30 aprile
SBB Cargo Italia		8 maggio
Rail One		26 maggio

Impresa Ferroviaria Italiana	13 giugno
Ferrovie Emilia Romagna	11 novembre
Railion (ora DB Schenker)	3 dicembre
Ferrovie Udine Cividale	22 dicembre

Follow up svolti nel 2008

FOLLOW UP PRESSO IL GESTORE INFRASTRUTTURA RFI	
Direzione Compartimentale Infrastruttura Roma	21 aprile
FOLLOW UP PRESSO L'IMPRESA FERROVIARIA TRENITALIA	
DIVISIONE PASSEGGERI N/I	
Produzione N/I	
Produzione Lombardia N/I	7 aprile
Produzione Basilicata/Calabria N/I	13 maggio
Produzione Liguria N/I	21 maggio
Produzione Marche/Abruzzo/Molise	23 luglio
Produzione Emilia Romagna	2 settembre
Produzione Lazio Umbria	26 novembre
Manutenzione corrente N/I	
IMC Carrozze Milano	18 marzo
IMC Locomotive Milano	9 aprile
IMC ETR Napoli	29 aprile
IMC Carrozze Reggio Calabria	14 maggio
IMC Carrozze Roma	26 agosto
IMC ETR500 Milano Firenze	14 ottobre
IMC ETR400 Roma	24 novembre
DIVISIONE PASSEGGERI REGIONALE	
Direzione Regionale Abruzzo	29 gennaio
Direzione Provinciale Bolzano	5 febbraio
DIVISIONE CARGO	
Area Venezia/Verona	26 marzo
DIREZIONE TECNICA E ACQUISTI INDUSTRIALI	
Linea ciclica ETR e Mezzi leggeri	
OMC Mezzi Leggeri Foggia	12 febbraio
IMC Carrozze Firenze Osmannoro	21 luglio
OMC Carrozze Voghera	21 ottobre

OMC ETR Vicenza	23 ottobre
OMC ETR Bologna	4 novembre
OMC Locomotive Rimini	6 novembre
FOLLOW UP PRESSO LE ALTRE IMPRESE FERROVIARIE	
Impresa Ferroviaria Italiana	9 luglio
Railion (ora DB Schenker)	16 aprile

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.

Nella tabella seguente sono riportati in maniera sintetica i dati percentuali sugli esiti dei *follow up*.

Struttura sottoposta a follow-up nel corso del 2008		% non conformità chiuse
RFI	Direzioni Compartimentali Infrastruttura	57 %
Trenitalia	Divisione Passeggeri N/I	73 %
	Divisione Passeggeri Regionale	
	Divisione Cargo	
	Direzione Tecnica e acquisti industriali	
Interventi di <i>follow-up</i> successivi al primo (2 su Trenitalia e 1 su altre Imprese Ferroviarie)		81% *
*Escluso dal conteggio un caso di Impresa Ferroviaria che ha subito nel corso dell'anno la revoca del certificato di sicurezza		

G.1.2 Indagini dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

In conformità al Decreto Legislativo 162/2007 e all'articolo 5.3.1 del Decreto n. 1/2009 del 6 aprile 2009, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, quando lo ritiene necessario, svolge indagini volte ad acquisire tempestivamente gli elementi utili all'individuazione delle cause dell'accaduto, per poter adottare gli eventuali interventi immediati a carattere normativo e tecnico che contribuiscano ad evitare il ripetersi di tali eventi.

Nel corso del 2008 sono state effettuate le indagini riportate nella tabella seguente.

N°	Data	Località	Descrizione
1	13/06/2008	Roccella Jonica	Incendio locomotore in composizione al treno IC 750
2	21/06/2008	Vipiteno	Svio treno 43812
4	12/07/2008	Genova Brignole	Svio treno 1621
5	14/07/2008	Milano Martesana	Spezzamento treno 9427
6	22/07/2008	Milano Martesana	Spezzamento treno 9452
7	08/08/2008	Potenza Centrale	Svio automotore in manovra
8	01/09/2008	Motta S.Anastasia	Investimento mortale di due operai RFI da parte treno 3832
9	24/09/2008	Fasano	Investimento mortale viaggiatrice atto discesa treno 9753
10	13/11/2008	Firenze Castello	Svio treno 55595
11	09/12/2008	Palagiano - Bellavista	Urto fra due carrelli Cantieri Meccanizzati durante interruzione
12	11/12/2008	Falconara - Butera	Svio treno 8715
13	14/12/2008	Livorno Centrale	Urto tra due materiali vuoti in manovra

Per quanto riguarda l'evento occorso a Potenza Centrale, in considerazione della sua rilevanza, l'Agenzia ha ritenuto opportuno condurre una propria indagine nonostante si fosse verificato in una zona che, a norma del comma 4 punto c) dell'articolo 2 del Decreto Legislativo 162/07, è esclusa dalla propria giurisdizione.

Gli esiti principali dell'attività di indagine sono riportati nei punti D.1 e D.3.

G.1.3 Seguiti dell'Agenzia sugli aspetti rilevati durante le attività di supervisione

Le azioni scaturite dalle raccomandazioni a seguito dell'attività di supervisione svolta dall'Agenzia sono state oggetto di costante monitoraggio e di successive valutazioni da parte dell'Agenzia stessa.

Per gli aspetti più rilevanti sono state formulate specifiche aree di criticità che dovranno trovare riscontro nelle azioni che il Gestore dell'Infrastruttura e le Imprese Ferroviarie dovranno inserire nei loro piani della sicurezza.

Si riassumono di seguito le principali aree di criticità emerse dall'attività di supervisione.

1. Adozione di Procedure di "Progettazione e riesame della sicurezza attraverso analisi e valutazioni di sicurezza" (cfr.: Disp. 13/01) che definiscano con chiarezza le modalità, gli strumenti e le tecniche adottate per la definizione dimensionale e funzionale del servizio e delle relative modifiche;
2. Corrispondenza dei progetti contenuti nei Piani della Sicurezza ad obiettivi quantitativi e loro collegamento rintracciabile con analisi dei rischi effettuate in conformità alla normativa vigente (Disp. 13/01, norma EN 50126);

3. Adozione di Programmi di Formazione e mantenimento delle competenze del personale con mansioni di sicurezza (con particolare riferimento al personale di officina, in sussidio da altri impianti e operatori di imprese terze), che tengano conto di tutte le attività di verifica e controllo proattive e reattive del Sistema di Gestione della Sicurezza (es. analisi di rischi, monitoraggio esercizio, ritorni d'esperienza, *audit*);
4. Affidamento a terzi di attività connesse con la sicurezza dell'esercizio, a seguito di adeguata valutazione delle prestazioni di sicurezza da garantire in fase di preparazione ed erogazione del service (attraverso attività di analisi dei rischi, con attribuzione delle responsabilità, monitoraggio degli standard, vigilanza sulla qualità delle attività affidate);
5. Costante ed efficace verifica delle modalità di esecuzione delle attività manutentive su enti rilevanti ai fini della sicurezza, in particolare su quelle affidate a ditte terze (e sulle caratteristiche contrattuali che le regolano) e sulle loro implicazioni sulla regolarità e sicurezza dell'esercizio ferroviario;
6. Corretta attuazione dei processi di attivazione di nuovi impianti e di modifica di impianti esistenti;
7. Rispetto delle periodicità previste, monitoraggio delle scadenze e rintracciabilità dei processi per la manutenzione del materiale rotabile.
8. Adozione di progetti specifici che assicurino la sicurezza nei cantieri di lavoro attivi specie se in presenza di circolazione ferroviaria;
9. Riduzione delle interferenze dei fenomeni di dissesto idrogeologico sulla sicurezza ferroviaria;
10. Mitigazione dei rischi connessi all'attraversamento della sede ferroviaria, in corrispondenza dei passaggi a livello e dei punti critici per gli indebiti attraversamenti da parte di personale estraneo al servizio;
11. Attuazione di progetti specifici e analisi delle cause dello spezzamento dei treni viaggiatori e degli altri aspetti relativi al mantenimento in efficienza del materiale rotabile;
12. Rintracciabilità e validità dell'omologazione del materiale rotabile in servizio con particolare riferimento a quello omologato al di fuori delle vigenti procedure di sicurezza;
13. Adozione di un sistema di controllo sui processi interessanti il trasporto di merci pericolose (processi interni, *audit* sui fornitori, ecc.);
14. Gestione attiva di tutti i processi correlati con le modifiche del quadro normativo (es.: attrezzaggio dei sottosistemi di terra e di bordo con SCMT e SSC; esercizio ferroviario su linee ad Alta Velocità) con particolare riferimento all'individuazione ed alla gestione di nuove criticità.

Aspetti di maggior dettaglio sono seguiti dall'Agenzia nell'ambito delle sue specifiche attività.

Sono in corso ulteriori specifiche azioni migliorative nell'attuazione dei sistemi di gestione della sicurezza, tra cui:

- Introduzione della Qualificazione del responsabile SGS (introdotta con il decreto ANSF 1/2009);
- Linee guida per l'emissione dei certificati di sicurezza parte A e parte B;
- Incontri periodici con le IF su temi specifici legati al mantenimento del Certificato di Sicurezza.

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

Per l'armonizzazione dei dati e delle informazioni a cura delle imprese ferroviarie e del gestore dell'infrastruttura e per garantire l'omogeneità dei criteri adottati per la misurazione e la valutazione dei sistemi di gestione della sicurezza, l'Agenzia ha elaborato ed emanato in data 17 giugno 2009 le Linee guida per la redazione della relazione annuale della sicurezza.

Con le linee guida l'Agenzia, oltre agli argomenti previsti dall'articolo 13 del Decreto Legislativo 162/2007, ha introdotto alcuni elementi specifici di suo interesse. Ad esse, con l'intento di agevolare la predisposizione della relazione e il calcolo degli indicatori, sono state allegate anche specifiche tabelle da compilare.

Poiché per redigere la relazione relativa all'anno 2008 sono state utilizzate le linee guida, la quasi totalità delle relazioni sono pervenute all'Agenzia oltre il termine ultimo del 30 giugno, previsto dal Decreto Legislativo 162/2007 per l'invio delle relazioni stesse.

Anche se tutti gli operatori hanno inviato le tabelle richieste, non tutti hanno predisposto una relazione di sintesi a commento dei dati riportati nelle tabelle stesse.

L'esame dei documenti inviati da RFI e dalle Imprese Ferroviarie ha fatto emergere quanto segue.

Dati relativi alle modalità di conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni e risultati dai piani di sicurezza

Alle Imprese Ferroviarie e a RFI è stato chiesto di fornire, in un'apposita sezione della Relazione annuale dedicata al conseguimento degli obiettivi ed ai risultati dei Piani della Sicurezza, una descrizione del processo svolto di pianificazione della sicurezza e di riportare in un'apposita tabella l'elenco delle azioni e dei progetti messi in campo nell'anno 2008, correlandoli alle aree di criticità che si intendeva influenzare attraverso la loro realizzazione, sia quelle individuate dall'organizzazione emittente in base alle proprie analisi che quelle del sistema ferroviario formulate dal Gestore dell'Infrastruttura per i piani della sicurezza relativi all'anno 2008.

Per ciascuna area di criticità dovevano essere riportati gli indicatori di sicurezza presi a riferimento per la sua individuazione e misurazione, il valore di partenza degli stessi nonché gli obiettivi quantitativi di miglioramento dell'area di criticità definiti ed una verifica di efficacia dell'azione del piano rispetto al raggiungimento di tali obiettivi.

Per ogni azione o progetto dovevano anche essere riportati un consuntivo finale dello stato di realizzazione al 31/12/2008 e la descrizione delle cause dell'eventuale scostamento rispetto a quanto pianificato.

La verifica dei dati fa emergere una sostanziale aderenza dei progetti alle aree di criticità formulate dal Gestore dell'Infrastruttura per l'anno 2008; solo in alcuni casi, le organizzazioni emittenti il piano della sicurezza hanno elaborato autonomamente aree di criticità.

Relativamente agli indicatori di rilevamento e misurazione delle aree di criticità, in alcuni casi essi risultano mancanti o non particolarmente efficaci, in altri casi sono stati erroneamente intesi come indicatori dello stato di attuazione delle azioni di piano. In tali casi risulta inficiata la conseguente definizione di obiettivi di miglioramento misurabili e la puntuale verifica del raggiungimento di tali obiettivi, nonché la valutazione, da parte dell'Agenzia, dell'efficacia delle azioni e delle risorse messe in campo.

Il consuntivo finale richiesto, dello stato di realizzazione dei progetti e delle azioni pianificate nel 2008 e delle cause dell'eventuale scostamento rispetto a quanto pianificato, è stato generalmente fornito in conformità alle linee guida emanate.

Il processo di definizione di indicatori delle aree di criticità e di utilizzazione degli stessi per la misurazione dell'efficacia delle azioni pianificate e per il miglioramento delle prestazioni del sistema di gestione della sicurezza risulta essere un aspetto da migliorare dal punto di visto metodologico.

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.

La risposta degli operatori ferroviari è stata puntuale. 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. L'analisi dei dati fa emergere la necessità di intervenire per armonizzare le modalità di costruzione degli indicatori da parte delle Imprese ferroviarie e in generale di rivedere il set complessivo, per assicurare che siano tenuti in debito conto i ritorni d'esperienza maturati.

Per quanto riguarda la raccolta dei dati necessari alla costruzione degli indicatori comuni di sicurezza si rileva che:

- i costi sostenuti dagli operatori ferroviari per gli incidenti in gran parte non sono stati dichiarati;
- non tutti gli operatori interessati hanno comunicato le ore di lavoro effettuate e quelle perse a seguito di incidenti;
- sussistono difficoltà nel conteggio dei dati riferiti alle ditte appaltatrici di servizi.

Risultati degli audit 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 generale, molto sintetico.

Dai dati sul numero di *audit* programmati/effettuati, si nota come le risorse dedicate agli *audit* interni non sempre siano adeguate alle organizzazioni da verificare.

Anche il livello di incisività di queste verifiche sembra da migliorare: sono rilevate un numero molto esiguo di non conformità.

A volte le non conformità segnalate non sono afferenti a temi di sicurezza della circolazione.

Osservazioni in merito alle carenze e al malfunzionamento delle operazioni ferroviarie

Non sono state fatte osservazioni su carenze e malfunzionamenti riscontrati nell'esercizio ferroviario e nella gestione dell'infrastruttura generalizzabili all'intero sistema ferroviario; le osservazioni si sono concentrate sugli esiti delle attività di controllo e monitoraggio interni.

Dall'analisi dei dati riportati si evidenzia come alcuni operatori abbiano individuato in maniera puntuale le non conformità mentre altri si siano limitati ad un'indicazione di massima, senza scendere in un'analisi dettagliata.

In generale si può osservare che lo strumento di controllo che ha fornito le maggiori indicazioni è l'*audit* e solo in un numero inferiore di casi si sono avuti risultati dal monitoraggio degli indicatori di sicurezza e dagli altri possibili strumenti.

Infine per quanto riguarda le azioni correttive adottate per eliminare o ridurre le suddette non conformità è da sottolineare che soltanto alcuni operatori hanno correttamente fatto coincidere tali azioni con i progetti del piano della sicurezza.

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

In merito all'applicazione di metodologie di individuazione e valutazione dei rischi (*risk management*), i principali riferimenti normativi attualmente vigenti in Italia sono i seguenti:

- Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n. 13/2001 del 26/06/2001 "Requisiti per l'adozione, da parte delle Imprese Ferroviarie e della Divisione Infrastruttura, di un Sistema di Gestione della Sicurezza – Safety Management System";
- Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n. 15/2004 del 19/04/2004 "Modifiche alla Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale n. 13/2001 del 26 Giugno 2001";
- Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n. 51/2007 del 12/11/2007 "Modifiche alla Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale n. 13/2001 del 26 Giugno 2001";
- Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n. 32/2002 del 12/11/2002 "Applicazione della normativa CENELEC di settore allo sviluppo di sistemi e prodotti elettronici in sicurezza per il segnalamento ferroviario;
- Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n. 52/2007 del 12/11/2007 "Modifiche alla Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale n. 32/2002 del 12 Novembre 2002";
- Procedura RFI TC PR IS 00 011 B del 25/10/2007 - Metodologia di analisi di rischio da applicare nello sviluppo e realizzazione di sistemi di segnalamento ferroviario;
- Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n. 60/2007 del 17/12/2007 "Attuazione del Decreto Ministeriale del 28 ottobre 2005 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti recante norme in materia di sicurezza delle gallerie ferroviarie";
- Decreto Ministeriale del 28/10/2005 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti recante norme in materia di sicurezza delle gallerie ferroviarie;
- Norma CEI EN 50126 "Applicazioni ferroviarie, tramviarie, filotramviarie, metropolitane – La specificazione e la dimostrazione di Affidabilità, Disponibilità, Manutenibilità e Sicurezza (RAMS)".

