



RAPPORTO ANNUALE SULLA SICUREZZA

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

ANNO 2010

Piazza della Stazione, 45 50123 FIRENZE

Tel: 0039 055 2356620 - 0039 06 41582379

Fax: 055 2356495

agenzia.sicurezza@ansf.it

www.ansf.it

INDICE

PARTE A - GENERALITÀ

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

PARTE B - INTRODUZIONE

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

PARTE C - ORGANIZZAZIONE

PARTE D - EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA FERROVIARIA

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

PARTE E - MODIFICHE SOSTANZIALI APPORTATE ALLA LEGISLAZIONE E AI REGOLAMENTI

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

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

PARTE G - SUPERVISIONE SUL GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA E SULLE IMPRESE FERROVIARIE

- G.1 Descrizione delle attività di supervisione sulle imprese ferroviarie e sul gestore dell'infrastruttura
 - G.1.1 Monitoraggio ed analisi dei dati di incidentalità
 - G.1.2 Indagini dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
- G.2 Relazioni di sicurezza annuali del gestore dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie
- G.3 Ispezioni condotte nel 2010
- G.4 Audit svolti nel 2010
- G.5 Seguiti dell'Agenzia sugli aspetti rilevati durante le attività di supervisione

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

PARTE I - 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 del 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 2010 avvenuti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

Allegato D: Principali modifiche apportate alla legislazione e ai regolamenti

Allegato E: Certificati e autorizzazioni di sicurezza - Anno 2010

PARTE A - GENERALITÀ

A.1 Scopo e campo di applicazione

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

Esso descrive l'andamento nel corso dell'anno 2010 della sicurezza della parte di 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, l'applicazione del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n.162, ai sensi dell'articolo 27, comma 4, del decreto medesimo, era stata posticipata di tre anni; con successivo Decreto Ministeriale n.0000813 del 29 ottobre 2010 l'applicazione del Legislativo 10 agosto 2007, n.162 è stata subordinata al completamento dell'attrezzaggio delle reti stesse con idonei sistemi della protezione della marcia del treno così da rendere omogenei i livelli tecnologici delle reti regionali a quelli della rete nazionale. Pertanto la supervisione sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario sulle reti regionali è ancora svolta direttamente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Poiché i dati relativi alle reti regionali non sono disponibili con l'accuratezza necessaria per il calcolo degli indicatori comuni di sicurezza (CSI), i CSI forniti nella presente relazione sono relativi alla sola rete in gestione a RFI.

A.2 Summary in English

PURPOSE AND SCOPE OF THE REPORT

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

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

- the national railway infrastructure managed by Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), applying the Ministry of Transport Decree n. 138-T of 31/10/2000;
- the railway undertakings operating on the network managed by RFI.

The report has been structured in line with the ERA documents: "Template - Structure for the content of the NSA Annual safety Report" (Version 14 of 25/08/2009) and "Guidelines for the use of the template - structure for the content of the NSA Annual safety Report" (Version 10 of 25/08/2009). It is published on the Italian National Safety Authority website (www.ansf.it).

ORGANISATION

Starting from the 1st January 2010 the Italian National Safety Authority is responsible for the supervision of national infrastructure manager (RFI) safety activities.

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

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

THE DEVELOPMENT OF THE RAILWAY SAFETY

During 2010, the most significant safety measures triggered by accidents/precursors are the following:

- organisational measures to prevent SPAD by RUs circulating on regional networks connected with the national network;
- enforcement of training of IM maintenance personnel;
- measures related to improve maintenance of doors of passenger trains;
- checks on all flat cars code MAV 55 running on Italian network;
- measures to prevent SPAD by Austrian RUs leaving from Italian network to Austrian network;
- technological and organisational measures to improve safety of passengers getting in or off a train served by platforms on both sides.

The most significant safety measures with triggers other than accidents/precursors are:

- request to improve SMS's processes in order to obtain safety certificates and safety authorization;
- request to improve procedures on risk management;
- issuing of guidelines for RUs in order to fulfil the requirements to obtain safety certificate parts A and B;
- training for IM and RUs personnel responsible of the SMS processes;
- rules to mitigate risks related to shunting movements;
- obligation to check trains carrying dangerous goods before the departure;
- regulation of technical admission of self propelled vehicles used for infrastructure's maintenance;
- rules on protection from train circulation of maintenance jobsites on railways premises;
- other restrictions for trains without ATP systems;
- issuing of guidelines to recognize training centres;
- identification of roles and responsibilities in technical admission processes.

The data concerning CSI refer only to the infrastructure managed by RFI. The Italian National Safety Authority has not yet acquired the competencies on the lines connected with the infrastructure managed by RFI. For 2010 it has been decided to not use the data furnished by ISTAT anymore because they do not

give the accuracy needed to fulfil the requirements of the Directive 149/2009/CE. Consequently the CSI of this report are not perfectly comparable with the ones provided in the previous years.

IMPORTANT CHANGES IN LEGISLATION AND REGULATION

During 2010 the following European directives have been transposed in the national legislative framework:

- 2007/58/CE (D.Lgs. 25 gennaio 2010 n. 15),
- 2008/68/CE (D.Lgs. 27 gennaio 2010 n. 35),
- 2008/57/CE and 2009/131/CE (D.Lgs. 8 ottobre 2010, n. 191),
- 2005/47/CE (D.Lgs. 23 dicembre 2010, n. 264),
- 2007/59/CE (D.Lgs. 30 dicembre 2010 n. 247),
- 2009/149/CE (Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 10/09/2010).

In 2010 the revision of operation and safety rules continued to adapt them to the new legal framework.

THE DEVELOPMENT OF THE SAFETY CERTIFICATION AND AUTHORIZATION

Neither safety certificates or safety authorisations have been delivered in conformity to the articles 10 and 11 of the Dir. 2004/49/CE, as implemented by the Legislative Decree 10.08.2007 n. 162.

Until 30.06.2010 the new certificates and their extensions have been delivered according to the existing procedures.

In March 2010 the guidelines for the delivering of the safety certificate parts A and B were issued by Italian National Safety Authority. By the 31.12.2010 all the RUs asked conversion of their Safety Certificates, as required by European Regulation 653/2007 .

The Italian National Safety Authority has assumed the competencies to deliver Safety Authorisation at the beginning of the 2010.

SUPERVISION OF RAILWAY UNDERTAKINGS AND INFRASTRUCTURE MANAGER

The supervision of RUs and IM is mainly achieved through:

- data trend monitoring and analysis;
- analysis of accidents, incidents and their causes in order to adopt appropriate mitigation measures;
- audit and inspections;
- analysis of the Annual Safety Reports by RUs and IM.

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

RU and IM voluntary applications of the European Regulation 352/2009 mainly with changes of operational procedures.

CONCLUSIONS, PRIORITIES, SAFETY RECOMMENDATIONS

The NSA confirmed, however, the 2009 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.

The equipping of the technological systems for ATP is at the final step.

It is still necessary to make the safety management systems more effective. In 2010 there has been a decrease of the incidents connected to the transport of dangerous goods (load problems or defectiveness of the tanks), mainly due to the improvements of the control system and check at the borders and before the departure of the train from the first Italian location. The Italian National Safety Authority has assumed the competencies to deliver Safety Authorisation at the beginning of the 2010; consequently, many efforts has been absorbed by these activities.

PARTE B - INTRODUZIONE

B.1 Introduzione al rapporto

Il presente documento descrive l'andamento della sicurezza della parte di sistema ferroviario italiano sul quale l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (nel seguito "Agenzia") svolge la sua attività di regolamentazione e supervisione in qualità di Autorità Italiana per la sicurezza delle Ferrovie.

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 in data 25 agosto 2009, è pubblicato sul sito dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie www.ansf.it ed è trasmesso all'Agenzia Ferroviaria Europea.

B.1.2 Acronimi e definizioni

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

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

Termine	Definizione
<i>incidente UIC</i>	<p>Sono classificati UIC, in quanto presi in considerazione nelle statistiche dell'organizzazione medesima, gli incidenti che hanno avuto come conseguenze:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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). <p>Non sono inseriti negli incidenti UIC gli incidenti avvenuti su tratta interrotta alla circolazione dei treni.</p>
<i>incidenti tipici</i>	<p>Presso le Ferrovie dello Stato Italiane sono classificati come tipici i seguenti incidenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ collisioni tra materiale rotabile o di materiale rotabile contro ostacoli, esclusi gli incidenti ai passaggi a livello; ▪ deragliamenti (di treni, in manovra, di locomotive isolate); ▪ incidenti ai passaggi a livello, cioè collisioni tra materiale rotabile e veicoli stradali ai PL.; ▪ incendi sul materiale rotabile in servizio.
<i>incidenti atipici</i>	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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>	<p>Area all'interno della quale si deve intervenire per raggiungere i macro-obiettivi.</p>
<i>macro-obiettivo</i>	<p>Stato del sistema che si desidera raggiungere.</p>

B.2 Informazioni sulla struttura del sistema ferroviario

B.2.1 Mappa della rete

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

B.2.2 Gestore dell'Infrastruttura

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

Il Gestore dell'infrastruttura ha fornito con forte ritardo rispetto alla scadenza prevista del 30 giugno 2011 le informazioni relative alla propria rete; i dati aggiornati al 31 dicembre 2010 sono riportati in tabella A.2.

B.2.3 Elenco delle Imprese Ferroviarie

Le Imprese Ferroviarie in possesso di Certificato di sicurezza al 31.12.2010 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 2010 trasmesse a questa Agenzia:

- gli estremi dell'ultimo certificato rilasciato ai sensi della Direttiva 2001/14/CE. A tal proposito si evidenzia che nel 2010 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. Si sottolinea che solo l'impresa ferroviaria Trenitalia S.p.A. dispone di materiale trainato merci immatricolato nel proprio parco;
- la consistenza del personale che svolge mansioni di sicurezza;
- la consistenza dei servizi effettuati (passeggeri e merci) espressa in treni x km totali.

Nel 2010 si è registrato un modesto incremento del traffico da 323.254.633 a 323.955.676.

È aumentata invece sensibilmente la percentuale di treni x km protetti da Sistemi di Protezione della Marcia del Treno che è passata dal 78% del traffico totale del 2008 all'85,5% del 2009 e al 92,7% del 2010.

Nel corso del 2010 è infatti proseguito il programma di attrezzaggio del materiale rotabile con sottosistemi di bordo dei sistemi di protezione della marcia dei treni: alla fine del 2010 risultava attrezzato il 94% delle cabine di guida, mentre nel 2009 era solo il 75%.

Al fine di favorire i processi di installazione dei sistemi di protezione della marcia dei treni, questa Agenzia, da un lato, ha svolto un monitoraggio serrato e

vincolante sulle tempistiche di attuazione dei programmi di attrezzaggio e, dall'altro, ha emesso provvedimenti tesi a imporre restrizioni graduali alle circolazioni di treni ammesse non attrezzate, in particolare limitazioni sulla velocità massima.

Con la direttiva dell'Agencia 2/dir/2010 del 9 novembre 2010 si è compiuto un altro importante passo verso il completamento di tali processi, imponendo:

- il divieto di circolazione sulle linee a maggior traffico di mezzi che non siano attrezzati almeno con apparecchiatura atta alla ripetizione continua dei segnali in macchina;
- il divieto di circolazione per treni trasportante merci pericolose non attrezzati con sistemi per la protezione della marcia;
- rilevanti limitazioni, a mitigazione dei rischi connessi, per le rimanenti circolazioni di treni non attrezzati con sistemi per la protezione della marcia.

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

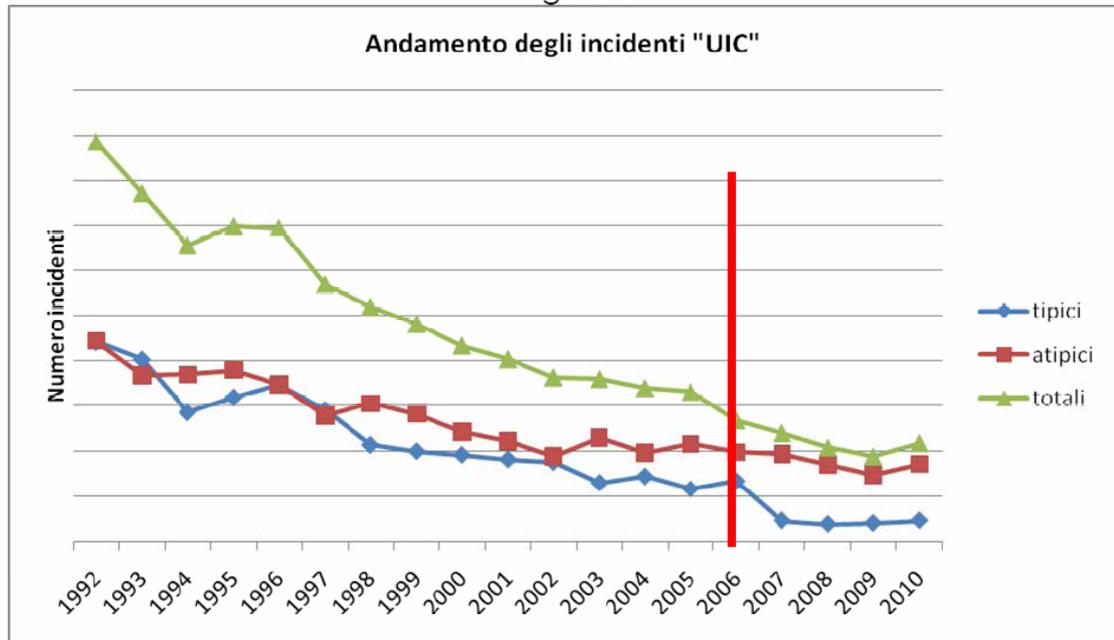
L'andamento della sicurezza nell'anno 2010 mostra un numero di incidenti in linea con il periodo 2006-2009. Per il dettaglio degli eventi e degli interventi mitigativi adottati si rimanda al successivo punto D.

Per consentire un confronto con l'andamento storico del numero di incidenti si presenta anche per l'anno 2010 un grafico che utilizza i dati storici classificati secondo i criteri stabiliti dall'U.I.C. - Union International des Chemins de fer -. I dati sono analizzati sia in aggregato che suddivisi in incidenti "Tipici" e "Atipici". La suddivisione dà la possibilità di focalizzare l'analisi sugli incidenti "Tipici", più direttamente influenzabili dalle attività previste nella gestione della sicurezza ferroviaria e di affrontare separatamente le problematiche relative agli incidenti "Atipici" (i più numerosi), fortemente influenzati da infrazioni alle norme in materia di sicurezza e polizia ferroviaria da parte di viaggiatori o estranei al servizio ferroviario.

Nel grafico B.3.1 è rappresentato l'andamento del numero di incidenti nel periodo 1992-2010. In corrispondenza dell'anno 2006 è riportata una linea rossa che indica la modifica da parte dell'U.I.C. del valore dei danni al di sopra del

quale l'incidente deve essere comunicato all'U.I.C. stessa (si è passati da 10.000€ a 150.000€) ed alla differente identificazione di un ferito grave.

Grafico B.3.1 "Andamento dell'incidentalità nel periodo 1992-2010"



Come già riferito in occasione del precedente report annuale, 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.

PARTE C - ORGANIZZAZIONE

L'Agenzia, istituita con il Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162, è un Ente pubblico non economico, indipendente sia dall'organismo investigativo, sia dagli operatori ferroviari, ed è vigilata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

I compiti dell’Agenzia, dettati dal Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162, sono in sintesi:

- ripartizione delle competenze in ambito regolamentare;
- ammissioni tecniche di sistemi e sottosistemi;
- certificazione di sicurezza degli operatori ferroviari;
- verifica sulla corretta applicazione delle norme.

Il suddetto decreto, nelle more del conseguimento dell’autonomia gestionale e finanziaria dell’Agenzia, aveva previsto un regime di “prima applicazione”, attraverso la stipula di apposite Convenzioni tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l’Agenzia stessa ed il Gruppo FS, per l’utilizzo del personale ed il supporto logistico. Questo al fine di consentire il trasferimento delle competenze in tema di sicurezza ferroviaria dal personale che già in parte si occupava della sicurezza della circolazione dei treni e dell’esercizio ferroviario (da Rete Ferroviaria Italiana SpA, dal Gruppo FS in generale e dal Ministero) verso l’Agenzia.

Con il Verbale n. 2 del 22 dicembre 2009 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Gruppo FS e l’Agenzia, ratificato con il Decreto 5035 del 29 Dicembre 2009 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stato completato il trasferimento all’Agenzia, con decorrenza 1 gennaio 2010, di tutte le attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione.

Dopo i primi 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, già emanati nel corso del 2009, il termine della attuale fase “di prima applicazione” sopra citata necessita del quarto e ultimo regolamento, anch’esso in forma di Decreto del Presidente della Repubblica, relativo al reclutamento, in corso di emanazione.

L’organizzazione delle attività dell’Agenzia è 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'organizzazione dell'Agenzia è rappresentata nel diagramma riportato in Allegato B.1.

Nella figura di Allegato B.2 sono indicati i flussi tra i soggetti coinvolti nella sicurezza del sistema ferroviario.

Al 31.12.2010 la consistenza del personale dell'Agenzia è pari a circa 100 unità, a fronte di un ruolo organico massimo a regime di 300 unità di personale.

PARTE D - EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA FERROVIARIA

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

Nelle seguenti tabelle D.1.1 e D.1.2 si riportano le misure di sicurezza adottate nel corso del 2010, rispettivamente a seguito delle analisi degli incidenti e degli inconvenienti e a seguito di altri eventi e fattori.

