

Per quanto riguarda lo sviluppo dei sistemi, con le note prot. ANSF 05144/09 del 18/09/2009, prot. ANSF 07322/09 del 15/12/2009 ed infine con la direttiva 1/dir/2010 emanata il 22/02/2010, l'Agenzia ha segnalato a RFI la necessità di implementare sugli attuali sistemi di controllo della marcia del treno ulteriori funzioni che abbiano ricadute positive sulla sicurezza, dando priorità a situazioni di esercizio non ancora protette, come le limitazioni per peso assiale, e al completamento dell'installazione della funzione, denominata "INFILL", che attua l'aggiornamento continuo in macchina dell'informazione sull'aspetto dei segnali, mediante un codice di binario; questa funzione consente di anticipare l'eventuale aggiornamento dell'informazione sullo stato del segnale, che altrimenti avverrebbe solo in prossimità del segnale. RFI ha comunicato l'avvio di un programma di realizzazione del progetto, la cui prima fase di sperimentazione dovrebbe concludersi entro settembre 2011.

Mezzi d'opera

La rilevanza degli incidenti nei cantieri di lavoro o durante il trasferimento dei mezzi d'opera ha suggerito l'opportunità di dotare questi ultimi, in analogia ai treni, di sistemi di protezione della marcia. Tali mezzi, infatti, allo stato attuale, per i trasferimenti da un cantiere all'altro circolano sull'infrastruttura in presenza di circolazione di treni senza alcun sistema tecnologico per la protezione della marcia.

Tale situazione, evidentemente, rende meno efficaci gli sforzi di adeguamento della rete e dei treni alle nuove tecnologie di protezione della marcia e, pertanto, è giustificata la necessità di attrezzare i mezzi d'opera.

Come già riferito nella relazione dello scorso anno, i mezzi d'opera sono numerosi ed eterogenei e non tutti quelli che operano sulla rete sono di proprietà di RFI. Inoltre, dal punto di vista tecnico esiste un'oggettiva difficoltà ad attrezzare tali mezzi con sistemi tecnologici di protezione della marcia, sia perché tali sistemi sono stati concepiti per materiale rotabile da treno, sia perché, dal punto di vista tecnico, esiste una notevole varietà di sistemi di bordo installati su questi mezzi, spesso di concezione non assimilabile a quella dei treni.

Tali mezzi, che pure rientrano nel campo di applicazione delle direttive ministeriali relative all'installazione dei sistemi di sicurezza, dal momento che esse riguardano tutti i rotabili ferroviari, non erano stati di fatto inseriti nel processo di attrezzaggio. Pertanto l'Agenzia, con la direttiva n. 1/dir/2009 del 3 giugno 2009 ha sottoposto anch'essi, in caso di circolazione come treni, alle misure mitigative introdotte per i treni circolanti non attrezzati.

Con successive note prot. ANSF 03427/09 del 26/06/2009 e prot. ANSF 04842/09 del 02/09/2009 l'Agenzia ha chiarito che anche tali mezzi, al fine della circolazione come treni, devono essere inseriti in programmi di attrezzaggio che prevedano a regime l'installazione di sistemi di protezione della marcia.

Con la Direttiva 1/dir/2010 l'Agenzia ha richiesto ad RFI una ricognizione dei mezzi d'opera mirata ad una suddivisione univoca dei rotabili ferroviari utilizzati da RFI stessa o dalle imprese incaricate per la costruzione, la manutenzione e la diagnostica, tra rotabili rispondenti ai requisiti per l'ammissione tecnica dei rotabili sulla rete ferroviaria e quindi idonei a circolare come treni e rotabili non rispondenti invece a detti requisiti e che possono quindi circolare (per trasferimento, inoltre al cantiere ecc.) esclusivamente in regime di interruzione.

Il programma che si intende avviare necessiterà inevitabilmente di tempo per poter essere attuato da RFI (direttamente per i propri mezzi e tramite le ditte proprietarie per gli altri mezzi) e, pertanto, è necessaria l'adozione nel periodo transitorio di provvedimenti mitigativi riguardanti le modalità di circolazione.

Manovre

Come già detto nella relazione dell'anno precedente, anche la tematica relativa alle manovre è in parte legata all'attrezzaggio dei rotabili con sistemi di protezione della marcia. Ad oggi, infatti, i mezzi utilizzati in maniera specifica per l'esecuzione delle manovre non sono compresi nei programmi di attrezzaggio con tali sistemi.