Anche se non completamente in linea con i requisiti contenuti nel regolamento 352/2009 sull'identificazione e valutazione dei rischi, l'applicazione di metodologie di analisi del rischio è prescritta nei seguenti ambiti:

1. sviluppo o modifica sostanziale di sistemi e prodotti elettronici in sicurezza per il segnalamento ferroviario;

2. realizzazione di gallerie ferroviarie, che in ottemperanza al Decreto Ministeriale 28/10/2005 richiedono il ricorso all'Analisi di Rischio Estesa per la verifica del conseguimento degli "obiettivi di sicurezza" di cui all'allegato III del Decreto Ministeriale medesimo;
3. analisi e valutazione del rischio dei processi relativi alla circolazione dei treni e all'esercizio ferroviario che interessano il sistema gestione della sicurezza di un'impresa ferroviaria e del gestore dell'infrastruttura.

Per quanto riguarda il punto 1, hanno subito un processo di analisi del rischio strutturato secondo quanto previsto dalla normativa sopra riferita i sistemi elettronici innovativi interoperabili, come il sottosistema di terra ERTMS/ETCS attivato sulla linea AC/AV Bologna-Milano.

Per quanto riguarda il punto 2, le gallerie nuove messe in servizio hanno subito un processo strutturato di analisi del rischio, nei casi e nei modi previsti dal citato Decreto Ministeriale 28/10/2005. Tali analisi sono sviluppate da un soggetto qualificato esterno al Gestore dell'Infrastruttura e validate dalla Commissione Ministeriale per la Sicurezza delle Gallerie.

Le gallerie della Rete Ferroviaria Nazionale per le quali il decreto prevede il ricorso all'Analisi di Rischio Estesa sono quelle che rientrano nei seguenti casi:

- gallerie di lunghezza compresa tra 1000 m e 9000 m non corredate dei requisiti minimi di cui all'allegato II del DECRETO MINISTERIALE e non caratterizzate dai seguenti parametri:
 - lunghezza non superiore a 2 km,
 - volume di traffico non superiore a 220 treni/giorno,
 - tipologia di traffico senza la contemporanea presenza in galleria di treni passeggeri e treni con merci pericolose,
 - andamento altimetrico senza inversioni di pendenza,
 - assenza di rischi di area specifici in prossimità degli imbocchi;
- gallerie di lunghezza superiore ai 9000 m;
- gallerie ove non sia possibile escludere sia la contemporanea presenza di treni trasportanti merci pericolose e treni passeggeri sia la presenza di rischi di area specifici in prossimità degli imbocchi;
- in tutti i casi in cui non si dimostra la sufficienza delle misure applicate.

In merito al punto 3, nell'ambito del proprio sistema di gestione della sicurezza, le Imprese Ferroviarie e il Gestore dell'Infrastruttura sono chiamati a dimostrare che per ogni pericolo individuato siano verificati i criteri di accettazione del rischio definiti dalle norme.

Nei sistemi di gestione della sicurezza degli operatori si indica l'approccio utilizzato per l'analisi del rischio ma la documentazione che scaturisce dall'applicazione delle procedure adottate non riesce a fornire le evidenze opportune per l'intero processo di analisi; in particolare, è necessario un maggiore livello di dettaglio per dimostrare l'eshaustività e la completezza della lista dei pericoli individuati e degli

scenari incidentali ipotizzabili, nonché le argomentazioni a supporto dell'attribuzione dei livelli di gravità e frequenza.

I principali punti di scostamento tra quanto è previsto dal Regolamento 352/2009 rispetto a quello richiesto dalla normativa attualmente vigente riguardano la possibilità di ricorrere a codici della pratica o a sistemi di riferimento simili, con opportuna giustificazione, e l'estensione sistematica a tutte le modifiche sostanziali correlate con la sicurezza in tutti gli ambiti tecnici nonché in quelli operativo-procedurali ed organizzativi.

PARTE I – CONCLUSIONI, PRIORITÀ, RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA

La supervisione sul sistema ferroviario operata dall'Agenzia fa emergere un andamento positivo della sicurezza del sistema ferroviario sulla rete gestita da RFI. Tuttavia si conferma la necessità di proseguire l'attività di rimozione delle problematiche già segnalate nel 2007, perseguendo i seguenti macro obiettivi:

- riduzione delle discontinuità di tipo tecnologico e strutturale, sia all'interno del sistema ferroviario, sia nelle interfacce con l'esterno;
- riduzione delle non conformità imputabili al fattore umano;
- riduzione delle non conformità imputabili a carenze nella manutenzione dell'infrastruttura e del materiale rotabile.

Per il raggiungimento di tali macro obiettivi l'Agenzia ha individuato quegli aspetti critici, riferiti sia al sistema ferroviario, sia alla fase di avvio delle attività dell'Agenzia medesima, che appare necessario rimuovere per consentire l'evoluzione del sistema ferroviario, mantenendone e rafforzandone il livello di sicurezza.

La priorità assoluta deve essere data al completamento dell'attrezzaggio dei sistemi tecnologici per la protezione della marcia del treno. Allo stato attuale la funzionalità di questi sistemi è pienamente garantita per le linee AV/AC, è ancora in corso l'installazione delle apparecchiature di bordo SCMT, mentre non sono ancora concluse le fasi propedeutiche al rilascio delle ammissioni per SSC da installare a bordo treno e che “dialoghi” anche con SCMT. Questa situazione è in disallineamento con le direttive ministeriali emanate nel 2006 e nel 2008 che fissavano la data ultima per il completamento dell'attrezzaggio di bordo entro giugno 2009.

Pertanto risulta necessario intraprendere tutte le azioni che consentano di accelerare i tempi di completamento dei processi di attrezzaggio in corso.

Inoltre, si devono individuare le modalità per gestire le transizioni dei mezzi al confine di stato, in funzione dei sistemi diversi di protezione della marcia del treno.

Rimangono esclusi dai programmi di installazione dei sistemi di protezione della marcia i mezzi d'opera per la manutenzione della rete,

sia di proprietà di RFI sia di imprese private, e i mezzi di manovra, in quanto i sistemi tecnologici finora sviluppati sono stati pensati per i treni. Per quanto riguarda i mezzi d'opera la difficoltà tecnica è dovuta alla varietà dei mezzi stessi e degli impianti di bordo esistenti; nelle more della definizione di un programma di attrezzaggio sarà necessario adottare opportune misure mitigative relative alle modalità di circolazione, da definire con il gestore della rete.

Analogamente, per quanto riguarda le manovre, si deve tener conto che gli attuali sistemi di protezione della marcia possono non essere sempre efficaci (ad esempio manovre spinte). In attesa dell'attrezzaggio dei mezzi di manovra è necessario adottare misure mitigative (quali il doppio agente in cabina o la presenza di un manovratore o l'invio dei mezzi in composizione a mezzi dotati di sistemi di protezione della marcia), con particolare riguardo alle manovre di carri contenenti merci pericolose. Inoltre, occorrerà adottare provvedimenti per garantire l'indipendenza tra itinerari di manovra ed itinerari dei treni.

Si deve tener presente anche la necessità di realizzare l'attrezzaggio delle reti regionali interconnesse con la rete nazionale e dei mezzi su esse circolanti. Proprio per consentire 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, con il Decreto Legislativo 162/2007 è stato previsto un differimento di tre anni nell'assunzione da parte dell'Agenzia delle competenze su tali reti; entro i tempi previsti sarà necessario garantire una gestione omogenea degli aspetti relativi alla sicurezza tra le reti regionali e la rete nazionale.

Risulta ancora necessario rendere efficaci i sistemi di gestione della sicurezza degli operatori ferroviari; in particolare è emersa la necessità di adottare procedure per la progettazione e il riesame della sicurezza attraverso analisi e valutazioni di sicurezza che definiscano con chiarezza le modalità, gli strumenti e le tecniche adottate per la definizione dimensionale e funzionale del servizio e delle relative modifiche.

Inoltre, le azioni ed i progetti contenuti nei Piani della Sicurezza degli operatori ferroviari devono essere ricondotti ad obiettivi quantitativi e devono scaturire in modo rintracciabile da analisi dei rischi effettuate in conformità alla normativa vigente.

Infine si evidenzia la necessità di perfezionare gli aspetti riguardanti l'utilizzazione e la formazione del personale nell'ottica di rivalutare una componente fondamentale per garantire la sicurezza ferroviaria.

L'attività di supervisione sul sistema ferroviario ha messo in evidenza il permanere di problematiche relative alla manutenzione, sia dell'infrastruttura che del materiale rotabile.

È necessario adottare una costante ed efficace verifica delle modalità di esecuzione delle attività manutentive su enti rilevanti ai fini della sicurezza, in particolare su quelle affidate a ditte terze (e sulle

caratteristiche contrattuali che le regolano) e sulle loro implicazioni sulla regolarità e sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Inoltre, è emerso, per la manutenzione del materiale rotabile, il disallineamento delle attività manutentive rispetto alle periodicità previste e il mancato monitoraggio delle scadenze, nonché la difficoltà di garantire la rintracciabilità dei processi di manutenzione.

Un altro aspetto emerso come critico è relativo alla sicurezza dei cantieri di lavoro che possono interferire con la circolazione dei treni; in merito, l'Agenzia ha richiesto l'adozione di progetti specifici che assicurino la sicurezza nei cantieri di lavoro attivi specie se in presenza di circolazione ferroviaria.

L'analisi degli "incidenti alle persone per materiale rotabile in movimento" nei quali si registrano conseguenze sui passeggeri dimostra la necessità di intervenire sulla problematica delle cadute dei passeggeri dai treni in movimento. L'attenzione dell'Agenzia sul fenomeno resta sempre alta, anche attraverso il costante monitoraggio dell'attuazione dei programmi di intervento sulle carrozze e la verifica dell'impatto delle misure intraprese, tecnologiche ed organizzative, in termini di riduzione dell'incidentalità.

Nel 2008 si è rilevato un ulteriore incremento degli inconvenienti connessi al trasporto di merci pericolose (sostanzialmente piccoli rilasci di sostanze legati a problematiche di carico o difettosità delle cisterne). Emerge, pertanto, la necessità di adottare un sistema di controllo sui processi interessanti il trasporto di merci pericolose (processi interni, *audit* sui fornitori, ecc.).

Per quanto riguarda gli aspetti più critici legati alla fase di avvio dell'attività dell'Agenzia si segnala la necessità di proseguire prioritariamente con l'attività già intrapresa di riordino del quadro normativo nazionale; quest'ultimo infatti risulta eterogeneo e complesso, frutto dell'evoluzione dell'assetto del sistema ferroviario italiano negli anni nonché dell'avvento della normativa comunitaria. Inoltre, è opportuno assicurare la correlazione tra i processi, che presentano aspetti di novità, con le modifiche del quadro normativo (es.: attrezzaggio dei sottosistemi di terra e di bordo con SCMT e SSC; esercizio ferroviario su linee ad Alta Velocità) garantendo l'individuazione ed la gestione delle nuove criticità.

Inoltre il sistema ferroviario italiano vive un periodo di transizione delle competenze in materia di sicurezza ferroviaria; questa situazione determina la non completa assunzione da parte dell'Agenzia di alcuni compiti, concernenti generalmente i sistemi di terra, che rimangono in carico al Gestore dell'infrastruttura (RFI).

Una analisi sull'andamento della sicurezza ferroviaria non può prescindere da quanto è avvenuto a Viareggio il 29/06/2009, nella

consapevolezza che il ristretto numero di occorrenze degli incidenti ferroviari consente di tracciare un trend solo nel lunghissimo periodo. L'attività che deve invece essere svolta costantemente per garantire che il trend dell'incidentalità sia in calo è l'individuazione e la sistematica eliminazione delle cause alla base degli incidenti.

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 C.2: Elenco degli incidenti raccolti per l'elaborazione degli
Indicatori Comuni di Sicurezza della Direttiva 2004/49/CE
anno 2008 avvenuti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

Allegato D: Principali modifiche apportate alla legislazione e ai regolamenti

Allegato E: Certificazione delle Imprese Ferroviarie - Anno 2008

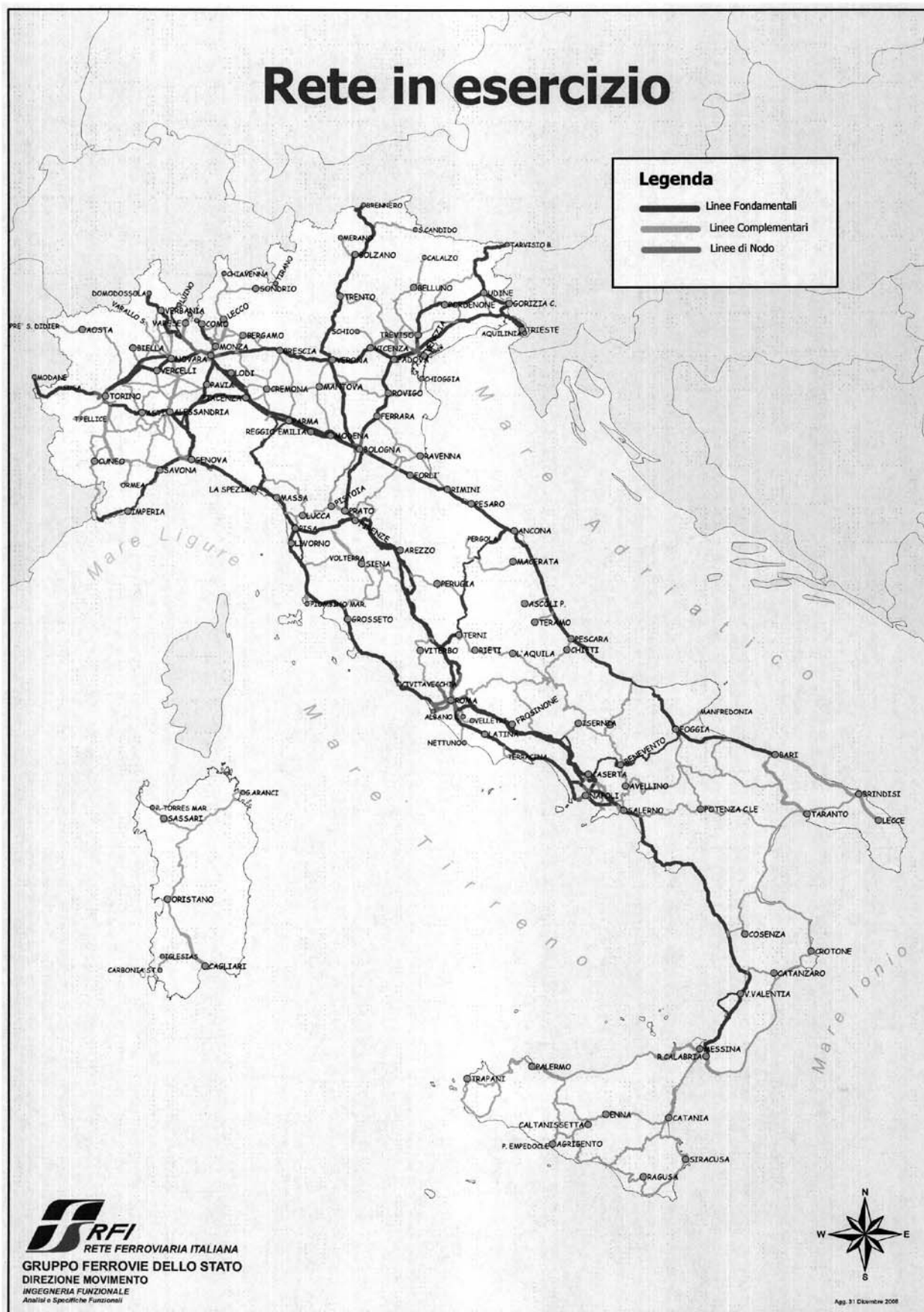
Allegato A: Informazioni sull'infrastruttura ferroviaria

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



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

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 alla velocità (km)	Attrezzaggio ATP		Numero di passaggi a livello
						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	16529	3000	17888,5	14611,8	9223	1063,6	SCMT (*)	11411,9	5763
						25000	1063,6				SSC (*)	4.807,5	
											ERTMS	503,3	

(*) Circa 400 chilometri di linea sono attrezzati con SCMT e SSC

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 (Locomotive, Automotrici, Complessi bloccati)	Numero carri	Numero carrozze	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	129/2008	13/06/2008	30/05/2000 ¹	✓	✓	✓	4573	42214	8164	37809	273860000	52311000
LeNORD s.r.l.	P.le Cadorna, 14 20123 Milano (MI)	www.lenord.it	12/2008	13/11/2008	01/01/2004	✓	✓	✓	60	0	234	543	581406	0

¹ Impresa ferroviaria nata dalle Ferrovie dello Stato

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 (Locomotive, Automotrici, Complessi bloccati)	Numero carri	Numero carrozze	Numero personale con mansioni di sicurezza	Volume passeggeri (treni x km)	Volume merci (treni x km)
						viaggiatori	merci	RID						
Rail Traction Company S.p.A.	Via Brennero, 7 39100 Bolzano (BZ)	www.railtraction.it	8/2008	09/10/2008	16/10/2001		✓	no classe 7	38	0	0	146	0	2450000
Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.	Corso Turati 19/6 10128 Torino (TO)	www.comune.torino.it/gtt	83/2006	05/06/2006	27/07/2001	✓			20	0	0	110	332000	0
SERFER – Servizi Ferroviari S.r.l.	Via Rolla, 22/R 16152 Genova (GE)	www.serferonline.com	117/2007	21/12/2007	06/06/2003	✓	✓	✓ (no classi 1 e 7)	22	0	0	155	29750	790824