<i>Tabella D.1.1</i>			
<i>Misure di sicurezza derivanti dall'analisi di incidenti o inconvenienti</i>			
<i>Data</i>	<i>Localizzazione</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Misure di sicurezza previste</i>
22/11/09	Lecce	SPAD	È stato richiesto alle ferrovie regionali interconnesse di garantire che i treni che circolano sulla rete gestita da RFI, anche per il solo accesso alle stazioni comuni, rispettino le norme vigenti in materia di modulo di condotta sui treni non attrezzati con sistemi di protezione marcia del treno, di possesso delle abilitazioni da parte del personale e di circolabilità del materiale rotabile.
13/01/10	Viterbo Porta romana	Pericolato urto tra il treno 21946 ed il treno 2261.	È stato richiesto a GI e IF di adottare i provvedimenti necessari per individuare ed eliminare le carenze formative del proprio personale. È stato anche richiesta al GI di valutare la modifica delle procedure per gli interventi di manutenzione con guasto in atto.
22/01/10	S. Filippo Neri	Investimento di un passeggero	Alle IF è stato richiesto di: <ul style="list-style-type: none"> • verificare il funzionamento delle porte dello stesso tipo di quella coinvolta nell'incidente, garantendone una migliore e più attenta manutenzione; • trasmettere il piano di attrezzaggio delle porte dei treni interessati con il bordo sensibile di tipo elettrico e adottare nel periodo di effettuazione di tali modifiche opportuni provvedimenti

Tabella D.1.1			
Misure di sicurezza derivanti dall'analisi di incidenti o inconvenienti			
<i>Data</i>	<i>Localizzazione</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Misure di sicurezza previste</i>
			mitigativi; <ul style="list-style-type: none"> • intensificare la campagna di informazione alla clientela per un appropriato comportamento dei passeggeri nelle fasi di salita e di discesa dal treno; • intensificare la formazione del personale di accompagnamento dei treni sugli aspetti relativi alle fasi di incarozzamento, della successiva chiusura delle porte e del licenziamento del treno.
17/02/10	Sezze Romano	Cedimento strutturale dei longheroni del carro 31553917299.1	E' stato richiesto alle IF di sottoporre tutti i carri a pianale a carrelli con sigla MAV e codice 55 a visita tecnica di transito e di origine nelle località di scambio per scartare i carri interessati da anomale flessioni dei longheroni.
12/05/10	Brennero	Indebiti superamenti dei segnali di partenza verso l'Austria	E' stato richiesto al GI di installare, in corrispondenza dei segnali di partenza verso l'Austria, sistemi di terra tecnologicamente compatibili con il sottosistema di bordo in uso sulle locomotive austriache, nonché un sistema che blocchi le locomotive italiane. In maniera analoga il GI deve garantire la protezione in corrispondenza dei segnali di partenza della stazione, in direzione Italia, che attualmente risultano protetti dal sistema SCMT. È stato chiesto inoltre di valutare la possibilità di modificare l'impianto di segnalamento ferroviario, in modo da rendere inequivocabilmente individuabili i segnali di partenza verso l'Austria (ubicazione a destra del binario).
22/05/10			
31/08/10	Trebisacce	Investimento di un passeggero	È stato richiesto a tutte le IF di garantire il corretto funzionamento degli impianti di diffusione sonora all'interno dei treni e di adottare opportuni provvedimenti a carattere tecnico o organizzativo per i treni sprovvisti del comando di apertura delle porte distinto per lato ricevuti su binari serviti da marciapiede su entrambi i lati.
Analisi sul funzionamento delle porte degli ETR150			È stato chiesto alle IF di comunicare le soluzioni tecniche e organizzative adottate per i treni su cui la chiusura di tutte le porte si effettua solo tramite l'apposito comando sul banco di guida, visto che il personale di accompagnamento in tale situazione dovrebbe già trovarsi all'interno del convoglio

Tabella D.1.2		
Misure di sicurezza derivanti da altri aspetti diversi da incidenti o inconvenienti		
<i>Descrizione dell'area di interesse</i>	<i>Descrizione del precursore</i>	<i>Misura di sicurezza adottata</i>
Sistema di Gestione della sicurezza del GI	Adeguamento del sistema di gestione della sicurezza al mutato contesto normativo e di responsabilità.	Adempimenti del GI relativi alla sicurezza della circolazione ferroviaria e attività propedeutiche al rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza - Direttiva 1/dir/2010
Controllo dei rischi connessi con le attività proprie del GI	<ul style="list-style-type: none"> - individuazione dei punti critici della rete (ricognizione), quali ad esempio raccordi, scali di movimentazione merci pericolose, punti singolari soggetti a rischio idrogeologico, ecc. - processi in corso di ammissione tecnica di sottosistemi di terra, - installazione di sottosistemi di terra per la sicurezza (portali multifunzione, pese dinamiche, impianti rilevamento temperatura boccole, ecc.) - misure di mitigazione dei rischi connessi agli attraversamenti della sede (passaggi a livello), - misure di sicurezza in galleria, - attività di coordinamento negli scali merci pericolose e installazione misure di protezione, - sicurezza nei cantieri di lavoro, - ricognizione mezzi d'opera e ammissione tecnica, - manovre. 	
Sistema di Gestione della sicurezza delle IF	Mutato quadro istituzionale a seguito del decreto legislativo 162/2007 di recepimento della Direttiva 49/2004/CE – introduzione del certificato di sicurezza A e B e criteri di valutazione dei sistemi di gestione della sicurezza	Linee guida per il rilascio del certificato di sicurezza
	Individuazione durante gli audit documentali e sul campo di non conformità relative ai processi descritti ed attuati nel Sistema di Gestione della Sicurezza	Interventi di formazione mirati
Merci pericolose	Problematiche connesse alle fuoriuscite di merci pericolose su carri in composizione a treni provenienti dall'estero	Ripristino dei controlli alla frontiera sui carri contenenti merci pericolose provenienti dall'estero
Svolgimento delle manovre	<ul style="list-style-type: none"> - Mitigazione dei rischi connessi al mancato controllo del movimento di manovra tramite i sistemi di protezione della marcia dei treni (il controllo è limitato al tetto di velocità); - Emanazione di nuovi standard riguardanti le manovre convergenti (di cui al 2° e 3° capoverso del comma 8 dell'articolo 7 del RCT) così da 	Integrazione e modifica alle norme che regolano lo svolgimento delle manovre – decreto 2/2010

Tabella D.1.2

Misure di sicurezza derivanti da altri aspetti diversi da incidenti o inconvenienti

<i>Descrizione dell'area di interesse</i>	<i>Descrizione del precursore</i>	<i>Misura di sicurezza adottata</i>
	<p>mitigare il rischio di movimenti non voluti verso i treni;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ridefinizione degli standard delle manovre senza manovratore per mitigare il rischio di inconvenienti dovuti alla non adeguata conoscenza delle particolarità dell'impianto da parte di chi esegue la manovra; - Precisazione riguardante la definizione di manovra a spinta, con elemento caratterizzante dato dalla posizione della cabina di guida da cui si esegue la manovra. 	
Verifica tecnica dei veicoli	<ul style="list-style-type: none"> - Introduzione di misure più restrittive sui controlli da effettuare atto partenza dei treni, per elevare il grado di sicurezza dei treni trasportanti merci pericolose 	Modifiche alle Norme per la Verifica Tecnica dei Veicoli concernenti l'effettuazione della visita completa di origine dei treni di merci pericolose – decreto 6/2010
Ammissione tecnica e per la circolazione dei mezzi d'opera:	<ul style="list-style-type: none"> - Modifica di quanto previsto nelle circolari e prescrizioni non coerenti con i principi normativi stabiliti dal RCT; - Regolamentazione dell'ammissione tecnica dei mezzi d'opera e della loro circolazione secondo le norme di circolazione dei treni oppure in regime di interruzione. 	Norme per l'ammissione tecnica e per la circolazione dei mezzi d'opera (Nota ANSF 03845/11) – decreto 15/2010
Esecuzione dei lavori all'infrastruttura ferroviaria e protezione dei cantieri di lavoro	<ul style="list-style-type: none"> - Riduzione delle possibili interferenze tra cantieri di lavoro e sicurezza della circolazione dei treni anche attraverso la soppressione della protezione del cantiere solo su avvistamento. 	Riordino delle norme di esercizio che regolamentano i regimi di esecuzione dei lavori all'infrastruttura ferroviaria e delle attività di vigilanza e di controllo della stessa (Nota ANSF 04212/11) – decreto 16/2010
Circolazione dei treni non attrezzati con sottosistema di bordo SCMT e SSC	<ul style="list-style-type: none"> - Introduzione di ulteriori limitazioni per la mitigazione dei rischi connessi alla circolazione dei treni non ancora attrezzati con sottosistemi di protezione della marcia del treno, - Introduzione di opportune mitigazioni per i mezzi d'opera, locomotive di manovra e rotabili d'epoca, 	Direttiva 2/dir/2010 circolazione dei treni non attrezzati con sottosistema di bordo SCMT e SSC sulle linee gestite da RFI
Formazione del personale con mansioni di sicurezza	Mutato quadro istituzionale a seguito del decreto legislativo 162/2007 di recepimento della Direttiva 49/2004/CE	Linee guida per il riconoscimento dei centri di formazione
Processi di ammissione in fase di avanzato sviluppo	Passaggio delle competenze di terra, in precedenza in capo al Gestore dell'infrastruttura,	Relativamente all'autorizzazione per la messa in servizio dei sottosistemi infrastrutturali di RFI e

Tabella D.1.2 Misure di sicurezza derivanti da altri aspetti diversi da incidenti o inconvenienti		
Descrizione dell'area di interesse	Descrizione del precursore	Misura di sicurezza adottata
	all' Agenzia	omologazione dei sistemi di strutturali di terra utilizzati da RFI S.p.A. e connessi con la sicurezza della circolazione, in data 23/09/2010 è stato formalizzato un protocollo di intesa tra questa Agenzia e il Gestore dell'Infrastruttura nazionale, attraverso il quale è stato concordato che per determinati processi di ammissione tecnica di prodotti e applicazioni di terra generalmente relativi a prodotti e applicazioni già in esercizio ed elencati in apposito allegato, sia RFI S.p.A. stessa ad emettere i certificati di accettazione preliminare e, laddove ancora necessari, i relativi Certificati di Omologazione.

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 2010 relativamente all'infrastruttura gestita da RFI.

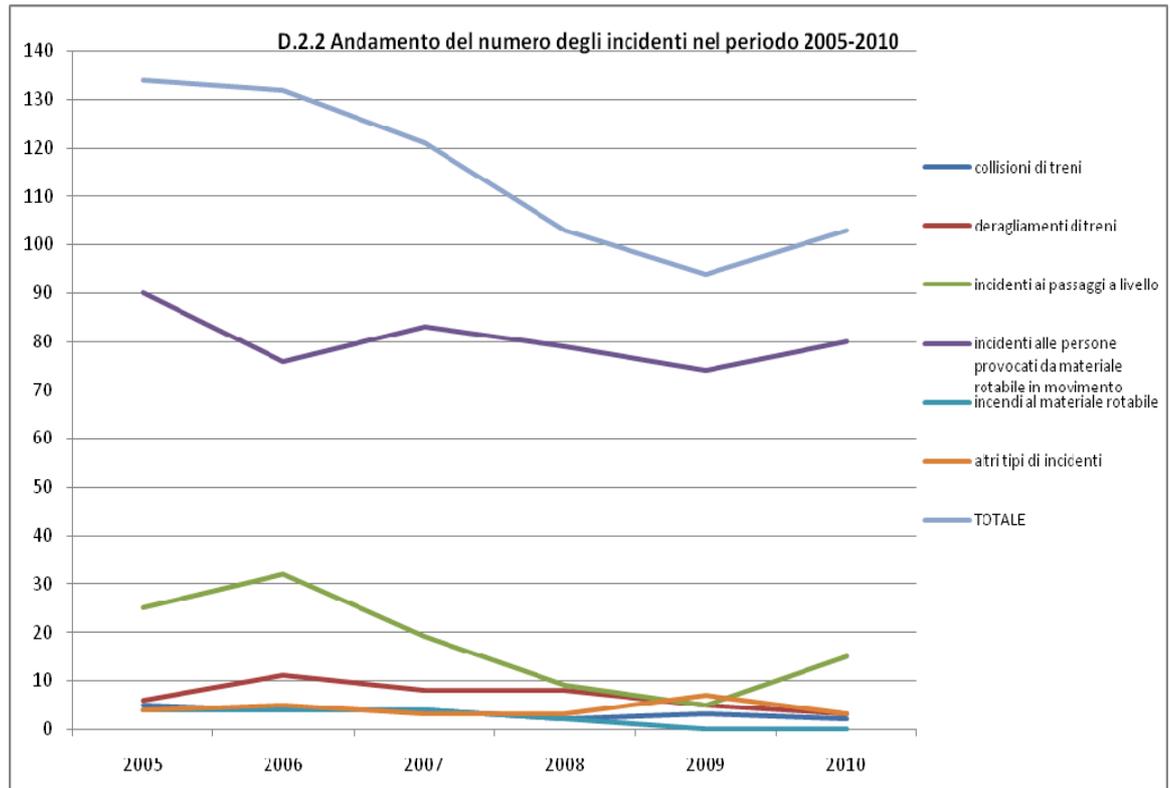
Gli incidenti analizzati nel presente paragrafo sono elencati nell'Allegato C.2.

La tabella D.2.1 e la figura D.2.2. riportano il numero degli incidenti nel periodo 2005-2010, in valore assoluto e in rapporto ai volumi di traffico (espressi in miliardi di treni x km).

Tabella D.2.1 Numero degli incidenti nel periodo 2005-2010												
INCIDENTI	2005		2006		2007		2008		2009		2010	
	n.	n/ trkm	n.	n/ trkm	n.	n/ trkm	n.	n/ trkm	n.	n/ trkm	n	n/ trkm
collisioni di treni	5	14,77	4	11,56	4	11,67	2	5,89	3	9,29	2	6,17
collisioni di treni contro ostacoli	3	8,86	3	8,67	4	11,67	2	5,89	3	9,29	2	6,17
collisioni tra treni	2	5,9	1	2,89	0	0	0	0	0	0	0	0,00
deragliamenti di treni	6	17,72	11	31,8	8	23,34	8	23,58	5	15,48	3	9,26
incidenti ai passaggi a livello	25	73,85	32	92,51	19	55,44	9	26,53	5	15,48	15	46,30
incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento	90	265,87	76	219,72	83	242,19	79	232,9	74	229,1	80	246,95
incendi al materiale rotabile	4	11,81	4	11,56	4	11,67	2	5,89	0	0	0	0,00
Altri incidenti (*)	4	11,81	5	14,45	3	8,75	3	8,84	7	21,67	3	9,26
TOTALE	134	395,85	132	381,62	121	353,07	103	303,65	94	291,02	103	317,94
(*) per "altri incidenti" si intendono tutti gli incidenti non rientranti nelle casistiche precedenti, come ad esempio svii e urti in manovra o di mezzi d'opera												

Si riportano di seguito le tabella D.2.1, D.2.6 e le figure D.2.2., D.2.3, D.2.4 e D.2.5 che rappresentano l'andamento degli incidenti utilizzati per elaborare gli indicatori comuni di sicurezza nel periodo 2005-2010.

I dati in esse riportati sono quelli ufficialmente trasmessi dagli operatori nelle relazioni annuali, a norma dell'articolo 13 comma 4 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

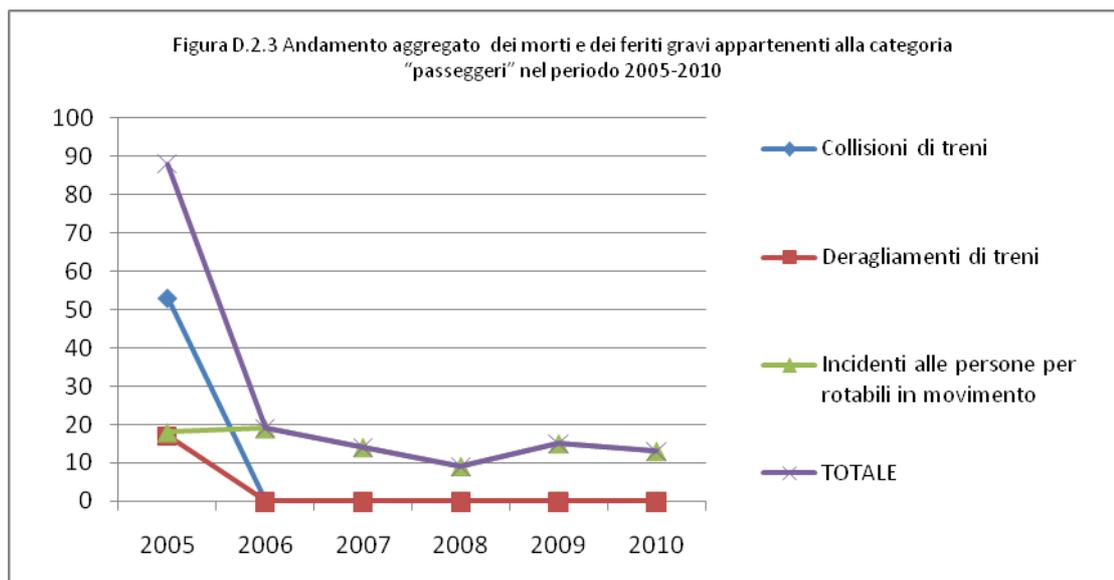


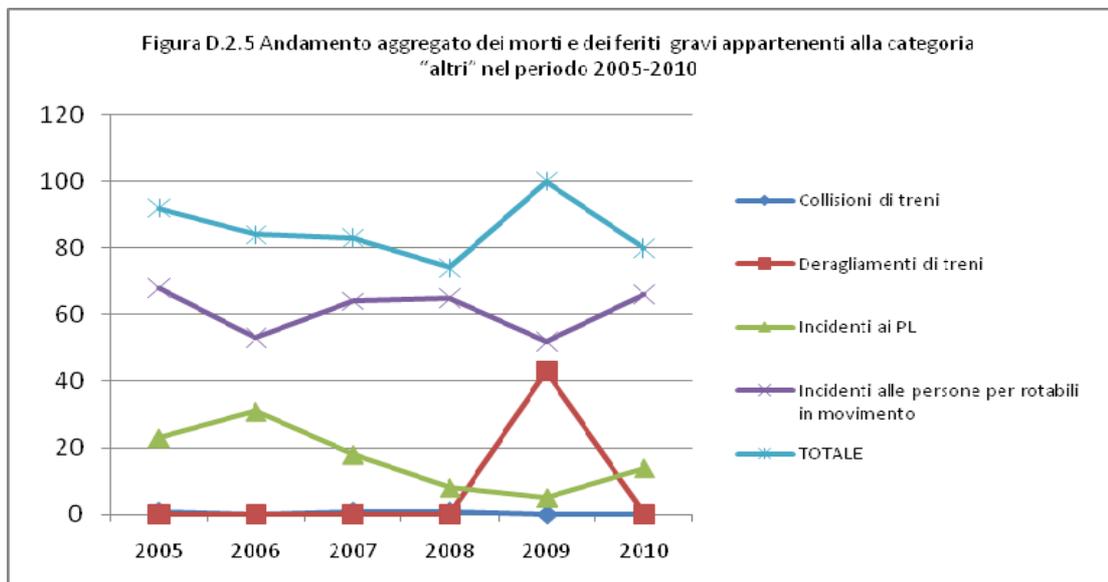
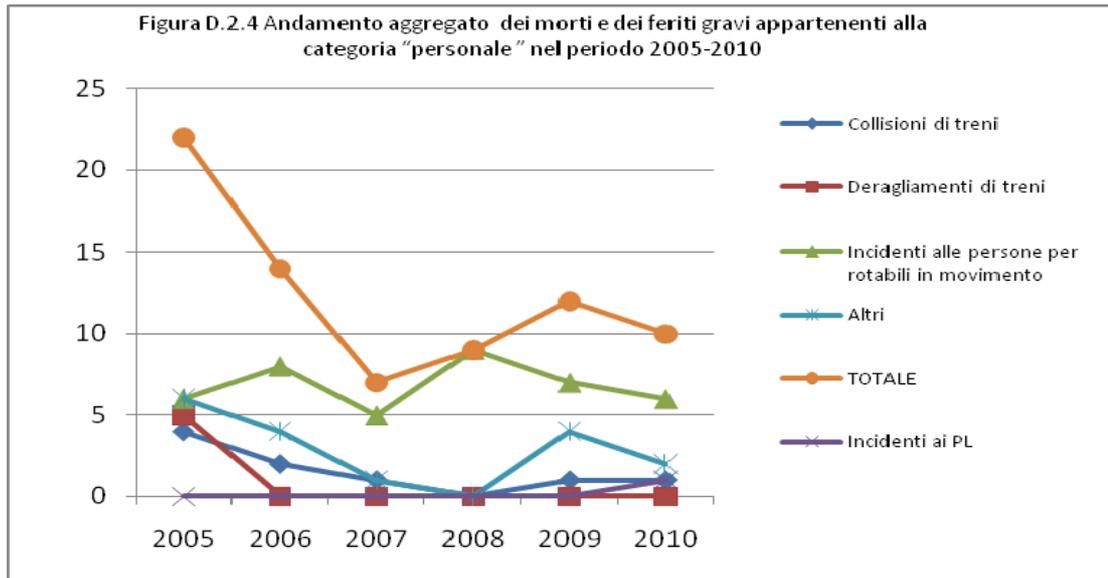
Nel 2010 si è verificato un incremento del numero di incidenti totali rispetto al 2009 che rappresenta il valore più basso del periodo esaminato in termini di numero di occorrenze. I tipi di incidenti che mostrano un incremento sono gli "incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento" e gli "incidenti ai passaggi a livello". Entrambe le tipologie di incidenti sono particolarmente influenzate da indebiti comportamenti delle persone. Per quanto riguarda la problematica degli incidenti ai passaggi a livello si può rilevare che il 2010 è il primo anno in controtendenza rispetto ad un triennio precedente di forte calo del numero di occorrenze. Per quanto riguarda invece gli "incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento" si ritiene necessario un ulteriore sforzo del sistema per ridurre tale fenomeno.

