- divieto di circolazione, dal 1° novembre 2011, per tutti i treni effettuanti servizio passeggeri e merci che non dispongano di un sistema di protezione della marcia compatibile con il sistema di terra;
- rilevanti ulteriori limitazioni, a mitigazione dei rischi connessi, per le rimanenti circolazioni di treni ammesse non attrezzate (in vigore dal 15 luglio 2011).

Tutti i divieti di cui sopra non riguardano i movimenti di alcune tipologie di mezzi utilizzati per attività non commerciali ma indispensabili per l'espletamento del servizio ferroviario (locomotori di manovra e mezzi d'opera che non sono stati attrezzati). Al completamento dell'attrezzaggio mancano quindi i mezzi destinati alla manutenzione, i mezzi di manovra ed i mezzi di soccorso per i quali comunque nelle more dell'adeguamento in esame sono state imposte rilevanti misure mitigative.

Occorre poi introdurre le tecnologie di sicurezza sulle reti regionali, processo questo che, come sopra richiamato, è condizione per completare anche il passaggio delle competenze su tali reti verso l'Agenzia.

Una specifica attenzione continua è richiesta alle imprese ferroviarie al grave fenomeno che si sta progressivamente evidenziando, e che va contrastato: l'indebita inibizione di dette apparecchiature in determinate circostanze di esercizi. A tal fine si auspica che tali comportamenti non siano "tollerati" in alcun caso.

Nuove figure e responsabilità nell'ambito della manutenzione del materiale rotabile

La direttiva sicurezza 2004/49/CE, in particolare l'articolo 14 bis, prevede che a ciascun veicolo prima della messa in servizio o dell'utilizzo sulla rete, sia assegnato un Soggetto Responsabile della Manutenzione registrato nel Registro di Immatricolazione Nazionale (RIN) conformemente all'articolo 33 della direttiva sull'interoperabilità ferroviaria 2008/57/CE.

Il Soggetto Responsabile della Manutenzione - può essere, tra gli altri, un'Impresa ferroviaria, un Gestore della infrastruttura o un detentore - garantisce che i veicoli della cui manutenzione è responsabile siano in grado di circolare in condizioni di sicurezza mediante un sistema di manutenzione; può effettuare la manutenzione esso stesso o può affidarla a officine di manutenzione.

Nel caso di carri merci, in Italia si è in fase di regime transitorio, in attesa che vengano emanate disposizioni in attuazione del protocollo di intesa che istituisce i principi fondamentali di un sistema comune di certificazione dei Soggetti Responsabili della Manutenzione di carri merci, firmato dagli Stati membri il 14 maggio 2009 a Bruxelles. La criticità rilevata dall'Agenzia in questa fase temporale è riscontrabile nella possibilità per un Soggetto di autocertificarsi senza che le Autorità nazionali di Sicurezza abbiano la possibilità di effettuare verifiche di qualificazione, se non solo dopo eventuali inconvenienti o incidenti.

Per quanto riguarda i carri merci registrati in Italia nel RIN, ad oggi, sono tutti registrati sotto responsabilità dell'Impresa ferroviaria Trenitalia S.p.A. che ne è anche Soggetto Responsabile della Manutenzione.

Stante la normativa vigente nessun controllo può essere effettuato dall'Agenzia per i carri merci registrati all'estero.

Un'ulteriore criticità è rappresentata dall'assegnazione del ruolo di Soggetto Responsabile della Manutenzione per veicoli diversi dai carri merci; infatti per tali soggetti la normativa comunitaria non prevede al momento l'obbligo della certificazione.

Processi di ammissione tecnica di sistemi e sottosistemi

Sull'argomento in titolo l'Agenzia riferisce che l'attività relativa all'ammissione tecnica di materiale rotabile è proseguita in coerenza ed in continuità con quanto operato in passato, mentre per quanto riguarda i sottosistemi di terra (impianti), avendo l'Agenzia acquisito le relative competenze dal 1° gennaio 2010, le attività sono iniziate ma nessun processo significativo è stato concluso.