Imprese Ferroviarie														
Nome	Indirizzo	Sito web	Certificato di sicurezza 2001/14/EC (numero e data)		Data inizio attività commerciale	Tipo loggia di servizio			Numero mezzi (Locomotive, Automotrici, Complessi bloccati)	Numero carri	Numero carrozze	Numero personale con mansioni di sicurezza	Volume passeggeri (treni x km)	Volume merci (treni x km)
			115/2007	21/12/2007		Viaggiatori	merci	RID						
HUPAC S.p.A.	Via Dogana 8 21052 Busto Arsizio (VA)	www.hupac.it			Dato non fornito dalla IF		✓	no classe 7	3	0	0	60	0	55000
Ferrovie Emilia Romagna s.r.l.	Via S. Donato, 25 40127 Bologna (BO)	www.fer-online.it	107/2007	10/09/2007	01/01/01	✓	✓	no classe 7	104	0	0	463	1360000	0
Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A.	Via G. Monaco, 37 52100 Arezzo (AR)	www.trasportoferrovio.toscana.it	112/2007	22/11/2007	01/07/2004	✓	✓	no classe 7	6	0	0	47	0	83172
NORDCARGO s.r.l.	P.le Cadorna, 14 20123 Milano (MI)	www.nordcargo.it	13/2008	13/11/2008	30/07/2003		✓	no classe 7	21	0	0	157	0	1054396

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 (Locomotive, Automotrici, Complessi bloccati)	Numero carri	Numero carrozze	Numero personale con mansioni di sicurezza	Volume passeggeri (treni x km)	Volume merci (treni x km)
						viaggiatori	merci	RID						
Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A.	Via Dalmazia, 9 Lanciano (CH)	www.sangritana.it	09/2008	09/10/2008	04/02/2004	✓	✓		17	0	0	80	650000	31000
Sistemi Territoriali S.p.A.	V.le degli Alpini, 23 35028 Piove di Sacco (PD)	www.sistemitteritoriale.it	126/2008	06/06/2008	08/2003	✓	✓	no classi 1 e 7	23	0	3 serie Bp 663 SI	118	0	226000
DB SCHENKER RAIL ITALIA S.r.l.	Via Umberto Giordano, 35 15121 Alessandria (AL)	www.rail.dbschenker.it	81/2006	23/03/2006	12/12/2004	✓	✓	no classe 7	16	0	0	81	0	528836
SBB Cargo Italia s.r.l.	Via Damiano Chiesa, 2 21013 Gallarate (VA)	www.sbbcargo.com	14/2008	09/12/2008	14/12/2003	✓	✓	no classe 7	43	0	0	233	0	1824347

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 (Locomotive, Automotrici, Complessi bloccati)	Numero carri	Numero carrozze	Numero personale con mansioni di sicurezza	Volume passeggeri (treni x km)	Volume merci (treni x km)
						viaggiatori	merci	RID						
SNCF Fret Italia S.r.l.	Via Pergolesi, 23 20124 Milano (MI)	www.fretitalia.com	16/2008	09/12/2008	08/02/2006		✓	no classe 7	20	0	0	65	0	367838
SAD - Trasporto Locale S.p.A.	Corso Italia 13/N 39100 Bolzano (BZ)	www.sad.it	02/2008	05/08/2008	05/05/2005	✓			20	0	0	80	270000	0
Ferrovie Udine Cividale S.r.l.	Via Peschiera, 30 33100 Udine (UD)	www.ferrovieudine.it	10/2008	30/10/2008	08/07/2008	✓			1	0	0	16	0	27080
Linea Ferroviaria S.p.A.	Strada della Marcona, 2 15068 Pozzolo Formigaro (AL)	www.lineaferroviaria.it	17/2008	23/12/2008	Dato non fornito dalla IF	✓	✓	no classe 7	5	0	0	57	0	188000
Ferrottramviaria S.p.A.	Piazza Winkelmann, 12 00162 Roma	www.ferrottramviaria.it	11/4/2007	14/12/2007	Dato non fornito dalla IF		✓		0	0	0	8	0	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 (Locomotive, Automotrici, Complessi bloccati)	Numero carri	Numero carrozze	Numero personale con mansioni di sicurezza	Volume passeggeri (treni x km)	Volume merci (treni x km)
						viaggiatori	merci	RID						
Ferrovie del Gargano S.r.l.	Via Zappetta, 7/D 70121 Bari (BA)	www.ferroviedelgargano.com	11/2008	30/10/2008	31/10/2008	✓			12	0	0	38	43320	0
Crossrail Italia S.r.l.	Scala Ferroviario Domo 2 28851 Beura Carlezza (VB)	www.crossrail.it	06/2008	26/09/2008	09/04/2008	✓		✓ no classi 1 e 7	3	0	0	27	0	54786
Veolia Cargo Italia	P.zza della Vittoria, 15 16121 Genova (GE)	www.veolia-cargo.it	15/2008	09/12/2008	13/12/2008	✓		✓ no classe 7	2	0	0	10	0	3000

PAGINA BIANCA

Allegato B: Organizzazione del sistema ferroviario nazionale

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

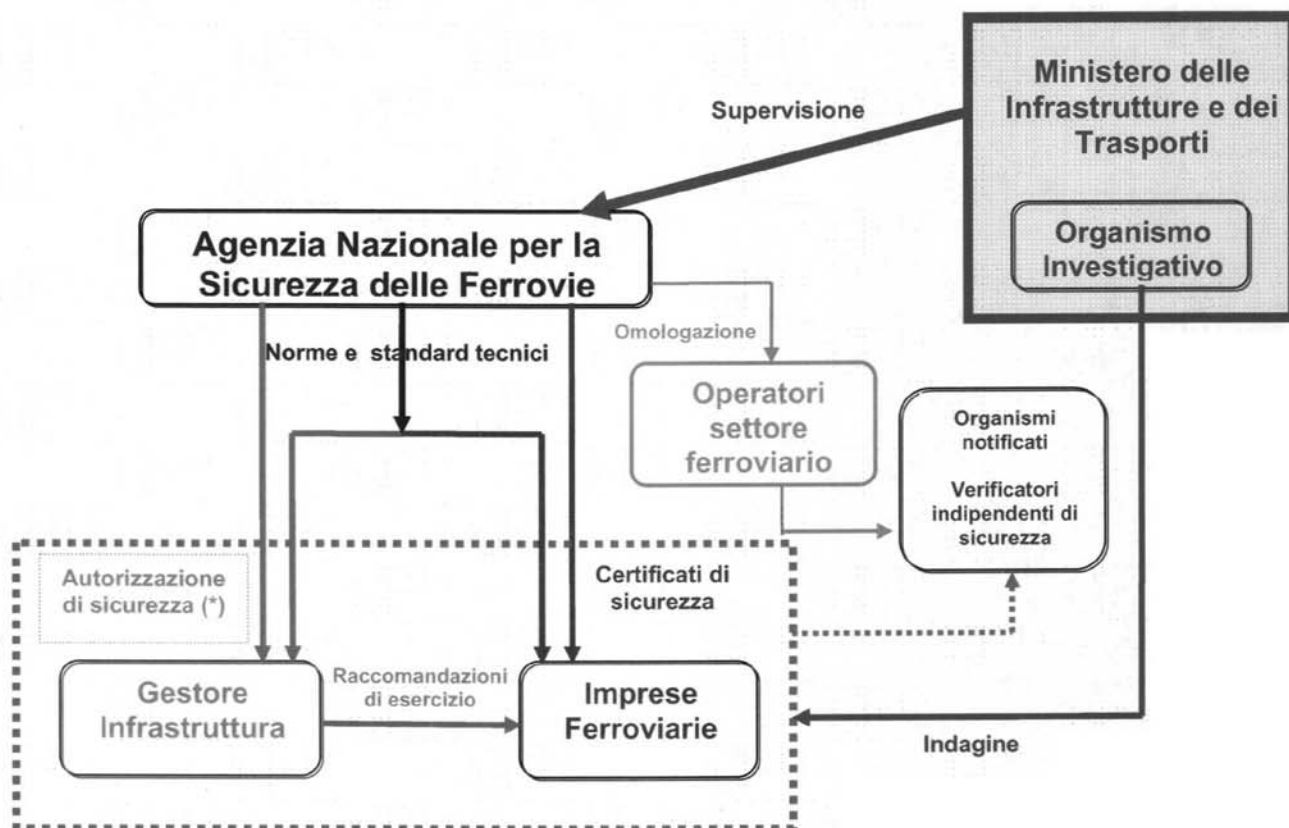
Allegato B.2: Struttura sistema ferroviario nazionale

PAGINA BIANCA

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

Organizzazione dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Allegato B.2: Struttura sistema ferroviario nazionale

Sistema Ferroviario Nazionale Italiano

(*) l'attività di emissione delle autorizzazioni di sicurezza al 31.12.2008 non è ancora effettuata dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Allegato C: Dati sugli Indicatori Comuni di Sicurezza

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

Allegato C.2: Elenco degli incidenti raccolti per l'elaborazione
degli Indicatori Comuni di Sicurezza della Direttiva
2004/49/CE anno 2008 avvenuti sull'Infrastruttura
Ferroviaria Nazionale

PAGINA BIANCA

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

Particolarità relative agli indicatori comuni di sicurezza (CSI)

Nel presente Allegato sono indicati i dati relativi ai *Common Safety Indicators* – CSI (indicatori comuni di sicurezza) previsti dalla Direttiva 2004/49/CE per l'anno 2008. Con le Linee guida per la redazione della relazione annuale della sicurezza, l'Agenzia ha recepito le definizioni concordate dal gruppo di lavoro sui CSI (indicatori comuni di sicurezza) partecipandole agli operatori che devono riportare i relativi dati.

L'Agenzia ha raccolto direttamente dagli operatori ferroviari i dati necessari alla costruzione degli indicatori comuni di sicurezza che si riferiscono all'infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI. Per completare il quadro relativo ai dati di incidentalità e di traffico con quanto accaduto sulle reti regionali sono stati utilizzati i dati raccolti da ISTAT.

Al riguardo si fa presente che i dati riportati nelle righe sotto elencate dell'Allegato C.1 e i valori da essi derivanti si riferiscono solo alla rete gestita da RFI:

- 8;
- 199-205;
- 223;
- 230, 231;
- 235.

Per quanto riguarda le problematiche relative alla raccolta dei dati necessari alla costruzione degli indicatori comuni di sicurezza si rimanda al punto G.2 –“Indicatori nazionali di Sicurezza e CSI”.

Non essendo stata aggiornata la tabella dell'allegato C.1 ai fini del calcolo della riga 229 sono stati considerati come passaggi a livello automatici quelli:

- dotati di collegamento di sicurezza (es. il segnale lato ferrovia dà indicazione di via libera solo se il passaggio a livello è chiuso);
- automatici con semibarriere che non sono dotati di segnale lato ferrovia ma che si chiudono automaticamente al passaggio del treno.

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Guidelines for data transmission and file formats ver.2009				
Field 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	Italy ▼
02	YY	Reporting year	Format: YYYY, four digits number	2008 ▼
1.1a. Total number of accidents and a break-down into the following types of accidents				
				Used definition
1	N00	Total Number of all accident	Numeric value	116
2	N01	Number of Collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	2
3	N02	Number of Derailments of trains	Numeric value	10
4	N03	Number of Level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	16
5	N04	Number of Accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	83
6	N05	Number of Fires in rolling stock	Numeric value	2
7	N06	Number of Other accidents	Numeric value	3
1.1a. Total number of suicides				
8	N07	Number events: suicide	Numeric value	137
1.1b. Relative to "million" train kilometres number of accidents and a break-down into the following types of accidents				
9	N10	Relative to train km Total Number of all accident	Numeric value (train km in million)	3,16E-01
10	N11	Relative to train km Number of Collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value (train km in million)	5,45E-03
11	N12	Relative to train km Number of Derailments of trains	Numeric value (train km in million)	2,71E-02
12	N13	Relative to train km Number of Level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (train km in million)	4,36E-02
13	N14	Relative to train km Number of Accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicide	Numeric value (train km in million)	2,26E-01
14	N15	Relative to train km Number of Fires in rolling stock	Numeric value (train km in million)	5,45E-03
15	N16	Relative to train km Number of Other accidents	Numeric value (train km in million)	8,18E-03
1.1b. Relative to "million" train kilometres number of suicides				
16	N17	Relative to train km Number events: suicide	Numeric value (train km in million)	3,73E-01
1.2a. Total number of Persons seriously injured by type of accident divided into the following categories				
				Definition from safety directive 2004/40 or Reg. ▼
17	TS00	Total number in all accident	Numeric value	38
18	TS01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
19	TS02	In derailments of trains	Numeric value	0
20	TS03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	8
21	TS04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	30
22	TS05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
23	TS06	In others	Numeric value	0
1.2b. Relative to "million" train kilometres total number of Persons seriously injured by type of accident divided into the following categories				
24	TS10	Total number in all accident	Numeric value (train km in million)	1,04E-01
25	TS11	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value (train km in million)	0,00E+00
26	TS12	In derailments of trains	Numeric value (train km in million)	0,00E+00
27	TS13	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (train km in million)	2,18E-02
28	TS14	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (train km in million)	8,18E-02
29	TS15	In fires in rolling stock	Numeric value (train km in million)	0,00E+00
30	TS16	In others	Numeric value (train km in million)	0,00E+00
1.2a. Total number of Passengers seriously injured by type of accident divided into the following categories				
				Definition from safety directive 2004/40 or Reg. ▼
31	PS00	Total number in all accident	Numeric value	5
32	PS01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
33	PS02	In derailments of trains	Numeric value	0
34	PS03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	0
35	PS04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	5
36	PS05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
37	PS06	In others	Numeric value	0
1.2b. Relative to "million" train kilometres total number of Passengers seriously injured by type of accident divided into the following categories				
38	PS10	Total number in all accident	Numeric value (train km in million)	1,36E-02
39	PS11	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value (train km in million)	0,00E+00
40	PS12	In derailments of trains	Numeric value (train km in million)	0,00E+00
41	PS13	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (train km in million)	0,00E+00
42	PS14	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (train km in million)	1,36E-02
43	PS15	In fires in rolling stock	Numeric value (train km in million)	0,00E+00
44	PS16	In others	Numeric value (train km in million)	0,00E+00
1.2c. Relative to "million" passenger kilometres total number of Passengers seriously injured by type of accident divided into the following categories				
45	PS20	Total number in all accident	Numeric value (pass. km in million)	1,01E-04
46	PS21	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value (pass. km in million)	0,00E+00
47	PS22	In derailments of trains	Numeric value (pass. km in million)	0,00E+00
48	PS23	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (pass. km in million)	0,00E+00

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Field number	Data Code	Description of data	Data format	Example of data	
49	PS24	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (pass. km in million)	1,01E-04	
50	PS25	In fires in rolling stock	Numeric value (pass. km in million)	0,00E+00	
51	PS26	In others	Numeric value (pass. km in million)	0,00E+00	
1.2a. Total number of Employees including the staff of contractors seriously injured by type of accident divided into the following categories					Derivation from safety directive 2004/40 or Reg. 1 ▼
52	SS00	Total number in all accident	Numeric value	4	
53	SS01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0	
54	SS02	In derailments of trains	Numeric value	0	
55	SS03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	0	
56	SS04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	4	
57	SS05	In fires in rolling stock	Numeric value	0	
58	SS06	In others	Numeric value	0	
1.2b. Relative to "million" train kilometres total number of Employees including the staff of contractors seriously injured by type of accident divided into the following categories					
59	SS10	Total number in all accident	Numeric value (train km in million)	1,09E-02	
60	SS11	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
61	SS12	In derailments of trains	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
62	SS13	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
63	SS14	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (train km in million)	1,09E-02	
64	SS15	In fires in rolling stock	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
65	SS16	In others	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
1.2a. Total number of Level-crossing users seriously injured by type of accident divided into the following categories					Derivation from safety directive 2004/40 or Reg. 1 ▼
66	LS00	Total number in all accident	Numeric value	8	
67	LS01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0	
68	LS02	In derailments of trains	Numeric value	0	
69	LS03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	8	
70	LS04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	0	
71	LS05	In fires in rolling stock	Numeric value	0	
72	LS06	In others	Numeric value	0	