Nelle figure D.2.3, D.2.4 e D.2.5 è riportato l'andamento del numero di persone ferite o decedute a seguito di incidenti occorsi nel periodo 2005-2010. Nella tabella D.2.6 sono riportati invece separatamente il numero delle persone ferite e quello delle persone decedute, classificate secondo le tre categorie di persone, passeggeri, personale e altre persone, previste dalle statistiche EUROSTAT. Nella categoria "altre persone" rientrano gli utenti dei passaggi a

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

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





Nella figura D.2.3 si rileva che dal 2005 non si sono registrati deragliamenti o collisioni che abbiano causato morti o feriti tra i passeggeri. Dal 2006, infatti, il dato globale delle vittime tra i passeggeri coincide con gli incidenti alle persone causati da materiale rotabile in movimento. Si tratta sostanzialmente degli incidenti avvenuti durante la salita o la discesa dalle porte dei treni in movimento. I valori del 2010 registrano un calo rispetto all'anno precedente. Nella figura D.2.4, relativa al personale (personale ferroviario, comprese le ditte), si rileva che il valore riferibile agli incidenti complessivi è in calo rispetto al 2009 ma non ancora allineato con i valori del 2008. Gli ultimi deragliamenti di treni o incendi rilevanti ai fini del grafico si sono registrati nel 2005. Tutti i tipi di incidenti presentano valori in diminuzione rispetto all'anno precedente ad

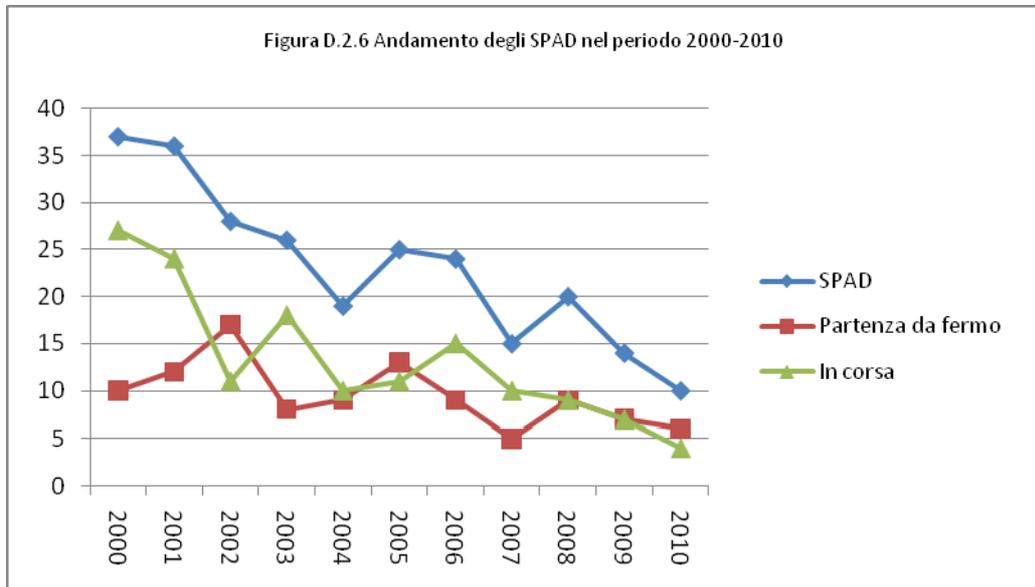
eccezione degli incidenti ai passaggi a livello che registrano il primo ferito grave nel periodo in esame.

Nella figura D.2.5 sono riportati i dati relativi alla categoria "altre persone" delle statistiche EUROSTAT che, si ricorda, contiene i dati di tre categorie ("utenti dei passaggi a livello", "persone non autorizzate" e "altri") previste dagli Indicatori comuni di sicurezza e dalla Direttiva 149/09/CE. Nella figura è riportato l'andamento di tali dati sia in aggregato che per singola categoria. Il valore riferibile agli incidenti complessivi è in diminuzione rispetto al 2009, caratterizzato in senso negativo dal disastro ferroviario di Viareggio. Sono in crescita invece le vittime degli "incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento" e dagli "incidenti ai passaggi a livello". Nel 2010 non si sono registrate vittime riferibili alla categoria di persone classificate come "altri" negli Indicatori Comuni di Sicurezza. Nella seguente tabella D.2.6 si riporta il dettaglio delle conseguenze alle persone nel periodo 2006-2010. I valori del 2010 superiori a quelli del 2009 sono riportati in rosso.

Tabella D.2.6 Andamento delle conseguenze alle persone occorse negli incidenti del periodo 2006-2010

	2006											2007												
	Passeggeri			STAFF			estranei			Totale			Passeggeri			STAFF			estranei			Totale		
	Morti	Feriti gravi	Totali	Morti	Feriti gravi	Totali	Morti	Feriti gravi	Totali	Morti	Feriti gravi	Totali	Morti	Feriti gravi	Totali	Morti	Feriti gravi	Totali	Morti	Feriti gravi	Totali	Morti	Feriti gravi	Totali
Collisioni di treni	0	0	0	2	0	2	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	1	2
Deragliamenti di treni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Incidenti ai PL	0	0	0	0	0	0	18	13	31	18	13	31	0	0	0	0	0	0	15	3	18	15	3	18
Incidenti alle persone per rotabili in movimento	5	14	19	6	2	8	38	15	53	49	31	80	5	9	14	2	3	5	43	21	64	50	33	83
Incendi al materiale rotabile	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altri	0	0	0	2	2	4	0	0	0	2	2	4	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1
TOTALE	5	14	19	10	4	14	56	28	84	71	46	117	5	9	14	2	5	7	59	24	83	66	38	104
	2008											2009												
	Passeggeri			STAFF			estranei			Totale			Passeggeri			STAFF			estranei			Totale		
	Morti	Feriti gravi	Totali	Morti	Feriti gravi	Totali	Morti	Feriti gravi	Totali	Morti	Feriti gravi	Totali	Morti	Feriti gravi	Totali	Morti	Feriti gravi	Totali	Morti	Feriti gravi	Totali	Morti	Feriti gravi	Totali
Collisioni di treni	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1
Deragliamenti di treni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	13	43	30	13	43
Incidenti ai PL	0	0	0	0	0	0	3	5	8	3	5	8	0	0	0	0	0	0	5	0	5	5	0	5
Incidenti alle persone per rotabili in movimento	4	5	9	5	4	9	47	18	65	56	27	83	5	10	15	4	3	7	36	16	52	45	29	74
Incendi al materiale rotabile	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	4	4
TOTALE	4	5	9	5	4	9	51	23	74	60	32	92	5	10	15	5	7	12	71	29	100	81	46	127
	2010																							
	Passeggeri			STAFF			Altre persone			Totale														
	Morti	Feriti gravi	Totali	Morti	Feriti gravi	Totali	Morti	Feriti gravi	Totali	Morti	Feriti gravi	Totali												
Collisioni di treni	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1												
Deragliamenti di treni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0												
Incidenti ai PL	0	0	0	0	1	1	11	3	14	11	4	15												
Incidenti alle persone per rotabili in movimento	7	6	13	5	1	6	48	18	66	60	25	85												
Incendi al materiale rotabile	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0												
Altri	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	2	2												
TOTALE	7	6	13	5	5	10	59	21	80	71	32	103												

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 2000-2010.



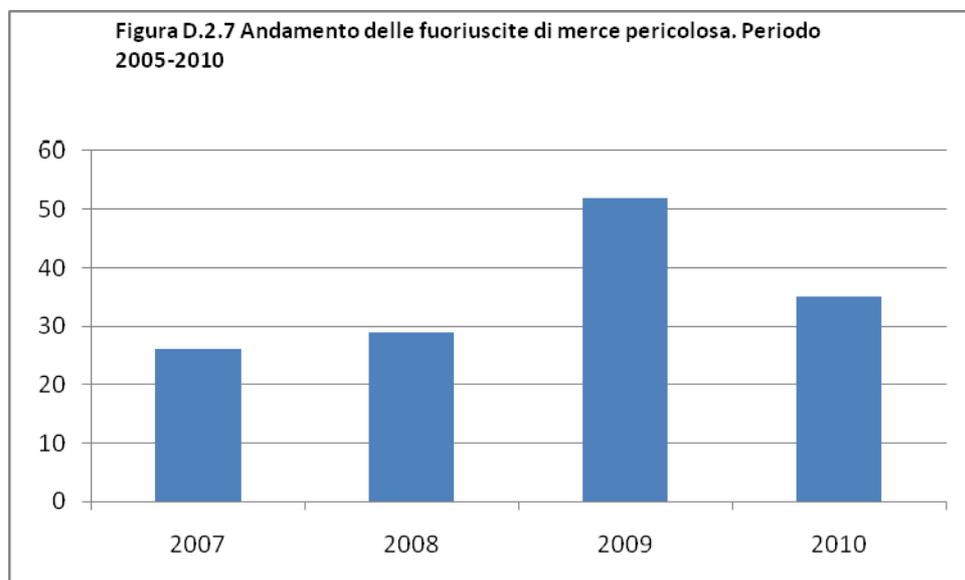
Dall'analisi del grafico emerge nel 2010 una ulteriore diminuzione degli eventi rispetto all'anno precedente. Il dato è in linea con un consolidato trend in diminuzione di eventi nel periodo in esame. Il risultato è stato ottenuto grazie allo sforzo compiuto dall'intero sistema per attrezzare la rete ferroviaria nazionale e i mezzi circolanti su essa con sistemi di protezione della marcia del treno nonché alla cura dedicata alla formazione del personale.

Anche nel corso del 2010 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 2010 sia il valore degli SPAD “in corsa” sia di quelli “in partenza da fermo” registrano una diminuzione rispetto agli anni precedenti.

Nel corso del 2010 è continuato il monitoraggio delle non conformità che interessano il trasporto di merci pericolose e in particolare delle fuoriuscite di merci pericolose. Si tratta principalmente di piccoli rilasci di sostanza dovuti a problematiche di carico o a difetti delle strutture dei container. La figura D.2.7 mostra che il 2010 è il primo anno nel quale si segnano valori in diminuzione rispetto all’anno precedente. Il valore dimostra l’efficacia dei provvedimenti adottati.



D.3 Risultati delle raccomandazioni dell’Organismo Investigativo

I provvedimenti che l’Agenzia ha adottato dopo aver analizzato i relativi incidenti sono allineate con le raccomandazioni formulate dall’Organismo Investigativo italiano. Si rimanda quindi al punto D.1 per la sintesi dei principali provvedimenti adottati.

PARTE E - MODIFICHE SOSTANZIALI APPORTATE ALLA LEGISLAZIONE E AI REGOLAMENTI

Le principali modifiche apportate al quadro di riferimento per la sicurezza della circolazione dei treni e dell’esercizio ferroviario nel 2010 sono riportate nella tabella in Allegato D.

In questa tabella sono indicati, per ogni norma:

- l'argomento,
- il titolo,
- la data di entrata in vigore,
- se si tratta di nuova normativa o aggiornamento di normativa esistente,
- una breve descrizione.

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

Per quanto attiene la normativa nazionale, si segnalano:

- ✓ D.Lgs. 25 gennaio 2010 n. 15 recante "Attuazione della direttiva 2007/58/CE, che modifica le direttive 91/440/CEE, relativa allo sviluppo delle Ferrovie Comunitarie, e 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria";
- ✓ D.Lgs. 27 gennaio 2010 n. 35 recante "Attuazione della direttiva 2008/68/CE, relativa al trasporto interno di merci pericolose";
- ✓ L. 13 agosto 2010 n. 152 recante "Modifiche all'articolo 4 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, finalizzate a garantire la funzionalità dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie";
- ✓ D.Lgs. 8 ottobre 2010, n. 191 recante "Attuazione della direttiva 2008/57/CE e 2009/131/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario di recepimento della direttiva 2008/57/CE e 2009/131/CE relative all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario";
- ✓ D.Lgs. 23 dicembre 2010, n. 264 recante "Attuazione della direttiva 2005/47/CE del Consiglio, del 18 luglio 2005, concernente l'accordo tra la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario";
- ✓ D.Lgs. 30 dicembre 2010 n. 247 recante "Attuazione della direttiva 2007/59/CE relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità".

- ✓ Decreto ministeriale del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 29 dicembre 2010 recante "Norme attuative dell'articolo 11 del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 35, concernente l'attuazione della direttiva 2008/68/CE, relativa al trasporto interno di merci pericolose";
- ✓ Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 29/10/2010, protocollo n. 0000813, con il quale è stata differita l'applicazione delle norme di cui all'articolo 27, comma 4, del decreto legislativo del 10 agosto 2007, n.162 alle reti ferroviarie regionali per le quali non risultano completati i sistemi di attrezzaggio idonei a rendere omogenei i livelli tecnologici delle medesime reti regionali a quelli della infrastruttura ferroviaria nazionale;
- ✓ Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 10/09/2010 di recepimento della direttiva 2009/149/CE di modifica della direttiva 2004/49/CE per quanto riguarda gli indicatori comuni di sicurezza e i metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti;
- ✓ Circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 0030048 del 06/04/2010 avente come oggetto il rafforzamento del presidio della sicurezza in materia di trasporto per ferrovia in cisterna di merci pericolose.

Per quanto riguarda l'attività normativa nazionale in materia di sicurezza, svolta dall'Agenzia, è proseguita l'analisi dei provvedimenti in vigore concernenti le norme di esercizio della circolazione ferroviaria, emanati dal Gestore dell'infrastruttura RFI e da Ferrovie dello Stato fino al 15 giugno 2008 (Testi Normativi, disposizioni, prescrizioni e circolari normative); il quadro di riferimento, riportato nell'Allegato B al decreto dell'Agenzia n. 1/2009 del 6/4/2009, che realizza il raccordo normativo con il quadro precedente, è stato revisionato ed aggiornato dal decreto dell'Agenzia n. 8/2010 del 12/7/2010.

L'Agenzia ha proseguito con l'attività, avviata nel 2009, di riordino della materia e la ripartizione delle competenze degli operatori ferroviari, ai sensi dell'articolo 6, comma 2, lettera a, del decreto legislativo 162/2007, con l'obiettivo di elaborare un Testo Unico della normativa di esercizio ferroviaria, comprendente i principi fondamentali che l'Agenzia deve definire.

Tale riordino è attualmente in corso.

Nel corso del 2010 sono state svolte le seguenti altre attività normative:

- emanazione, dopo l'elaborazione di appositi schemi di decreti inviati ai soggetti interessati (RFI, IF, Associazioni di settore e organizzazioni sindacali) per il relativo parere, dei seguenti decreti di modifica delle norme tecniche e degli standard di sicurezza vigenti:
 - o n. 1/2010 del 3 febbraio 2010 "Determinazione degli importi dovuti dalle Imprese Ferroviarie per le Certificazioni di sicurezza di cui all'art. 14 del DLvo n. 162/2007",
 - o n. 2/2010 del 24 febbraio 2010 (Integrazione e modifica alle norme che regolano lo svolgimento delle manovre);
 - o n. 3/2010 del 24 febbraio 2010 (Condizioni di ammissione al trasporto combinato ferroviario dei contenitori e delle unità di carico intermodali e relative attribuzioni di competenze in ambito nazionale) (Convenzione ANSF - CEMAT);
 - o n. 4/2010 del 10 maggio 2010 "Modifiche alla Prefazione Generale all'Orario di Servizio e all'Istruzione per il Servizio dei Manovratori concernenti la notifica delle variazioni alle caratteristiche tecnico-funzionali dell'infrastruttura ferroviaria e la numerazione dei treni". - Rinvio entrata in vigore al 12/12/2010;
 - o n. 5/2010 del 25 maggio 2010 "Modifiche all'Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive e all'Istruzione per il servizio del personale di accompagnamento dei treni concernenti la disciplina dell'accesso alle cabine di guida dei rotabili";
 - o n. 6/2010 del 12 luglio 2010 "Modifiche alle Norme per la Verifica Tecnica dei Veicoli concernenti l'effettuazione della visita completa di origine dei treni di merci pericolose";
 - o n. 7/2010 del 12 luglio 2010 "Norme sperimentali per la notifica delle prescrizioni di movimento con comunicazioni verbali registrate su determinati tratti di linea e per determinati servizi". (Nota ANSF 6005/10),
 - o n. 8/2010 del 12 luglio 2010 "Aggiornamento del decreto n. 1/2009 del 6 aprile 2009 concernente la revisione dell'Allegato B per tener conto delle circolari normative risultate già abrogate alla data di emissione del decreto n. 1/2009";
 - o n. 9/2010 del 26/07/2010 "Riconoscimento in qualità di Verificatore Indipendente di Sicurezza della Società Symacontech S.p.A.";

- o n. 10/2010 del 27/07/2010 "Trasporto di merci pericolose: eliminazione dai Testi Normativi di norme contenute nella legislazione vigente";
- o n. 11/2010, dell'11 novembre 2010 – "Modifiche alle norme di esercizio per l'adozione delle limitazioni previste dalla direttiva n. 2/dir/2010 del 9 novembre 2010";
- o n. 12/2010, del 16 novembre 2010 – "Riconoscimento in qualità di Verificatore Indipendente di Sicurezza della Società RINA Services S.p.A.";
- o n. 13/2010 del 19 novembre 2010 - "Modifiche alla disposizione di RFI n. 31 del 25/10/2002 "Chiavi di manovra nei PdS delle linee esercitate con SCC";
- o n. 15/2010 del 13 dicembre 2010 - "Riordino normativo. Norme per l'ammissione tecnica e per la circolazione dei mezzi d'opera" (Nota ANSF 03845/11);
- o n. 16/2010 del 22 dicembre 2010 - "Riordino delle norme di esercizio che regolamentano i regimi di esecuzione dei lavori all'infrastruttura ferroviaria e delle attività di vigilanza e di controllo della stessa" (Nota ANSF 04212/11);
- emanazione delle direttive:
 - o n. 1/dir/2010, del 23 Febbraio 2010 (Direttiva sugli adempimenti del Gestore dell'infrastruttura RFI concernenti la sicurezza della circolazione ferroviaria e attività propedeutiche al rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza);
 - o n. 2/dir/2010, del 9 novembre 2010 (Circolazione dei treni non attrezzati con sottosistema di bordo SCMT e SSC sulle linee gestite da RFI);
- elaborazione e invio ai soggetti interessati (RFI, IF, Associazioni di settore e organizzazioni sindacali) per il relativo parere, dei seguenti schemi di decreto relativi a:
 - o procedure applicative e modifiche regolamentari conseguenti all'emanazione del decreto 9/2009 dell'Agenzia del 15/09/2009;
 - o norme per la qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza di una impresa ferroviaria o di un gestore dell'infrastruttura;

- emanazione delle Linee Guida per il riconoscimento dei Centri di Formazione;
- emanazione delle Linee Guida per il rilascio del certificato di sicurezza;
- aggiornamento delle Linee Guida per la redazione della relazione annuale della sicurezza;
- emanazione di indicazioni e raccomandazioni al Gestore dell'infrastruttura RFI e le Imprese ferroviarie riguardanti:
 - o requisiti sanitari per il "comando della manovra" da parte del personale utilizzato nelle attività di Accompagnamento dei treni o Scorta delle tradotte;
 - o misure da adottare relativamente ai controlli non distruttivi;
 - o requisito di conoscenza della linea ed impianti ai fini del mantenimento del Certificato di sicurezza;
 - o noleggio del Materiale Rotabile;
 - o tracciabilità degli assi e sulle molle a balestra e manutenzione delle molle a balestra trapezoidali;
 - o procedura di cancellazione dei veicoli ferroviari dal registro di immatricolazione nazionale - chiarimento.

