

1. *Intestazione e Area Destinataria*

**MINISTERO DEI TRASPORTI**  
**Dipartimento per i Trasporti Terrestri**  
**Direzione Generale del Trasporto**  
**Ferroviario**

Via Caraci, 36

00157 Roma

**IMPRESE FERROVIARIE**

(secondo indirizzo)

Loro Sedi

**ISPETTORATO LOGISTICO**  
**DELL'ESERCITO**

**Rep. Coordinamento e Supporti Generali**  
**Uff. Movimenti e Trasporti**

V.le Castro Pretorio, 123

00185 Roma

**RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.**

(secondo indirizzo)

Loro Sedi

**OGGETTO: Obiettivi in materia di sicurezza e aree di criticità individuati dal Gestore dell'infrastruttura ai fini della selezione dei progetti e delle attività da inserire nei piani della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario per l'anno 2008 (articolo 4, comma 2 della Disposizione n. 56 del 29 dicembre 2003).**

L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone – nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura.

In conformità a quanto sopra, ai fini dell'elaborazione dei Piani della Sicurezza della Circolazione dei Treni e dell'Esercizio Ferroviario per l'anno 2008, il gestore dell'infrastruttura conferma anche per quest'anno i seguenti macro-obiettivi in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario:

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

Per il raggiungimento di tali macro-obiettivi, il gestore dell'infrastruttura ha individuato le aree di criticità riportate nel seguito, suddivise tra quelle che interessano tutto il sistema ferroviario, e che quindi devono essere prese in considerazione sia da RFI, sia dalle Imprese Ferroviarie, e quelle specifiche per RFI e per le Imprese Ferroviarie.



Molte delle aree di criticità erano già state individuate per la redazione del piano della sicurezza del 2007: l'attività di supervisione e di monitoraggio sul sistema ferroviario svolta dal gestore dell'infrastruttura mostra infatti il loro perdurare, evidenziando la non completa efficacia delle azioni finora intraprese.

**Aree di criticità relative all'intero sistema ferroviario:**

- a. sistema di gestione della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario:
  1. esecuzione delle attività di audit interno e loro efficacia,
  2. efficacia del sistema di indicatori e loro monitoraggio ai fini del miglioramento continuo, anche mediante l'adozione degli indicatori previsti dalla Direttiva 49/2004/CE,
  3. gestione dei ritorni di esperienza ottenibili da un'analisi strutturata delle inchieste e delle attività ispettive e di audit interne ed esterne,
  4. rintracciabilità della valutazione dello stato di sicurezza del sistema ferroviario (analisi dei rischi),
  5. efficacia dei piani della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario e correlazione dei progetti in essi contenuti con le aree di criticità individuate;
- b. formazione e mantenimento delle competenze del personale con mansioni di sicurezza:
  1. rilevazione dei fabbisogni formativi e loro correlazione con le risultanze delle verifiche sulle prestazioni di sicurezza del personale, con la pianificazione degli interventi e con la valutazione della formazione erogata,
  2. efficacia ed adozione sistematica di metodi di formazione e mantenimento delle competenze, non solo per il personale operativo ma anche per il personale con funzioni di coordinamento e vigilanza nell'ambito della sicurezza dell'esercizio ferroviario,
  3. rintracciabilità dei percorsi formativi seguiti dal personale dipendente e da quello di ditte terze che opera con mansioni di sicurezza;
- c. utilizzazione del personale con mansioni di sicurezza, nel rispetto dell'orario di lavoro;
- d. correttezza, tempestività, selettività e rintracciabilità della distribuzione dei documenti rilevanti ai fini della sicurezza della circolazione all'interno e all'esterno delle diverse strutture organizzative, con particolare riferimento al processo di elaborazione, emanazione e distribuzione delle Circolari Compartimentali.