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Field number	Data Code	Description of data	Data format	Example of data	
1.2b. Relative to "million" train kilometres total number of Level-crossing users seriously injured by type of accident divided into the following categories					
73	LS10	Total number in all accident	Numeric value (train km in million)	2,18E-02	
74	LS11	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
75	LS12	In derailments of trains	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
76	LS13	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (train km in million)	2,18E-02	
77	LS14	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
78	LS15	In fires in rolling stock	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
79	LS16	In others	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
1.2a. Total number of Unauthorised persons seriously injured by type of accident divided into the following categories					Definition from safety directive 2004/49 or Reg. 1
80	US00	Total number in all accident	Numeric value	21	
81	US01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0	
82	US02	In derailments of trains	Numeric value	0	
83	US03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	0	
84	US04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	21	
85	US05	In fires in rolling stock	Numeric value	0	
86	US06	In others	Numeric value	0	
1.2b. Relative to "million" train kilometres total Total number of Unauthorised persons seriously injured by type of accident divided into the following categories					
87	US10	Total number in all accident	Numeric value (train km in million)	5,72E-02	
88	US11	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
89	US12	In derailments of trains	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
90	US13	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
91	US14	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (train km in million)	5,72E-02	
92	US15	In fires in rolling stock	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
93	US16	In others	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
1.2a. Total number of Other persons seriously injured by type of accident divided into the following categories					Definition from safety directive 2004/49 or Reg. 1
94	OS00	Total number in all accident	Numeric value	0	
95	OS01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0	
96	OS02	In derailments of trains	Numeric value	0	
97	OS03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	0	
98	OS04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	0	
99	OS05	In fires in rolling stock	Numeric value	0	
100	OS06	In others	Numeric value	0	
1.2b. Relative to "million" train kilometres total number of Other persons seriously injured by type of accident divided into the following categories					
101	OS10	Total number in all accident	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
102	OS11	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
103	OS12	In derailments of trains	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
104	OS13	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
105	OS14	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
106	OS15	In fires in rolling stock	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
107	OS16	In others	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
1.3a. Total number of Persons killed by type of accident divided into the following categories					Definition from safety directive 2004/49 or Reg. 1
108	TK00	Total number in all accident	Numeric value	64	
109	TK01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	1	
110	TK02	In derailments of trains	Numeric value	0	
111	TK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	6	
112	TK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	57	
113	TK05	In fires in rolling stock	Numeric value	0	
114	TK06	In others	Numeric value	0	
1.3b. Relative to "million" train kilometres total number of Persons killed by type of accident divided into the following categories					
115	TK10	Total number in all accident	Numeric value (train km in million)	1,74E-01	
116	TK11	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value (train km in million)	2,73E-03	
117	TK12	In derailments of trains	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
118	TK13	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (train km in million)	1,64E-02	
119	TK14	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (train km in million)	1,55E-01	
120	TK15	In fires in rolling stock	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
121	TK16	In others	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
1.3a. Total number of Passengers killed by type of accident divided into the following categories					
122	PK00	Total number in all accident	Numeric value	4	
123	PK01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0	
124	PK02	In derailments of trains	Numeric value	0	
125	PK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	0	
126	PK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	4	
127	PK05	In fires in rolling stock	Numeric value	0	
128	PK06	In others	Numeric value	0	
1.3b. Relative to "million" train kilometres total number of Passengers killed by type of accident divided into the following categories					

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Field number	Data Code	Description of data	Data format	Example of data
129	PK10	Total number in all accident	Numeric value (train km in million)	1,09E-02
130	PK11	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value (train km in million)	0,00E+00
131	PK12	In derailments of trains	Numeric value (train km in million)	0,00E+00
132	PK13	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (train km in million)	0,00E+00
133	PK14	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (train km in million)	1,09E-02
134	PK15	In fires in rolling stock	Numeric value (train km in million)	0,00E+00
135	PK16	In others	Numeric value (train km in million)	0,00E+00
1.3e. Relative to "million" passenger kilometres total number of Passengers killed by type of accident divided into the following categories				
136	PK20	Total number in all accident	Numeric value (pass. km in million)	8,10E-05
137	PK21	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value (pass. km in million)	0,00E+00
138	PK22	In derailments of trains	Numeric value (pass. km in million)	0,00E+00
139	PK23	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (pass. km in million)	0,00E+00
140	PK24	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (pass. km in million)	8,10E-05
141	PK25	In fires in rolling stock	Numeric value (pass. km in million)	0,00E+00
142	PK26	In others	Numeric value (pass. km in million)	0,00E+00
1.3a. Total number of Employees including the staff of contractors killed by type of accident divided into the following categories				
143	SK00	Total number in all accident	Numeric value	5
144	SK01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
145	SK02	In derailments of trains	Numeric value	0
146	SK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	0
147	SK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	5
148	SK05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
149	SK06	In others	Numeric value	0
1.3b. Relative to "million" train kilometres total number of Employees including the staff of contractors killed by type of accident divided into the following categories				
150	SK10	Total number in all accident	Numeric value (train km in million)	1,36E-02
151	SK11	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value (train km in million)	0,00E+00
152	SK12	In derailments of trains	Numeric value (train km in million)	0,00E+00
153	SK13	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (train km in million)	0,00E+00
154	SK14	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (train km in million)	1,36E-02
155	SK15	In fires in rolling stock	Numeric value (train km in million)	0,00E+00
156	SK16	In others	Numeric value (train km in million)	0,00E+00

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Field number	Data Code	Description of data	Data format	Example of data	
1.3.a. Total number of Level-crossing users killed by type of accident divided into the following categories					
157	LK00	Total number in all accident	Numeric value	6	
158	LK01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0	
159	LK02	In derailments of trains	Numeric value	0	
160	LK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	6	
161	LK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	0	
162	LK05	In fires in rolling stock	Numeric value	0	
163	LK06	In others	Numeric value	0	
1.3.b. Relative to "million" train kilometres total number of Level-crossing users killed by type of accident divided into the following categories					
164	LK10	Total number in all accident	Numeric value (train km in million)	1,64E-02	
165	LK11	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
166	LK12	In derailments of trains	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
167	LK13	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (train km in million)	1,64E-02	
168	LK14	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
169	LK15	In fires in rolling stock	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
170	LK16	In others	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
1.3.a. Total number of Unauthorised persons killed by type of accident divided into the following categories					
171	UK00	Total number in all accident	Numeric value	49	
172	UK01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	1	
173	UK02	In derailments of trains	Numeric value	0	
174	UK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	0	
175	UK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	48	
176	UK05	In fires in rolling stock	Numeric value	0	
177	UK06	In others	Numeric value	0	
1.3.b. Relative to "million" train kilometres total Total number of Unauthorised persons killed by type of accident divided into the following categories					
178	UK10	Total number in all accident	Numeric value (train km in million)	1,34E-01	
179	UK11	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value (train km in million)	2,73E-03	
180	UK12	In derailments of trains	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
181	UK13	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
182	UK14	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (train km in million)	1,31E-01	
183	UK15	In fires in rolling stock	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
184	UK16	In others	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
1.3.a. Total number of Other persons killed by type of accident divided into the following categories					
185	OK00	Total number in all accident	Numeric value	0	
186	OK01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0	
187	OK02	In derailments of trains	Numeric value	0	
188	OK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	0	
189	OK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	0	
190	OK05	In fires in rolling stock	Numeric value	0	
191	OK06	In others	Numeric value	0	
1.3.b. Relative to "million" train kilometres total number of Other persons killed by type of accident divided into the following categories					
192	OK10	Total number in all accident	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
193	OK11	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
194	OK12	In derailments of trains	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
195	OK13	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
196	OK14	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
197	OK15	In fires in rolling stock	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
198	OK16	In others	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
2.1.a. Total number of incidents and near-misses and a break-down into the following types					
199	I00	Total number of incidents and near-misses	Numeric value	148	
200	I01	Total number of broken rails	Numeric value	84	Definition from safety directive 2004/40 or Reg. ▼
201	I02	Total number of track buckles	Numeric value	41	Definition from safety directive 2004/40 or Reg. ▼
202	I03	Total number of wrong-side signalling failures	Numeric value	2	Definition from safety directive 2004/40 or Reg. ▼
203	I04	Total number of signals passed at danger	Numeric value	20	Definition from safety directive 2004/40 or Reg. ▼
204	I05	Total number of broken wheels on rolling stock in service	Numeric value	0	Definition from safety directive 2004/40 or Reg. ▼
205	I06	Total number of broken axles on rolling stock in service	Numeric value	1	Definition from safety directive 2004/40 or Reg. ▼
2.1.b. Relative to "million" train kilometres number of incidents and near-misses and a break-down into the following types of accidents					
206	I10	Total number of incidents and near-misses	Numeric value (train km in million)	4,03E-01	
207	I11	Total number of broken rails	Numeric value (train km in million)	2,29E-01	
208	I12	Total number of track buckles	Numeric value (train km in million)	1,12E-01	
209	I13	Total number of wrong-side signalling failures	Numeric value (train km in million)	5,45E-03	
210	I14	Total number of signals passed at danger	Numeric value (train km in million)	5,45E-02	
211	I15	Total number of broken wheels on rolling stock in service	Numeric value (train km in million)	0,00E+00	
212	I16	Total number of broken axles on rolling stock in service	Numeric value (train km in million)	2,73E-03	
3.1.a. Total costs in euro of all accidents					

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Field number	Data Code	Description of data	Data format	Example of data	
213	C00	Total costs of all accidents	Numeric value in €	0,000	
214	C01	Costs of deaths	Numeric value in €	n.a.	please select from list ▼
215	C02	Costs of injuries	Numeric value in €	n.a.	please select from list ▼
216	C03	Costs of replacement or repair of damaged rolling stock and railway installations	Numeric value in €	n.a.	please select from list ▼
217	C04	Costs of delays, disturbances and re-routing of traffic, including extra costs for staff and loss of future revenue	Numeric value in €	n.a.	please select from list ▼
3.1b. Relative to "million" train kilometres total costs in euro of all accidents					
218	C10	Total costs of all accidents	Numeric value in €/trainkm (train km in million)	0,00E+00	
219	C11	Costs of deaths	Numeric value in €/trainkm (train km in million)	-	
220	C12	Costs of injuries	Numeric value in €/trainkm (train km in million)	-	
221	C13	Costs of replacement or repair of damaged rolling stock and railway installations	Numeric value in €/trainkm (train km in million)	-	
222	C14	Costs of delays, disturbances and re-routing of traffic, including extra costs for staff and loss of future revenue	Numeric value in €/trainkm (train km in million)	-	
3.2a. Total number of working hours of staff and contractors lost as a consequence of accidents					
223	W00	Total number of working hours of staff and contractors lost as a consequence of accidents	Numeric value	2572,016	Definition from safety directive 2004/49 or Reg. ▼
3.2b. Relative to Total number of hours worked number of working hours of staff and contractors lost as a consequence of accidents					
224	W10	Relative to Total number of working hours number of staff and contractors lost as a consequence of accidents	Numeric value (%)	0,000%	
4. Indicators relating to technical safety of infrastructure and its implementation					
225	T01	Percentage of tracks with Automatic Train Protection (ATP) in operation	Numeric value (%) (67% = 0.67)	91,47%	Definition from safety directive 2004/49 or Reg. ▼
226	T02	Percentage of train kilometres using operational ATP systems	Numeric value (%)	71,71%	
227	T03	Total number of level crossings	Numeric value	7643	Definition from safety directive 2004/49 or Reg. ▼
228	T04	Total number of level crossings per track kilometre	Numeric value	2,97E-01	
229	T05	Percentage of level crossings with automatic or manual protection	Numeric value (%)	83,48%	National Definition ▼
5. Indicators relating to the management of safety					
230	A01	Total number of accomplished audits	Numeric value	2158	Definition from safety directive 2004/49 or Reg. ▼
231	A02	percentage of audits accomplished /required (and/or planned)	Numeric value (%)	83,47%	
6. Reference data					
232	R01	Number of Train*km	Numeric value (in million Train*km)	366,863	Definition from safety directive 2004/49 or Reg. ▼
233	R02	Number of Passenger*km	Numeric value (in million Passenger*km)	49407,951	Definition from safety directive 2004/49 or Reg. ▼
234	R03	Number of track kilometres (double track lines are to be counted twice)	Numeric value (in km)	25719,520	track km of the network managed by RFI + line km of the regional networks
235	R04	Total number of working hours	Numeric value (in thousands hours)	128888731,270	Definition from safety directive 2004/49 or Reg. ▼

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Allegato C.1
Indicatori Comuni di Sicurezza (C.S.I.)