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

F.1 Legislazione nazionale – Date di inizio - Disponibilità

Al 31.12.2010 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 del 10 agosto 2007, n. 162. Alla stessa data del 31.12.2010, però, tutte le Imprese ferroviarie in possesso di certificato di sicurezza hanno presentato formale istanza di aggiornamento ai sensi della citata Direttiva in ottemperanza a quanto richiesto dal Regolamento 653/2007.

Per gli aspetti relativi alla Certificazione di Sicurezza delle Imprese ferroviarie, il 23.03.2010 l'Agenzia ha emanato le "Linee Guida per il rilascio del certificato di sicurezza"; tali linee guida forniscono le indicazioni necessarie per l'ottenimento

del Certificato parte A e parte B, specificando quali sono i requisiti da soddisfare e la documentazione da produrre per darne evidenza.

Le linee guida hanno inoltre fissato il 30.06.2010 come termine ultimo per le richieste di estensioni del Certificato di sicurezza secondo le procedure precedenti a quelle contenute nella Direttiva 2004/49/CE.

In ogni caso, già nel corso del 2010, anche se sono stati emessi Certificati ed estensioni di Certificati di sicurezza con le procedure precedenti a quelle previste dalla Direttiva 2004/49/CE, i Sistemi di Gestione della Sicurezza delle Imprese sono stati valutati in modo da fornire alle imprese stesse indicazioni che le guidassero nella realizzazione di sistemi conformi ai requisiti per i certificati parte A e B; questa attività si è svolta anche attraverso incontri bilaterali tra Agenzia e Imprese ferroviarie nei quali sono stati analizzati i documenti dei Sistemi di Gestione della Sicurezza al fine di assicurarsi che le imprese comprendessero gli ambiti individuati di non conformità.

Con lo scopo di fornire un supporto alle imprese ferroviarie nel recepimento della nuova normativa, nel corso del 2010 sono stati effettuati incontri tra rappresentanti dell'Agenzia e delle imprese ferroviarie in possesso di certificato di sicurezza o che avevano fatto domanda per l'ottenimento di un certificato di sicurezza, o in alcuni casi con Associazioni che le rappresentano, illustrando le principali novità del nuovo contesto normativo e i temi più delicati in materia di Sistemi di Gestione della Sicurezza emersi dall'attività di supervisione condotta dall'Agenzia stessa.

Nel corso del 2010 è stato attivato un *Accordo Quadro per attività di studio e ricerca in materia di sicurezza ferroviaria tra Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e Dipartimento di Idraulica Trasporti e Strade - Università degli studi di Roma "La Sapienza"*, che ha come obiettivo la valutazione della corretta applicabilità delle linee guida emanate e delle procedure di valutazione documentale adottate, in relazione al Regolamento (UE) N. 1158/2010 del 9 dicembre 2010 relativo a un metodo di sicurezza comune per valutare la conformità ai requisiti di ottenimento di certificati di sicurezza della rete ferroviaria.

In merito all'Autorizzazione di Sicurezza da rilasciare ai Gestori dell'infrastruttura, l'Agenzia ha assunto le relative competenze, per quanto riguarda il Gestore

dell'infrastruttura nazionale RFI, dal 1° gennaio 2010. In conseguenza di questa assunzione di competenze, con la Direttiva 1/dir/2010 dell'Agenzia, emanata il 22.02.2010, sono stati definiti gli adempimenti a carico di RFI, propedeutici al rilascio dell'Autorizzazione di Sicurezza.

Per quanto riguarda le altre reti presenti in Italia, ai sensi dell'articolo 27 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162, l'applicazione del decreto stesso a tali reti era stata di fatto posticipata di 3 anni. Con successivo Decreto Ministeriale n.0000813 del 29 ottobre 2010, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ulteriormente posticipato l'applicazione dell'articolo 27 del citato decreto legislativo al completamento dell'attrezzaggio delle reti regionali interconnesse con idonei sistemi tali da rendere omogenei, per quanto riguarda la sicurezza della circolazione, i livelli tecnologici delle medesime reti regionali a quelli della rete nazionale.

F.2 Dati quantitativi e qualitativi del sistema ferroviario italiano

Di seguito si riporta la situazione, aggiornata al 31.12.2010, relativamente ai rilasci dei Certificati di sicurezza alle Imprese ferroviarie.

A tale data le Imprese ferroviarie certificate sulla infrastruttura nazionale sono 26 (inclusa Ferrovie dello Stato Spa CdS 1/2000).

Nel corso del 2010 sono stati rilasciati:

- 1 nuovo Certificato di sicurezza:
 - n. 54/2010 rilasciato il 10.05.2010 a TK Logistik AG;
- 31 estensioni di Certificati di sicurezza esistenti.

Nel corso del 2010 sono stati revocati i seguenti Certificati di sicurezza:

- n. 81/2006 a DB Schenker Rail Italia srl (ex Railion Italia srl) in data 04.08.2010 per servizi merci;
- n. 33/2002 a Veolia Cargo Italia srl in data 14.12.2010 per servizi merci.

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

F.3 Aspetti procedurali

Dal momento che le procedure per il rilascio dei Certificati di sicurezza in parte A e B sono state avviate alla fine del mese di dicembre 2010 per la quasi totalità delle Imprese ferroviarie, al 31.12.2010 non sono ancora emersi elementi procedurali da riportare nel presente paragrafo.

Al 31.12.2010 le procedure per il rilascio delle Autorizzazioni di sicurezza per i Gestori dell'infrastruttura nel 2010 non sono state ancora intraprese.

PARTE G - SUPERVISIONE SUL GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA E SULLE IMPRESE FERROVIARIE

G.1 Descrizione delle attività di supervisione sulle imprese ferroviarie e sul gestore dell'infrastruttura.

L'Agenzia ha espletato la propria attività di supervisione sulle Imprese ferroviarie e sul Gestore dell'infrastruttura nazionale attraverso:

- il monitoraggio e l'analisi dei dati di incidentalità;
- lo svolgimento di accertamenti mirati nei casi degli eventi ritenuti più significativi per la sicurezza, al fine di acquisire tempestivamente tutti quegli elementi utili all'individuazione delle cause dell'accaduto e poter adottare provvedimenti a carattere normativo e tecnico che contribuiscano ad evitare il ripetersi di tali eventi;
- gli audit sul Sistema di Gestione della Sicurezza di RFI e Imprese ferroviarie, sia sulla documentazione (valutazione della rispondenza ai requisiti cogenti) sia sul campo (valutazione della conformità dei processi direzionali attuati);
- l'attività ispettiva sull'operatività delle Imprese Ferroviarie e RFI (valutazione della conformità dei processi operativi attuati);
- la valutazione e l'analisi delle relazioni annuali inviate da RFI e dalle Imprese Ferroviarie;
- l'analisi dei risultati di tutte le attività svolte dall'Agenzia su RFI e Imprese Ferroviarie.

Come detto, nel 2010 sono stati rilasciati certificati di sicurezza secondo le procedure precedenti alla Direttiva 49/2004/CE, quindi non sono stati emessi certificati di sicurezza Parte A e Parte B né 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 Parte 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 contenute nell'autorizzazione.

G.1.1 Monitoraggio e analisi dei dati di incidentalità

Gli incidenti, gli inconvenienti, le cause che li hanno determinati e le relative conseguenze sono monitorati quotidianamente attraverso le informazioni che, in base all'articolo 5 comma 3 del decreto del Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie n. 1 del 2009, sono trasmesse all'Agenzia dal Gestore dell'infrastruttura e dalle Imprese ferroviarie o sono acquisibili tramite banche dati.

In particolare, attraverso il monitoraggio della Banca Dati Sicurezza di RFI, nella quale sono raccolti tutti gli incidenti e gli inconvenienti accaduti sull'Infrastruttura ferroviaria gestita da RFI, l'Agenzia verifica l'andamento degli incidenti, degli inconvenienti e delle loro conseguenze confrontandoli con periodi precedenti per studiare il fenomeno e evidenziare eventuali trend di incidentalità in aumento o accertare concentrazioni di eventi nello stesso arco temporale o nella stessa localizzazione.

L'andamento dei dati di incidentalità ed il confronto con gli anni precedenti sono illustrati nel precedente punto B.3.

Le misure adottate a seguito dell'analisi dei dati di incidentalità per gli eventi più significativi sono descritte nel precedente punto D.3.

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

Sulla base delle informazioni in suo possesso, relativamente agli eventi occorsi, l'Agenzia decide se acquisire ulteriori informazioni dagli operatori ferroviari interessati oppure se acquisire direttamente e tempestivamente gli elementi ritenuti 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.

L'Agenzia in ogni caso può accedere alle indagini svolte dal Gestore dell'infrastruttura e dalle Imprese ferroviarie, una volta che le stesse si siano

concluse, per acquisire ogni elemento di valutazione che possa servire per le finalità d'istituto.

Le osservazioni che emergono dalle informazioni raccolte dall'Agenzia sono inviate agli operatori ferroviari interessati per fornire un supporto alle valutazioni di competenza e per richiedere l'adozione dei provvedimenti che l'Agenzia stessa ritiene opportuni. L'Agenzia chiede agli operatori ferroviari coinvolti di avere informazioni circa i provvedimenti adottati a seguito degli inconvenienti occorsi nell'ambito della Relazione annuale per la sicurezza.

Nel corso del 2010 l'Agenzia ha raccolto informazioni su 162 eventi, principalmente casi di segnalazione di perdita di merci pericolose, svii, spad, cadute viaggiatori e urti.

I dettagli sulle misure adottate a seguito dell'attività svolta sono riportate nei paragrafi D.1 e D.3.

G.2 Relazioni di sicurezza annuali del gestore dell'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, nonché per guidare gli operatori ferroviari nella compilazione delle relazioni annuali della sicurezza, l'Agenzia ha emanato in data 17 giugno 2009 le "Linee guida per la redazione della relazione annuale della sicurezza".

Con queste linee guida l'Agenzia, oltre agli argomenti previsti dal comma d) dell'articolo 13 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162, 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.

A seguito dell'emanazione del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 10 settembre 2010, di recepimento della Direttiva 149/2009/CE, il 1 giugno 2011 l'Agenzia ha emesso un aggiornamento delle "Linee guida per la redazione della relazione annuale della sicurezza" con il quale:

- sono state modificate le tabelle con cui gli operatori forniscono i dati di propria competenza, inserendo elementi di dettaglio, eliminando

alcune voci superate e introducendo le denominazioni degli indicatori in coerenza con quelle definite dal suddetto decreto 10 settembre 2011;

- è stato modificato il punto della relazione relativo ai CSI ed agli indicatori nazionali di sicurezza per tener conto delle modifiche apportate alle tabelle.

È stato chiesto a tutti gli operatori ferroviari di predisporre la Relazione annuale relativa all'anno 2010 in conformità a questa revisione delle linee guida.

La maggior parte degli operatori ha trasmesso la propria relazione nei termini previsti (30 giugno), mentre in qualche caso le informazioni sono pervenute in ritardo, come si evince dalla seguente tabella.

Operatori ferroviari	Operatori ferroviari che hanno trasmesso la relazione entro il 30 giugno	Operatori ferroviari che hanno trasmesso la relazione dopo il 30 giugno	Operatori ferroviari che non hanno trasmesso la relazione
32	22	9	1

Tra i 9 operatori ferroviari che hanno trasmesso in ritardo la relazione annuale, è incluso anche il Gestore dell'Infrastruttura nazionale RFI che ha fatto pervenire i dati il 16 settembre 2011. Tale ritardo sulla trasmissione delle informazioni richieste al Gestore non consente la verifica dei dati forniti né la valutazione degli aspetti di interfaccia o propri legati alle attività del Gestore.

L'operatore che non ha trasmesso le informazioni è un'impresa ferroviaria che effettua servizio di trasporto di merci e di merci pericolose.

L'esame dei documenti inviati dagli operatori ha fatto emergere quanto segue.

Dati relativi al conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni e risultati dei piani della sicurezza

La verifica dei dati fa emergere una sostanziale aderenza dei progetti sviluppati dalle organizzazioni alle aree di criticità formulate dall'Agenzia per l'anno 2010; solo in alcuni casi i piani di sicurezza predisposti sono stati elaborati in modo maggiormente autonomo con la definizione di ulteriori aree di criticità che scaturiscano dalle analisi proprie dell'organizzazione emittente.

Relativamente agli indicatori di rilevamento e misurazione delle aree di criticità, anche se in molti casi essi risultano sufficientemente rappresentativi del processo interessato, in altri casi sono stati utilizzati parametri più generici e meno efficaci.

In tali casi è risultata meno puntuale la definizione degli obiettivi di miglioramento misurabili e la conseguente verifica del raggiungimento di tali obiettivi, nonché una valutazione di efficacia delle azioni e delle risorse messe in campo.

In generale, comunque, si può affermare che la copertura degli aspetti fondamentali per la sicurezza nell'ambito dei singoli piani predisposti e il consuntivo finale dello stato di realizzazione dei progetti e delle azioni pianificate nel 2009 nonché le cause dell'eventuale scostamento rispetto a quanto pianificato, sono stati forniti in conformità alle linee guida emanate.

Indicatori nazionali di sicurezza e CSI

Come indicatori di sicurezza nazionali, previsti dalla Decreto Legislativo 162/07 all'articolo 13, comma 4, lettera b, sono stati individuati quelli introdotti dalla Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n. 13/2001. Essi costituiscono il set minimo da utilizzare all'interno dei sistemi di gestione della sicurezza.

Con le Linee guida per la redazione della Relazione annuale sulla sicurezza è stato chiesto al Gestore dell'infrastruttura ed alle Imprese ferroviarie di fornire, attraverso l'elaborazione di tali indicatori, una visione d'insieme dell'andamento delle prestazioni di sicurezza monitorate che consentisse di apprezzare il risultato ottenuto nell'anno in esame mediante il confronto con

periodi omogenei precedenti o, in alternativa, con un valore di riferimento prestabilito.

Complessivamente si può affermare che gli indicatori nazionali di sicurezza non hanno evidenziato problematiche ulteriori rispetto a quelle individuate con gli altri strumenti di supervisione dell'attività delle imprese ferroviarie e del gestore dell'infrastruttura.

Va peraltro osservato che in alcuni casi si è registrata una mancata esplicitazione delle modalità di calcolo degli indicatori, specificamente richiesta dalle linee guida dell'Agenzia per la redazione delle tabelle annuali, con una conseguente difficoltà di analisi e comparazione dei valori, in particolare per quelli relativi a campionamenti.

I risultati fanno emergere il seguente quadro:

- Gli indicatori forniti dalle maggior parte degli operatori ferroviari, pur avendo un grado di disomogeneità e incompletezza, dimostrano che le prestazioni di sicurezza devono migliorare sui seguenti aspetti:
 - Numero di incidenti atipici "lievi";
 - Numero degli incidenti in manovra
 - Numero degli incidenti collegati alla manutenzione del binario o alla presenza di cantieri di lavoro;
 - Numero degli incidenti collegati al dissesto idrogeologico
 - Non conformità del materiale rotabile di trazione;
 - Non conformità del comportamento del personale di macchina;
 - Indebiti superamenti segnali fissi e superamento velocità massima;
 - Numero degli inconvenienti o "quasi incidenti".

Per quanto riguarda la raccolta dei dati necessari alla costruzione degli indicatori comuni di sicurezza si rileva che la maggiore difficoltà riguarda la corretta interpretazione dei dati, con particolare riferimento a quelli di produttività e fornitura di prestazioni.

La tardata presentazione della relazione annuale da parte del Gestore dell'Infrastruttura nazionale RFI non ha consentito una completa verifica di esaustività e consistenza degli indicatori in essa contenuti.

Risultati degli audit di sicurezza interni

Come previsto dalle procedure del Sistema di Gestione della Sicurezza, Gestore dell'Infrastruttura e Imprese Ferroviarie hanno condotto degli *audit* interni sugli aspetti operativi ed organizzativi che hanno impatto sulla sicurezza dell'esercizio.

Quanto riportato nelle Relazioni è, in alcuni casi, molto sintetico, fornendo pochi dettagli sulle non conformità rilevate, il cui numero appare quasi sempre abbastanza esiguo e talvolta limitato a elementi che non sono afferenti a temi di sicurezza della circolazione.

Inoltre, in diversi casi non emerge la completa copertura di tutti i processi di sicurezza attraverso l'attività di auditing interno. Si tratta pertanto di un processo che si ritiene debba essere reso più efficace ed incisivo da parte degli operatori ferroviari.

Osservazioni in merito alle carenze ed al malfunzionamento dell'esercizio ferroviario e della gestione dell'infrastruttura

Nella maggior parte dei casi lo strumento che ha fornito le maggiori indicazioni è l'audit interno: solo in un numero limitato di casi si sono avuti risultati dal monitoraggio degli indicatori di sicurezza e da altri possibili strumenti di controllo.

