



Ruolo degli operatori nel nuovo assetto

L'evoluzione della normativa comunitaria e nazionale richiede agli operatori ferroviari un sempre maggior impegno ed una maggiore assunzione di responsabilità, lasciando sempre più alle autorità nazionali solo il controllo dei processi

ASSETTO PRECEDENTE

ente normatore unico, una branca specifica del gestore dell'infrastruttura, incaricato di disciplinare nel dettaglio le attività ferroviarie, mentre agli operatori, a partire dai settori operativi di RFI, era richiesta una mera applicazione delle norme



NUOVO ASSETTO

ogni operatore ferroviario deve valutare l'impatto sulla sicurezza delle soluzioni tecniche ed organizzative adottate



Cooperazione tra i diversi soggetti

In un sistema complesso come quello ferroviario, che va sempre più verso la liberalizzazione, la interazione fra una pluralità di operatori:

- deve essere gestita **in conformità alle regole emanate dall'Agenzia**, proprio per disciplinare le modalità di interfaccia fra gli operatori
- **necessita di collaborazione** in termini operativi ed in termini di scambio di informazioni di sicurezza

COOPERAZIONE FRA GLI OPERATORI PER LE QUESTIONI CHE RIGUARDANO LA SICUREZZA

Questo principio, peraltro sancito dalle direttive comunitarie, deve essere osservato puntualmente dagli operatori anche in un regime di concorrenza, perché è una condizione necessaria per garantire la sicurezza.



Il Regolamento (CE) 352/2009

- Impone l'adozione di un **metodo comune di determinazione e di valutazione dei rischi** previsto all'articolo 6, paragrafo 3, lettera a), della direttiva 2004/49/CE
- È finalizzato anche al mutuo riconoscimento delle autorizzazioni alla messa in servizio di sottosistemi strutturali e veicoli
- Si inserisce in un quadro normativo che prevede un nuovo approccio al Risk Management per le modifiche rilevanti

Il metodo riguarda modifiche:

- di natura tecnica (dal 2010)
- di natura operativa ed organizzativa (dal 2012)

Tra le modifiche organizzative sono prese in considerazione solo quelle in grado di incidere sulle condizioni di esercizio.



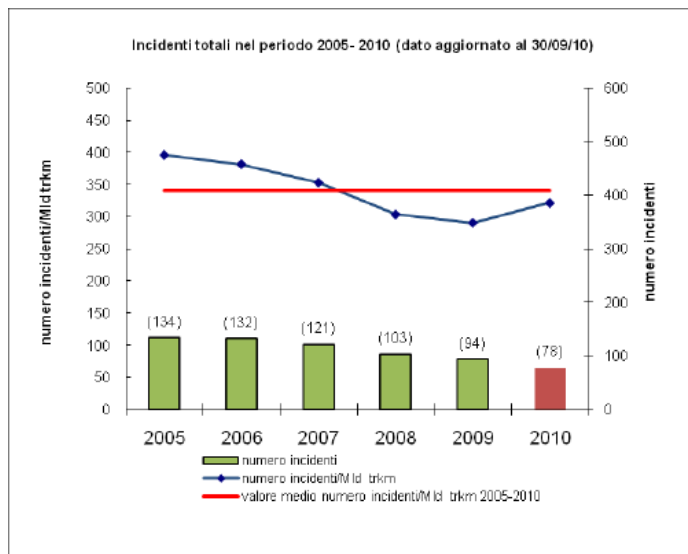
Il Regolamento (CE) 352/2009

Attribuzione delle responsabilità

- le Autorità Nazionali di Sicurezza per le Ferrovie devono garantire il presidio metodologico della gestione di ogni modifica rilevante per la sicurezza fino alla autorizzazione della relativa messa in servizio
 - gli organismi tecnici dedicati all'interno degli operatori proponenti sono responsabili dei processi per l'accettazione di sicurezza di ogni modifica rilevante per la sicurezza ferroviaria
 - i Verificatori Indipendenti di Sicurezza sono chiamati a valutare tali processi in maniera indipendente
-