 Reporting country: Italy reporting year: 2008																									
Safety Directive 2004/49/EC - Annex 1 CSIs																									
1. Indicators relating to accidents																									
1.1a. Total number of accidents and a break-down into the following types of accidents																									
1.1b. Relative to train kilometres number of accidents and a break-down into the following types of accidents																									
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Total number of all accident</th> <th>Collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge</th> <th>Derailments of trains</th> <th>Level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings</th> <th>Accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides</th> <th>Fires in rolling stock</th> <th>Others</th> </tr> <tr> <th>code of variable</th> <th>N00</th> <th>N01</th> <th>N02</th> <th>N03</th> <th>N04</th> <th>N05</th> <th>N06</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.1a. Number of accidents</td> <td>116</td> <td>2</td> <td>10</td> <td>16</td> <td>83</td> <td>2</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table>		Total number of all accident	Collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Derailments of trains	Level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Fires in rolling stock	Others	code of variable	N00	N01	N02	N03	N04	N05	N06	1.1a. Number of accidents	116	2	10	16	83	2	3
	Total number of all accident	Collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Derailments of trains	Level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Fires in rolling stock	Others																		
code of variable	N00	N01	N02	N03	N04	N05	N06																		
1.1a. Number of accidents	116	2	10	16	83	2	3																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>N10</th> <th>N11</th> <th>N12</th> <th>N13</th> <th>N14</th> <th>N15</th> <th>N16</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.1b. "Relative" Number of accidents</td> <td>3,16E-01</td> <td>5,45E-03</td> <td>2,73E-02</td> <td>4,36E-02</td> <td>2,26E-01</td> <td>5,45E-03</td> <td>8,18E-03</td> </tr> </tbody> </table>		N10	N11	N12	N13	N14	N15	N16	1.1b. "Relative" Number of accidents	3,16E-01	5,45E-03	2,73E-02	4,36E-02	2,26E-01	5,45E-03	8,18E-03								
	N10	N11	N12	N13	N14	N15	N16																		
1.1b. "Relative" Number of accidents	3,16E-01	5,45E-03	2,73E-02	4,36E-02	2,26E-01	5,45E-03	8,18E-03																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Suicides N07</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.1a. Total number of suicides</td> <td>137</td> </tr> </tbody> </table>		Suicides N07	1.1a. Total number of suicides	137																				
	Suicides N07																								
1.1a. Total number of suicides	137																								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>N17</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.1b. Relative to "billion" train kilometres number of suicides</td> <td>3,73E-01</td> </tr> </tbody> </table>		N17	1.1b. Relative to "billion" train kilometres number of suicides	3,73E-01																				
	N17																								
1.1b. Relative to "billion" train kilometres number of suicides	3,73E-01																								
1.2a. Total number of persons seriously injured by type of accident divided into the following categories																									
1.2b. Relative to train kilometres total number of persons seriously injured by type of accident divided into the following categories																									
1.2c. Relative to passenger kilometres total number of persons seriously injured by type of accident divided into the following categories (for passengers only)																									
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Total number in all accident</th> <th>In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge</th> <th>In derailments of trains</th> <th>In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings</th> <th>In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides</th> <th>In fires in rolling stock</th> <th>In others</th> </tr> <tr> <th>code of variable</th> <th>TS00</th> <th>TS01</th> <th>TS02</th> <th>TS03</th> <th>TS04</th> <th>TS05</th> <th>TS06</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.2a. Total seriously injured</td> <td>38</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>8</td> <td>30</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>		Total number in all accident	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	In derailments of trains	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	In fires in rolling stock	In others	code of variable	TS00	TS01	TS02	TS03	TS04	TS05	TS06	1.2a. Total seriously injured	38	0	0	8	30	0	0
	Total number in all accident	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	In derailments of trains	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	In fires in rolling stock	In others																		
code of variable	TS00	TS01	TS02	TS03	TS04	TS05	TS06																		
1.2a. Total seriously injured	38	0	0	8	30	0	0																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Total number in all accident</th> <th>In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge</th> <th>In derailments of trains</th> <th>In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings</th> <th>In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides</th> <th>In fires in rolling stock</th> <th>In others</th> </tr> <tr> <th>code of variable</th> <th>TS10</th> <th>TS11</th> <th>TS12</th> <th>TS13</th> <th>TS14</th> <th>TS15</th> <th>TS16</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.2b. "Relative" Total seriously injured</td> <td>1,04E-01</td> <td>0,00E+00</td> <td>0,00E+00</td> <td>2,18E-02</td> <td>8,18E-02</td> <td>0,00E+00</td> <td>0,00E+00</td> </tr> </tbody> </table>		Total number in all accident	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	In derailments of trains	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	In fires in rolling stock	In others	code of variable	TS10	TS11	TS12	TS13	TS14	TS15	TS16	1.2b. "Relative" Total seriously injured	1,04E-01	0,00E+00	0,00E+00	2,18E-02	8,18E-02	0,00E+00	0,00E+00
	Total number in all accident	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	In derailments of trains	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	In fires in rolling stock	In others																		
code of variable	TS10	TS11	TS12	TS13	TS14	TS15	TS16																		
1.2b. "Relative" Total seriously injured	1,04E-01	0,00E+00	0,00E+00	2,18E-02	8,18E-02	0,00E+00	0,00E+00																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Total number in all accident</th> <th>In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge</th> <th>In derailments of trains</th> <th>In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings</th> <th>In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides</th> <th>In fires in rolling stock</th> <th>In others</th> </tr> <tr> <th>code of variable</th> <th>PS00</th> <th>PS01</th> <th>PS02</th> <th>PS03</th> <th>PS04</th> <th>PS05</th> <th>PS06</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.2a. Passengers</td> <td>5</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>5</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>		Total number in all accident	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	In derailments of trains	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	In fires in rolling stock	In others	code of variable	PS00	PS01	PS02	PS03	PS04	PS05	PS06	1.2a. Passengers	5	0	0	0	5	0	0
	Total number in all accident	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	In derailments of trains	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	In fires in rolling stock	In others																		
code of variable	PS00	PS01	PS02	PS03	PS04	PS05	PS06																		
1.2a. Passengers	5	0	0	0	5	0	0																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>PS10</th> <th>PS11</th> <th>PS12</th> <th>PS13</th> <th>PS14</th> <th>PS15</th> <th>PS16</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.2b. "Relative" Passengers</td> <td>1,36E-02</td> <td>0,00E+00</td> <td>0,00E+00</td> <td>0,00E+00</td> <td>1,36E-02</td> <td>0,00E+00</td> <td>0,00E+00</td> </tr> </tbody> </table>		PS10	PS11	PS12	PS13	PS14	PS15	PS16	1.2b. "Relative" Passengers	1,36E-02	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00	1,36E-02	0,00E+00	0,00E+00								
	PS10	PS11	PS12	PS13	PS14	PS15	PS16																		
1.2b. "Relative" Passengers	1,36E-02	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00	1,36E-02	0,00E+00	0,00E+00																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>PS20</th> <th>PS21</th> <th>PS22</th> <th>PS23</th> <th>PS24</th> <th>PS25</th> <th>PS26</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.2c. "Relative" Passengers</td> <td>1,01E-04</td> <td>0,00E+00</td> <td>0,00E+00</td> <td>0,00E+00</td> <td>1,01E-04</td> <td>0,00E+00</td> <td>0,00E+00</td> </tr> </tbody> </table>		PS20	PS21	PS22	PS23	PS24	PS25	PS26	1.2c. "Relative" Passengers	1,01E-04	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00	1,01E-04	0,00E+00	0,00E+00								
	PS20	PS21	PS22	PS23	PS24	PS25	PS26																		
1.2c. "Relative" Passengers	1,01E-04	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00	1,01E-04	0,00E+00	0,00E+00																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>SS00</th> <th>SS01</th> <th>SS02</th> <th>SS03</th> <th>SS04</th> <th>SS05</th> <th>SS06</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.2a. Employees including the staff of contractors</td> <td>4</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>4</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>		SS00	SS01	SS02	SS03	SS04	SS05	SS06	1.2a. Employees including the staff of contractors	4	0	0	0	4	0	0								
	SS00	SS01	SS02	SS03	SS04	SS05	SS06																		
1.2a. Employees including the staff of contractors	4	0	0	0	4	0	0																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>SS10</th> <th>SS11</th> <th>SS12</th> <th>SS13</th> <th>SS14</th> <th>SS15</th> <th>SS16</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.2b. "Relative" Employees including the staff of contractors</td> <td>1,09E-02</td> <td>0,00E+00</td> <td>0,00E+00</td> <td>0,00E+00</td> <td>1,09E-02</td> <td>0,00E+00</td> <td>0,00E+00</td> </tr> </tbody> </table>		SS10	SS11	SS12	SS13	SS14	SS15	SS16	1.2b. "Relative" Employees including the staff of contractors	1,09E-02	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00	1,09E-02	0,00E+00	0,00E+00								
	SS10	SS11	SS12	SS13	SS14	SS15	SS16																		
1.2b. "Relative" Employees including the staff of contractors	1,09E-02	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00	1,09E-02	0,00E+00	0,00E+00																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>LS00</th> <th>LS01</th> <th>LS02</th> <th>LS03</th> <th>LS04</th> <th>LS05</th> <th>LS06</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.2a. Level-crossing users</td> <td>8</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>8</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>		LS00	LS01	LS02	LS03	LS04	LS05	LS06	1.2a. Level-crossing users	8	0	0	8	0	0	0								
	LS00	LS01	LS02	LS03	LS04	LS05	LS06																		
1.2a. Level-crossing users	8	0	0	8	0	0	0																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>LS10</th> <th>LS11</th> <th>LS12</th> <th>LS13</th> <th>LS14</th> <th>LS15</th> <th>LS16</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.2b. "Relative" Level-crossing users</td> <td>2,18E-02</td> <td>0,00E+00</td> <td>0,00E+00</td> <td>2,18E-02</td> <td>0,00E+00</td> <td>0,00E+00</td> <td>0,00E+00</td> </tr> </tbody> </table>		LS10	LS11	LS12	LS13	LS14	LS15	LS16	1.2b. "Relative" Level-crossing users	2,18E-02	0,00E+00	0,00E+00	2,18E-02	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00								
	LS10	LS11	LS12	LS13	LS14	LS15	LS16																		
1.2b. "Relative" Level-crossing users	2,18E-02	0,00E+00	0,00E+00	2,18E-02	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>US00</th> <th>US01</th> <th>US02</th> <th>US03</th> <th>US04</th> <th>US05</th> <th>US06</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.2a. Unauthorised persons on railway premises</td> <td>21</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>21</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>		US00	US01	US02	US03	US04	US05	US06	1.2a. Unauthorised persons on railway premises	21	0	0	0	21	0	0								
	US00	US01	US02	US03	US04	US05	US06																		
1.2a. Unauthorised persons on railway premises	21	0	0	0	21	0	0																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>US10</th> <th>US11</th> <th>US12</th> <th>US13</th> <th>US14</th> <th>US15</th> <th>US16</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.2b. "Relative" Unauthorised persons on railway premises</td> <td>5,72E-02</td> <td>0,00E+00</td> <td>0,00E+00</td> <td>0,00E+00</td> <td>5,72E-02</td> <td>0,00E+00</td> <td>0,00E+00</td> </tr> </tbody> </table>		US10	US11	US12	US13	US14	US15	US16	1.2b. "Relative" Unauthorised persons on railway premises	5,72E-02	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00	5,72E-02	0,00E+00	0,00E+00								
	US10	US11	US12	US13	US14	US15	US16																		
1.2b. "Relative" Unauthorised persons on railway premises	5,72E-02	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00	5,72E-02	0,00E+00	0,00E+00																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>OS00</th> <th>OS01</th> <th>OS02</th> <th>OS03</th> <th>OS04</th> <th>OS05</th> <th>OS06</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.2a. Others</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>		OS00	OS01	OS02	OS03	OS04	OS05	OS06	1.2a. Others	0	0	0	0	0	0	0								
	OS00	OS01	OS02	OS03	OS04	OS05	OS06																		
1.2a. Others	0	0	0	0	0	0	0																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>OS10</th> <th>OS11</th> <th>OS12</th> <th>OS13</th> <th>OS14</th> <th>OS15</th> <th>OS16</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.2b. "Relative" Others</td> <td>0,00E+00</td> <td>0,00E+00</td> <td>0,00E+00</td> <td>0,00E+00</td> <td>0,00E+00</td> <td>0,00E+00</td> <td>0,00E+00</td> </tr> </tbody> </table>		OS10	OS11	OS12	OS13	OS14	OS15	OS16	1.2b. "Relative" Others	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00								
	OS10	OS11	OS12	OS13	OS14	OS15	OS16																		
1.2b. "Relative" Others	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00																		

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Allegato C.1
Indicatori Comuni di Sicurezza (C.S.I.)



European Railway Agency
Agence Ferroviaire Européenne

Reporting country: Italy

reporting year: 2008

Safety Directive 2004/49/EC - Annex 1 CSIs

1.3a. Total number of persons killed by type of accident divided into the following categories

1.3b. Relative to train kilometres total number of persons killed by type of accident divided into the following categories

1.3c. Relative to passenger kilometres total number of persons killed by type of accident divided into the following categories (for passengers only)

	Total number in all accident	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	In derailments of trains	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	In fires in rolling stock	In others
code of variable	TK00	TK01	TK02	TK03	TK04	TK05	TK06
1.2a. Total killed	64	1	0	6	57	0	0

	Total number in all accident	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	In derailments of trains	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	In fires in rolling stock	In others
code of variable	TK10	TK11	TK12	TK13	TK14	TK15	TK16
1.2b. "Relative" Total killed	1,74E-01	2,73E-03	0,00E+00	1,64E-02	1,55E-01	0,00E+00	0,00E+00

	Total number in all accident	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	In derailments of trains	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	In fires in rolling stock	In others
code of variable	PK00	PK01	PK02	PK03	PK04	PK05	PK06
1.3a. Passengers	4	0	0	0	4	0	0
code of variable	PK10	PK11	PK12	PK13	PK14	PK15	PK16
1.3b. "Relative" Passengers	1,09E-02	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00	1,09E-02	0,00E+00	0,00E+00
code of variable	PK20	PK21	PK22	PK23	PK24	PK25	PK26
1.3c. "Relative" Passengers	8,10E-05	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00	8,10E-05	0,00E+00	0,00E+00

	Total number in all accident	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	In derailments of trains	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	In fires in rolling stock	In others
code of variable	SK00	SK01	SK02	SK03	SK04	SK05	SK06
1.3a. Employees including the staff of contractors	5	0	0	0	5	0	0
code of variable	SK10	SK11	SK12	SK13	SK14	SK15	SK16
1.3b. "Relative" Employees including the staff of contractors	1,36E-02	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00	1,36E-02	0,00E+00	0,00E+00

	Total number in all accident	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	In derailments of trains	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	In fires in rolling stock	In others
code of variable	LK00	LK01	LK02	LK03	LK04	LK05	LK06
1.3a. Level-crossing users	6	0	0	6	0	0	0
code of variable	LK10	LK11	LK12	LK13	LK14	LK15	LK16
1.3b. "Relative" Level-crossing users	1,64E-02	0,00E+00	0,00E+00	1,64E-02	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00

	Total number in all accident	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	In derailments of trains	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	In fires in rolling stock	In others
code of variable	UK00	UK01	UK02	UK03	UK04	UK05	UK06
1.3a. Unauthorised persons on railway premises	49	1	0	0	48	0	0
code of variable	UK10	UK11	UK12	UK13	UK14	UK15	UK16
1.3b. "Relative" Unauthorised persons on railway premises	1,34E-01	2,73E-03	0,00E+00	0,00E+00	1,31E-01	0,00E+00	0,00E+00

	Total number in all accident	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	In derailments of trains	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	In fires in rolling stock	In others
code of variable	OK00	OK01	OK02	OK03	OK04	OK05	OK06
1.3a. Others	0	0	0	0	0	0	0
code of variable	OK10	OK11	OK12	OK13	OK14	OK15	OK16
1.3b. "Relative" Others	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00

2. Indicators relating to incidents and near-misses

2.1a. Total number of incidents and near-misses and a break-down into the following types

2.1b. Relative to train kilometres number of incidents and near-misses and a break-down into the following types of accidents

	Total number of incidents and near-misses	Total number of broken rails	Total number of track buckles	Total number of wrong-side signalling failures	Total number of signals passed at danger	Total number of broken wheels on rolling stock in service	Total number of broken axles on rolling stock in service
code of variable	I00	I01	I02	I03	I04	I05	I06
2.1a. Number of accidents	148	84	41	2	20	0	1
code of variable	I10	I11	I12	I13	I14	I15	I16
2.1b. "Relative" Number of accidents	4,03E-01	2,29E-01	1,12E-01	5,45E-03	5,45E-02	0,00E+00	2,73E-03

Allegato C.1
Indicatori Comuni di Sicurezza (C.S.I.)

 European Railway Agency Agence Ferroviaire Européenne		Reporting country: Italy	reporting year: 2008		
Safety Directive 2004/49/EC - Annex 1 CSIs					
3. Indicators relating to consequences of accidents 3.1a. Total costs in euro of all accidents 3.1b. Relative to train kilometres total costs in euro of all accidents 3.2a. Total number of working hours of staff and contractors lost as a consequence of accidents 3.2b. Relative to number of hours worked number of working hours of staff and contractors lost as a consequence of accidents					
	Total costs of all accidents	Costs of deaths	Costs of injuries	Costs of replacement or repair of damaged rolling stock and railway installations	Costs of delays, disturbances and re-routing of traffic, including extra costs for staff and loss of future revenue
code of variable	C00	C01	C02	C03	C04
3.1a. Costs (in €)	0	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
code of variable	C10	C11	C12	C13	C14
3.1b. "Relative" Costs (in€)	0,00E+00	-	-	-	-
	Total number of working hours of staff and contractors lost as a consequence of accidents				
code of variable	W00				
3.2a. Total number of working hours	2572,016				
code of variable	W10				
3.2b. "Relative" Total number of working hours	2,00E-08				
4. Indicators relating to technical safety of infrastructure and its implementation					
	Percentage of tracks with Automatic Train Protection (ATP) in operation	Percentage of train kilometres using operational ATP systems	Total number of level crossings	Total number of level crossings per track kilometre	Percentage of level crossings with automatic or manual protection
code of variable	T01	T02	T03	T04	T05
4. Number	91,47%	71,71%	7643	2,97E-01	83,48%
5. Indicators relating to the management of safety Internal audits accomplished by infrastructure managers and railway undertakings as set out in the documentation of the safety management system.					
	Total number of accomplished audits	Percentage of audits accomplished (required and/or planned)			
code of variable	A01	A02			
5. Number	2158	83,47%			
6. Reference data					
	Number of TrainKM	Number of Passkm	Number of track kilometres	Total number of working hours	
code of variable	R01	R02	R03	R04	
6. Number	366,862868	49407,951	25719,52	128888731	

PAGINA BIANCA

Allegato C.2: Elenco degli incidenti raccolti per l'elaborazione degli Indicatori Comuni di Sicurezza della Direttiva 2004/49/CE anno 2008 avvenuti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

**Elenco degli incidenti raccolti per l'elaborazione degli Indicatori Comuni di Sicurezza della Direttiva 2004/49/CE
avvenuti sull'infrastruttura Ferroviaria Nazionale - anno 2008**

1	2	3	4	5	6	7		8		9		10		11	
num. progr.	data	localizzazione	tipologia di incidente/ inconveniente	causa dell'evento	classificazione ERA	passaggeri		personale comprese le ditte		utenti dei passaggi a livello		persone non autorizzate		altri	
						morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti
1	8/1/2008	PALO LAZIALE- TORRE IN PIETRA- PALIDORO	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
2	8/1/2008	ROMA SMISTAMENTO- FIDENE	Svico di mezzo di trazione o rotabili in composizione treno	Irregolarità alla geometria del binario (sobbalzi/ slineamento/rotata rotaia) o alla sede/infrastruttura	deragliamento di treni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	8/1/2008	ANGRI-SCAFAFI	Investimento di persone a PL chiuso (compreso i ciclisti)	PL (Indebito attraversamento da parte di persone o ciclisti)	incidenti ai passaggi a livello	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
4	14/1/2008	ROVATO- OSPITALETTO TRAVAGLIATO	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
5	15/1/2008	BARI C.-BARI PARCO NORD	Cadute di persone da rotabili in movimento	Indebita salita/discesa da treno	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
6	15/1/2008	SERRADIFALCO- S.CATALDO	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
7	20/1/2008	CECCCHINA	Investimento di persone (escluso i pi)	Indebito attraversamento dei Binari	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

1	2	3	4	5	6	7		8		9		10		11	
num. progr.	data	localizzazione	tipologia di incidente/ inconveniente	causa dell'evento	classificazione ERA	passaggi		personale comprese le ditte		utenti dei passaggi a livello		persone non autorizzate		altri	
						morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti
8	22/1/2008	PESCHIERA DEL GARDA	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
9	26/1/2008	GARGAZZONE-LANA-POSTAL	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
10	30/1/2008	CARRARA AVENZA-LUNI	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
11	29/1/2008	CAMPODARSEGO-VIGODARZERE	Urto di treni contro veicoli stradali a PL chiuso	PL (Indebito attraversamento/ tallonamento da parte di veicoli)	incidenti ai passaggi a livello	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	2/2/2008	VIAREGGIO	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
13	3/2/2008	VIAREGGIO-CAMAIORE LIDO CAPEZZANO	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
14	8/2/2008	ANCONA	Cadute di persone da rotabili in movimento	Indebita salita/discesa da treno	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	12/2/2008	TAVAZZANO	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
16	16/2/2008	MONTECOSARO-MORROVALE MONTE S.GIUSTO	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

1	2	3	4	5	6	7		8		9		10		11	
						passaggeri		personale comprese le ditte		utenti dei passaggi a livello		persone non autorizzate		altri	
num. progr.	data	localizzazione	tipologia di incidente/ inconveniente	causa dell'evento	classificazione ERA	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti
17	16/2/2008	MILANO S. CRISTOFORO- MILANO PORTA ROMANA	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
18	28/2/2008	SESTO FIORENTINO	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0
19	1/3/2008	MONTEVARCHI TERRANUOVA	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
20	3/3/2008	TRIUGGIO-PONTE ALBIATE-CARATE- CALO'	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
21	6/3/2008	RHO-MILANO CERTOSA	Investimento/danni a personale Ditle durante esecuz. lavori	Anormalità riguardanti le squadre/cantieri di lavoro	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
22	6/3/2008	TIVOLI	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
23	7/3/2008	PRATA CAMPORTACCIO- S. CASSIANO VALCHIAVENNA	Investimento di persone a PL chiuso (compreso i ciclisti)	PL (Indebito attraversamento da parte di persone o ciclisti)	incidenti ai passaggi a livello	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
24	10/3/2008	CASABIANCA- CIAMPINO	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