In diversi casi non è stata riportata alcuna segnalazione e solo in pochi casi sono emerse problematiche puntuali di interfaccia tra operatori ferroviari, in particolare con il Gestore dell'Infrastruttura, e fornitori di materiale rotabile e manutenzione.

G.3 Ispezioni condotte nel 2010

L'attività ispettiva condotta sul Gestore dell'Infrastruttura si è concentrata su:

- Gallerie ferroviarie,
- Stato dell'armamento, con particolare attenzione al controllo dei deviatori e delle loro quote caratteristiche rispetto ai parametri ammessi dalla normativa vigente,
- attività di manovra.

Nel corso del 2010 sono state effettuate 6 ispezioni in cui sono state oggetto di controllo 15 gallerie; dalla verifica è emerso che solo in 5 casi sono stati predisposti i Piani Generali di Emergenza.

Sono stati oggetto di attività ispettiva 45 impianti del Gestore dell'infrastruttura, per un totale di 359 deviatoi; nel 7,5% dei casi le verifiche sugli aghi e nel 6,5% dei casi le quote caratteristiche rilevate sono risultate non conformi.

Le principali non conformità emerse dall'attività ispettiva sull'infrastruttura sono relative a:

- gestione dello stato dell'infrastrutturale e rispetto del programma di attività manutentiva e di monitoraggio;
- gestione degli impianti, interfacciamento tra Tecnologo e Manutentore, applicazione della normativa tecnica e degli standard costruttivi;
- esecuzione della manutenzione e compilazione della relativa modulistica.

Le ispezioni sulle Imprese ferroviarie hanno interessato le attività di sicurezza del settore materiale rotabile, incluse la conformità delle operazioni di verifica e delle attività connesse alle merci pericolose. L'attività ispettiva è stata condotta su scali merci, stazioni, officine, terminal di traffico combinato ed ha riguardato 13 imprese ferroviarie.

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

Sono stati condotti 228 interventi ispettivi, per un totale di 2257 controlli effettuati di cui 397 su carri contenenti merci pericolose.

Dai controlli è emersa una percentuale di circa il 17% di non conformità, in particolare sul materiale di trazione.

Le principali non conformità emerse dalle verifiche sul materiale rotabile sono relative a porte di salita fuori servizio o guaste, allo stato del rodiggio e delle apparecchiature dei sistemi frenanti.

Per quanto riguarda l'attività ispettiva sulle operazioni di manovra sono state condotte 40 visite ispettive, sia sul gestore dell'infrastruttura negli scali in cui esso fornisce il servizio di manovra, sia sulle imprese ferroviarie.

Le principali non conformità emerse dalle verifiche sugli impianti di manovra sono:

- mancata firma per presa visione dei registri di servizio,
- mancata / errata compilazione del registro delle consegne,
- mancato aggiornamento del personale,
- mancato /errato utilizzo delle staffe fermacarri per immobilizzare rotabili in sosta,
- errata modalità di esecuzione di movimenti di manovra,
- mancata assegnazione del personale agli istruttori per il mantenimento delle competenze.

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

G.4 Audit svolti nel 2010

Gli interventi di audit sul campo sono stati condotti in accordo con il documento di programmazione "Piano di audit per l'anno 2010", nel quale sono stati definiti i temi di approfondimento in base alle risultanze dell'analisi degli incidenti, agli esiti delle precedenti attività di audit, alle valutazioni dei diversi settori dell'Agenzia e ai risultati dei tavoli tecnici.

Per quanto riguarda gli audit sui documenti dei Sistemi di Gestione della Sicurezza, nel 2010 sono state svolte valutazioni ai fini del rilascio di nuovi certificati di sicurezza, dell'estensione di certificati di sicurezza esistenti e delle visite effettuate presso le sedi delle imprese stesse. È iniziata anche la valutazione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza a seguito delle domande di rinnovo del Certificato di sicurezza ai sensi del Regolamento (CE) 653/2007.

Nel 2010 sono stati effettuati complessivamente 65 interventi, di cui:

- 2 presso le strutture centrali del gestore dell'infrastruttura;
- 10 presso le strutture territoriali del gestore dell'infrastruttura;
- 16 presso l'impresa Trenitalia, riguardanti in particolare la manutenzione delle porte di salita e sul sistema di gestione della sicurezza;

- 37 su altre imprese ferroviarie;
 - o 28 presso loro sedi direzionali e di esercizio;
 - o 9 sulla documentazione del sistema di gestione della sicurezza.

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.

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

- documentazione tecnica per attivazione nuovi impianti;
- adozione di provvedimenti manutentivi a seguito di segnalazioni;
- rispetto della programmazione delle attività di controllo interno;
- interfacce organizzative interne.

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

- Definizione di tutti i processi relativi alla propria parte di sistema
- Analisi e valutazione dei rischi;
- Progettazione del servizio;
- Gestione dei fornitori e delle forniture di servizi;
- Attività di controllo interno e riesame della direzione;
- Rispetto delle scadenze manutentive dei rotabili.

I rilievi emersi dall'analisi della documentazione che costituisce il Sistema di Gestione della Sicurezza ha portato in alcuni casi alla mancata emissione del certificato di sicurezza o dei richiesti aggiornamenti del certificato medesimo in quanto il sistema non forniva la garanzia di una gestione sicura delle operazioni; in altri casi, sono stati emessi certificati di sicurezza nuovi o estensione di certificati esistenti con la prescrizione di attuare il miglioramento di quegli aspetti della documentazione emersi come non completamente corrispondenti ai requisiti normativi vigenti.

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

L'analisi degli elementi emersi nel corso delle attività di supervisione degli operatori svolte nell'ambito del 2010 ha portato alla individuazione delle seguenti aree di criticità:

- Sistemi di Gestione della Sicurezza:
 - Attuazione di Procedure di "Progettazione e 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;
 - controllo sistematico ed efficace dei rischi legati alla sicurezza dell'esercizio, in termini di prevenzione e protezione nella propria parte di sistema ferroviario ed alle interfacce con gli altri operatori;
 - inserimento organico nei sistemi di gestione della sicurezza delle attività svolte da soggetti terzi connesse con la sicurezza dell'esercizio, a seguito di adeguata valutazione delle prestazioni di sicurezza da garantire in fase di preparazione ed erogazione del servizio (attraverso attività di analisi dei rischi, con attribuzione delle responsabilità, monitoraggio degli standard, vigilanza sulla qualità delle attività affidate);
 - costante ed efficace attività di 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;
- Adozione di progetti specifici che assicurino la sicurezza nei cantieri di lavoro attivi in presenza di circolazione ferroviaria;
- Adozione di misure di mitigazione dei fenomeni di dissesto idrogeologico interferenti con la sicurezza della circolazione;
- Corretta attuazione dei processi di attivazione di nuovi impianti e di modifica di impianti esistenti;

- 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;
- Completamento dell'attrezzaggio del materiale rotabile con sistemi di protezione della marcia dei treni e implementazione degli attuali sistemi con funzioni che abbiano ricadute positive sulla sicurezza, con priorità a situazioni di esercizio non ancora protette;
- Installazione progressiva dei sistemi di protezione della marcia sul materiale rotabile operante nei cantieri di lavoro o utilizzato per le manovre;
- Riordino della registrazione dei mezzi d'opera;
- Realizzazione dell'indipendenza fra istradamenti di manovra e itinerari dei treni;
- Revisione degli assetti organizzativi delle Imprese ferroviarie per conseguire un migliore presidio dei processi di manutenzione;
- Garanzia della tracciabilità dei processi manutentivi sui rotabili;
- Mitigazione dei rischi connessi alla salita ed alla discesa dei passeggeri dalle porte dei treni attraverso campagne informative e adozione di soluzioni tecniche;
- Rafforzamento del presidio sui processi interessanti il trasporto di merci pericolose, anche mediante specifica attività di monitoraggio e interventi a carattere organizzativo e formativo).

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

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

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

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

Elementi di applicazione del Regolamento UE 352/2009 nel corso del 2010 sono stati forniti dall'Impresa ferroviaria Trenitalia e dal Gestore dell'Infrastruttura.

Trenitalia ha applicato in maniera volontaria il regolamento alle seguenti 4 modifiche di tipo operativo:

- modifiche a percorsi formativi,
- attivazione di un nuovo servizio,
- estensione del modulo di condotta ad agente solo su cabine di guida di altre tipologie di rotabili rispetto a quelle in cui è già in uso,
- soppressione di un ramo operativo.

In tutti i casi il procedimento è stato applicato secondo quanto descritto in una apposita procedura dell'impresa all'interno del suo Sistema di Gestione della Sicurezza.

Ciò ha portato all'individuazione di una serie di eventi pericolosi associati, per ognuno dei quali sono state individuate le misure di mitigazione ritenute idonee a mantenere il rischio entro i limiti di accettabilità.

L'impresa ha presentato una dimostrazione di conformità del sistema ai requisiti di sicurezza all'interno della quale le misure di mitigazione individuate sono state ritenute idonee a mantenere il rischio all'interno dei limiti di accettabilità in quanto rispondenti a codici di buona pratica o disciplinati da sistemi di riferimento simili.

Per quanto riguarda l'applicazione del metodo comune di sicurezza RFI ha comunicato che:

- lo sviluppo o la modifica di sistemi e prodotti elettronici in sicurezza per il segnalamento ferroviario, subisce processi di analisi del rischio strutturata secondo quanto previsto dal Regolamento 352/2009, mutuando quanto previsto dalle procedure finalizzate al rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio in conformità agli standard CENELEC di settore. Nello specifico il processo è stato completato per le modifiche proposte sulle applicazioni generiche relative agli Apparat Centrali Computerizzati ACC di Melegnano, ACC Napoli Gianturco e ACCM di Bologna Bivi di Cintura; per

la proposta di modifica sull'uso di monitor a tecnologia LCD di tipo commerciale in funzione di Quadri Luminosi Vitali (QLV) degli apparati di segnalamento, è stato predisposto il rapporto di valutazione redatto dal VIS incaricato;

- nell'ambito delle proposte di tipo tecnico-normativo il processo di gestione dei rischi ha interessato la modifica ed estensione della gestione delle prescrizioni di movimento ai treni tramite Comunicazioni Verbali Registrate e la modifica ed estensione delle condizioni applicative relative alla gestione delle Zone di Manovra in ambito SCC. Entrambe queste proposte di modifica sono state classificate non rilevanti nel rapporto di sicurezza emesso.

PARTE I – CONCLUSIONI, PRIORITÀ, RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA

L'attività del 2010 è stata caratterizzata, oltre che dalla verifica dell'efficacia e delle ripercussioni sul sistema delle misure adottate a seguito del disastro ferroviario occorso a Viareggio nel 2009, dall'acquisizione da parte dell'Agenzia delle competenze sulla rete RFI.

In data 29 dicembre 2009, infatti, è stato emanato il decreto dirigenziale del Direttore della Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n° 5035 che ha ratificato il verbale n° 2 del 22 dicembre 2009 con il quale sono state trasferite all'Agenzia, operativamente a partire dal 1° gennaio 2010, le attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione precedentemente in capo al Gestore dell'Infrastruttura (RFI) e in particolare :

- autorizzazione per la messa in esercizio dei sottosistemi strutturali di RFI,
- omologazione dei sistemi strutturali di terra utilizzati da RFI e connessi con la sicurezza della circolazione,
- validazione dei sistemi di gestione della sicurezza e dei sistemi di mantenimento delle competenze di RFI,
- rilascio, rinnovo, modifica e revoca dell'autorizzazione di sicurezza di RFI,
- attività di ispezione e audit nonché di monitoraggio sull'attività di RFI.

Il primo atto conseguente l'acquisizione di queste competenze da parte dell'Agenzia è stata l'emissione, in data 22 febbraio 2010, della direttiva 1/dir/2010 avente per oggetto "Adempimenti del Gestore dell'Infrastruttura RFI concernenti la sicurezza della circolazione ferroviaria e attività propedeutiche al rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza".

La direttiva indica una serie di incombenze in capo al Gestore dell'Infrastruttura nazionale aventi lo scopo di:

- trasferire all'Agenzia le necessarie conoscenze in relazione allo stato della rete ferroviaria nazionale permettendo tra l'altro l'accesso alle banche dati informatiche di RFI,
- definire un processo di trasferimento graduale delle attività di ammissione tecnica dei sottosistemi di terra in corso di svolgimento,
- prevedere una serie di adempimenti per alcune tipologie di circolazione ferroviaria (merci pericolose, manovre, mezzi d'opera e cantieri) necessari per il conseguimento dell'Autorizzazione di sicurezza.

L'attuazione della direttiva prevede alcune scadenze intermedie entro le quali RFI deve ottemperare a quanto richiesto dall'Agenzia.

Da parte dell'Agenzia, in risposta a quanto inviato da RFI relativo alle scadenze del 31 Marzo e del 30 Aprile, sono stati richiesti ulteriori elementi di approfondimento.

Da evidenziare che è stato definito il processo di trasferimento da RFI all'Agenzia dei processi di ammissione tecnica dei prodotti/sottosistemi infrastrutturali, finora in capo al Gestore dell'Infrastruttura, identificando le modalità secondo le quali l'Agenzia porterà a termine le attività di ammissione tecnica con la conseguente autorizzazione alla messa in servizio.

È proseguita l'attività di supervisione della sicurezza ferroviaria mediante gli strumenti di analisi e controllo, finalizzata ad individuare i rischi potenziali presenti nel sistema ferroviario; ciò ha confermato anche la necessità di proseguire l'attività di rimozione delle problematiche già segnalate negli anni precedenti, 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.

L'Agenzia, nel suo ruolo istituzionale di promotrice della sicurezza ferroviaria, per il raggiungimento di tali macro obiettivi ha proseguito l'attività di individuazione degli aspetti critici e di richiesta di provvedimenti da parte degli operatori ferroviari ma ha anche attivato diversi canali per la qualificazione e la formazione delle figure chiave all'interno degli operatori ferroviari stessi necessarie alla gestione sicura del sistema.

Durante l'attività di supervisione sulle attività degli operatori ferroviari è emersa la necessità di migliorare alcuni processi chiave di presidio della sicurezza, modificando di conseguenza i Sistemi di Gestione della Sicurezza e attuando i processi ivi descritti, anche alla luce del mutato contesto normativo.

L'aumento dei piccoli rilasci di sostanze pericolose rilevato nel 2008 e nel 2009 ha subito nel 2010 una inversione di tendenza dovuta alla riduzione delle occorrenze. Tale risultato è stato ottenuto attraverso la sensibilizzazione degli operatori ferroviari e dei partner oltre confine e grazie anche al coinvolgimento delle Autorità nazionali dei paesi confinanti.

Nel 2010 è stata mantenuta alta l'attenzione sui processi di attrezzaggio dei sistemi tecnologici per la protezione della marcia del treno come pure sulle problematiche relative alle porte di salita e discesa passeggeri.

Si deve registrare che non si è ancora completato il processo di acquisizione della competenza in materia di sicurezza, da parte dell'Agenzia, sulle reti regionali interconnesse con la rete nazionale. Tale processo è attualmente vincolato al completamento dell'attrezzaggio di tali infrastrutture con sistemi di protezione della marcia dei treni che consentano l'omogeneità delle regole di esercizio e del livello tecnologico e di sicurezza tra le reti regionali e la rete nazionale in gestione a RFI.



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



Allegato A.1: Estensione della infrastruttura ferroviaria nazionale

RETE FS IN ESERCIZIO

Legenda

- Linee Fondamentali
- Linee Complementari
- Linee di Nodo



RETE FERROVIARIA ITALIANA

GRUPPO FERROVIE DELLO STATO
DIREZIONE COMMERCIALE ED ESERCIZIO RETE
INGEGNERIA FUNZIONALE E SVILUPPO INFRASTRUTTURA
Progettazione Funzionale e Sistemi Territoriali



Agg. 30 Giugno 2010



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 alta velocità (km)	Attrezzaggio ATP		Numero di passaggi a livello	Numero segnali
						Tensione elettrica	km	Doppio binario	Semplice binario		Tipologia	km		
RFI S.p.A.	Piazza della Croce Rossa, 1 00167 Roma	www.rfi.it	Atto di concessione DM 31.10.2000 n. 138-T	31/10/2000	16794	3000	11388	15152	9218	1355	SCMT	11936	5683	44409
						25000	628				SSC	4214		
											ERTMS	644		

Imprese Ferroviarie														
Nome	Indirizzo	Sito web	Certificato di sicurezza 2001/14/EC (numero e data)		Data inizio attività commerciale	Tipologia 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	✓	✓	✓ classi tutte	7347	24200	7900	27965	267382000	30197000
LeNORD s.r.l.	P.le Cadorna, 14 20123 Milano (MI)	www.lenord.it	35/2009	01/12/2009	01/01/2004	✓	✓	✓ no classi 1 e 7	332	19	137	817	2119495,79	0
Rail Traction Company S.p.A.	Via Brennero, 7 39100 Bolzano (BZ)	www.railtraction.it	41/2009	29/12/2009	16/10/2001		✓	✓ no classe 7	72	0	0	152	0	2206809

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 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)
						viaggiatori	merci	RID						
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	✓			36	0	0	nd	23721124	0
SERFER – Servizi Ferroviari S.r.l.	Via Rolla, 22/R 16152 Genova (GE)	www.serferonline.com	65/2010	29/07/2010	06/06/2003	✓	✓	✓ (no classi 1 e 7)	20	0	0	1032	28400,843	1021132,285
HUPAC S.p.A.	Via Dogana 8/10 21052 Busto Arsizio (VA)	www.hupac.it	115/2007	21/12/2007	Dato non fornito dalla IF		✓	✓ no classe 7	5	0	0	96	0	19797
Ferrovie Emilia Romagna S.r.l.	Via S. Donato, 25 40127 Bologna (BO)	www.feronline.it	74/2010	22/12/2010	01/01/01	✓	✓	✓ no classe 7	184	0	15	467	2213200	238751

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)
						viaggiatori	merci	RID						
Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A.	Via G. Monaco, 37 52100 Arezzo (AR)	www.trasportoferroviantoscane.it	57/2010	01/06/2010	01/07/2004	✓	✓		13	0	0	67	0	3820
NORDCARG O S.r.l.	Via Spadolini, 12 20026 Novate Milanese	www.nordcargargo.it	34/2009	01/12/2009	30/07/2003		✓	✓ no classe 7	76	0	0	221	0	1912690
Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A.	Via Dalmazia, 9 Lanciano (CH)	www.sangritana.it	64/2010	27/07/2010	04/02/2004	✓	✓		36	0	0	50	603.356	253.241
Sistemi Territoriali S.p.A.	P.zza G.zanellato, 5 - 35131 Padova	Dato non fornito	126/2008	06/06/2008	08/2003	✓	✓	✓ no classi 1 e 7	51	0	0	96	573883,034	158443,912
SBB Cargo Italia S.r.l.	Via Damiano Chiesa, 2 21013 Gallarate (VA)	www.sbbcargo.com	42/2009	29/12/2009	14/12/2003		✓	✓ no classe 7	44	0	0	239	NA	1855141