A ciò va aggiunto che i sistemi di protezione della marcia sono stati concepiti per i treni e non sempre possono essere efficaci per taluni tipi di manovre (ad esempio manovre spinte).

Per contro occorre tener conto che le manovre si svolgono in molti casi su instradamenti che possono essere convergenti con itinerari dei treni e che i mezzi utilizzati per l'esecuzione delle manovre devono per ragioni tecniche (rifornimento e altro) essere trasferiti da un impianto all'altro, trasferimento che attualmente avviene senza sistema di protezione della marcia, in presenza della normale circolazione dei treni.

Per quanto riguarda le manovre "convergenti" (ovvero manovre effettuate su binari per i quali non è realizzata l'indipendenza dai binari in cui si svolge la circolazione dei treni; in questi casi, al verificarsi di indebiti movimenti dei mezzi in manovra, non è garantito che il movimento di manovra non interferisca con la circolazione dei treni), questa Agenzia, con il decreto n. 2/2010 del 22/02/2010, ha emanato nuovi standard finalizzati a mitigare il rischio di mancata vigilanza del guidatore. È stato infatti stabilito che la cabina di guida della colonna in manovra sia dotata di dispositivo vigilante attivo ed efficiente o, in alternativa, sia presente nella cabina un altro agente in grado di arrestare il convoglio; si fa eccezione per le manovre "spinte" con manovratore a bordo in testa alla colonna, qualora questo possa arrestare il movimento della manovra agendo sul freno continuo automatico.

In ogni caso, è stato chiesto a RFI di rivedere gli schemi di principio che regolano gli impianti di stazione così da limitare o eliminare la possibilità di interferenze tra movimenti di manovra e treni.

Per quanto riguarda il trasferimento del materiale rotabile da un impianto all'altro, è stato richiesto a RFI di utilizzare, nei casi in cui siano previsti i trasferimenti da depositi e parchi a binari di stazione e quando ciò sia già tecnicamente possibile, i sistemi di protezione della marcia del treno e di presentare un programma di implementazione delle tecnologie sui restanti impianti.

Sempre in relazione alla manovra, con riguardo al mutato quadro di riferimento che prevede la possibilità che i servizi di manovra siano svolti da Imprese ferroviarie certificate, dal Gestore dell'infrastruttura o anche da soggetti diversi non in possesso di certificato di sicurezza, ma sempre sotto la responsabilità di una Impresa o del Gestore, è necessario che nell'ambito dei Sistemi di Gestione della Sicurezza, l'Impresa o il Gestore definiscano chiaramente i rapporti con i fornitori di tali servizi, assicurino l'aggiornamento del personale che li svolge, adottino una idonea procedura per il controllo e la gestione delle attività manutentive sui mezzi di manovra.

Sicurezza cantieri

È proseguita anche nel 2009 ed è tuttora in corso l'attività dell'Agenzia per stimolare l'adozione da parte del Gestore dell'infrastruttura di idonei provvedimenti a carattere organizzativo e formativo per garantire la sicurezza dei cantieri di lavoro rispetto alla circolazione dei treni. Questi aspetti sono stati inseriti nella Direttiva 1/dir/2010, per consentire una gestione organica della problematica nell'ambito del Sistema di Gestione della Sicurezza del Gestore dell'infrastruttura.

In attesa del completamento delle valutazioni da parte di RFI sulle soluzioni tecnologiche e organizzative proposte, l'Agenzia ha richiesto alla stessa RFI di valutare la possibilità di assicurare la separazione fisica netta tra agenti in servizio e treni in circolazione tramite l'installazione di barriere mobili lungo tutta l'area di cantiere. Al contempo, è stato chiesto ad RFI di raggiungere l'obiettivo dell'eliminazione della protezione su avvistamento, modalità, quest'ultima, inconciliabile con una moderna organizzazione della sicurezza.

Inoltre è stato richiesto a RFI di esplicitare meglio i programmi di sensibilizzazione verso le ditte appaltatrici relativamente alla sicurezza del lavoro.

Porte di salita e discesa dai treni passeggeri

È proseguita l'attività per la mitigazione dei rischi legati alle fasi di salita e discesa dei viaggiatori dai treni.