Nell'ambito di tali processi particolarmente rilevante è stata l'innovazione relativa alla introduzione dei Verificatori Indipendenti di Sicurezza; trattasi di soggetti indipendenti dal soggetto proponente (costruttore o Impresa ferroviaria o Gestore dell'infrastruttura) che sono stati introdotti dal d. lgs. n. 162 del 2007 e che sono stati da subito attivati dall'Agenzia, che ha il compito di riconoscerli sulla base della verifica circa il rispetto di requisiti predefiniti. Ad oggi sono stati riconosciuti quattro soggetti ed altri due sono in corso di riconoscimento.

Tali soggetti hanno il compito di presiedere alle prove e di verificare la conformità alle norme nazionali dei sistemi e sottosistemi da ammettere tecnicamente.

CONCLUSIONI

In via preliminare, occorre evidenziare una significativa criticità, già portata all'attenzione nella relazione dello scorso anno, costituita dal mancato completamento dell' organico dell'Agenzia e dalla mancata stabilizzazione del personale attualmente utilizzato.

Ad oltre 4 anni dalla sua istituzione, l'Agenzia continua ad operare in una situazione precaria, con organico estremamente ridotto rispetto alle previsioni (108 unità contro le 205 previste già nella fase transitoria) e senza personale proprio, utilizzando risorse umane provenienti, soprattutto, dal Gruppo FS.

Per pervenire alla fase di regime sono necessari due atti: il Regolamento per il reclutamento del personale ed una Delibera di equiparazione che definisca i criteri per inquadrare, nell'Agenzia, il personale ad oggi utilizzato.

Il Regolamento di reclutamento è stato approvato dal Consiglio dei Ministri il 13 ottobre scorso e, dunque, la sua pubblicazione dovrebbe essere imminente. Come è noto, l'iter per l'emanazione di tale Regolamento è stato molto lungo in quanto, al fine di superare la complessa problematica del passaggio diretto, a domanda, del personale FS verso l'Agenzia, si è reso necessario emanare una legge ad hoc (la n. 152 dell'agosto 2010). Una legge che, soprattutto, ha manifestato la chiara volontà, dell'intera compagine parlamentare, di fondare l'Agenzia e la sicurezza ferroviaria sull'indispensabile mantenimento del know how tecnico delle Ferrovie dello Stato.

L'iter approvativo del secondo atto necessario e presupposto - la Delibera di equiparazione – è tuttora in corso di definizione. Secondo quanto previsto dal decreto-legge n. 135 del 2009, detta Delibera, emanata dall'Agenzia, deve essere approvata con decreto del Ministero delle infrastrutture e di trasporti (MIT), di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze (MEF) ed il Dipartimento della funzione pubblica (DFP).

Al riguardo, si auspica venga realizzata quanto prima un'azione condivisa, che porti alla definizione del provvedimento in itinere, affinché l'Agenzia possa avviare al più presto le procedure di reclutamento del personale ed operare, finalmente, con personale proprio, affrancato dalle Strutture di provenienza.

Passando alle tematiche specifiche cui la presente Relazione è dedicata, si riferisce in via preliminare che, nonostante le problematiche legate al mancato completamento del proprio organico, anche nel corso del 2010 l'ANSF ha assicurato il presidio della sicurezza della circolazione ferroviaria in coerenza con la direttiva annuale del Ministro, e con i risultati riferiti nella relazione dell'Agenzia che di seguito si riportano.

In particolare, passando alle aree e ed ai temi di particolare interesse, si rileva che nel 2010 e nei primi mesi del 2011 l'andamento dell'incidentalità è sostanzialmente in linea con quello degli anni dal 2006 al 2009 sia considerando gli incidenti gravi, così come definiti dal d. lgs n. 162/2007, sia considerando il numero complessivo di incidenti gravi e lievi (inclusi quelli occorsi in binari secondari non interessati dalla circolazione dei treni), rapportati ai treni-km.