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)
						viaggiatori	merci	RID						
METRO CAMPANIA NORDEST	Via Don Bosco ex scalo merci 80141 Napoli (NA)	www.mcne.it	45/2004	30/11/2004	2005	✓			45	0	0	76	398240	0
Umbria TPL e Mobilità S.p.A. Ex Ferrovia Centrale Umbra S.r.l.	Strada Santa Lucia, 4 06125 Perugia	www.fcu.it	120/2008	09/04/2008	dicembre 2002	✓			76	0	0	132	876034	0
Rail One S.p.A.	Piazzale Marconi, 69 66100 Chieti	Dato non fornito dalla IF	71/2010	20/12/2010	2° semestre 2006		✓		2	0	0	9	0	0
CAPTRAIN Italia S.r.l. Ex SNCF Fret Italia S.r.l.	Via Toffetti 104 20139 Milano (MI)	www.captrain.it	60/2010	23/06/2010	08/02/2006		✓	✓ no classe 7	30	0	0	79	0	319093
SAD - Trasporto Locale S.p.A.	Corso Italia 13/N 39100 Bolzano (BZ)	www.sad.it	36/2009	10/12/2009	05/05/2005	✓			40	0	0	91	1124931	0

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)
						viaggiatori	merci	RID						
Ferrovie Udine Cividale S.r.l.	Via Peschiera, 30 33100 Udine (UD)	www.ferrovieudinecivide.it	10/2008	30/10/2008	08/07/2008		✓		nn	nn	nn	13		116.710
Linea Ferroviaria S.p.A.	Via Girardengo, 60 15067 Novi Ligure (AL)	www.lineaferroviaria.it	76/2010	28/12/2010	01/08/2007		✓	no classe 7	30	0	0	99	0	1312763
Ferrottramviaria S.p.A.	P.zza G. Winckelmann, 12 00162 Roma	www.ferrovienordbarese.it	59/2010	10/06/2010	18/06/2009		✓	no classe 1 e 7	4	0	0	15	0	116001,27
Ferrovie del Gargano S.r.l.	Via Zuppetta, 7/D 70121 Bari	www.ferroviedelgargano.com	11/2008	30/10/2008	31/10/2008	✓			20	0	0	44	263900	0
Crossrail Italia S.r.l.	Scalo Ferroviario Domo 2 28851 Beura Cardezza (VB)	www.crossrail.it	73/2010	22/12/2010	09/04/2008		✓	no classi 1 e 7	20	0	0	82	0	551963

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						
CFI-Compagnia Ferroviaria Italiana S.p.A.	Viale Regina Margherita, 140 (00198) Roma	compagniaferrovieitalia.it	72/2010	22/12/2010	18/08/2009		✓		8	45	0	34	0	569.366
In Rail S.p.A.	Corso Perrone 28a/R, 16152 - Genova	www.inrail.it	67/2010	29/07/2010	09/02/2009		✓	no classe 1 e 7	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A.	Via del policlinico 149/b 00161 Roma	www.ntvspa.it	75/2010	22/12/2010	Prevista al 09/2011	✓			0	0	0	59	0	0
GTS S.p.A.	Via del tesoro 15 70123 Bari	www.gtsrail.com	68/2010	05/10/2010	Gennaio 2010		✓		6	0	0	37	0	502.741,00
Ferrovie della Calabria	Via Milano 28 88100 Catanzaro	www.ferroviedellacalabria.it	38/2009	10/12/2009	Prevista al 2^ semestre 2010	✓	✓		6	0	1	1	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						
Arenaways	Via Gramsci 59 a 15121 Alessandria	www.arenaways.com	62/2010	25/06/2010	2010	✓			12	0	6	32	74435,904	0
Rail Italia	Via Ficuzella c/o Interporto Sud Europa Edificio 4.1 81024 Maddaloni (CE)	Non Fornito	63/2010	25/06/2010	24/11/2009	✓	✓		10	0	0	60	0	219005
Interporto Servizi Cargo	Via P.E. Imbriani, 30 80132 Napoli	www.isc.it	70/2010	21/10/2010	2010		✓	no classe 1 e 7	10	120	0	47	0	339.446
TX Logistik AG Filiale Italia	Via Sommacampagna, 34 37137 Verona	www.txlogistik.de	66/2010	29/07/2010	NO		✓		8	0	0	4	0	474



Allegato B: Organizzazione del sistema ferroviario nazionale

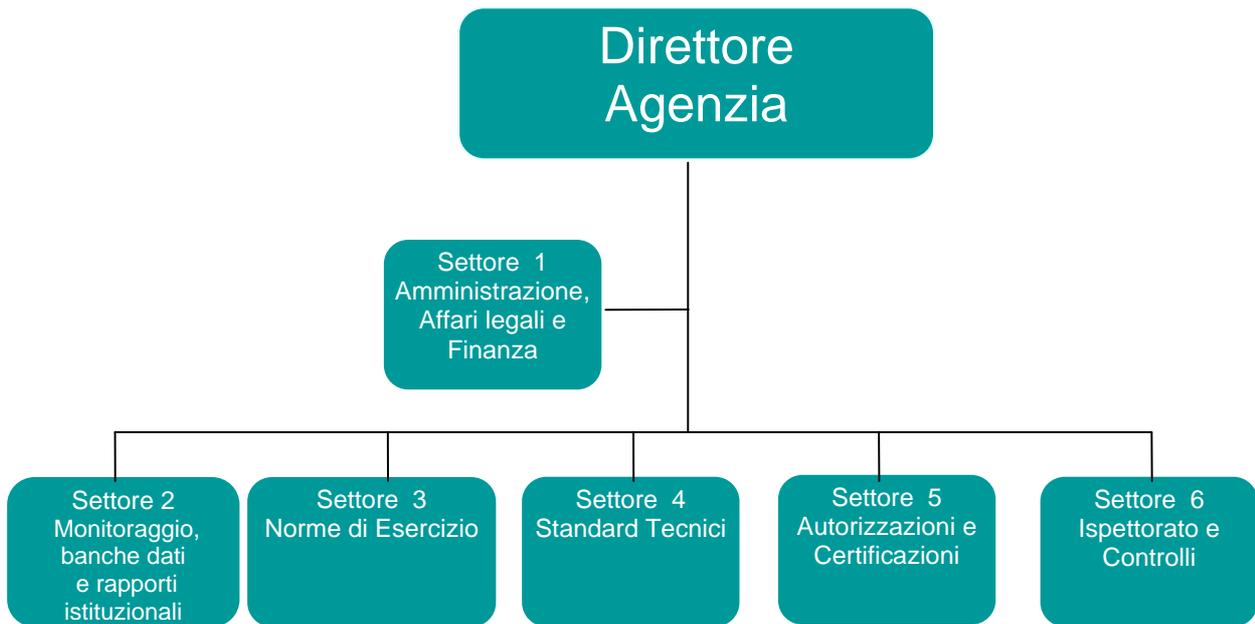
Allegato B.1: Organizzazione dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Allegato B.2: Struttura del sistema ferroviario nazionale



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

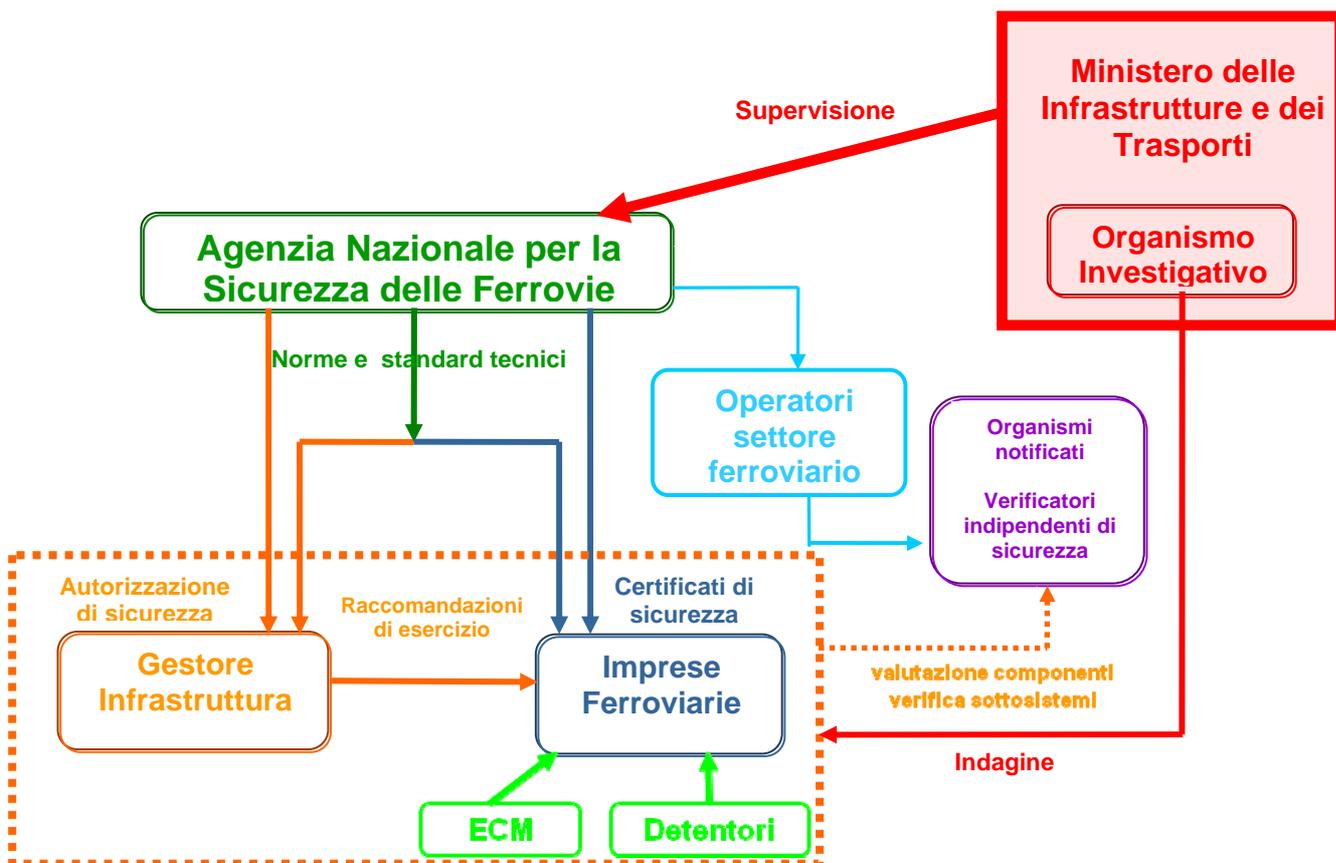
Organizzazione dell'Agencia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie





Allegato B.2: Struttura del sistema ferroviario nazionale

Sistema Ferroviario Nazionale Italiano





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 2010 avvenuti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale



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

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

The following data refer to the infrastructure managed by RFI only.

The Italian NSA has not yet acquired the competencies on the lines connected with the infrastructure managed by RFI.

For 2010 it has been decided to not use the data furnished by ISTAT anymore because they do not give the accuracy needed to fulfil the requirements of the Directive 149/2009/CE.

Consequently the data are not perfectly comparable with the ones provided in the previous years.

Guidelines for data transmission and file formats ver.2010

number	Data Code	Description of data	Data format	Example of data
0. Reporting country details				
01	CC	Reporting country	the two-letter ISO code should be used (ISO 3166 alpha-2), except for Greece and the United Kingdom, for which the abbreviations EL and UK are recommended	IT
02	YY	Reporting year	8	2010
1.1a. Total number of accidents and a break-down into the following types of accidents				
1	N00	Total Number of all accident	Numeric value	103
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	3
4	N03	Number of Level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	15
5	N04	Number of Accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	80
6	N05	Number of Fires in rolling stock	Numeric value	0
7	N06	Number of Other accidents	Numeric value	3
1.2a. Total number of suicides				
15	N07	Number of events: suicide	Numeric value	109
1.3a. Total number of accidents involving the transport of dangerous goods divided into the following categories				
17	N18	Total number of accidents involving at least one railway vehicle transporting dangerous goods	Numeric value	5
18	N19	Number of accidents involving at least one railway vehicle transporting dangerous goods in which dangerous goods are NOT released	Numeric value	0
19	N20	Number of accidents involving at least one railway vehicle transporting dangerous goods in which dangerous goods ARE released	Numeric value	5
2.1a. Total number of Persons seriously injured by type of accident divided into the following categories				
23	TS00	Total number in all accidents	Numeric value	32
24	TS01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	1
25	TS02	In derailments of trains	Numeric value	0
26	TS03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	4
27	TS04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	25
28	TS05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
29	TS06	In others	Numeric value	2
2.2a. Total number of Passengers seriously injured by type of accident divided into the following categories				
37	PS00	Total number in all accidents	Numeric value	6
38	PS01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
39	PS02	In derailments of trains	Numeric value	0
40	PS03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	0
41	PS04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	6
42	PS05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
43	PS06	In others	Numeric value	0
2.3a. Total number of Employees including the staff of contractors seriously injured by type of accident divided into the following categories				
65	SS00	Total number in all accidents	Numeric value	5
66	SS01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	1
67	SS02	In derailments of trains	Numeric value	0
68	SS03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	1
69	SS04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	1
70	SS05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
71	SS06	In others	Numeric value	2
2.4a. Total number of Level-crossing users seriously injured by type of accident divided into the following categories				
79	LS00	Total number in all accidents	Numeric value	3
80	LS01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
81	LS02	In derailments of trains	Numeric value	0
82	LS03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	3
83	LS04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	0
84	LS05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
85	LS06	In others	Numeric value	0
2.5a. Total number of Unauthorised persons seriously injured by type of accident divided into the following categories				
93	US00	Total number in all accidents	Numeric value	18
94	US01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
95	US02	In derailments of trains	Numeric value	0
96	US03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	0
97	US04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	18
98	US05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
99	US06	In others	Numeric value	0
2.6a. Total number of Other persons seriously injured by type of accident divided into the following categories				
107	OS00	Total number in all accidents	Numeric value	0

number	Data Code	Description of data	Data format	Example of data
108	OS01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
109	OS02	In derailments of trains	Numeric value	0
110	OS03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	0
111	OS04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	0
112	OS05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
113	OS06	In others	Numeric value	0
3.1a. Total number of Persons killed by type of accident divided into the following categories				
121	TK00	Total number in all accidents	Numeric value	71
122	TK01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
123	TK02	In derailments of trains	Numeric value	0
124	TK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	11
125	TK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	60
126	TK05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
127	TK06	In others	Numeric value	0
3.2a. Total number of Passengers killed by type of accident divided into the following categories				
135	PK00	Total number in all accidents	Numeric value	7
136	PK01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
137	PK02	In derailments of trains	Numeric value	0
138	PK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	0
139	PK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	7
140	PK05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
141	PK06	In others	Numeric value	0
3.3a. Total number of Employees including the staff of contractors killed by type of accident divided into the following categories				
163	SK00	Total number in all accidents	Numeric value	5
164	SK01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
165	SK02	In derailments of trains	Numeric value	0
166	SK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	0
167	SK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	5
168	SK05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
169	SK06	In others	Numeric value	0

number	Data Code	Description of data	Data format	Example of data
3.4a. Total number of Level-crossing users killed by type of accident divided into the following categories				
177	LK00	Total number in all accidents	Numeric value	11
178	LK01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
179	LK02	In derailments of trains	Numeric value	0
180	LK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	11
181	LK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	0
182	LK05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
183	LK06	In others	Numeric value	0
3.5a. Total number of Unauthorised persons killed by type of accident divided into the following categories				
191	UK00	Total number in all accidents	Numeric value	48
192	UK01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
193	UK02	In derailments of trains	Numeric value	0
194	UK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	0
195	UK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	48
196	UK05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
197	UK06	In others	Numeric value	0
3.6a. Total number of Other persons killed by type of accident divided into the following categories				
205	OK00	Total number in all accidents	Numeric value	0
206	OK01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
207	OK02	In derailments of trains	Numeric value	0
208	OK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	0
209	OK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	0
210	OK05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
211	OK06	In others	Numeric value	0
4.1a. Total number of events relating to precursors of accidents and a break-down into the following types				
219	I00	Total number of precursors	Numeric value	958
220	I01	Total number of broken rails	Numeric value	368
221	I02	Total number of track buckles	Numeric value	573
222	I03	Total number of wrong-side signalling failures	Numeric value	1
223	I04	Total number of signals passed at danger	Numeric value	10
224	I05	Total number of broken wheels on rolling stock in service	Numeric value	5
225	I06	Total number of broken axles on rolling stock in service	Numeric value	1
5.1a. Indicators to calculate the economic impact of accidents				
233	C00	Economic impact of ALL accidents	Numeric value in €	-
234	C10	Economic impact of significant accidents ONLY	Numeric value in €	123092111
235	C01	Economic impact of fatalities	Numeric value in €	101545844
236	C02	Economic impact of serious injuries	Numeric value in €	5879317
As a result of ALL accidents				
237	C03	Cost of material damages to rolling stock or infrastructure (all accidents)	Numeric value in €	
238	C07	Cost of damage to the environment (all accidents)	Numeric value in €	
239	C04	Cost of delays as a consequence of all accidents	Numeric value in €	0
240	C05	Minutes of delays of passenger trains (all accidents)	Numeric value (minutes)	
241	C06	Minutes of delays of freight trains (all accidents)	Numeric value (minutes)	
As a result of significant accidents ONLY				
242	C13	Cost of material damages to rolling stock or infrastructure (significant accidents)	Numeric value in €	6.380.000,00
243	C17	Cost of damage to the environment (significant accidents)	Numeric value in €	0,000
244	C14	Cost of delays as a consequence of significant accidents	Numeric value in €	9286949
245	C15	Minutes of delays of passenger trains (significant accidents)	Numeric value (minutes)	81038
246	C16	Minutes of delays of freight trains (significant accidents)	Numeric value (minutes)	28426
6.1a. Indicators relating to technical safety of infrastructure and its implementation				
255	T01	Percentage of tracks with Automatic Train Protection (ATP) in operation	Numeric value (%) (67% = 0.67)	100,00%
256	T02	Percentage of train kilometres using operational ATP systems	Numeric value (%)	92,69%
257	T03	Total number of level crossings (active and passive)	Numeric value	5683
258	T06	Total number of active level crossings	Numeric value	4583
259	T07	with automatic user-side warning	Numeric value	60
260	T08	with automatic user-side protection	Numeric value	4
261	T09	with automatic user-side protection and warning	Numeric value	4218
262	T10	with automatic user-side protection and warning, and rail-side protection	Numeric value	294
263	T11	with manual user-side warning	Numeric value	0
264	T12	with manual user-side protection	Numeric value	3
265	T13	with manual user-side protection and warning	Numeric value	4
266	T14	Total number of passive level crossings	Numeric value	1100
7. Indicators relating to the management of safety				
287	A01	Total number of accomplished audits	Numeric value	2223

number	Data Code	Description of data	Data format	Example of data
288	A02	Percentage of audits accomplished /required (and/or planned).	Numeric value (%)	80,19%
8. Reference data traffic and infrastructure				
289	R01	Total number of Train km	Numeric value (in million Train*km)	323,955
290	R02	Number of Passenger km	Numeric value (in million Passenger*km)	43473,624
291	R05	Number of Passenger train km	Numeric value (in million Train*km)	280,322
292	R06	Number of Freight train km	Numeric value (in million Train*km)	43,633
293	R04	Number of Other train km	Numeric value (in million Train*km)	0,000
294	R07	Number of Freight tonne km	Numeric value (in million tonne*km)	19563,535
295	R08	Number of line kilometres (double track lines are to be counted ONCE)	Numeric value (in km)	16794,000
296	R03	Number of track kilometres (double track lines are to be counted TWICE)	Numeric value (in km)	24370,000
9. Reference data for economic indicators				
297	R09	Average percentage of work passengers per year	Numeric value (%)	35%
298	R10	Average percentage of non-work passengers per year	Numeric value (%)	65%
299	R11	National value of preventing a fatality	Numeric value in €	1.430.223,16
300	R12	National value of preventing a serious injury	Numeric value in €	183.728,67
301	R13	National value of time for a work passenger of a train (an hour)	Numeric value in €	
302	R14	National value of time for a non-work passenger of a train (an hour)	Numeric value in €	
303	R15	National value of time for a tonne freight (an hour)	Numeric value in €	
304	R16	Fall back value of preventing a fatality	Numeric value in €	1612687,22
305	R17	Fall back value of preventing a serious injury	Numeric value in €	207168,28
306	R18	Fall back value of time for a work passenger of a train (an hour)	Numeric value in €	28,90
307	R19	Fall back value of time for a non-work passenger of a train (an hour)	Numeric value in €	9,63
308	R20	Fall back value of time for a tonne freight (an hour)	Numeric value in €	1,47