L'analisi degli eventi ha evidenziato che il fenomeno - legato anche a comportamenti non corretti degli utenti ma non per questo da non contrastare - si è in particolare manifestato sui servizi regionali, in relazione alla tipologia di servizio (frequenza delle fermate, quantità di passeggeri in salita e discesa), per cui l'impresa ferroviaria Trenitalia ha proposto e poi introdotto modifiche tecniche sulle carrozze adibite al trasporto di media distanza che si sono completate nell'arco del 2008. Il fenomeno ha tuttavia interessato anche i servizi di media e lunga percorrenza (Eurostar City ed Intercity), talché anche per queste categorie di treni questa Agenzia ha richiesto all'impresa ferroviaria Trenitalia di intervenire.

L'Impresa ferroviaria Trenitalia ha attivato un programma di interventi tecnici di modifica sul funzionamento delle porte di tutte le carrozze componenti questi treni, comprese le carrozze destinate ai servizi internazionali, introducendo dispositivi tecnologici atti ad impedire l'indebita apertura delle porte dopo la chiusura delle stesse da parte del Capotreno (Blocco Porte Temporizzato). Alla data del 31 gennaio 2010 l'Impresa ferroviaria Trenitalia ha informato l'Agenzia di aver completato il programma di modifica di tutte le carrozze in circolazione, provvedendo al fermo in officina di alcune ancora non modificate. Pertanto a tale data il processo di modifica è da ritenersi concluso.

Tuttavia, nel corso delle attività di audit svolte da parte dell'Agenzia, è stato evidenziato che in molti casi circolano carrozze con più porte guaste. Le cause all'origine di tale fenomeno sono da ricercare nella necessità di continui interventi manutentivi per riportare il sistema di porte elettropneumatico nelle condizioni di funzionamento corretto (assetto meccanico, tolleranza dei palpatori, ecc.). In alcuni casi si è verificato che le carrozze escono dalle officine di manutenzione con alcune porte guaste.

Su tale questione e, più in generale, sulle attività manutentive è stato chiesto all'Impresa ferroviaria Trenitalia di rivedere gli assetti organizzativi del proprio Sistema di Gestione della Sicurezza; attualmente è stata avviata, ma non ancora conclusa, tale riorganizzazione.

E' verosimile che tale fenomeno tenderà ad acuirsi con l'avanzare della vetustà degli impianti ed in particolar modo dopo l'integrazione con il dispositivo di sicurezza sopra descritto (Blocco Porte Temporizzato) o con quello in corso d'implementazione (apertura laterale selettiva - lateralizzazione).

È da valutare, quindi, la possibilità di ottenere un salto di qualità ed incremento nell'affidabilità del sistema porte di salita tramite la sostituzione dell'attuale dispositivo di apertura/chiusura elettropneumatico con altro di tipo elettrico (come quello in uso sulle metropolitane).

L'adozione del dispositivo di tipo elettrico – a quanto risulta già in corso di esame da parte dell'Impresa ferroviaria Trenitalia – comporta la sostituzione del tipo di porta con intervento di carpenteria sulla cassa del rotabile, la qual cosa è già prevista peraltro nella maggior parte dei casi di applicazione del dispositivo di lateralizzazione sull'attuale sistema di porte.

I provvedimenti adottati, soprattutto quelli a carattere tecnico, sono stati partecipati anche all'ERA per poter attivare delle sinergie con gli altri paesi europei e intervenire sui servizi transfrontalieri. Infatti, l'intervento dell'Agenzia ha riguardato carrozze già riconosciute RIC, cioè già ammesse alla circolazione internazionale. Nella corrispondenza intercorsa l'ERA ha evidenziato la necessità di non contrastare la libera circolazione dei rotabili e ha suggerito di lasciare alle Imprese ferroviarie la gestione delle responsabilità assegnate dal vigente contesto legislativo sulla problematica in esame.

L'intervento dell'Agenzia sulla tematica delle porte è stato anche esteso alle altre Imprese ferroviarie cui è stata imposta l'adozione di misure analoghe a quelle messe in atto dall'Impresa ferroviaria Trenitalia.

Aspetti manutentivi

Anche nel corso del 2009 l'Agenzia ha posto particolare attenzione ai processi manutentivi dell'infrastruttura e del materiale rotabile, richiedendo agli operatori ferroviari l'adozione di progetti specifici.

Per quanto riguarda il materiale rotabile, gli incidenti avvenuti a Vaiano e a Viareggio nel mese di giugno 2009 hanno fatto emergere alcune criticità su detti processi manutentivi, determinando una serie di azioni mirate sul parco rotabili, per i cui aspetti di dettaglio si rimanda all'allegato 2 alla presente relazione.