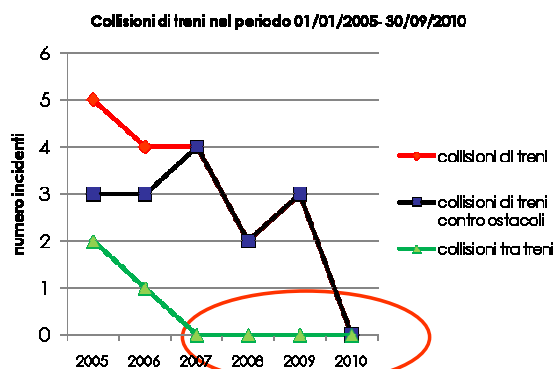
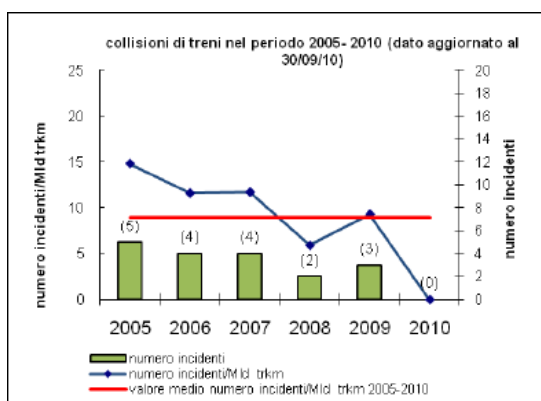
Dati di incidentalità: andamento nel periodo 2005-2010



N.B. I dati di incidentalità del 2010 sono indicativi in quanto non sono ancora stati consolidati



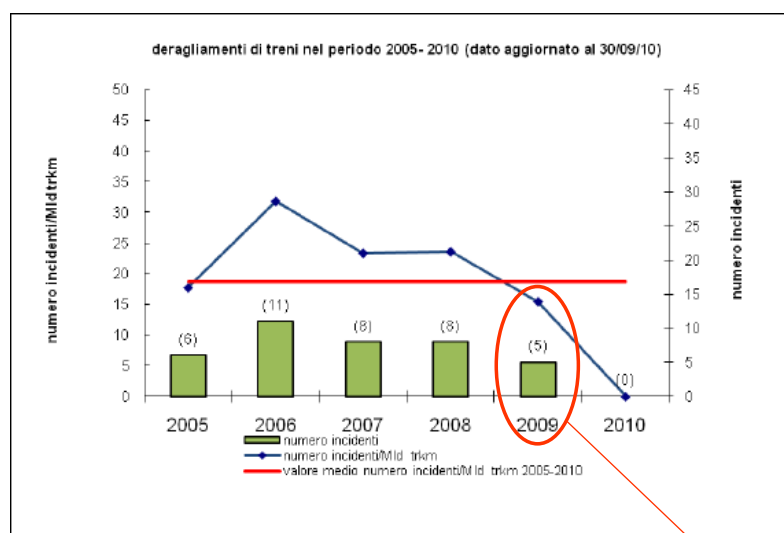
Collisioni di treni: andamento nel periodo 2005-2010



Sistemi di protezione della marcia del treno



Svii di treni: andamento nel periodo 2005-2010

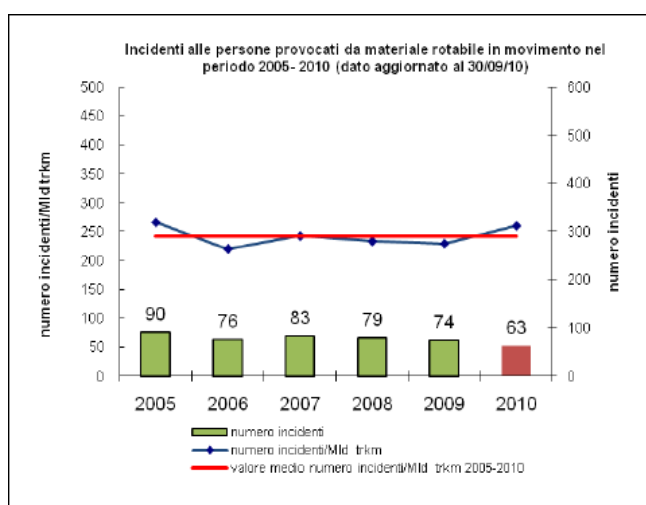


Viareggio



Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento: andamento nel periodo 2005-2010