Allegato C.2: Elenco degli incidenti raccolti per l'elaborazione degli Indicatori Comuni di Sicurezza della Direttiva 2004/49/CE anno 2010 avvenuti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

Elenco degli incidenti raccolti per l'elaborazione degli Indicatori Comuni di Sicurezza della Direttiva 2004/49/CE anno 2010 avvenuti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale gestita da RFI

1	2	3	4	5	6	7		8		9		10		11	
numero progressivo	data	localizzazione	tipologia di incidente/ inconvenienti	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
1	01/11/2010	San Remo - Bordighera	Urto di treni contro frane, massi, alberi ingombranti il binario	Frane/massi/alberi ingombranti la sede ferroviaria	collisione di treni	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
2	17/11/2010	CONTURSI TERME-CAMPAGNA SERRE PERSANO	Urto di treni contro frane, massi, alberi ingombranti il binario	Frane/massi/alberi ingombranti la sede ferroviaria	collisione di treni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	26/1/2010	SECUGNAGO-LODI	Svio di mezzo di trazione o rotabili in composizione treno	Irregolarità alla geometria del binario (sobbalzi/slineamento/r otaia rotta) o alla sede/infrastruttura	deragliamenti di treni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	10/02/2010	MACCARESE	Svio 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
5	15/10/2010	CUNEO-BIVIO MADONNA DELL'OLMO	Svio di mezzo di trazione o rotabili in composizione treno	Arrivo/partenza di un treno senza accertamenti	deragliamenti di treni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	9/4/2010	RECCO	Urto di mezzi speciali contro altri ostacoli	Irregolari movimenti di manovra	altri tipi d'incidenti	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
7	22/6/2010	RAPONE RUVO S.FELE S. TOMMASO DEL PIANO	Urto di mezzi speciali contro altri ostacoli	Eventi ambito interruzioni	altri tipi d'incidenti	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
8	21/9/2010	S.I.LARIO	Svio di rotabili in manovra	Mancato accertamento di regolare posizione del deviatoio	altri tipi d'incidenti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	5/1/2010	LUCCA-TASSIGNANO	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
10	24/3/2010	MODENA-SOLIERA MODENESE	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
11	27/3/2011	CREMA-MADIGNANO	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
12	27/3/2012	MONZA-ARCORE	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
13	06/05/2010	CIVATE-SALA AL BARRO-GALBIATE	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

Elenco degli incidenti raccolti per l'elaborazione degli Indicatori Comuni di Sicurezza della Direttiva 2004/49/CE anno 2010 avvenuti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale gestita da RFI															
1	2	3	4	5	6	7		8		9		10		11	
numero progressivo	data	localizzazione	tipologia di incidente/ inconvenienti	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
14	11/6/2010	STRAMBINO	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
15	1/8/2010	ASSISI	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
16	10/8/2010	SACILE	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
17	4/9/2010	ASTI-MONGARDINO	Investimento di persone a PL chiuso (compreso i ciclisti)	Indebito attraversamento dei Binari	incidenti ai passaggi a livello	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
18	23/9/2010	ALFONSINE-VOLTANA	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
19	28/9/2010	ROCCA RAVINDOLA- VENAFRO	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
20	29/9/2010	MADDALONI INFERIORE-BIVIO MADDALONI	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
21	10/10/2010	TORRE ANNUNZIATA CENTRALE-POMPEI	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
22	3/12/2010	DELIA-CANICATTI	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	1	0	0	0	0	0	0
23	13/12/2010	BAGNI DI TIVOLI- GUIDONIA- MONTECELLO- S.ANGELO	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
24	15/1/2010	CATANIA CENTRALE	Investimento/danni a personale ferroviario durante il servizio	Disattenzione/caduta/danni personale ferroviario	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0

Elenco degli incidenti raccolti per l'elaborazione degli Indicatori Comuni di Sicurezza della Direttiva 2004/49/CE anno 2010 avvenuti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale gestita da RFI															
1	2	3	4	5	6	7		8		9		10		11	
numero progressivo	data	localizzazione	tipologia di incidente/ inconvenienti	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
25	12/1/2010	ROMA TERMINI- ROMA CASILINA	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
26	19/1/2010	FUNO CENTERGROSS- S.GIORGIO P.	Investimento di persone (escluso i pl)	Indebito attraversamento dei Binari	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
27	22/1/2010	ROMA S.FILIPPO NERI- ROMA MONTE MARIO	Investimento di persone (escluso i pl)	Indebita salita/discesa da treno	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
28	28/1/2010	CIVITANOVA MARCHE-PORTO S. ELPIDIO	Investimento di persone (escluso i pl)	Indebito attraversamento dei Binari	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
29	9/1/2010	SESTO S. GIOVANNI	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
30	11/1/2010	MILANO CERTOSA- TRIPLO BIVIO SEVESO	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
31	21/1/2010	FONDI - SPERLONGA	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
32	2/2/2010	VILLADOSSOLA- PALLANZENO	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
33	7/2/2010	PONTICINO	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0

Elenco degli incidenti raccolti per l'elaborazione degli Indicatori Comuni di Sicurezza della Direttiva 2004/49/CE anno 2010 avvenuti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale gestita da RFI															
1	2	3	4	5	6	7		8		9		10		11	
numero progressivo	data	localizzazione	tipologia di incidente/ inconvenienti	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
34	7/2/2010	PAULILATINO- ABBASANTA	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
35	5/2/2010	SESTO S. GIOVANNI- MILANO GRECO PIRELLI	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
36	21/2/2010	S. SEVERO-RIGNANO GARGANICO	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
37	19/2/2010	ARDENNO MASINO- TALAMONA	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0
38	24/2/2010	LA SPEZIA CENTRALE	Investimento/danni a personale ferroviario durante il servizio	Disattenzione/caduta/d anni personale ferroviario	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
39	22/2/2010	MILANO CERTOSA- RHO	Investimento di persone (escluso i pl)	Indebito attraversamento dei Binari	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
40	27/2/2010	PIACENZA	Investimento di persone (escluso i pl)	Indebito attraversamento dei Binari	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
41	1/3/2010	CAPACI-CARINI	Investimento di persone (escluso i pl)	Indebito attraversamento dei Binari	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
42	5/3/2010	CERIGNOLA- ORTANOVA	Investimento/danni a personale Ditte durante esecuz. lavori	Anormalità riguardanti le squadre/cantieri di lavoro	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0

Elenco degli incidenti raccolti per l'elaborazione degli Indicatori Comuni di Sicurezza della Direttiva 2004/49/CE anno 2010 avvenuti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale gestita da RFI															
1	2	3	4	5	6	7		8		9		10		11	
numero progressivo	data	localizzazione	tipologia di incidente/ inconvenienti	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
43	3/3/2010	MILANO LAMBRATE- MILANO ROGOREDO	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
44	6/3/2010	ITRI-FORMIA	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
45	12/3/2010	GROSSETO-ALBERESE	Investimento di persone (escluso i pl)	Indebito attraversamento dei Binari	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
46	19/3/2010	MIRA MIRANO-DOLO	Cadute di persone da rotabili in movimento	Indebita salita/discesa da treno	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
47	26/3/2010	S.MARCELLINO FRIGNANO	Investimento di persone (escluso i pl)	Indebito attraversamento dei Binari	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
48	8/4/2010	ROMA NOMETANA L.L.-NUOVO SALARIO	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
49	5/4/2010	MILANO CERTOSA	Investimento di persone (escluso i pl)	Indebito attraversamento dei Binari	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
50	21/4/2010	PRIVERNO FOSSANOVA-MONTE S.BIAGIO	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
51	27/4/2010	PONZANA-BORGO VERCELLI	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0

Elenco degli incidenti raccolti per l'elaborazione degli Indicatori Comuni di Sicurezza della Direttiva 2004/49/CE anno 2010 avvenuti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale gestita da RFI															
1	2	3	4	5	6	7		8		9		10		11	
numero progressivo	data	localizzazione	tipologia di incidente/ inconvenienti	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
52	1/5/2010	ALTAVILLA TAVERNELLE-VICENZA	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
53	30/4/2010	ALBATE CAMERLATA- BIVIO ROSALES	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
54	17/4/2010	MONTEROSSO	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
55	14/4/2010	MONZA	Danni a persone durante salita / discesa da carrozze	Indebita salita/discesa da treno	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
56	20/5/2010	PERUGIA PONTE S.GIOVANNI- OSPEDALICCHIO	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
57	1/4/2010	ROMA TERMINI	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
58	26/5/2010	ORIOLO-MANZIANA- CANALE MONTERANO	Cadute di persone da rotabili in movimento	Indebita salita/discesa da treno	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
59	6/6/2010	PORTOGRUARO CAORLE- PRAMAGGIORE	Investimento di persone (escluso i pl)	Indebito attraversamento dei Binari	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0
60	14/6/2010	REZZATO-BRESCIA	Investimento di persone (escluso i pl)	Indebito attraversamento dei Binari	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0

Elenco degli incidenti raccolti per l'elaborazione degli Indicatori Comuni di Sicurezza della Direttiva 2004/49/CE anno 2010 avvenuti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale gestita da RFI															
1	2	3	4	5	6	7		8		9		10		11	
numero progressivo	data	localizzazione	tipologia di incidente/ inconvenienti	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
61	18/6/2010	VILLAFRANCA - BAGNONE	Danni a persone durante salita / discesa da carrozze	Difettosità/usura meccanica o elettrica del materiale rotabile/mezzo di trazione	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
62	7/7/2010	ORTANOVA	Investimento di persone (escluso i pl)	Indebito attraversamento dei Binari	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
63	4/6/2010	BIVIO MADDALONI- MADDALONI INFERIORE	Cadute di persone da rotabili in movimento	Indebita salita/discesa da treno	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
64	9/7/2010	RUBIERA-MODENA	Investimento di persone (escluso i pl)	Indebito attraversamento dei Binari	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
65	12/7/2010	LEGNANO- CANEGRATE	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
66	12/7/2010	SIPONTO- MANFREDONIA	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
67	18/7/2010	CASTIGLION FIORENTINO	Investimento di persone (escluso i pl)	Indebito attraversamento dei Binari	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
68	16/7/2010	DUBINO-COLICO	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
69	24/7/2010	COGOLETO-VARAZZE	Investimento di persone (escluso i pl)	Indebito attraversamento dei Binari	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0

Elenco degli incidenti raccolti per l'elaborazione degli Indicatori Comuni di Sicurezza della Direttiva 2004/49/CE anno 2010 avvenuti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale gestita da RFI															
1	2	3	4	5	6	7		8		9		10		11	
numero progressivo	data	localizzazione	tipologia di incidente/ inconvenienti	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
70	29/7/2010	PIETRABISSARA-ISOLA DEL CANTONE	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
71	4/8/2010	PM S.VIOLA	Investimento/danni a personale Ditte durante esecuz. lavori	Anormalità riguardanti le squadre/cantieri di lavoro	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
72	7/8/2010	SASSO MARCONI	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
73	28/7/2010	ROMA TUSCOLANA	Investimento di persone (escluso i pl)	Indebito attraversamento dei Binari	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
74	22/8/2010	JESI-CHIARAVALLE	Investimento di persone (escluso i pl)	Indebito attraversamento dei Binari	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
75	18/8/2010	TREVIGLIO	Danni a persone durante salita / discesa da carrozze	Indebita salita/discesa da treno	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
76	31/8/2010	FAENZA-FORLI'	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
77	31/8/2010	TREBISACCE	Cadute di persone da rotabili in movimento	Indebita salita/discesa da treno	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
78	30/8/2010	PRATO-SESTO FIORENTINO	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0

Elenco degli incidenti raccolti per l'elaborazione degli Indicatori Comuni di Sicurezza della Direttiva 2004/49/CE anno 2010 avvenuti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale gestita da RFI															
1	2	3	4	5	6	7		8		9		10		11	
numero progressivo	data	localizzazione	tipologia di incidente/ inconvenienti	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
79	19/8/2010	BIVIO CASTELLUCCIO	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
80	1/9/2010	POLICASTRO BUSSENTINO-CAPITELLO	Investimento/danni a personale ferroviario durante il servizio	Eventi ambito interruzioni	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
81	14/4/2010	MARINA DI CERVETERI-CERVETERI LADISPOLI	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
82	22/9/2010	FORMIA-MINTURNO	Investimento di persone (escluso i pl)	Indebito attraversamento dei Binari	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
83	22/9/2010	PRATO BORGONUOVO-PRATO PORTA AL SERRAGLIO	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
84	15/9/2010	GINOSA	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
85	3/9/2010	GIOIA TAURO	Cadute di persone da rotabili in movimento	Indebita salita/discesa da treno	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
86	1/10/2010	ROMA TUSCOLANA	Investimento di persone (escluso i pl)	Indebito attraversamento dei Binari	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
87	5/10/2010	LAVIS-MEZZOCORONA	Danni a persone durante salita / discesa da carrozze	Indebita salita/discesa da treno	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Elenco degli incidenti raccolti per l'elaborazione degli Indicatori Comuni di Sicurezza della Direttiva 2004/49/CE anno 2010 avvenuti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale gestita da RFI															
1	2	3	4	5	6	7		8		9		10		11	
numero progressivo	data	localizzazione	tipologia di incidente/ inconvenienti	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
88	7/10/2010	MAGLIANA-VILLA BONELLI	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
89	2/10/2010	CARNATE USMATE-OSNAGO	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
90	12/10/2010	TREKATE	Investimento di persone (escluso i pl)	Indebito attraversamento dei Binari	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
91	4/11/2010	MONTECAROTTO CASTELBELLINO-CASTELPLANIO CUPRAMONTANA	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
92	8/11/2010	CASORIA-FRATTAMAGGIORE	Investimento di persone (escluso i pl)	Indebito attraversamento dei Binari	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
93	23/11/2010	BARLETTA	Investimento di persone (escluso i pl)	Indebito attraversamento dei Binari	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
94	28/11/2010	VIBO VALENZIA PIZZO ECCELLENTE	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
95	27/11/2010	SESTO S. GIOVANNI	Investimento di persone (escluso i pl)	Indebito attraversamento dei Binari	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
96	26/9/2010	NAPOLI CENTRALE	Danni a persone durante salita / discesa da carrozze	Indebita salita/discesa da treno	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0

Elenco degli incidenti raccolti per l'elaborazione degli Indicatori Comuni di Sicurezza della Direttiva 2004/49/CE anno 2010 avvenuti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale gestita da RFI															
1	2	3	4	5	6	7		8		9		10		11	
numero progressivo	data	localizzazione	tipologia di incidente/ inconvenienti	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
97	28/11/2010	IMPERIA PORTO MAURIZIO	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
98	5/12/2010	ROMA CASILINA	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
99	6/12/2010	DOPPIO BIVIO NOMENTANO-ROMA TIBURTINA	Investimento di persone (escluso i pl)	Indebito attraversamento dei Binari	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
100	21/12/2010	TAVAZZANO-LODI	Investimento di persone (escluso i pl)	Indebito attraversamento dei Binari	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
101	24/12/2010	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
102	19/12/2010	CERVIA-MILANO MARITTIMA-CESENATICO	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 o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
103	18/12/2010	ROMA OSTIENSE-ROMA TUSCOLANA	Investimento di persone (escluso i pl)	Indebito attraversamento dei Binari	Incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi o tentati suicidi)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0



Allegato D: Principali modifiche apportate alla legislazione e ai regolamenti

	RIFERIMENTO GIURIDICO	DATA DI ENTRATA IN VIGORE DELLA LEGISLAZIONE	MOTIVI DELL'INTRODUZIONE (SPECIFICARE SE NUOVA LEGGE O MODIFICA A UNA LEGGE ESISTENTE)	DESCRIZIONE
LEGISLAZIONE NAZIONALE GENERALE IN MATERIA DI SICUREZZA FERROVIARIA				
	D.lgs. 25 gennaio 2010 n. 15	18/02/2010	Modifica. Attuazione della direttiva 2007/58/CE, che modifica le direttive 91/440/CEE, relativa allo sviluppo delle Ferrovie Comunitarie, e 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.	Modifiche al d.lgs. n. 188/2003 – licenze per attività trasporto passeggeri
	D.lgs. 27 gennaio 2010 n. 35	12/03/2010	Nuova . Attuazione della direttiva 2008/68/CE, relativa al trasporto interno di merci pericolose.	Norme relative al trasporto di merci pericolose
	L. 13 agosto 2010 n. 152	28/09/2010	Modifica l'articolo 4 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, finalizzate a garantire la funzionalità dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.	Norme relative al personale utilizzato dall'Agenzia in regime di convenzione
	D.Lgs. del 8 ottobre 2010, n. 191	20/11/2010	Nuova. Recepimento della direttiva 2008/57/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario	Norme relative alla messa in servizio del materiale interoperabile ;
	D.Lgs. 23 dicembre 2010, n. 264	11/02/2011	Nuova. Attuazione della direttiva 2005/47/CE del Consiglio, del 18 luglio 2005, concernente l'accordo tra la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario.	Norme in materia di orario di lavoro
	D.Lgs. 30 dicembre 2010, n. 247	22/01/2011	Nuovo. Attuazione della direttiva 2007/59/CE relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità	Norme relative alle licenze ed ai certificati dei macchinisti
	Il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 29/10/2010, protocollo n. 0000813	29/10/2010	Modifica. Alle reti regionali interconnesse, per le quali non risultano completati sistemi di attrezzaggio omogenei a quelli della rete regionale, continuano ad applicarsi le disposizioni del D.P.R. n.753/80 fino al completamento del medesimo attrezzaggio.	Differimento applicazione delle norma di cui all'articolo 27, comma 4, del decreto legislativo del 10 agosto 2007, n.162 alle reti ferroviarie regionali per le quali non risultano completati i sistemi di attrezzaggio idonei a rendere omogenei i livelli tecnologici delle medesime reti regionali a quelli della infrastruttura ferroviaria nazionale
	Decreto 29 dicembre 2010		Nuova. Norme attuative dell'articolo 11 del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 35, concernente l'attuazione della direttiva 2008/68/CE, relativa al	Norme relative ai consulenti trasporto merci pericolose