Gli operatori di settore hanno sollecitato la sospensione delle misure intraprese dall'Agenzia. In attesa di una normativa a livello europeo che recepisca gli orientamenti condivisi all'interno della Task Force ERA istituita a seguito dell'incidente di Viareggio, l'Agenzia, anche in virtù dei risultati dei primi controlli effettuati nell'ambito del "NDT sampling program" avviato dalla stessa Task Force, ritiene necessario, almeno per il momento, mantenere in vigore i provvedimenti adottati.

Tali provvedimenti sono stati trasmessi anche alla Commissione Europea che ha richiesto all'Agenzia elementi di chiarimento per valutarne la legittimità.

Più in generale sugli aspetti manutentivi l'Agenzia è intervenuta per regolamentare la materia con il decreto n. 1/2009 del 6 aprile 2009 in cui ha tra l'altro attribuito, in coerenza con gli indirizzi comunitari, ai fabbricanti la responsabilità di fornire agli utilizzatori le modalità d'uso, le condizioni di

esercizio e le modalità di manutenzione all'interno delle quali sono garantite le condizioni di sicurezza.

Sempre nel medesimo decreto è stata individuata la figura del fornitore dei servizi di manutenzione cui è stata attribuita la responsabilità di fornire detti servizi conformemente ai requisiti richiesti, ferme restando le responsabilità attribuite dalla norma primaria (Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162) ai Gestori dell'infrastruttura ed alle Imprese ferroviarie, e sono state impartite agli operatori anche le indicazioni secondo cui procedere a modifiche dei piani di manutenzione dei rotabili.

Ancora non sono state recepite nell'ordinamento italiano le direttive europee che prevedono l'introduzione di alcune nuove figure nella manutenzione dei rotabili (detentore dei carri e Soggetto responsabile della manutenzione). Pertanto, nel contesto normativo attuale, e tenuto conto che in ambito europeo è ancora in corso di emanazione il Regolamento sulla certificazione del Soggetto responsabile della manutenzione dei carri, in Italia il responsabile della manutenzione dei rotabili può essere solo una impresa ferroviaria certificata o un gestore dell'infrastruttura autorizzato, gli unici soggetti che possono essere titolari dell'immatricolazione dei rotabili.

L'Agenzia inoltre non è favorevole alla soluzione proposta dalle organizzazioni di settore relativamente alla possibilità di autocertificazione dei Soggetti responsabili della manutenzione dei carri quale soluzione transitoria in attesa dell'emanazione del citato Regolamento europeo sulla certificazione, in quanto così come formulata non fornisce adeguate garanzie.

Per quanto riguarda la problematica degli spezzamenti di ETR, l'Impresa ferroviaria Trenitalia ha comunicato di aver concluso la sostituzione dei tenditori sugli ETR 500 nell'aprile del 2010. Per il materiale convenzionale, gli interventi di sostituzione dei tenditori sui rotabili della Divisione Passeggeri Regionale di Trenitalia sono terminati il 30 giugno 2010, mentre è previsto il completamento entro 30 novembre 2010 per i rotabili della Divisione Passeggeri.

Sulla manutenzione dell'infrastruttura, i controlli attivati dall'Agenzia dall'inizio del 2010, a seguito dell'acquisizione delle competenze sulla rete RFI, hanno fatto emergere alcune situazioni da tenere sotto controllo. Le verifiche sono state condotte principalmente sui deviatori e sul controllo delle quote caratteristiche degli stessi rispetto ai parametri ammessi dalla normativa; sui 267 deviatori, sottoposti a controlli in 33 località, sono state rilevate 2793 quote caratteristiche delle quali 191 fuori tolleranza (circa il 7%); oltre a segnalare puntualmente le non conformità al gestore dell'infrastruttura, che ha disposto azioni manutentive mirate per il ripristino delle condizioni in tolleranza, l'Agenzia sta proseguendo nell'attività di verifica, per approfondire ulteriormente la problematica.

Per quanto riguarda il personale della manutenzione dell'infrastruttura, nell'ambito della Direttiva 1/dir/2010 è stato richiesto al Gestore dell'Infrastruttura di adottare azioni volte al miglioramento dell'efficacia della formazione erogata.

Dissesto idrogeologico

Una problematica che dall'attività di supervisione emerge come critica è quella del rischio idrogeologico.