Riguardo alle singole tipologie di incidenti, rispetto al 2009, sia nel 2010 sia nei primi mesi del 2011, sono in aumento gli "incidenti ai passaggi a livello"e gli "incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento".

Riguardo agli incidenti ai passaggi a livello, il 2010 è il primo anno in aumento dopo un triennio di forte calo del numero di eventi.

Riguardo invece agli incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento, che comprendono anche gli investimenti di persone in corrispondenza di un passaggio a livello chiuso, sono in aumento sia come numero di incidenti che di vittime.

Poiché i casi sono riconducibili nella quasi totalità ad investimenti di persone indebitamente presenti sulla sede ferroviaria, si ritiene necessaria una incisiva campagna di sensibilizzazione e di informazione sui pericoli in cui si incorre.

Nel 2010 si è avuta una riduzione del valore complessivo dei morti e dei feriti gravi rispetto al 2009, anno nel quale però si è verificata la tragedia di Viareggio; la riduzione riguarda essenzialmente il dato della categoria "altri", in cui per il 2009 rientrano appunto le vittime della tragedia di Viareggio, e, in misura minore, il dato delle categorie "passeggeri" e "personale ferroviario".

I dati di incidentalità dei cantieri nel 2009 sono risultati al di sopra della media europea; per il 2010 non sono ancora disponibili i dati delle altre nazioni, ma il dato italiano è allineato a quello dell'anno precedente mentre il dato relativo ai primi mesi del 2011 evidenzia un miglioramento.

In tale campo si ritiene abbiano inciso positivamente le continue sollecitazioni dell'Agenzia e, da ultimo, la introduzione delle nuove norme per la protezione dei cantieri.

Positivo è il bilancio relativo alla introduzione delle tecnologie di sicurezza sul parco rotabili, pur con le considerazioni sopra svolte circa la necessità di completare il processo e di arginare il fenomeno dell'indebita inibizione delle apparecchiature di sicurezza.

Riguardo ai mezzi d'opera, è necessario che il riordino dei requisiti per la circolazione dei mezzi adibiti alla manutenzione, operato dall'Agenzia, sia concretamente attuato dal Gestore dell'infrastruttura.

Rimane la criticità diffusa dell'incidentalità legata ai malfunzionamenti delle porte di salita e discesa dei passeggeri, imputabile anche a carenze nella manutenzione.

Sempre a carenze manutentive sono imputabili molti incidenti anche di lieve entità fra cui quelli richiamati nella presente relazione che hanno riguardato i servizi AV.

Bisogna apportare, inoltre, un ulteriore miglioramento dei processi manutentivi al fine di ridurre i casi di porte guaste e, più in generale, della incidentalità.

Riguardo al settore delle merci pericolose si è conseguito, certamente grazie alle misure introdotte, all'attività ispettiva ed alle sinergie attivate con la Polizia ferroviaria, un aumento del livello di attenzione e di controllo da parte degli operatori sul trasporto, come dimostrato anche dal confronto con gli anni precedenti dei dati relativi alle perdite di merci pericolose.

Occorre, comunque, un ulteriore rafforzamento del presidio da parte degli operatori, in particolare per quanto concerne i processi di reciproco interfacciamento; resta, peraltro, ancora da risolvere il problema dell'adozione di misure cogenti a livello europeo.

Negli ultimi anni con il progressivo estendersi della concorrenza nel settore ferroviario è aumentato il livello di antagonismo tra gli operatori per questioni di natura commerciale che, tuttavia, in determinati contesti, potrebbero anche avere ricadute sui processi di sicurezza.

Le stesse direttive europee, pur nel quadro della liberalizzazione, impongono, per le questioni che hanno rilevanza sulla sicurezza, la cooperazione fra gli operatori.

È, dunque, indispensabile per il bene del sistema - che sta evolvendo proprio a seguito dei processi di liberalizzazione verso un sempre crescente numero di operatori – che gli operatori stessi lascino il tema della sicurezza al di fuori delle dispute di natura commerciale e che, nel contempo abbiano una organizzazione idonea per trattare gli aspetti relativi alla sicurezza.