	RIFERIMENTO GIURIDICO	DATA DI ENTRATA IN VIGORE DELLA LEGISLAZIONE	MOTIVI DELL'INTRODUZIONE (SPECIFICARE SE NUOVA LEGGE O MODIFICA A UNA LEGGE ESISTENTE)	DESCRIZIONE
			trasporto interno di merci pericolose.	
Legislazione concernente l'autorità nazionale preposta alla sicurezza	L. 13-8-2010 n. 152	28 settembre 2010	Modifica l'articolo 4 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, finalizzate a garantire la funzionalità dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.	Norme relative al personale utilizzato dall'Agenzia in regime di convenzione
	Decreto ANSF 8/2010	12/07/2010	Aggiornamento Allegato B del decreto ANSF n.1/2009	Aggiornamento del decreto n. 1/2009 del 6 aprile 2009 concernente la revisione dell'Allegato B per tener conto delle circolari normative risultate già abrogate alla data di emissione del decreto n. 1/2009
NORME NAZIONALI IN MATERIA DI SICUREZZA FERROVIARIA				
Norme relative agli obiettivi e ai metodi di sicurezza in vigore a livello nazionale	D.M. 10 settembre 2010	26 febbraio 2011	Nuovo. Recepimento della direttiva 2009/149/CE della Commissione recante modifica all'allegato 1 della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, concernente gli indicatori comuni di sicurezza e i metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti.	Norme sugli indicatori comuni di sicurezza
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	Nota ANSF prot. N. 01766/10	24/03/2010	Abrogazione prescrizione RTI-DTC\A0010\P\2006\0001528	Linee guida 6/2010 per il rilascio del Certificato di Sicurezza
	Direttiva ANSF 1/dir/2010 del 09/11/2010	Adeguamento sistema di gestione sicurezza entro il 31/12/2010	Nuovo. Adempimenti per il rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza.	Adempimenti del Gestore Infrastruttura RFI concernenti la sicurezza della circolazione ferroviaria e attività propedeutiche per il rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza.
Norme concernenti i requisiti per i detentori di carri	NESSUNO			
Norme concernenti i requisiti per le officine di manutenzione	NESSUNO			
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	Nota ANSF prot. N. 00770/10	10/02/2010	Integrazione note ANSF prot. N. 00892/09 del 19/02/2009 e 01792/08 del 03/11/2008	Integrazione note dell'agenzia relativamente al noleggio di materiale rotabile.

	RIFERIMENTO GIURIDICO	DATA DI ENTRATA IN VIGORE DELLA LEGISLAZIONE	MOTIVI DELL'INTRODUZIONE (SPECIFICARE SE NUOVA LEGGE O MODIFICA A UNA LEGGE ESISTENTE)	DESCRIZIONE
procedure di collaudo	Nota ANSF prot. n. 03356/10	28/05/2010	Integrazione e modifica note ANSF prot. N. 04738/09 del 26/08/09 e n. 06846 del 25/11/2009	Misure mitigative a breve termine riguardanti il trasporto di merci pericolose – Tracciabilità assili tipo "A" e manutenzione delle molle a balestra trapezoidali.
	Nota ANSF Prot. n. 07838/10	06/12/2010	Integrazione provvedimenti alla nota ANSF prot. 06820/2009 del 25/11/2009	Manutenzione delle molle a balestra trapezoidali
	Nota ANSF prot. n. 08273/10.	22/12/2010	Conferma contenuto nota ANSF prot. n. 03356/10 disponendo verifiche a campione da parte delle imprese ferroviarie sui carri immatricolati all'estero utilizzati per il trasporto di merci pericolose per i quali non siano disponibili i dati di tracciabilità.	Misure mitigative a breve termine riguardanti il trasporto di merci pericolose – Tracciabilità assili tipo "A"
	Nota ANSF prot. n.03827/10	17/06/2010	Chiarimento procedura	Chiarimento procedura – Cancellazione dei veicoli ferroviari dal registro di immatricolazione, nota ANST prot. N. 01821/09 del 09/04/2009
	Direttiva ANSF 2/dir/2010 del 09/11/2010		Modifica. Direttiva sulla circolazione dei treni non protetti dai sistemi di protezione della marcia del treno	Introduzione ulteriori limitazioni a mitigazione dei rischi connessi alla circolazione sulle linee gestite da RFI dei treni non ancora attrezzati con i sottosistemi di protezione della marcia del treno.
	Decreto ANSF n. 11/2010, dell'11 novembre 2010	12/12/2010	Recepimento dei contenuti della direttiva 2/dir/2010 nei testi normativi.	Modifiche alle norme di esercizio per l'adozione delle limitazioni previste dalla direttiva n. 2/dir/2010 del 9 novembre 2010 (Aggiornamento RCT - IPCL - ISPAT)
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	Linee guida 07/2010 del 27/10/2010	01/01/2012	Nuovo. Procedure, requisiti e documenti da produrre per il riconoscimento di un centro di formazione.	Emanazione linee guida per il riconoscimento dei Centri di Formazione

	RIFERIMENTO GIURIDICO	DATA DI ENTRATA IN VIGORE DELLA LEGISLAZIONE	MOTIVI DELL'INTRODUZIONE (SPECIFICARE SE NUOVA LEGGE O MODIFICA A UNA LEGGE ESISTENTE)	DESCRIZIONE
certificazione	Nota ANSF prot. N.02958/2010	12/05/2010		Requisiti sanitari per il comando della manovra" da parte del personale utilizzato nelle attività di Accompagnamento dei treni o Scorta delle tradotte
	Nota ANSF prot. N. 07537/09	23/12/2009	Precisazione riguardanti il rispetto della disposizione RFI n.17/2000 e decreto ANSF n.14/2009	Procedure per il riallineamento delle competenze degli istruttori delle imprese ferroviarie
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	Nota ANSF prot. N. 03142/2010 del 19/05/2010	Redazione Relazione entro il 30/06/2011	Modifica nota ANSF prot. 03170 del 17/06/2009, revisione 01	Linee guida e tabelle per la redazione della Relazione annuale della sicurezza.
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	Nota ANSF 04447/10 del 12/07/2010	Adeguamento alla norma EN15313/2010 entro il 31/12/2011	Nuovo . In attesa dei in corso di adozione in ambito europeo relativamente ai controlli non distruttivi.	Misure da adottare per l'effettuazione dei controlli non distruttivi sui componenti del materiale rotabile circolante sulla rete in concessione a RFI S.p.A..
Norme comuni di esercizio della rete ferroviaria, comprese le norme relative ai sistemi di segnalamento e di gestione del traffico	Decreto ANSF n. 2/2010 del 24 febbraio 2010	01/06/2010	Modifica norme delle manovre: riformulazione definizione delle manovre a spinta con precisazione della posizione della cabina di guida quale elemento caratterizzante.	Integrazione e modifica alle norme che regolano lo svolgimento delle manovre- Aggiornamento/Errata-corrige IPCL - Aggiornamento ISM e PGOS
	Decreto ANSF n. 3/2010 del 24 febbraio 2010	01/03/2010	Nuovo. Assunzione da parte dell'Agenzia, in base all'art. 6 del decreto legislativo del 10 agosto 2007, n. 162, delle attribuzioni in materia di regolamentazione tecnica di settore per le condizioni di ammissione al trasporto combinato ferroviario dei contenitori e unità di carico intermodale (UCI) già esercitate dal Gruppo F.S.	Condizioni di ammissione al trasporto combinato ferroviario dei contenitori e delle unità di carico intermodali e relative attribuzioni di competenze in ambito nazionale.

	RIFERIMENTO GIURIDICO	DATA DI ENTRATA IN VIGORE DELLA LEGISLAZIONE	MOTIVI DELL'INTRODUZIONE (SPECIFICARE SE NUOVA LEGGE O MODIFICA A UNA LEGGE ESISTENTE)	DESCRIZIONE
	Decreto ANSF n. 4/2010 del 10 maggio 2010 "	12/12/2010	Modifica norme caratteristiche tecnico funzionali infrastruttura ferroviaria e numerazione treni. Abrogazione disposizione RFI n.65/2005	Modifiche concernenti la notifica delle variazioni alle caratteristiche tecnico-funzionali dell'infrastruttura ferroviaria e la numerazione dei treni" (modifica PGOS e ISM).
	Decreto ANSF n. 5/2010 del 25 maggio 2010 "	22/09/2010	Modifica norme di accesso cabina di guida dei rotabili: abrogazione disposizione RFI 1/2000 e nota ANSF 01774/2010 del 23/03/2010.	Modifiche norme concernenti la disciplina dell'accesso alle cabine di guida dei rotabili (modifiche IPCL e ISPAT).
	Decreto ANSF n. 6/2010 del 12/07/2010	12/07/2010	Modifica norme per la Verifica Tecnica dei Veicoli e abrogazione note ANSF 03041/2010 del 17/05/2010 e 03517/2010 del 07/06/2010	Modifiche alle Norme per la Verifica Tecnica dei Veicoli concernenti l'effettuazione della visita completa di origine dei treni di merci pericolose". - Aggiornamento NVTV
	Decreto ANSF n. 7/2010 del 12 luglio 2010	10/10/2010	Nuovo. Norme sperimentali per lo snellimento della gestione dei degni sulle linee attrezzate con ERTMS/ETCS L2 e tratti di linee tradizionali di completamento commerciale con superamento delle norme di utilizzo dei moduli di prescrizione.	"Norme sperimentali per la notifica delle prescrizioni di movimento con comunicazioni verbali registrate su determinati tratti di linea e per determinati servizi". (Nota ANSF 6005/10)
	Decreto ANSF n. 10/2010 del 27/07/2010	01/01/2011	Modifica norme sul trasporto di merci pericolose	Trasporto di merci pericolose: eliminazione dai Testi Normativi di norme contenute nella legislazione vigente – possibilità per le imprese ferroviarie di predisporre una scheda di emergenza unica da allegare alla lista veicoli/foglio veicoli
	Decreto ANSF n. 13/2010, del 19 novembre 2010	15/01/2011	Modifiche disposizione di RFI 31 del 25/10/2002	Modifiche alla disposizione di RFI n. 31 del 25/10/2002 "Chiavi di manovra nei PdS delle linee esercitate con SCC

	RIFERIMENTO GIURIDICO	DATA DI ENTRATA IN VIGORE DELLA LEGISLAZIONE	MOTIVI DELL'INTRODUZIONE (SPECIFICARE SE NUOVA LEGGE O MODIFICA A UNA LEGGE ESISTENTE)	DESCRIZIONE
	Decreto ANSF n. 15/2010 del 13 dicembre 2010 - "	27/04/2011	Riordino normativo.	Norme per l'ammissione tecnica e per la circolazione dei mezzi d'opera". (Nota ANSF 03845/11) – Aggiornamento testi normativi
	Decreto ANSF n. 16/2010 - del 22 dicembre 2010	22/06/2011	Riordino delle norme che regolamentano l'esecuzione dei lavori all'infrastruttura ferroviaria	Riordino delle norme di esercizio che regolamentano i regimi di esecuzione dei lavori all'infrastruttura ferroviaria e delle attività di vigilanza e di controllo della stessa." (Nota ANSF 04212/11) (Aggiornamento RCT e DET)



Allegato E: Certificati e autorizzazioni di sicurezza - Anno 2010

ALLEGATO E: Evoluzione della certificazione e autorizzazione di sicurezza

Certificati di sicurezza ai sensi della direttiva 2001/14/CE		
Numero di certificati di sicurezza rilasciati ai sensi della direttiva 2001/14/CE detenuti dalle imprese ferroviarie nel 2010 in fase di concessione	In Italia	31
	in un altro Stato	0

Numero di Certificati di sicurezza ai sensi della direttiva 2004/49/CE				
		Nuovi	Aggiornati / modificati	Rinnovati
Numero di certificati di sicurezza (Parte A) validi detenuti dalle imprese ferroviarie nel 2010 in fase di registrazione	In Italia	0	0	0
	in un altro Stato	0	0	0
Numero di certificati di sicurezza (Parte B) validi detenuti dalle imprese ferroviarie nel 2010 in fase di registrazione	In Italia	0	0	0
	in un altro Stato	0	0	0

Numero di domande di Certificati di sicurezza ai sensi della direttiva 2004/49/CE presentate nel 2010 in fase di registrazione					
			A	R	P
Numero di domande di certificati di sicurezza (Parte A) presentate dalle imprese ferroviarie nel 2010 in fase di registrazione	In Italia	nuovi certificati	1	0	3
		certificati aggiornati/modificati	4	0	17
		certificati rinnovati	6	0	25
	in un altro Stato	nuovi certificati	0	0	0
		certificati aggiornati/modificati	0	0	0
		certificati rinnovati	0	0	0
Numero di domande di certificati di sicurezza (Parte B) presentate dalle imprese ferroviarie nel 2010 in fase di registrazione	In Italia	nuovi certificati	1	0	3
		certificati aggiornati/modificati	4	0	17
		certificati rinnovati	5	0	26
	in un altro Stato	nuovi certificati	0	0	0
		certificati aggiornati/modificati	0	0	0
		certificati rinnovati	0	0	0

A = domanda accettata, il certificato è già stato rilasciato

R = domande respinte, non è stato rilasciato alcun certificato

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

Numero di autorizzazioni di sicurezza ai sensi della direttiva 2004/49/CE			
	Nuove	Aggiornati / modificati	Rinnovate
Numero di autorizzazioni di sicurezza valide detenute dai gestori delle infrastrutture nel 2010 in fase di registrazione nel vostro Stato membro	0	0	0

Numero di domande di autorizzazioni di sicurezza ai sensi della direttiva 2004/49/CE				
		A	R	P
Numero di domande di autorizzazione di sicurezza presentate dai gestori delle infrastrutture nel 2010 in fase di registrazione nel vostro Stato membro	nuove autorizzazioni	0	0	0
	autorizzazioni aggiornate/modificate	0	0	0
	autorizzazioni rinnovate	0	0	0

A = domanda accettata, l'autorizzazione è già stata rilasciata

R = domande respinte, non è stata rilasciata alcuna autorizzazione

P = questione ancora pendente, per il momento non è stata rilasciata alcuna autorizzazione



Allegato 2 alla
RELAZIONE SULLE ATTIVITA' SVOLTE DALL'AGENZIA NAZIONALE PER LA
SICUREZZA DELLE FERROVIE NELL'ANNO 2010
e primi elementi sull'attività svolta nel 2011 fino al 31 agosto

CONFRONTO INTERNAZIONALE NUMERO DI INCIDENTI

Confronto del numero di incidenti occorsi in Francia, Germania, Spagna, Regno Unito, Italia e sulla rete Gestita da RFI ponderato sui milioni di treni x km																	
INCIDENTI	2006							2007							2010	2011 al 31/08	valore medio tra nazioni intero periodo
	RFI	IT	FR	DE	ES	UK	valore medio Nazioni	RFI	IT	FR	DE	ES	UK	valore medio Nazioni			
collisione di treno	0,012	0,013	0,094	0,416	0,000	0,007	0,106	0,012	0,011	0,161	0,014	0,000	0,023	0,042			
deragliamenti di treni	0,032	0,029	0,083	0,051	0,043	0,041	0,049	0,023	0,027	0,128	0,006	0,055	0,038	0,051			
incidenti ai passaggi a livello	0,093	0,101	0,276	0,179	0,062	0,017	0,127	0,055	0,062	0,217	0,092	0,088	0,027	0,097			
incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento	0,220	0,233	0,146	0,213	0,242	0,091	0,185	0,242	0,229	0,145	0,175	0,290	0,117	0,191			
incendi al materiale rotabile	0,012	0,013	0,122	0,097	0,000	0,000	0,046	0,012	0,014	0,070	0,003	0,000	0,006	0,019			
altri	0,014	0,013	0,128	0,014	0,019	0,002	0,035	0,009	0,008	0,059	0,013	0,018	0,000	0,020			
TOTALE	0,382	0,403	0,848	0,970	0,365	0,159	0,549	0,353	0,351	0,780	0,305	0,452	0,211	0,420			
INCIDENTI	2008							2009							2010	2011 al 31/08	valore medio tra nazioni intero periodo
	RFI	IT	FR	DE	ES	UK	medio Nazioni	RFI	IT	FR	DE	ES	UK	medio Nazioni	RFI	RFI	
collisione di treno	0,005	0,005	0,179	0,012	0,019	0,015	0,046	0,009	0,020	0,014	0,016	0,017	0,030	0,019	0,006	0,014	0,053
deragliamenti di treni	0,023	0,027	0,179	0,011	0,070	0,025	0,062	0,015	0,017	0,028	0,007	0,039	0,021	0,022	0,009	0,019	0,046
incidenti ai passaggi a livello	0,026	0,044	0,213	0,073	0,084	0,042	0,091	0,015	0,020	0,097	0,064	0,107	0,028	0,063	0,046	0,043	0,095
incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento	0,234	0,226	0,105	0,185	0,201	0,104	0,164	0,229	0,237	0,127	0,200	0,123	0,086	0,155	0,247	0,269	0,174
incendi al materiale rotabile	0,006	0,005	0,044	0,006	0,000	0,000	0,011	0,000	0,026	0,032	0,004	0,000	0,011	0,014	0,000	0,000	0,023
altri	0,009	0,008	0,116	0,028	0,000	0,004	0,031	0,022	0,020	0,042	0,018	0,000	0,007	0,017	0,009	0,009	0,026
TOTALE	0,304	0,316	0,837	0,315	0,373	0,189	0,406	0,291	0,339	0,339	0,309	0,286	0,183	0,291	0,318	0,355	0,417

Legenda

I valori su rete RFI inferiori agli altri valori dell'anno in esame riportati sono rappresentati in verde scuro su sfondo verde chiaro.	0
I valori di RFI inferiori al valore medio dell'anno in esame sono riportati in verde su sfondo bianco	0
I valori di RFI superiori al valore medio dell'anno in esame sono riportati in arancione su sfondo bianco	0
I valori di RFI superiori a tutti gli altri valori dell'anno in esame sono rappresentati in rosso su sfondo arancione	0
I valori di RFI superiori al valore medio tra nazioni dell'intero periodo sono rappresentati con una striscia diagonale rossa	0

I dati degli anni 2010 e 2011 sono stati confrontati con i valori internazionali e il valore medio del 2009.