In merito a questa problematica, l'Agenzia non ha le competenze geotecniche specialistiche per svolgere attività di valutazione degli aspetti morfologici o idrogeologici. Essa può altresì fornire un

supporto metodologico per valutare il processo adottato per affrontare la problematica da parte del Gestore della rete.

In base alle analisi condotte a seguito del verificarsi di eventi riferibili a tale problematica, registrati anche prima della nascita dell'Agenzia, sono state richieste a RFI:

- l'avvio di un programma di individuazione e monitoraggio dei punti della propria infrastruttura interessati da fenomeni di rischio idrogeologico;
- la messa in sicurezza della sede ferroviaria da parte del gestore dell'infrastruttura, attraverso il programma di interventi già individuati e il monitoraggio dell'efficacia delle misure adottate;
- l'incremento dell'attività di vigilanza del gestore dell'infrastruttura sulle aree a rischio idrogeologico e di presidio delle stesse, anche sulla base degli esiti della ricognizione delle tratte inserite nei piani di assetto idrogeologico e del coinvolgimento delle amministrazioni competenti;
- l'adozione di dispositivi tecnologici idonei al contenimento del fenomeno (ad esempio barriere di contenimento collegate alla predisposizione dell'aspetto dei segnali di blocco aventi anche la funzione di proteggere punti di punti singolari della linea;
- la rendicontazione dei programmi d'intervento con indicazione dei tempi d'attuazione;
- l'inserimento degli interventi nel piano annuale della sicurezza.

RFI ha comunicato che i fenomeni legati al dissesto idrogeologico, in cui sono comprese anche le frane, direttamente connessi all'infrastruttura ferroviaria, sono oggetto di monitoraggio da parte del gestore attraverso "la registrazione degli eventi, l'analisi della loro frequenza, la valutazione dei danni arrecati e lo studio delle cause di innesco dei fenomeni", per una corretta programmazione degli interventi più opportuni. La pianificazione degli interventi avviene in funzione del livello di vulnerabilità, noto sulla base delle caratteristiche intrinseche e degli eventi pregressi. Fino alla realizzazione degli interventi di mitigazione, i questi punti "singolari" sono oggetto di vigilanza in modo da assicurare il livello di sicurezza atteso.

Nel 2009 il numero di punti singolari censiti è di circa 1 100, di cui 139 oggetto di intervento realizzato o da realizzare nel 2009.

Gallerie

A partire da febbraio 2010, a seguito della acquisizione delle competenze in materia di infrastruttura, l'Agenzia ha iniziato un'attività di ispezione e verifica delle gallerie ferroviarie.

Sono stati effettuati sopralluoghi nelle gallerie ferroviarie del nodo di Torino durante il mese di marzo 2010. Le non conformità sulle dotazioni di sicurezza delle gallerie emerse nel corso delle visite ispettive hanno portato l'Agenzia ad emanare provvedimenti che da un lato confermavano quelli, già adottati da RFI, di limitazione alla circolazione ferroviaria contemporanea nelle gallerie di merci pericolose e treni viaggiatori, dall'altro prescrivevano a RFI, in tempi definiti, la risoluzione di alcune non conformità rilevate quali l'attrezzaggio delle uscite di emergenza e la dotazione di attrezzature di soccorso all'interno della galleria.

È stata, inoltre, rilevata l'assenza del Piano Generale di Emergenza e Soccorso, che, con il concorso di tutte le organizzazioni territoriali coinvolte, è stato definito ed emesso nel mese di aprile 2010.

Successivi sopralluoghi effettuati nei mesi di maggio/giugno 2010 hanno permesso di verificare l'avvenuta risoluzione da parte di RFI delle non conformità rilevate nelle gallerie del Sottotraversamento di Torino nel corso dei precedenti sopralluoghi.

L'attività ricognitiva effettuata sulla totalità delle gallerie presenti sulla rete ferroviaria ha evidenziato che ad oggi la maggior parte delle gallerie è priva del Piano di Emergenza Esterno.

Ciò ha determinato la richiesta al Gestore dell'Infrastruttura di adoperarsi per elaborare in tempi rapidi tali documenti, in osservanza anche all'Atto di Indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 27/5/2010 nel quale si richiama RFI *"ad attivarsi immediatamente per concordare con tutte le strutture territoriali competenti la definizione puntuale e tempestiva dei citati Piani"*.