In questa tipologia di incidenti ricadono gli investimenti di persone non autorizzate (la maggior parte dei casi), le cadute dei viaggiatori dai treni in movimento e gli investimenti di personale ferroviario comprese le ditte.



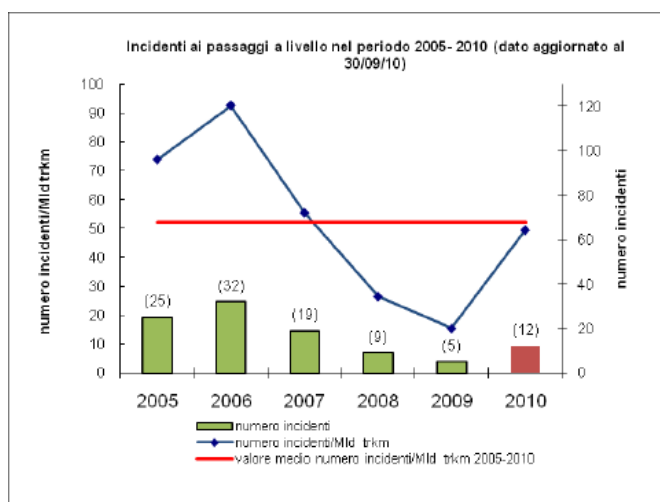
Molti casi sono influenzati dal comportamento dei viaggiatori