1	2	3	4	5	6	7		8		9		10		11	
						passaggeri		personale comprese le ditte		utenti dei passaggi a livello		persone non autorizzate		altri	
num. progr.	data	localizzazione	tipologia di incidente/ inconveniente	causa dell'evento	classificazione ERA	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti
25	10/3/2008	TERMOLI- CAMPOMARINO	Urto fra treno e mezzo speciale	Mezzo speciale ingombrante la sagoma	collisione di treni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
26	13/3/2008	CASTELLANETA MARINA- PALAGIANO CHIATONA	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
27	16/3/2008	MAGLIANA-VILLA BONELLI	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
28	17/3/2008	SESTO S. GIOVANNI-MONZA	Investimento di persone (escluso i pi)	Indebito attraversamento dei Binari	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
29	21/3/2008	NOGARA	Tallonamento deviato/scarpa fermacarrì	Errata predisposizione di istradamento / irregolari movimenti di manovra	altri tipi d'incidenti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30	26/3/2008	FRENZE CASTELLO- ZAMBRA	Svico di mezzo di trazione o rotabili in composizione treno	Difettosità/usura meccanica o elettrica del materiale rotabile/mezzo di trazione	deragliamenti di treni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
31	29/3/2008	CREMONA	Investimento di persone a PL chiuso (compreso i ciclisti)	PL (Indebito attraversamento da parte di persone o ciclisti)	incidenti ai passaggi a livello	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
32	4/4/2008	PADOVA	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
33	7/4/2008	LEGNANO-BUSTO ARSIZIO	Investimento di persone (escluso i pi)	Indebito attraversamento dei Binari	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

1	2	3	4	5	6	7		8		9		10		11	
						passaggeri		personale comprese le ditte		utenti del passaggi a livello		persone non autorizzate		altri	
num. progr.	data	localizzazione	tipologia di incidente/ inconveniente	causa dell'evento	classificazione ERA	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti
34	9/4/2008	FELTRE	Investimento di persone (escluso i pi)	Indebito attraversamento dei Binari	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
35	16/4/2008	PONTECAGNANO- SALERNO	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
36	20/4/2008	MODENA	Investimento di persone (escluso i pi)	Indebito attraversamento dei Binari	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
37	1/5/2008	CERVIGNANO SMISTAMENTO F.PART.	Urto fra rotabili in manovra	Indebito supero segnale basso V.I.	altri tipi d'incidenti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
38	22/4/2008	CORONELLA- POGGIO RENATICO	Investimento di persone (escluso i pi)	Indebito attraversamento dei Binari	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
39	25/4/2008	PIACENZA	Cadute di persone da rotabili in movimento	Indebita salita/discesa da treno	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
40	7/5/2008	VITERBO PORTA ROMANA	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
41	23/5/2008	ROMA TIBURTINA	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
42	23/5/2008	SALETTO- OSPEDALETTO EUGANEO	Urto di treni contro veicoli ai PL privati	Veicolo stradale sulla sede	incidenti ai passaggi a livello	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0

[illegible]

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

1	2	3	4	5	6	7		8		9		10		11	
						passaggeri		personale comprese le ditte		utenti dei passaggi a livello		persone non autorizzate		altri	
						morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti
num. progr.	data	localizzazione	tipologia di incidente/ inconveniente	causa dell'evento	classificazione ERA										
52	13/6/2008	OLGIATE-CALCO- BRIVIO	Investimento di persone (escluso i pi)	Indebito attraversamento dei Binari	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
53	16/6/2008	ASTI	Investimento di persone (escluso i pi)	Indebito attraversamento dei Binari	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
54	21/5/2008	MILANO CERTOSA	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
55	21/6/2008	VIPITENO	Svio di mezzo di trazione o rotabili in composizione treno	Irregolarità alla geometria del binario (sabbia/ slineamento/rotale rotta) o alla sede/infrastruttura	deragliamento di treni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
56	24/6/2008	PADOVA-PADOVA INTERPORTO	Svio di mezzo di trazione o rotabili in composizione treno	Difettosità/usura meccanica o elettrica del materiale rotabile/mezzo di trazione	deragliamento di treni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
57	26/6/2008	CONTURSI TERME- SICIGNANO DEGLI ALBURNI	Svio di mezzo di trazione o rotabili in composizione treno	Irregolarità alla geometria del binario (sabbia/ slineamento/rotale rotta) o alla sede/infrastruttura	deragliamento di treni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
58	28/6/2008	CASALNUOVO- DOPPIO BIVIO CASSINO	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
59	9/7/2008	VILLA SAN GIOVANNI	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

1	num. progr.	2	3	4	5	6	7		8		9		10		11	
							passaggeri		personale comprese le ditte		utenti del passaggi a livello		persone non autorizzate		altri	
							morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti
60		12/7/2008	GENOVA BRIGNOLE	Svico di mezzo di trazione o rotabili in composizione treno	Concomitanza fattori rientranti nelle norme	deragliamenti di treni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
61		19/7/2008	SELLIA MARINA- SIMERI CRICHI	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
62		20/7/2008	BARI S. SPIRITO- BARI PALESE MACCHIE	Investimento di persone a PL chiuso (compreso i ciclisti)	PL (indebito attraversamento da parte di persone o ciclisti)	incidenti ai passaggi a livello	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
63		20/7/2008	BOLOGNA C.LE	Cadute di persone da rotabili in movimento	Indebita salita/discesa da treno	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
64		28/7/2008	MONTELO GORLAGO- CHIUDUNO	Svico di mezzo di trazione o rotabili in composizione treno	Indagine ancora in corso	deragliamenti di treni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
65		23/7/2008	SANTHIA -CARISIO	Urto di treni contro veicoli stradali a PL chiuso	PL (indebito attraversamento/ tallonamento da parte di veicoli)	incidenti ai passaggi a livello	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
66		7/8/2008	MODENA	Investimento/ danni ad agenti FS durante il servizio	Disattenzione/caduta/ danni personale FS	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
67		14/8/2008	ACERRA- CANCELLO	Investimento di persone (escluso i pi)	Indebito attraversamento dei Binari	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
68		4/8/2008	PADOVA INTERPORTO	Investimento/ danni ad agenti FS durante il servizio	Disattenzione/caduta/ danni personale FS	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0

[illegible]

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

1	2	3	4	5	6	7		8		9		10		11	
						passaggeri		personale comprese le ditte		utenti dei passaggi a livello		persone non autorizzate		altri	
num. progr.	data	localizzazione	tipologia di incidente/ inconveniente	causa dell'evento	classificazione ERA	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti
77	5/10/2008	CIVITAVECCHIA	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
78	4/10/2008	GENOVA BRIGNOLE	Incendio di mezzo di trazione	Difettosità/usura meccanica o elettrica del materiale rotabile/mezzo di trazione	incendi al materiale rotabile	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
79	6/10/2008	LONGOBARDI- BELMONTE CALABRO	Investimento di persone (escluso i pi)	Indebito attraversamento dei Binari	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
80	24/9/2008	BRINDISI	Danni a persone per manovra sportelli / finestrini	Disattenzione viaggiatori	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
81	7/10/2008	LIVORNO CALAMBRONE- LIVORNO CENTRALE	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
82	10/10/2008	S. GIORGIO P.-S. PIETRO IN CASALE	Investimento di persone (escluso i pi)	Indebito attraversamento dei Binari	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
83	19/10/2008	TREVISO C.-PAESE	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
84	19/10/2008	MORBEGNO	Cadute di persone da rotabili in movimento	Indebita salita/discesa da treno	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

1	2	3	4	5	6	7		8		9		10		11	
						passaggeri		personale comprese le ditte		utenti dei passaggi a livello		persone non autorizzate		altri	
						morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti
num. progr.	data	localizzazione	tipologia di incidente/ inconveniente	causa dell'evento	classificazione ERA										
85	31/10/2008	LODI	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
86	12/11/2008	MOLFETTA	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
87	23/11/2008	MANTOVA- MANTOVA FRASSINE	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
88	21/11/2008	MILANO S. CRISTOFORO- MILANO PORTA ROMANA	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
89	28/11/2008	TORTORETO LIDO- GIULIANOVA	Investimento di persone (escluso i pi)	Indebito attraversamento dei Binari	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
90	29/11/2008	GIULIANOVA- MOSCIANO S. ANGELO	Investimento di persone (escluso i pi)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
91	11/12/2008	FALCONARA- BUTERA	Svio di mezzo di trazione o rotabili in composizione treno	Irregolarità alla geometria del binario (sobbalzi/ slineamento/rotata rotta) o alla sede/infrastruttura	deragliamento di treni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
92	16/12/2008	SESTO FIORENTINO	Investimento di persone (escluso i pi)	Indebito attraversamento dei Binari	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

1	2	3	4	5	6	7		8		9		10		11	
						passaggeri		personale comprese le diffe		utenti dei passaggi a livello		persone non autorizzate		altri	
num. progr.	data	localizzazione	tipologia di incidente/ inconveniente	causa dell'evento	classificazione ERA	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti
93	16/12/2008	ROCCA IMPERIALE	Investimento/ danni a personale Ditte durante esecuz. lavori	Anormalità riguardanti le squadre/contieri di lavoro	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
94	19/12/2008	TRENTO RONCAFORT	Svio di rotabili in manovra	Irregolari movimenti di manovra	altri tipi d'incidenti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
95	18/12/2008	VIGEVANO- ABBATEGRASSO	Investimento di persone a PL chiuso (compreso i ciclisti)	PL (Indebito attraversamento da parte di persone o ciclisti)	incidenti ai passaggi a livello	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
96	15/12/2008	MILANO ROGOREDO- BIVIO/PC MELEGNANO	Investimento di persone (escluso i pl)	Indebito attraversamento dei Binari	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
97	25/12/2008	CALTANISSETTA CENTRALE	Investimento di persone (escluso i pl)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
98	17/12/2008	PALMI-BAGNARA	Cadute di persone da rotabili in movimento	Indebita salita/discesa da treno	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
99	22/12/2008	BOVALINO- BIANCO	Investimento di persone (escluso i pl)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
100	26/12/2008	SIMERI CRICHI- SELLIA MARINA	Investimento di persone (escluso i pl)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
101	14/10/2008	MILANO LAMBRATE	Investimento di persone (escluso i pl)	Persone sulla sede ferroviaria/non a distanza di sicurezza	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0

1	2	3	4	5	6	7		8		9		10		11	
num. progr.	data	localizzazione	tipologia di incidente/ inconveniente	causa dell'evento	classificazione ERA	passeggeri		personale comprese le ditte		utenti dei passaggi a livello		persone non autorizzate		altri	
						morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti
102	29/5/2008	CANCELO	Investimento di persone (escluso i pi)	Anormalità riguardanti le squadre/cantieri di lavoro	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
103	2/10/2008	FIRENZE CASTELLO	Investimento/dann i ad agenti FS durante il servizio	Anormalità riguardanti le squadre/cantieri di lavoro	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0

Allegato D: Principali modifiche apportate alla legislazione e ai regolamenti

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
LEGISLAZIONE NAZIONALE GENERALE IN MATERIA DI SICUREZZA FERROVIARIA				
Legislazione nazionale generale in materia di sicurezza ferroviaria	Direttiva Ministeriale del Ministro dei Trasporti n.81/T	19/03/2008	Nuova - Obbligo di attrezzaggio della terra e del bordo dei sistemi di protezione della marcia del treno	Relativamente ai sistemi di protezione della marcia dei treni, specifica gli interventi tecnologici da apportare alle Reti regionali per allinearli con quelli di RFI e per analogia, analoghi interventi che le Imprese Ferroviarie devono operare a bordo dei treni
	Decreto Ministeriale del Ministro dei Trasporti del 19 marzo 2008	19/03/2008	Modifica - Recepimento della direttiva 2006/90/CE della Commissione del 3 novembre 2006, di adattamento al progresso tecnico della direttiva 96/49/CE del Consiglio, per il riavvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri in materia di trasporto merci pericolose per ferrovia	Modifica l'allegato al decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 41, come da ultimo sostituito con decreto del Ministro dei trasporti, del 7 novembre 2006
	Decreto Dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti 0001838/23-05-2008-D.G.4 - DIV.5	23/05/2008	Modifica - Approvazione delle modifiche al Regolamento per la circolazione dei treni e il Regolamento sui segnali per l'esercizio delle linee AC/AV Roma-Napoli e Torino-Novara	Integra il Decreto Dirigenziale 0002683/03-08-2007, modificando il Regolamento per la circolazione dei treni e il Regolamento sui segnali per l'esercizio delle linee AC/AV Roma-Napoli e Torino-Novara
	Decreto Dirigenziale n. 2043 del 10 giugno 2008	16/06/2008	Nuova - Ratifica dell'assunzione delle attribuzioni in materia di sicurezza del trasporto ferroviario indicate nel verbale 1 del 06/06/08 in attuazione della Convenzione del 21/05/08 fra Ministero dei Trasporti - Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e F.S. S.p.A. ai sensi dell'art. 4 comma 8 del Decreto Legislativo n.162 del 10/08/07	Ratifica il verbale n. 1 del 6 giugno 2008 ed i relativi allegati rispettivamente concernenti l'attribuzione all'Agenzia di parte delle competenze svolte in precedenza da RFI e dal Ministero
Legislazione concernente l'autorità nazionale preposta alla sicurezza	NESSUNO			
Legislazione concernente gli enti notificati, i valutatori (assessori), gli enti delle parti terze responsabili dell'immatricolazione, gli esami, ecc.				
NORME NAZIONALI IN MATERIA DI SICUREZZA FERROVIARIA				
Norme relative agli obiettivi e ai metodi di sicurezza in vigore a livello nazionale	Nota ANSF 00660/08 del 11/08/2008 "Obiettivi e aree di criticità in materia di sicurezza ferroviaria - Anno 2009"	11.08.2008	Nuova - Definizione degli obiettivi per i Piani della Sicurezza anno 2009	Contiene gli Obiettivi in materia di sicurezza e aree di criticità ai fini della selezione dei progetti e delle attività da inserire nei piani della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario per l'anno 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	Disposizione RFI n. 14/2008 del 30/4/2008	01/06/2008	Nuova - Linee guida per la Certificazione di Sicurezza sulle linee Alta Velocità	Contiene le linee guida operative per la certificazione di sicurezza sulle linee AV/JAC dell'infrastruttura ferroviaria nazionale
Norme concernenti i requisiti per i detentori di carri	NESSUNO			

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 le officine di manutenzione	NESSUNO			
	Prescrizione RFI n. 1572/2008 del 08/04/2008	19/03/2008	Nuovo - Obbligo di attrezzaggio della terra e del bordo dei sistemi di protezione della marcia del freno	Trasmissione della Direttiva Ministero Trasporti 81/T
	Disposizione RFI n. 19/2008 del 20/06/2008	23/06/2008	Nuova - Esecuzione della prova del freno di tipo "D" dalla cabina di guida di testa, attraverso apposita strumentazione di bordo	Indica le condizioni in cui materiale può effettuare la prova del freno di tipo D dalla cabina di guida di testa attraverso apposita strumentazione, previa autorizzazione del Gestore dell'Infrastruttura
Norme relative ai requisiti per l'autorizzazione alla messa in servizio e alla manutenzione di materiale rotabile nuovo o sostanzialmente modificato, tra cui norme che regolano lo scambio di materiale rotabile fra imprese ferroviarie, i sistemi di immatricolazione e i requisiti relativi alle procedure di collaudo	Prescrizione RFI n. 2030/2008 del 13/05/2008	13/05/2008	Nuova - Documentazione di riferimento per il Solito Sistema di Bordo SSC BL3	Indica la documentazione di riferimento per il sottosistema di bordo SSC BL3, dove questa documentazione è reperibile e quali sono i fornitori di prodotti che hanno conseguito il Certificato di idoneità Preliminare
	Prescrizione RFI n. 2057/2008 del 15/05/2008	15/05/2008	Nuovo - Obbligo di installazione del dispositivo di esclusione [E-VIG]	Con riferimento alla Direttiva Ministeriale 0044725/20-10-2006, si prevede l'installazione di un dispositivo di esclusione della funzione vigilante, mantenendo attivo il sistema di protezione della marcia del treno.
	Prescrizione RFI n. 2060/2008 del 15/05/2008	15/05/2008	Modifica - Adeguamento del materiale rotabile alla Disposizione 30/2007	Si richiedono alle IF i programmi definitivi di adeguamento del materiale in servizio viaggiatori in conformità alla Disposizione RFI 30/2007 e l'adozione delle misure mitigative previste.
Norme comuni di esercizio della rete ferroviaria, comprese le norme relative ai sistemi di segnalamento e di gestione del traffico	Decreto ANSF 1/2008	09/12/2008	Modifica delle norme di esercizio relative alle linee ad Alta Velocità, con l'integrazione delle particolarità legate alla tratta AV Milano Bologna, in occasione dell'attivazione di servizio commerciale di tale linea	Nome di esercizio per il personale delle Imprese Ferroviarie e del Gestore Infrastruttura per l'esercizio sulle linee AV/JAC attrezzate con il Sistema ERTMS/ETCS Livello 2.
	Direttiva ANSF 1/2008	30/06/2008	Nuovo - Riferimento alla Direttiva Ministeriale DGA/DIV5 44725 [Direttiva sulla sicurezza della circolazione ferroviaria] del 20/10/2006	Proroga dei tempi per l'installazione del dispositivo di vigilante e specifico dei tipi di treno per i quali va prevista obbligatoriamente tale installazione