Parallelamente sono state individuate dall'Agenzia le gallerie maggiormente critiche in termini di lunghezza e traffico ferroviario ed è proseguita l'attività di ispezione.

Sono state oggetto di sopralluoghi nel mese di giugno e luglio 2010 alcune gallerie della linea direttissima Firenze-Roma (gallerie Monte Perazzo, Cellarino, San Martino, Costa dei Rosi, Mont'Orso) e della linea Roma-Napoli AV (gallerie Massimo, Colli Albani e Castello). Sono state evidenziate alcune carenze di carattere manutentivo, soprattutto sulle linee della tratta Firenze-Roma, che sono state immediatamente segnalate al Gestore dell'Infrastruttura.

Tavolo di interlocuzione istituzionale

In occasione della relazione dello scorso anno era stato evidenziato che le aree di criticità individuate riguardano questioni anche diverse fra loro che comportano la necessità di porre in essere azioni da mettere in campo.

Le criticità individuate, infatti, comportano la necessità di intervenire a livello organizzativo, di attivare interventi, di proseguire l'interlocuzione fra gli operatori ed attivare forme di cooperazione fra gli stessi; ma, soprattutto necessitano di una continuità di azione nel tempo, affinché dal momento della individuazione delle misure alla loro attuazione sia comunque tracciato un percorso vincolante per i vari soggetti interessati, sia coloro che devono attuare le misure, sia coloro che devono garantirne il sostegno e verificarne l'attuazione.

A seguito di tale segnalazione il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha attivato una interlocuzione permanente fra i vari organi dello Stato, che ricopre, al contempo, il ruolo di controllore, di committente del Contratto di Programma ed anche di azionista dei più grandi operatori in campo ferroviario, con la finalità di definire un programma per il rafforzamento della sicurezza del sistema ferroviario, da definire ed attuare con il concorso degli operatori.

Il tavolo di interlocuzione istituzionale, che vede la partecipazione, oltre che dell'Agenzia, di vari uffici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze ha lavorato nel corso dell'attuale anno ed è auspicabile che possano scaturire le prime iniziative concrete in tema di interventi finalizzati alla sicurezza da inserire nel Contratto di programma con RFI anche con riferimento alla tematica della sicurezza delle gallerie ed in tema di reti regionali.

Conclusioni

L'ultimo anno è stato pesantemente segnato dal disastro ferroviario di Viareggio. L'Agenzia è stata impegnata nella fase di accertamento delle cause dell'incidente, nella introduzione delle misure

mitigative conseguenti all'incidente e di altre misure più generali mirate a rafforzare il presidio sul trasporto delle merci pericolose e nello svolgimento di un ruolo attivo sui vari tavoli dell'Unione europea, principalmente nell'ambito della Task Force europea istituita a seguito dell'incidente stesso.

Nella individuazione delle misure da introdurre sono sempre stati coinvolti tutti gli operatori (principalmente il Gestore dell'infrastruttura, le Imprese ferroviarie e le Associazioni di settore), che hanno fornito un valido contributo ed hanno collaborato anche se non c'è stato sempre pieno accordo sulle misure da adottare, in merito alle quali l'Agenzia, per ruolo istituzionale, ha assunto le determinazioni finali.

Su talune questioni, legate più in generale al trasporto di merci pericolose, va segnalata una non completa condivisione del Gestore dell'infrastruttura nazionale rispetto agli indirizzi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'Agenzia, con particolare riguardo ad alcune specifiche questioni:

- presidio da parte del Gestore dell'infrastruttura degli scali merci adibiti al traffico di merci pericolose;
- attuazione dell'atto di indirizzo nei confronti del Gruppo FS emanato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti il 29 luglio 2009;
- definizione della direttiva n. 1/dir/2010 dell'Agenzia indirizzata al Gestore dell'infrastruttura.

Anche in relazione alla attuale situazione congiunturale, questa Agenzia ha sempre cercato di introdurre misure sostenibili per il sistema, oltre che coerenti con il quadro normativo comunitario di riferimento, con l'obiettivo comunque di garantire i livelli di sicurezza.

Ciò in quanto uno scenario in cui quote di merci transitano dalla modalità ferroviaria alla modalità stradale non è comunque auspicabile in una ottica generale di sicurezza del sistema dei trasporti, dal momento che l'incidentalità stradale, in termini di numero di eventi, è di diversi ordini di grandezza superiore a quella ferroviaria.