Difficoltà ad adottare strumenti di prevenzione efficaci nel breve periodo

Valori sostanzialmente costanti nel periodo in esame



Incidenti ai passaggi a livello: andamento nel periodo 2005-2010

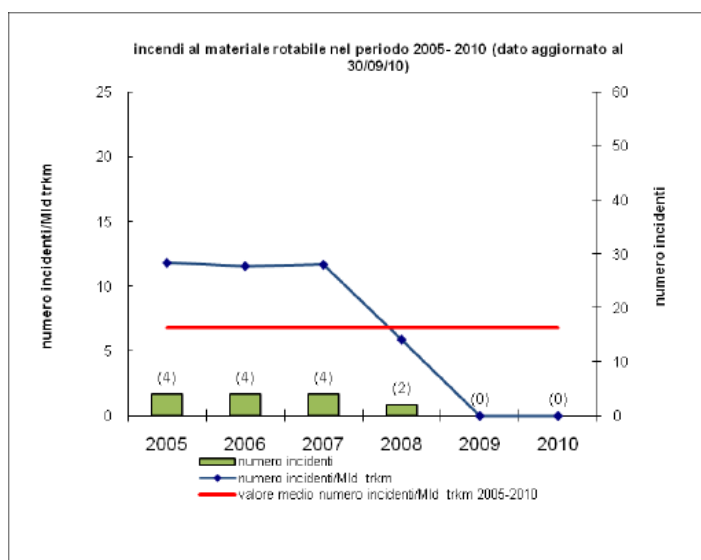


Incidenti influenzati da comportamenti impropri delle persone coinvolte

Si è intervenuto principalmente sopprimendo i passaggi a livello



Incendi al materiale rotabile: andamento nel periodo 2005-2010



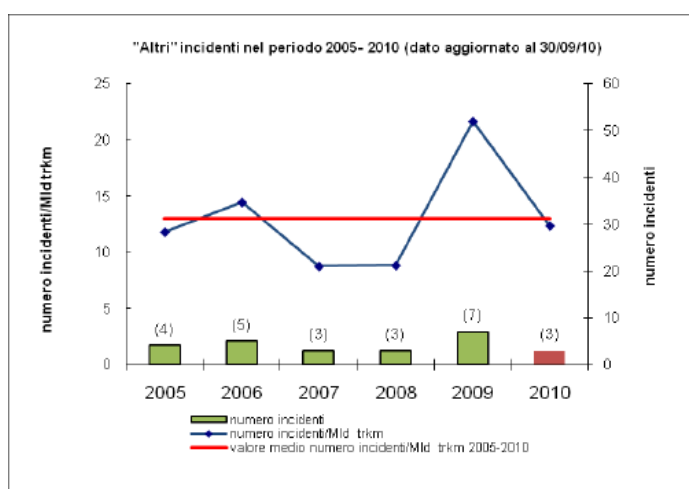
Valori incidentali molto ridotti e trend in diminuzione

Occorre un monitoraggio continuo per non sottovalutare la pericolosità anche di uno solo di questi incidenti



“Altri” incidenti: andamento nel periodo 2005-2010

In questa tipologia di incidenti sono raggruppati gli urti e gli svii in manovra o nei cantieri di lavoro.

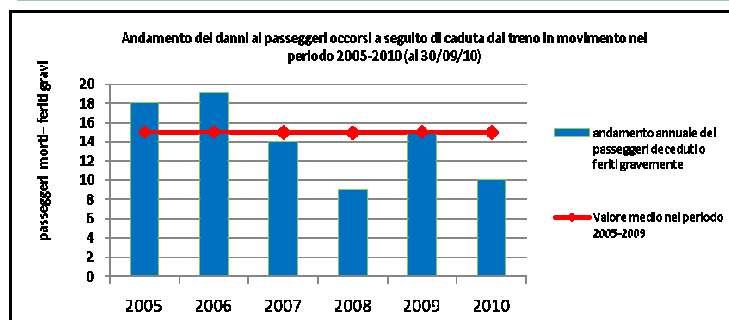


Valori sostanzialmente costanti ad esclusione del picco registrato nel 2009

Occorre puntare sulla formazione del personale, l'organizzazione del lavoro e il monitoraggio delle attività per ridurre ulteriormente tali valori.



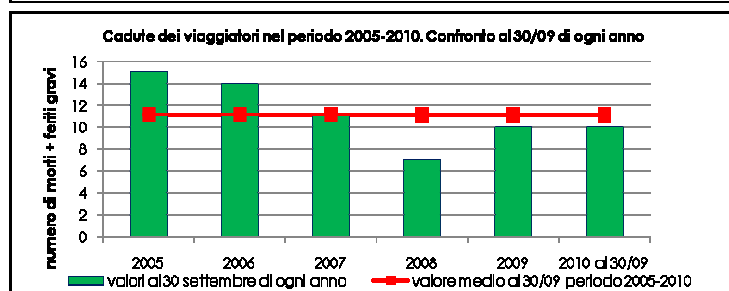
Cadute passeggeri in fase di salita / discesa dai treni – Valori annuali



I dati mostrano nel periodo una diminuzione dei valori.

Il 2009 è in crescita rispetto all'anno precedente ma allineato con il valore medio del periodo in esame.

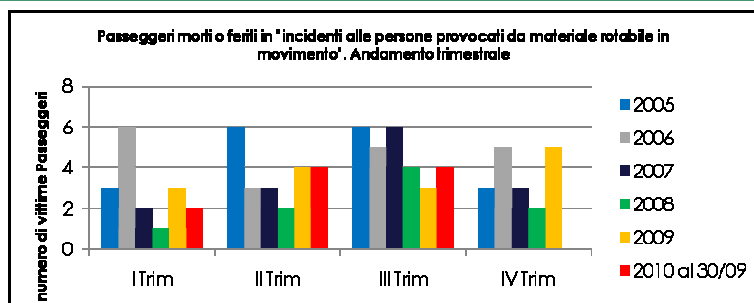
Il 2010 registra, fino al 30/09, una riduzione.