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
	Disposizione RFI n. 32/2008 del 30/10/2008	10/11/2008	Modifica al Regolamento per la circolazione dei treni, alla Prefazione generale all'orario di servizio, all'istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive, all'istruzione per il servizio del personale di accompagnamento dei treni, all'istruzione per il servizio dei manovratori	Velocità su itinerari di arrivo e partenza in stazioni di testa su linee con BAAC e segnalamento a tre aspetti
	Disposizione RFI n. 38/2007 del 23/10/2007	01/07/2008	Modifiche al Regolamento per la circolazione dei treni ed al Regolamento sui segnali	Modifiche al Regolamento per la circolazione dei treni ed al Regolamento sui segnali
	Disposizione RFI n. 41/2007 del 23/10/2007	01/07/2008	Modifiche all'istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive	Modifiche all'istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive
	Disposizione RFI n. 43/2007 del 23/10/2007	01/07/2008	Modifiche alle Istruzioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate ad uso del personale dei treni ed alle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni, alle Disposizioni per l'esercizio in telecomando ed alle Disposizioni per l'esercizio su linee a doppio binario banalizzate	Modifiche alle Istruzioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate ad uso del personale dei treni ed alle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni, alle Disposizioni per l'esercizio in telecomando ed alle Disposizioni per l'esercizio su linee a doppio binario banalizzate
	Disposizione RFI n. 46/2007 del 23/10/2007	01/07/2008	Modifiche alle Disposizioni per il Servizio con Dirigente Centrale, alle Disposizioni per il servizio con Dirigente Unico, all'istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello, all'istruzione per la Protezione dei cantieri, all'istruzione per il servizio dei manovratori, alla Prefazione Generale all'orario di Servizio, all'istruzione per le Telecomunicazioni e alla Disposizione 27/2006	Modifiche alle Disposizioni per il Servizio con Dirigente Centrale, alle Disposizioni per il servizio con Dirigente Unico, all'istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello, all'istruzione per la Protezione dei cantieri, all'istruzione per il servizio dei manovratori, alla Prefazione Generale all'orario di Servizio, all'istruzione per le Telecomunicazioni e alla Disposizione 27/2006
	Disposizione RFI n. 42/2007 del 23/10/2007	01/07/2008	Modifiche all'istruzione per il servizio dei deviatori	Modifiche all'istruzione per il servizio dei deviatori
	Disposizione RFI n. 49/2007 del 23/10/2007	01/07/2008	Modifiche alla PGOS, all'ISPAT ed alle NEITE	Modifiche alla PGOS, all'ISPAT ed alle NEITE
	Disposizione RFI n. 40/2007 del 23/10/2007	01/07/2008	Modifiche all'istruzione per il personale di accompagnamento dei treni	Modifiche all'istruzione per il personale di accompagnamento dei treni
	Disposizione RFI n. 55/2007 del 29/11/2007	01/07/2008	Modifiche al Regolamento per la circolazione dei treni, al Regolamento sui Segnali, all'istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive, alla Disposizione 41/2007	Modifiche al Regolamento per la circolazione dei treni, al Regolamento sui Segnali, all'istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive, alla Disposizione 41/2007
	Disposizione RFI n. 7/2008	12/09/2008	Nuova – Disposizioni di esercizio per i servizi di manovra	Disciplina dei servizi di manovra offerti dal gestore
	Disposizione RFI n. 8/2008 del 04/04/2008	01/08/2008	Intituzione del Volume II delle «Norme per la Circolazione dei Rotabili» denominato «Norme per l'Esercizio delle Apparecchiature Tecnologiche	Intituzione del Volume II delle «Norme per la Circolazione dei Rotabili» denominato «Norme per l'Esercizio delle Apparecchiature Tecnologiche

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 che fissano i requisiti relativi a norme di esercizio interne supplementari (norme dell'impresa) che devono essere stabilite dai gestori dell'infrastruttura e dalle imprese ferroviarie	Disposizione RFI n. 29/2008 del 22/09/2008	30/09/2008	Modifica della Disposizione RFI n. 51/2005 del 10/08/2005	Norme particolari per gli impianti di rilevamento temperatura boccale (RTB) sulla linea ad Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC) Milano - Bologna attrezzata con ERTMS/ETCS L2
	Disposizione RFI n. 35/2008 del 10/12/2008	14/12/2008	Modifiche all'istruzione per il Servizio dei Deviatori e all'istruzione per l'esercizio con il sistema di Blocco Radio ETCS L2 senza segnali fissi luminosi concernenti l'esercizio delle linee AC/AV attrezzate con il sistema ERTMS/ETCS L2	Modifiche all'istruzione per il Servizio dei Deviatori e all'istruzione per l'esercizio con il sistema di Blocco Radio ETCS L2 senza segnali fissi luminosi concernenti l'esercizio delle linee AC/AV attrezzate con il sistema ERTMS/ETCS L2
	Prescrizione RFI n. 1188/2008 del 17/3/2008	17/3/2008	Modifiche ed integrazioni alla Prescrizione RFI n. 3227/2006 sull'uso della telefonia GSM-R in caso di agente unico alla condotta	Modifiche ed integrazioni alla Prescrizione RFI 3227/2006 sull'uso della telefonia GSM-R in caso di agente unico alla condotta
	Prescrizione RFI n. 643/2008 del 13/02/2008	13/02/2008	Modifica - "Contemporaneità movimenti di arrivo convergenti (art. 4/15 RCT e corrispondente art. 21/3 IPCL) Chiarimento"	Contiene un chiarimento sulla contemporaneità dei movimenti di arrivo convergenti
	Prescrizione RFI n. 3855/2008 del 22/09/2008	22/09/2008	Modifiche alla Prescrizione RFI n. 371/2006 del 17/02/2006	Soccorso ai treni con mezzi non attrezzati con apparecchiature ERTMS ETCS L2 su linea AV /AC Milano Bologna
	Prescrizione RFI n. 5162/2008 del 05/12/2008	05/12/2008	Integrazione art 24 RCT e corrispettivo art 4 IPCL	Soccorso ai treni viaggiatori con altri treni viaggiatori sulle linee AC/AV con ERTMS/ETCS L2 nonché sui tratti di linee tradizionali afferenti
	Prescrizione RFI n. 5214/2008 del 10/12/2008	10/12/2008	Modifica parte delle Disposizioni RFI n. 51/2005, n. 69/2005 e n. 29/2008	Gestione allarme caldo sulla linea AC/AV attrezzata con il sistema ERTMS/ETCS L2
	Prescrizione RFI n. 5258/2008 del 13/12/2008	13/12/2008	Nuova - limitazione pantografi in presa nelle stazioni di Milano C.le, Bologna C.le, Firenze SMN, Venezia SL, Roma Termini e Napoli C.le	Contiene limitazioni sui pantografi in presa per specifiche località
	Disposizione RFI n. 10/2008 del 21/04/2008	01/08/2008	Modifiche alla Disposizione RFI n. 24/2005	Modifiche alla istruzione per l'Esercizio con gli Apparati Centrali Computerizzati per le linee AC/AV - ETCS L2 senza segnali fissi luminosi - Condizioni tecniche e disposizioni normative
	Disposizione RFI n. 11/2008 del 21/04/2008	01/08/2008	Modifiche alla Disposizione RFI n. 49/2003	Modifiche alla istruzione per l'Esercizio con gli Apparati Centrali Computerizzati - Condizioni "tecniche e disposizioni normative"
	Disposizione RFI n. 31/2008 del 15/10/2008	14/12/2008	Nuova - Moduli di prescrizione a bordo dei treni	Obbligo di dotazione moduli M. 40 TELECOM/1 ed M.40 D.L. al personale dei treni
	Prescrizione RFI n. 816/2008 del 22/02/2008	22/02/2008	Modifica prescrizione RFI-DTC/A0011/P/2006/0002370 del 25/09/2006	Attivazione seconda fase della Messa in esercizio della nuova procedura per la produzione informatizzata dei moduli M3/M40

	RIFERIMENTO GIURIDICO	DATA DI ENTRATA IN VIGORE DELLA LEGISLAZIONE	MOTIVI DELL'INTRODUZIONE (SPECIFICARE SE NUOVA LEGGE O MODIFICA A UNA LEGGE ESISTENTE)	DESCRIZIONE
	Prescrizione RFI n. 1477/2008 del 02/04/2008	02/04/2008	Modifica prescrizione RFI-DTC/A0011/P/2006/0000174 del 05/02/2007	Estensione delle "Norme particolari per la gestione delle prescrizioni di movimento a carattere permanente", alle linee dell'intera rete
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	Disposizione RFI n. 15/2008 del 23/06/2008	01/08/2008	Modifiche alla Disposizione RFI n. 10/2006	Relativa alle attività di manutenzione degli impianti SSC
Norme relative alle indagini su incidenti e inconvenienti, comprese le raccomandazioni	NESSUNO			
Norme relative ai requisiti degli indicatori nazionali di sicurezza, tra cui le norme su come raccogliere e analizzare gli indicatori	NESSUNO			
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.)	NESSUNO			
Norme relative alle istruzioni per il personale addetto a mansioni di sicurezza	NESSUNO			

Allegato E: Certificazione delle Imprese Ferroviarie - Anno 2008

Il presente report riassume la situazione, aggiornata al 31 dicembre 2008, relativamente ai rilasci dei Certificati di Sicurezza alle Imprese Ferroviarie.

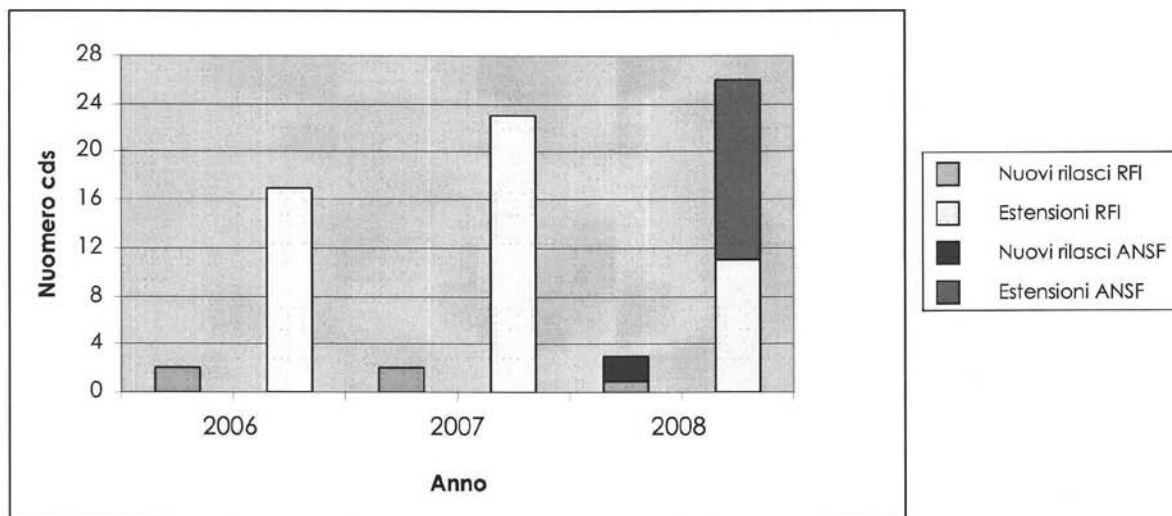
Nel corso del suddetto anno si è avuto il passaggio delle competenze riguardo al rilascio dei Certificati di Sicurezza da RFI/Cesifer all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie; tuttavia, nelle more dell'emanazione da parte dell'Agenzia della nuova procedura per il rilascio del Certificato di Sicurezza in conformità a quanto previsto dalla Direttiva europea 2004/49/CE, nel 2008 i nuovi Certificati e le estensioni sono stati rilasciati seguendo le vecchie norme e quindi senza la divisione in Parte A e Parte B. Da questo deriva anche il fatto che le estensioni sono state richieste esclusivamente per un ampliamento delle linee certificate.

Nel corso del 2008 sono stati rilasciati:

- 3 nuovi Certificati di Sicurezza (1 rilasciato da RFI: n.119/2008 rilasciato il 07.03.2008 a Crossrail Italia srl e 2 dall'Agenzia: n.1/2008 rilasciato il 31.07.2008 a Veolia Cargo Italia srl e n. 11/2008 rilasciato il 30/10/2008 a Ferrovie del Gargano srl);
- 26 estensioni (11 rilasciate da RFI e 15 dall'Agenzia).

Tali dati sono rappresentati nel grafico sottostante il quale mostra l'andamento della certificazione negli ultimi 3 anni.

Come si può osservare, a fronte di una situazione di stabilità relativamente ai nuovi rilasci, per le estensioni si evidenzia un continuo incremento. Questo si spiega principalmente con il fatto che le Imprese ferroviarie hanno sviluppato la tendenza a richiedere la certificazione soltanto per le linee/tratte sulle quali hanno già programmato un determinato servizio e quindi i loro Certificati hanno un'estensione territoriale limitata. Pertanto ogni volta che si presenta loro la possibilità di acquisire un nuovo servizio richiedono un'estensione delle linee certificate.



Al fine di fornire il quadro generale dello stato della Certificazione di Sicurezza delle Imprese ferroviarie nelle pagine seguenti vengono riportati i seguenti dati:

1. IMPRESE IN POSSESSO DI LICENZA
2. IMPRESE IN POSSESSO DEL CERTIFICATO DI SICUREZZA: nel documento sono indicati:
 - la tipologia di servizio effettuato
 - i certificati di sicurezza posseduti
3. IMPRESE CHE HANNO RICHIESTO IL CERTIFICATO DI SICUREZZA
4. IMPRESE CHE HANNO RICHIESTO L'ESTENSIONE AL CERTIFICATO DI SICUREZZA

Imprese in possesso di Licenza Ferroviaria

Impresa Ferroviaria	N° Licenza	Rilasciata il	Estesa(*)
Trenitalia SpA	1	23/05/2000	SI
LeNord srl (ex Ferrovie Nord Milano Trasporto srl) (ex Ferrovie Nord Milano Esercizio SpA)	2	23/06/2000	SI
Impresa Ferroviaria Italiana SpA (ex Del Fungo Giera Servizi Ferroviari SpA)	3 (Revocata)	23/06/2000	SI
Rail Traction Company SpA	4	23/06/2000	SI
Rail Italy srl	5 (Revocata)	03/07/2000	-
MET.RO SpA (ex Metroferro)	6	20/12/2000	SI
Metronapoli SpA	7	21/12/2000	SI
Trasporto Ferroviario Toscano SpA (ex La Ferroviaria Italiana SpA)	8	14/03/2001	SI
Interjet srl	9	06/04/2001	SI
Ferrovia Adriatico Sangritana srl	10	08/05/2001	SI
Hupac SpA	11	14/05/2001	SI
Azienda Consorziale Trasporti di Reggio Emilia	12	18/05/2001	SI
GETRAS srl	13 (Revocata)	17/07/2001	SI
Ferrovia Centrale UMBRA srl	14	23/07/2001	SI
CEMAT SpA	15 (Revocata)	24/07/2001	SI
G.T.T. SpA (ex S.A.T.T.I. SpA)	16	27/07/2001	SI
Ferrovia Emilia-Romagna srl	17	03/08/2001	SI
Ferrovie del Gargano srl	18	28/11/2001	SI
Sistemi Territoriali SpA (ex-Ferrovie Venete srl)	19	4/12/2001	SI
DB Schenker Rail Italia srl (ex Railion Italia Srl) (ex Strade Ferrate del Mediterraneo srl)	20	20/12/2001	SI
SNCF Fret Italia srl (ex Monferail srl)	21	20/12/2001	SI
SAD – Trasporto locale SpA	22	28/12/2001	SI
Decotrain SpA	23 (Revocata)	23/01/2002	SI

Impresa Ferroviaria	N° Licenza	Rilasciata il	Estesa(*)
ATCM SpA	24	17/03/2002	SI
SERFER – Servizi Ferroviari Srl	25	13/05/2002	SI
Azienda Trasporti Milanese SpA	26	13/05/2002	SI
CAT SpA	27 (Revocata)	28/05/2002	SI
MetroCampania Nord Est srl (ex Ferrovia Alifana e Benevento Napoli Srl)	28	13/12/2002	SI
Italiana Coke SpA	29 (Revocata)	17/12/2002	SI
Ventarail srl	30 (Revocata)	20/02/2003	SI
Ferrovie del Sud Est	31	26/03/2003	SI
SBB Cargo Italia srl (ex Swiss Rail Cargo Italy srl)	32	26/03/2003	SI
NordCargo srl (ex Ferrovie Nord Cargo srl)	33	23/05/2003	SI
Ferrotramviaria SpA	34	19/02/2004	SI
GNER Italia srl	35 (Revocata)	25/02/2004	SI
Ignazio Messina SpA	36	22/12/2004	SI
Ferrovie Udine Cividale srl	37	02/02/2005	SI
ATC SpA	38	02/02/2005	SI
RailOne SpA	39	08/07/2005	SI
C-Rail srl	40	12/10/2005	SI
Linea srl (ex Tiber.Co srl)	41	11/08/2006	SI
InRail srl	42	09/10/2006	SI
S.E.P.S.A. SpA	43	04/12/2006	-
Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA	44	06/02/2007	SI
Crossrail Italia srl	45	22/03/2007	SI
Mediterranean Railways srl	46	31/05/2007	SI
Arenaways srl	47	06/07/2007	SI
G.M.C. International Trade SpA	48	12/09/2007	SI
Ferrovie della Calabria srl	49	21/09/2007	SI
G.T.S. General Transport Service	50	21/03/2008	SI
C.F.I. Compagnia Ferroviaria Italiana srl	51	21/03/2008	SI

Impresa Ferroviaria	N° Licenza	Rilasciata il	Estesa(*)
Orione srl	52	19/05/2008	-
OCEANOGATE Italia srl	53	01/06/2008	-
CONSORZIO SPEED RAIL WAYS	54	04/09/2008	-
RAIL ITALIA srl	55	11/09/2008	SI
BLS CARGO ITALIA srl	56	26/09/2008	-

(*) Licenza “estesa” ,ai sensi dell’ art. 131 L. 388/2000, ai servizi di trasporto in ambito nazionale.