Tuttavia, proprio in questa delicata fase nella quale era ineludibile introdurre misure mitigative, taluni operatori hanno compiuto scelte di disimpegno nel trasporto delle merci. Ci si riferisce ad esempio alla sospensione del traffico merci pericolose cosiddetto diffuso (ovvero di singoli carri) da parte dell'Impresa ferroviaria Trenitalia e alla proposta da parte del Gestore dell'infrastruttura nazionale all'Agenzia di vietare il traffico diffuso, sempre relativamente alle merci pericolose.

In alcuni casi tali comportamenti potrebbero avere ripercussioni sulla sicurezza. Ci si riferisce ad esempio:

- alle notevoli resistenze dell'Impresa ferroviaria Trenitalia a fornire ai detentori privati di carri, comunque immatricolati nella flotta di Trenitalia, le specifiche di aggiornamento dei piani di manutenzione la cui modifica era stata chiesta dall'Agenzia;
- al fenomeno di carri adibiti al trasporto delle merci pericolose in sosta prolungata in siti non adibiti a riceverle che ha riguardato diverse Imprese ferroviarie ed una mancanza di coordinamento con il Gestore dell'infrastruttura; tale fenomeno è stato contrastato anche grazie alla sinergia attivata fra l'Agenzia e la Polizia ferroviaria.

Una particolare segnalazione va fatta in relazione alla situazione dell'Impresa ferroviaria Trenitalia. Dopo una prima fase di assestamento nei rapporti con l'Agenzia si è attivata una migliore collaborazione mirata a contrastare preoccupanti fenomeni che possono potenzialmente arrecare pregiudizio alla sicurezza.

E' in atto una profonda revisione del Sistema di gestione della sicurezza di Trenitalia, ovvero della organizzazione interna che deve presidiare gli aspetti relativi alla sicurezza e che deve quindi consentire all'Impresa stessa di intervenire tempestivamente con azioni correttive nei casi in cui venissero rilevate criticità o potenziali pericoli.

Tuttavia la rivisitazione di tale Sistema di gestione della sicurezza non è ancora completata e, soprattutto, dall'attività ispettiva dell'Agenzia emergono spesso criticità sugli aspetti relativi alla manutenzione e, talvolta, sulla tempestività nella introduzione delle necessarie misure correttive.

E' necessario un ulteriore sforzo, oltre che nel settore delle merci, soprattutto nel segmento passeggeri regionale e Intercity. Indicative in tal senso sono le casistiche riportate relativamente alla tematica della manutenzione delle porte e al caso dello svio di Vicenza dell'8/7/2010.

Anche per le altre Imprese ferroviarie emergono delle criticità dall'attività ispettiva svolta dall'Agenzia, anche se la capacità di intervento correttivo è facilitata dalle dimensioni più contenute di tali Imprese.

Va segnalato comunque che l'evoluzione della normativa comunitaria e nazionale richiede agli operatori ferroviari, incluse le Imprese ferroviarie, un sempre maggior impegno dal punto di vista tecnico. In particolare il recente Regolamento comunitario n. 352 del 2009 ha attribuito ulteriori compiti agli operatori sulle verifiche di sicurezza, lasciando alle autorità nazionali solo un controllo dei processi.

Il gap da colmare al riguardo è notevole, dal momento che l'assetto precedente del sistema ferroviario nazionale prevedeva un ente normatore unico, una branca specifica del gestore dell'infrastruttura, incaricato di disciplinare nel dettaglio le attività ferroviarie, mentre agli operatori, a partire dai settori operativi di RFI, era richiesta una mera applicazione delle norme. Nel nuovo assetto ogni operatore ferroviario deve valutare l'impatto sulla sicurezza delle soluzioni tecniche ed organizzative adottate.

Tali ulteriori compiti implicano che gli operatori ferroviari rafforzino la loro organizzazione nel settore dell'ingegneria, nell'acquisizione di *know how* sulle metodologie di analisi del rischio e nella formazione del personale.

Trattandosi di tematiche e metodologie nuove e in buona parte ancora da sviluppare, si ritiene necessario che le istituzioni coinvolte – l'Agenzia in primis ma con il sostanziale supporto di altri enti di alto profilo culturale, come ad esempio le Università – forniscano al riguardo il massimo supporto possibile agli operatori ferroviari.