I valori del 2010 sono allineati ai corrispondenti valori del 2009 anche se inferiori al valore medio del periodo



Cadute passeggeri in fase di salita / discesa dai treni



- Materiale rotabile meno recente dotato di dispositivi di comando e controllo chiusura porte non del tutto efficaci
- Criticità dovuta anche ad aspetti manutentivi del materiale rotabile
- In molti casi comportamenti non corretti dei viaggiatori, comunque da prevenire e mitigare

**È necessario
continuare le attività
di mitigazione dei
rischi associati**



Provvedimenti per la mitigazione delle cadute passeggeri in fase di salita / discesa dai treni

Richiesti a Trenitalia (IF coinvolta in tutti i casi finora verificatisi):

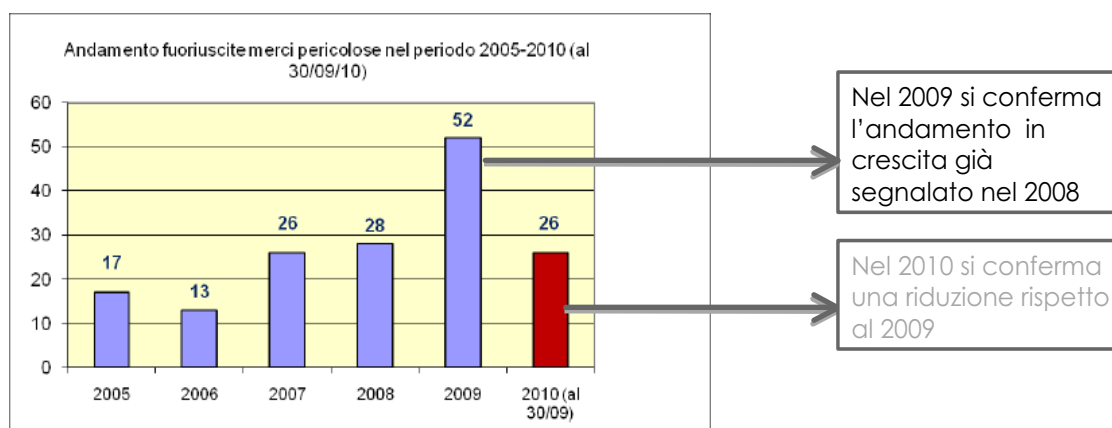
1. Programma di modifica funzionamento porte (Blocco Porte Temporizzato) e valutazione possibile incremento affidabilità porte tramite sostituzione del dispositivo di apertura/chiusura elettropneumatico con altro di tipo elettrico
2. Revisione nel Sistema di Gestione della Sicurezza delle attività di manutenzione dei rotabili per fronteggiare la problematica delle porte guaste;
3. Proseguimento informazione passeggeri su rischi relativi ad azioni indebite
4. Divieto immissione in circolazione di treni con comando e controllo porte in cabina di guida se in uscita dagli impianti di manutenzione se manca la segnalazione "porta chiusa".

Alle altre Imprese ferroviarie che svolgono trasporto passeggeri è stata richiesta l'adozione di misure analoghe.

Avviati contatti con l'ERA (European Rail Agency) per sinergie con altri paesi senza ottenere, però, un adeguato appoggio.



Fuoriuscite merci pericolose – Valori annuali



Le misure adottate di presidio del trasporto di merci pericolose stanno portando ad una riduzione del fenomeno

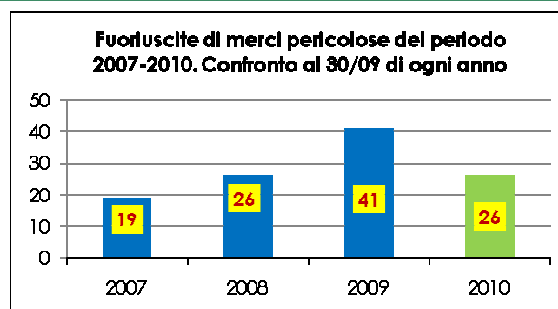
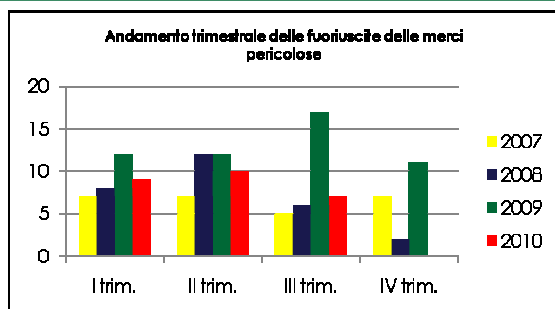