Elenco imprese in possesso del Certificato di Sicurezza

Nella seguente sezione sono evidenziati con carattere grassetto i Certificati rilasciati dall'ANSF.

Si precisa che il Certificato di Sicurezza valido per ciascuna Impresa Ferroviaria è l'ultimo rilasciato (infatti ogni nuovo CdS racchiude i precedenti) ed è consultabile sul sito internet dell' ANSF (www.ansf.it) nella sezione Certificazioni e Autorizzazioni.

IMPRESE CERTIFICATE PER TRASPORTO PASSEGGERI E MERCI		
Impresa Ferroviaria	N° Certificato	Rilasciato il
Ferrovie dello Stato s.p.a.	1/2000	23/05/2000
Trenitalia s.p.a.	2/2000	30/05/2000
	74/2006	20/01/2006
	76/2006	03/02/2006
	123/2008	29/04/2008
	129/2008	13/06/2008
LeNord srl (ex Ferrovie Nord Milano Trasporti srl) (ex Ferrovie Nord Milano Esercizio s.p.a.)	4/2001	25/07/2001
	10/2001	22/11/2002
	11/2002	19/12/2002
	18/2003	20/06/2003
	24/2003	28/10/2003
	33/2004	24/02/2004
	49/2004	09/12/2004
	58/2005	16/06/2005
	80/2006	07/03/2006
	91/2006	22/09/2006
	95/2007	12/01/2007
	108/2007	12/09/2007
	128/2008	06/06/2008
	130/2008	13/06/2008
	3/2008	05/08/2008
	12/2008	13/11/2008
SERFER – Servizi Ferroviari Srl	13/2003	28/04/2003
	42/2004	26/08/2004
	56/2005	27/04/2005
	60/2005	05/08/2005
	65/2005	07/11/2006

	88/2006	22/09/2006
	100/2007	02/02/2007
	105/2007	10/07/2007
	117/2007	21/12/2007
Ferrovia Emilia-Romagna s.r.l.	16/2003	29/05/2003
	31/2004	02/02/2004
	35/2004	27/04/2004
	55/2005	18/04/2005
	67/2005	09/12/2005
	84/2006	05/06/2006
	107/2007	10/09/2007
Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A. (ex La Ferroviaria Italiana S.p.A.)	19/2003	30/06/2003
	52/2005	31/01/2005
	64/2005	07/10/2005
	98/2007	02/02/2007
	112/2007	22/11/2007
Ferrovie Adriatico Sangritana S.p.A.	21/2003	01/10/2003
	30/2004	02/02/2004
	41/2004	26/08/2004
	63/2005	07/10/2005
	89/2006	22/09/2006
	9/2008	09/10/2008
Sistemi Territoriali S.p.A.	22/2003	01/10/2003
	32/2004	02/02/2004
	48/2004	09/12/2004
	85/2006	12/06/2006
	93/2006	22/12/2006
	116/2007	21/12/2007
	126/2008	06/06/2008

IMPRESE CERTIFICATE PER TRASPORTO MERCI

Impresa Ferroviaria	N° Certificato	Rilasciato il
Rail Traction Company s.p.a.	5/2001	11/10/2001
	9/2002	06/09/2002
	15/2003	6/05/2003
	37/2004	03/06/2004
	40/2004	26/08/2004
	51/2004	09/12/2004
	62/2005	07/10/2005
	82/2006	02/05/2006
	94/2007	09/01/2007
	110/2007	14/09/2007
	127/2008	06/06/2008
	5/2008	05/08/2008
	8/2008	09/10/2008
Impresa Ferroviaria Italiana SpA (certificati revocati il 24/10/2008)	7/2002	15/07/2002
	17/2003	13/06/2003
	23/2003	01/10/2003
	36/2004	06/05/2004
	44/2004	11/11/2004
	53/2005	01/02/2005
	57/2005	26/05/2005
	66/2005	06/12/2005
Rail Italy s.r.l. - Certificati revocati con nota RFI-DTC\A0011\P\2004\0000728 in data 03/08/2004	8/2002	30/07/2002
	26/2003	28/10/2003
Hupac s.p.a.	14/2003	6/05/2003
	47/2004	09/12/2004
	115/2007	21/12/2007
Nordcargo srl (ex Ferrovie Nord Cargo S.r.l.)	20/2003	30/07/2003
	25/2003	28/10/2003
	34/2004	24/02/2004
	39/2004	26/08/2004
	59/2005	16/06/2005
	71/2005	19/12/2005

	79/2006	07/03/2006
	87/2006	13/07/2006
	96/2007	12/01/2007
	109/2007	12/09/2007
	121/2008	10/04/2008
	4/2008	05/08/2008
	13/2008	13/11/2008
DB Schenker Rail Italia Srl (ex Railion Italia srl) (ex Strade Ferrate del Mediterraneo)	27/2003	28/10/2003
	46/2004	30/11/2004
	54/2005	18/04/2005
	69/2005	19/12/2005
	81/2006	23/03/2006
SBB Cargo Italia srl (ex Swiss Rail Cargo Italy srl)	28/2003	20/11/2003
	38/2004	26/08/2004
	50/2004	09/12/2004
	61/2005	05/08/2005
	86/2006	12/06/2006
	101/2007	02/05/2007
	113/2007	30/11/2007
	122/2008	29/04/2008
	14/2008	09/12/2008
Azienda Consorziale Trasporti A.C.T.	43/2004	25/10/2004
Rail One SpA	70/2005	19/12/2005
	77/2005	28/02/2006
	90/2006	22/09/2006
	92/2006	18/12/2006
	104/2007	10/07/2007
	125/2008	06/06/2008
SNCF Fret Italia srl (ex Monferail srl)	75/2005	28/12/2005
	97/2007	26/01/2007
	102/2007	16/05/2007
	118/2007	21/12/2007
	16/2008	09/12/2008
Ferrovie Udine Cividale srl	103/2007	09/07/2007
	10/2008	30/10/2008

Linea srl	106/2007	26/07/2007
	111/2007	24/10/2007
	124/2008	09/05/2008
	7/2008	29/09/2008
	17/2008	23/12/2008
Ferrotramviaria SpA	114/2007	14/12/2007
Crossrail Italia srl	119/2008	07/03/2008
	6/2008	26/09/2008
Veolia Cargo Italia srl	1/2008	31/07/2008
	15/2008	09/12/2008

IMPRESE CERTIFICATE PER TRASPORTO PASSEGGERI

Impresa Ferroviaria	N° Certificato	Rilasciato il
GTT (ex - S.A.T.T.I.)	12/2002	19/12/2002
	83/2006	05/06/2006
Metronapoli s.p.a.	3/2001	31/01/2001
	6/2002	13/06/2002
	29/2003	02/12/2003
MetroCampania NordEst srl (ex Ferrovia Alifana e Benevento Napoli srl)	45/2004	30/11/2004
Ferrovia Centrale Umbra srl	68/2005	19/12/2005
	120/2008	09/04/2008
ATCM SpA (certificato revocato il 06/11/2008)	72/2005	22/12/2005
ATC SpA	73/2005	22/12/2005
SAD - Trasporto Locale S.p.A.	78/2006	07/03/2006
	02/2008	05/08/2008
Ferrovie del Gargano srl	11/2008	30/10/2008

Imprese che hanno richiesto il Certificato di Sicurezza

Impresa Ferroviaria	Richiesta	Servizio	Linee	
G.M.C. International Trade Spa	27/03/2008	M	Alcamo – Palermo Palermo – Messina Catania – Messina	
ARENAWAYS srl	08/04/2008	M	Alessandria C.le – To Lingotto – ToP.S. – Chivasso – Vercelli – Novara – Milano Certosa – Milano Lambrate – Milano Rogoredo – Pavia – Voghera – Tortona – Alessandria C.le Alessandria C.le – Mortara – Novara Mortara – Milano S.Cristofaro – Milano P.Romana – Mi Rogoredo Milano P.Romana – PM Trecca – Milano Lambrate Alessandria C.le – Valenza – Casale – Chivasso Alessandria C.le – Arquata – Tortona	
GTS SpA	08/04/2008	M	Bari – Foggia – Pescara – Ancona – Bologna – Piacenza – Milano – Como – Chiasso Bari Taranto – Sibari – Paola – Lamezia Terme – Gioia Tauro	
ORIONE srl	29/04/2008	M	Trento – Verona – Bologna S.Donato	
In Rail Srl	14/08/2008	M	Tarvisio Boscoverde – Gemona – Osoppo Gemona – Udine – Gorizia Udine – Palmanova – Cervignano Gorizia – Ronchi Nord – Monfalcone Monfalcone – Trieste Campo Marzio – Trieste Aquilina Monfalcone – Villa Opicina Trieste Campo Marzio – Villa Opicina Ronchi Nord – Ronchi Sud – Cervignano Cervignano – S.Giorgio Nogaro – Portogruaro Portogruaro – Venezia Mestre – Padova Padova – Vicenza – Verona PN Scalo	
NTV	20/10/2008	P	Roma- Firenze (LL e DD)	
Rail Italia	20/10/2008	M	Gioia Tauro – Rosario – Eccellente – Lamezia Terme – S.Lucido – Paola – Sapri – Battipaglia Battipaglia-Salerno-Bv S.Lucia-NoceraInf.-Torre Ann.Cle-Bv Mar.-Napoli Salerno – Bv S.Lucia – PM Torricchio – Bv Sarno – Sarno Sarno – Cancelli Napoli – Cancelli – Bv Maddaloni – Caserta – Vairano – Rocca d'Evandro – Cassino Granturco – Villa Literno Napoli – Aversa – S.Marcellini – Villa Literno – Formia S.Marcellino – Gricignano – Marcianise S.To – Cancelli Aversa – Gricignano – Marcianise S.to – Cancelli Aversa – Gricignano – Caserta Bivio Maddaloni – Marcianise Sm.to Formia – Priverno – Campoleone – Roma Casilina – Roma Tiburtina Cassino – Roccasecca – Ciampino – Roma Casilina – Roma Tiburtina Roma Tiburtina – Settebagni – PC Bassano – Firenze C.Marte (DD) Roma Tiburtina – Settebagni – Orte – Attigliano – Chiusi – Terontola – Arezzo – Firenze C.Marte (LL) Firenze C.Marte – Firenze Rifredi – Firenze Castello – Prato Prato – Bologna S.Ruffillo – Bologna C.le Bologna C.le – PM Lavino – Modena – Parma –	

			Piacenza Bologna S.Ruffillo – PM Lavino (linea cintura) Bologna C.le – Castelmaggiore – Bologna Interporto Bv Trebbio – Bivio Bertalia Piacenza-Cotagno-Casalpusterlengo-Gavazzano-Mi Rogoredo-Mi L.te Milano Lambrate – Milano Greco – Monza – Seregno – Bivio Rosales – Chiasso (via Monte Olimpino 1 e2) Milano Lambrate – Segrate – Pioltello – Treviglio – Brescia Milano Lambrate – Milano S.to – Pioltello Milano Rogoredo – PM Trecca – Milano Sm.to Milano Rogoredo – PM Trecca – Milano Lambrate Bivio Mella – Brescia Scalo – Brescia C.le Brescia C.le – Bivio/PC Fenilone – Verona PN Bivio/PC fenilone – Verona PN Scalo – Verona PN Bivio/PC Fenilone – Verona Q.Europa Verona PN – Vicenza – Padova Mestre Padova – Padova Interporto	
BLS Cargo Italia	30/10/2008	M	Domodossola - Novara (RoLa autostrada viaggiante) Domodossola - Novara – Alessandria Domo II - Novara (UKV) Domo II - Torino Orbassano Domo II - Gallarate	
CFI	31/10/2008	M	Maddaloni Marcianise Sm.to – Caserta – Vairano – Rocca d'Evandro – Cassino Cassino – Roccasecca – Ciampino – Roma Casilina Maddaloni Marcianise Sm.to – Gricignano – S. Marcellino – Villa Literno – Formia Formia – Priverno – Campoleone – Roma Casilina Roma Casilina – Roma Tiburtina Roma Tiburtina (LL) – Roma Sm.to – Settebagni – Orte – Attigliano – Chiusi – Terontola – Arezzo – Firenze C.M. Firenze C.M. – Firenze Rifredi – Firenze Castello Firenze Castello – Prato C.le Prato C.le – Bologna S. Ruffillo Bologna nodo – Lavino – Modena – Fiorenzuola – Piacenza	

Impresa Ferroviaria	Richiesta	Servizio	Linee	
Ferrovia Emilia Romagna srl	21/11/2007	M	Fornovo – Vezzano L. S. Stefano M. – Bv/PC Arcola La Spezia Migliarina – La Spezia Marittima La Spezia Marittima – Vezzano L. La Spezia Migliarina – Vezzano L. La Spezia C.le – Livorno C.le Pisa S. Rossore – Pisa C.le Pisa C.le – Bv Martellini Livorno Calambrone – Livorno C.le Pisa S. Rossore – Lucca Viareggio – Prato Firenze Rifredi – Pisa C.le Bv/PC Renai – Bv/PC Samminiato Bv Crociani – Prato Prato – Firenze Castello – Firenze Rifredi Tarvisio – Gemona – Udine – Cervignano Gemona – Sacile Venezia Mestre – Treviso – Sacile – Casarsa – Udine Casarsa – Portogruaro	
		P	Fidenza – Salsomaggiore Ravenna – Russi – Lugo – Castelbolognese Ravenna – Russi – Granarolo – Faenza Lavezzola – Lugo – Granarolo	
Ferrottramviaria	06/11/2008	P	Pescara – S.Vito – Termoli – S. Severo – Foggia – Barletta – Bari Parco Nord – Bari C.le – Bari Parco Sud – Brindisi – Surbo – Lecce Bari c.le – Gioia del Colle – Taranto Foggia – Benevento – Caserta – Bivio Nola – Nola	
DB SCHENKER RAIL ITALIA Srl	30/07/2008	M	Brescia S. Zeno Brescia – Verona P.N. Scalo – Verona Q.E. Reggio Emilia – Modena Cantalupo – Nizza M. – Castagnole – Bra – Cavallermaggiore Bra – Carmagnola	
Trenitalia SpA	11/08/2008	M,P	FNM Milano Centrale/ Malpensa	
Serfer	11/11/2008	M,P	PC S. Massimo – Bv S. Lucia Bv Fenilone – Bv S. Lucia Verona PN Scalo – Bv S. Lucia Bv S. Lucia Modena Cremona – Piacenza – Mantova – Nogara Bv S. Lucia – Bv Tavernelle Fidenza – Cremona – Olmeneta – Treviglio Olmeneta – S. Zeno Folzano Padova – Padova Interporto Savona – Ventimiglia Ventimiglian – Ventimiglia P. Raja Savona PD – Bivio Doria Parma – S. Stefano Fidenza – Fomovo Bo Centrale – Bv Crociani Firenze Rifredi – PM Fi Osannoro Firenze C. Marte – Orte DD e LL Padova Interporto – Fascio Secondario – Padova C. Marte Padova C. Marte – Dev. Ing. Di Padova Nova Gorica – Gorizia Venezia Marghera Scalo – Treviso	
Crossrail	12/11/2008	M	Modena – PM Lavino – Bivio Calderara – Bivio Bertalia – Bivio Trebbo – Castelbolognese – Bo interporto Bivio Bertalia – Triplo Bivio Beverara – Bivio Arcoveggio – Bivio S. Donato – Bologna S. Donato Triplo Bivio Beverara – Bivio Trebbo Doppio Bivio Rimesse – Bologna S. Donato Bivio S. Donato – Doppio Bivio Rimesse – Bivio S. Vitale – PM Mirandola Ozzano – Castelbolognese RT – Faenza Novara – Mortara	