**Aree di criticità specifiche per RFI – Direzione Manutenzione**

- e. manutenzione dell'infrastruttura:
  1. rispetto delle periodicità previste per la manutenzione dell'infrastruttura,
  2. stato manutentivo dei deviatori,
  3. manutenzione dei mezzi d'opera,
  4. attrezzaggio con Sistemi di Protezione Marcia Treno dei mezzi adibiti alla manutenzione dell'Infrastruttura Ferroviaria (es.: carrelli; treni materiali lavori) e definizione (d'intesa con la Direzione Tecnica di RFI) delle modalità di utilizzo dei mezzi non protetti,
  5. controllo sistematico di tutte le attività di manutenzione affidate a ditte terze inclusi il rispetto della normativa in ambito di cantiere e le loro interferenze con l'esercizio ferroviario,
  6. corretta attuazione del processo di attivazione di nuovi impianti e modifiche impiantistiche e vigilanza sul rispetto della tempistica da parte dei soggetti esterni ad RFI,
  7. rilevamento delle condizioni dell'infrastruttura a seguito di svii di treni.



#### **Aree di criticità specifiche per RFI – Direzione Movimento**

- f. mantenimento delle competenze del personale addetto alla gestione della circolazione, con particolare riferimento alla gestione di situazioni di degrado;
- g. corretta attuazione del processo di attivazione di nuovi impianti e modifiche impiantistiche, inclusa la tempistica di emanazione e diffusione delle Circolari Compartimentali attivazione di modifiche impiantistiche.

#### **Aree di criticità specifiche per le Imprese Ferroviarie**

- h. introduzione di nuove tecnologie per la sicurezza:
  - 1. attrezzaggio dei sottosistemi di bordo SCMT e SSC e coerenza della pianificazione con l'installazione delle apparecchiature di terra, conformemente alla Direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 13/2006/DIV.5 del 5 marzo 2006;
  - 2. monitoraggio sull'utilizzo del vigilante al fine di garantire quanto previsto dalla Direttiva del Ministro dei Trasporti n. 0044725 del 20 ottobre 2006 fino al completamento dell'attrezzaggio dei sottosistemi di bordo;
- i. manutenzione del materiale rotabile:
  - 1. corretta gestione della manutenzione del materiale rotabile, sulla base di quanto previsto nei Piani di Manutenzione;
  - 2. utilizzazione di sistemi informatici per la gestione delle scadenze manutentive, in particolare la gestione dei dati e la loro correttezza;
  - 3. rintracciabilità delle operazioni di manutenzione e della gestione degli strumenti di misura;
  - 4. modalità di controllo e validazione di forniture di servizi manutentivi affidate a parti terze;
  - 5. rintracciabilità e validità delle certificazioni del materiale rotabile in servizio;
  - 6. rilevamento a bordo dello stato termico delle boccole per i rotabili impiegati sulla linea AV;
- j. prevenzione incendi del materiale rotabile (non corretta manutenzione o mancata osservanza di norme di condotta);
- k. utilizzo di sistemi informativi in processi inerenti alla sicurezza,
  - 1. aggiornamento dei dati utilizzati nei sistemi informativi per la pianificazione e controllo dei processi inerenti alla sicurezza;
- l. formazione e mantenimento delle competenze:
  - 1. competenze dei formatori treno e monitoraggio sulla loro attività, anche in considerazione dell'importanza della rispondenza alla realtà dei dati di composizione e frenatura del treno ai fini del corretto funzionamento dei sistemi automatici di protezione della marcia (SCMT, SSC, ERTMS/ETCS),
  - 2. competenze dei manovratori e monitoraggio sulla loro attività, con particolare attenzione alla redazione dei documenti e alla staffatura dei rotabili in stazionamento;
- m. affidamento in *service* di attività connesse con la sicurezza dell'esercizio:
  - 1. mancanza di specifica analisi dei rischi,
  - 2. corretta attribuzione delle responsabilità,
  - 3. monitoraggio e vigilanza sulle attività affidate.



RFI e le Imprese Ferroviarie in possesso del certificato di sicurezza devono inserire nei propri piani della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario per l'anno 2008 progetti ed attività atti ad eliminare, o almeno ridurre, le aree di criticità relative all'intero sistema ferroviario e quelle proprie specifiche. Al fine di garantire il miglioramento continuo della sicurezza è necessario intervenire in maniera incisiva nelle aree di criticità sopra elencate, verificando costantemente non solo la realizzazione dei progetti ma soprattutto la loro efficacia e l'eventuale necessità di ulteriori azioni.

I progetti e le azioni che possono essere avviati già nel corso del 2007 devono essere inseriti nei Piani della Sicurezza della Circolazione dei Treni e dell'Esercizio Ferroviario per l'anno 2007.

Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188.

Michele Elia

"SISTEMA DI RIFERIMENTO"  
(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)