Interventi per la mitigazione dei rischi legati alle fuoriuscite di merci pericolose

1. coinvolgimento, attraverso le imprese ferroviarie, degli operatori "non ferroviari" della catena del trasporto di merci pericolose (detentore, caricatore, ecc.)
 2. attivazione di controlli al confine dei carri trasportanti merci pericolose
 3. adozione di misure per la rintracciabilità dei controlli svolti dal caricatore e dall'impresa ferroviaria
 4. intensificazione, da parte delle imprese ferroviarie trasportanti merci pericolose, dell'attività di formazione del personale e di monitoraggio
 5. coinvolgimento delle Autorità Nazionali confinanti per la gestione dei traffici transfrontalieri
-



Fuoriuscite merci pericolose – valori trimestrali



I dati del 2010 testimoniano l'efficacia dei provvedimenti adottati

1. Nel 2010 si è registrata una riduzione del **37% rispetto** all'analogo periodo del 2009.
2. Nel 2009 (intero anno), 19 eventi su 52 si riferiscono a trasporti provenienti dall'estero: 8 su 19 sono stati rilevati al confine del territorio nazionale. Nel 2010 (fino al 30 settembre), 22 eventi su 26 si riferiscono a trasporti provenienti dall'estero e ben 17 sono stati rilevati al confine, **non consentendo la loro circolazione sull'infrastruttura ferroviaria nazionale**.
3. Nel 2009 (fino al 30 settembre) 27 casi si riferiscono a trasporti originatisi in Italia; nel 2010 (fino al 30 settembre) 4 casi si riferiscono a trasporti con origine in Italia (**-85%**).



Stato dei deviatori di RFI

Dall'acquisizione delle competenze sull'infrastruttura (gennaio 2010), è stata condotta una attività ispettiva mirata sui deviatori.

Sono stati controllati 297 deviatori di tutta la rete ferroviaria in gestione a RFI.

Circa il 7% delle quote caratteristiche controllate è risultato fuori tolleranza; il fenomeno appare pertanto piuttosto diffuso.

L'attività ispettiva di questa Agenzia è svolta a campione e non può in alcun modo surrogare il controllo sistematico dei processi di manutenzione del gestore dell'infrastruttura.

È pertanto necessario un intervento correttivo di natura strutturale che deve essere messo in atto quanto prima dal gestore dell'infrastruttura.



Principali criticità emerse dall'attività di controllo dell'Agenzia

- ✓ Gestione dei processi inerenti alla Sicurezza, con particolare riguardo agli aspetti manutentivi dell'infrastruttura e del materiale rotabile
 - ✓ Installazione dei sistemi di protezione della marcia del treno
 - ✓ Porte di salita e discesa dai treni passeggeri
 - ✓ Sicurezza cantieri
 - ✓ Manovre
 - ✓ Dissesto idrogeologico
 - ✓ Gallerie
 - ✓ Mezzi d'opera
 - ✓ Reti regionali
-



Azioni per il miglioramento

1. rafforzare i processi interni di gestione della sicurezza (SGS) e i processi di manutenzione di Imprese ferroviarie e Gestore dell'infrastruttura
 2. introdurre un meccanismo sanzionatorio
 3. accrescere il ruolo delle Associazioni di settore, per favorire la sinergia e la cooperazione fra gli operatori
 4. assicurare che il gestore dell'infrastruttura nazionale prosegua nell'attuazione alla direttiva 1/dir/2010 di questa Agenzia
 5. proseguire le sinergie istituzionali con i Ministeri e con la Polfer
 6. proseguire nell'attività di supporto e proposta alla definizione di regole condivise a livello europeo
-