Quanto sopra delineato, in relazione alle dimensioni di taluni operatori, potrebbe nel medio-lungo periodo determinare una situazione di sofferenza che, a sua volta potrebbe avere influenza negativa sulla sicurezza. E' necessario, a tale fine, che vengano attivate delle forme di sinergia fra operatori sui processi connessi con la sicurezza che garantiscano sempre un intervento di livello tecnico adeguato.

Un altro aspetto da curare particolarmente è la necessità di cooperazione fra gli operatori per le questioni che riguardano la sicurezza. In un sistema complesso quale è quello ferroviario, che va sempre più verso la liberalizzazione, la interazione fra una pluralità di operatori è un elemento che deve essere da un lato gestito seguendo le regole emanate dall'Agenzia, che devono appunto disciplinare le modalità di interfaccia fra gli operatori e, dall'altro lato, necessita di collaborazione in termini operativi ed in termini di scambio di informazioni, ovviamente con riguardo alla sicurezza.

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

Da ultimo si deve considerare che, se da un lato l'attività ispettiva dell'Agenzia consente di rilevare le criticità e di chiedere alle Imprese ferroviarie di apportare le conseguenti misure correttive, spesso l'intervento dell'Agenzia non sempre produce effetti immediati e che a volte, anche a distanza di tempo, vengono rilevate le medesime criticità.

Soprattutto nel caso di inadempienze non gravi, non c'è alcuno strumento di dissuasione, non essendoci un meccanismo sanzionatorio, che sarebbe invece utile introdurre al fine di graduare le sanzioni a seconda della gravità dell'inadempienza, avendo cura che i proventi delle sanzioni siano resi disponibili per interventi mirati sulla sicurezza ferroviaria gestiti da un soggetto diverso dall'Agenzia.

In relazione a quanto sopra, oltre alle azioni specifiche sulle singole tematiche descritte nel dettaglio nella presente relazione e nei relativi allegati, è necessario:

- proseguire la sinergia istituzionale fra Ministeri competenti e Agenzia, diretta ad individuare e ad attivare azioni mirate al rafforzamento della sicurezza con riguardo alla rete nazionale ed alle reti regionali;
- in particolare, soprattutto in questa fase in cui l'Agenzia non è a pieno organico, rafforzare le sinergie con la Polizia ferroviaria, che è in grado di garantire una capillare presenza sul territorio;
- accrescere il ruolo delle Associazioni di settore, nell'ottica di favorire la sinergia e la cooperazione fra gli operatori per le tematiche relative alla sicurezza;
- proseguire nell'attività di supporto alla definizione di regole condivise a livello europeo, che garantiscano il mantenimento di livelli di sicurezza adeguati, con particolare riferimento alle problematiche della manutenzione dei rotabili e alla definizione dei requisiti delle nuove figure responsabili della manutenzione introdotte dalle norme europee. Al riguardo si evidenzia la necessità di un tempestivo recepimento delle regole europee in ambito nazionale, al fine di evitare pericolosi disallineamenti tra l'assetto normativo europeo e quello italiano, che potrebbero avere risvolti critici per la sicurezza;
- introdurre un meccanismo sanzionatorio, per il quale l'Agenzia, in coerenza con la Direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno 2010, è in procinto di trasmettere al Ministero vigilante una specifica proposta;
- che il gestore dell'infrastruttura nazionale prosegua nel dare attuazione alla direttiva 1/dir/2010 di questa Agenzia.

Rispetto a tali azioni questa Agenzia assumerà le conseguenti iniziative di indirizzo e di proposta che dovranno essere accompagnate da una parallela azione degli altri organi dello Stato a vario titolo competenti, nonché da coerenti scelte societarie dei singoli operatori.

PAGINA BIANCA

Allegato 1 alla

**RELAZIONE SULLE ATTIVITA' SVOLTE DALL'AGENZIA NAZIONALE PER LA
SICUREZZA DELLE FERROVIE NELL'ANNO 2009
e primi elementi sull'attività svolta nel 2010 fino al 31 agosto**

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

ANNO 2009

Piazza della Stazione, 45 50123 FIRENZE

Tel: 0039 055 2356620 - 0039 06 41582379

Fax: 055 2356495

agenzia.sicurezza@ansf.it

www.ansf.it

PAGINA BIANCA

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 2009
- G.4 Audit svolti nel 2009
- 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 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 2009 avvenuti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

Allegato D: Principali modifiche apportate alla legislazione e ai regolamenti

Allegato E: Certificazione delle Imprese Ferroviarie - Anno 2009