In questo contesto va evidenziato che l'Agenzia è l'unico soggetto che non ha interessi di natura commerciale, ma persegue come obiettivo istituzionale il bene collettivo della sicurezza e che ha fra i propri compiti quello di ripartire le responsabilità fra gli operatori.

Nella prima relazione annuale presentata dall'Agenzia, riferita all'anno 2008, era stato evidenziato come a seguito della istituzione dell'Agenzia stessa il quadro normativo di riferimento fosse profondamente mutato, non solo per la istituzione del nuovo soggetto, ma anche perché, rispetto al quadro previgente, la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema è stata chiaramente posta in capo agli operatori come poi confermato, ed ulteriormente rafforzato, con l'emanazione del Regolamento comunitario 352/2009.

Era stato anche evidenziato, nella medesima relazione, come vi fossero notevoli resistenze culturali a questo cambiamento ed oggi, ad oltre tre anni dall'avvio della operatività dell'Agenzia, si può affermare che, dopo una prima fase in cui gli operatori, erroneamente, hanno visto l'Agenzia come un soggetto che in qualche modo li potesse sollevare dalle responsabilità sulla sicurezza della circolazione, sembra che si stia recuperando un corretto percorso, non ancora compiuto, in cui la consapevolezza da parte degli operatori stessi di avere l'obbligo di svolgere un ruolo proattivo nei processi di sicurezza stia aumentando.

Gli operatori devono, in coerenza con il quadro normativo comunitario, mantenere e rafforzare la piena capacità di intervenire direttamente, in presenza di criticità sulla sicurezza derivanti dall'esercizio, che essi per primi sono in grado di rilevare, adottando le necessarie misure nell'esercizio stesso o proponendo le modifiche normative ritenute indispensabili senza attendere l'intervento dell'Agenzia. Ogni qual volta la stessa Agenzia è dovuta intervenire imponendo vincoli e limitazioni ai fini della sicurezza, è stato per sopperire a carenze degli operatori, la qual cosa deve essere considerata come un'anomalia rispetto al sistema della diversità dei ruoli.

Coerentemente con quanto sopra, è necessario che si rafforzi il ruolo istituzionale dell'Agenzia per la fissazione dei principi normativi e la ripartizione le responsabilità fra gli operatori, nonché di soggetto deputato a garantire la correttezza dei processi autorizzativi e lo svolgimento dell'attività ispettiva.

Pertanto, per il futuro, il rafforzamento del presidio sulla sicurezza ferroviaria passa necessariamente attraverso il completamento del predetto percorso "culturale", nonché attraverso il conseguimento del processo organizzativo dell'Agenzia, con il relativo aumento dell'organico a disposizione, e il rafforzamento dell'attività ispettiva verso gli operatori.

Inoltre, risulta fondamentale allo stesso fine il proficuo rapporto di collaborazione sinergica tra ANSF e Ministero

In conclusione. si conferma che tale cooperazione, ferma restando la distinzione dei ruoli, rappresenta un utile strumento per il perseguimento del comune obiettivo di un'efficace azione di implementazione delle regole per la sicurezza del sistema ferroviario nazionale.

PAGINA BIANCA

Allegato 1 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

RAPPORTO ANNUALE SULLA SICUREZZA
delle ferrovie italiane ricadenti nelle competenze dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
ANNO 2010

PAGINA BIANCA

RAPPORTO ANNUALE SULLA SICUREZZA

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

ANNO 2010

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 RECOMMANDATIONS

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 al 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
Agenzia	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (Autorità Nazionale di Sicurezza Italiana)
ERA	Agenzia Ferroviaria Europea
RFI	Rete ferroviaria Italiana (Gestore dell'Infrastruttura nazionale italiana)

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

B.2 Informazioni sulla struttura del sistema ferroviario

B.2.1 Mappa della rete

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

B.2.2 Gestore dell'Infrastruttura

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