

Tabella D.1.1 Misure di sicurezza derivanti dall'analisi di incidenti o inconvenienti

Data	Localizzazione	Descrizione	Misure di sicurezza previste
			l'adozione nel transitorio di provvedimenti mitigativi per la circolazione di detti mezzi.
19/12/09	Scaia di Giocca	Urto treno 8921 contro grande masso al km 31+525 con decesso macchinista e svio materiale rotabile	L'Agenzia ha richiesto a RFI: • programma di individuazione e monitoraggio dei punti della propria infrastruttura interessati da fenomeni di rischio idrogeologico, per la messa in sicurezza della sede ferroviaria, • monitoraggio dell'efficacia delle misure adottate, • incremento dell'attività di vigilanza sulle aree a rischio idrogeologico e di presidio delle stesse, • adozione di dispositivi tecnologici idonei al contenimento del fenomeno, • inserimento degli interventi nel piano annuale della sicurezza.
		Cadute di passeggeri dai rotabili in movimento	Sono proseguite le campagne formative del personale di bordo e informative verso il pubblico avviate nel 2008 da parte di Trenitalia. Al 31/12/2009 Trenitalia ha comunicato il completamento del programma di modifica di tutte le carrozze in circolazione, destinate ai treni viaggiatori media e lunga percorrenza, con dispositivi tecnologici atti ad impedire l'indebita apertura delle porte dopo la chiusura delle stesse da parte del Capotreno (blocco porte temporizzato). Per i treni con comando e controllo porte in cabina di guida, è stata vietata la circolazione se in uscita dagli impianti di manutenzione manca la segnalazione in cabina di guida dello stato porte chiuse e, nel caso in cui tale segnalazione venga a mancare durante il servizio, si deve arrestare il treno e mettere in atto i provvedimenti stabiliti da ogni impresa (Decreto n.5/2009)
		Fuoriuscite di merci pericolose	Per fronteggiare tale problematica si è proceduto a: • intensificare i controlli sui processi interessanti il trasporto di merci pericolose, • coinvolgere le Imprese ferroviarie, alle quali è stato chiesto di adottare provvedimenti specifici e di interessare anche gli altri soggetti del trasporto di merci pericolose (mittente, detentore, ecc.).

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
Responsabilità in materia di sicurezza	Mutato quadro istituzionale a seguito del decreto legislativo	Definizione ed attribuzione delle diverse responsabilità in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria a tutti gli operatori

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
	162/2007 di recepimento della Direttiva 49/2004/CE	ferroviani (Agenzia, gestori dell'infrastruttura, imprese ferroviarie, valutatori indipendenti di sicurezza) - Decreto 1 / 2009
Attrezzaggio SCMT / SSC e circolazione dei treni non protetti da tali sistemi	Gestione del non completo attrezzaggio dei treni con sistemi di protezione / supporto della marcia dei treni	I treni non attrezzati possono circolare solo se: - serviti da rotabili inseriti in appositi piani di attrezzaggio; - circolanti esclusivamente sulle reti regionali (e che accedono nelle stazioni comuni con RFI su binari dedicati o che percorrono determinati tratti di linea di RFI); - formati da mezzi d'opera atti a circolare come treni. Ai suddetti treni non attrezzati sono imposte le seguenti limitazioni di velocità: - 60 km/h, nel percorrere bivi/PC e stazioni di passaggio doppio-semplificato binario; - 100 km/h, nel caso in cui viaggino anche con la funzione di Ripetizione Continua dei Segnali non attiva (dal 13/12/2009) (Direttiva 1/dir/2009) Decreto n 6 /2009 Decreto n 12/ 2009)
Norme di esercizio dei treni attrezzati SCMT /SSC	Implementazioni tecnologiche proposte dal gestore dell'infrastruttura, volte anche a gestire la modalità di condotta ad agente unico e concernenti: - doppio attrezzaggio con i sottosistemi di terra SCMT e SSC; - introduzione della modalità operativa SSC+RSC; - introduzione di nuovi SSB che integrano le funzioni SCMT ed SSC e SSC/RS; - introduzione di una nuova funzionalità DMI (touch screen);	Allineamento delle procedure normative alle implementazioni tecnologiche. (Decreto n 2 /2009 Decreto n 4 / 2009 Schema di decreto Q/2009)
Norme di esercizio sulla linea AV/AC Milano – Bologna, attrezzata con ERTMS / ETCS livello 2 e priva di segnali fissi luminosi	Necessità di ridurre i disagi ai viaggiatori e di liberare al più presto la linea in caso di guasto del sottosistema di bordo, considerata la mancata attivazione delle interconnessioni intermedie con la linea storica.	Possibilità di circolazione ad una velocità superiore (150 km/h) a quella stabilita per la modalità Staff Responsible (60 km/h), in presenza di determinate condizioni (tra cui: tratta libera da treni; bloccamento degli itinerari nei PdS incontrati dal treno; riduzione della velocità massima a 60 km/h a partire dall'ultimo PdS prima dell'interconnessione di uscita dalla linea AV/AC). (Decreto n 7 /2009)

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
Norme di esercizio sulla linea AV/AC Torino – Milano attrezzata con ERTMS / ETCS livello 2 e priva di segnali fissi luminosi	Necessità di effettuare la fase di pre-esercizio della tratta AV/AC Novara – Milano e successivamente emanare le norme per la tratta AV/AC Torino – Milano, recependo le implementazioni tecnologiche e normative già testate in esercizio sulla tratta AV/AC Milano – Bologna	Emanazione delle norme per la tratta AV/AC Torino – Milano, allineandole a quelle già in vigore per la tratta AV/AC Milano – Bologna. (Decreto n 8 / 2009 Decreto n 11 /2009)
Norme di esercizio sulle linee attrezzate con ERTMS / ETCS livello 2 prive di segnali fissi luminosi	Realizzazione dei posti di esodo nelle lunghe gallerie (tratta AV/AC Bologna – Firenze); necessità di armonizzare le norme di esercizio delle linee ERTMS/ETCS L2 prive di segnali luminosi.	Gestione dei posti di esodo, prevedendo le seguenti misure principali: • modalità per la gestione delle emergenze e per l'esodo dei viaggiatori; • vincolo sul distanziamento dei treni fra due posti di esodo (un solo treno in circolazione); • utilizzo della funzione "revoca concordata della MA" e delle aree di reversing da utilizzare per l'arresto in corrispondenza dei posti di esodo; • utilizzo della modalità reversing anche per ottimizzare l'arresto in corrispondenza delle uscite di emergenza dei posti di esodo. Armonizzazione delle norme di esercizio delle linee ERTMS/ETCS L2 prive di segnali luminosi. (Decreto n 13 / 2009)
Formazione del personale	Mutate attribuzioni in materia di sicurezza ferroviaria	uniformare e aggiornare i requisiti e le modalità per il riconoscimento da parte dell'Agenzia del personale che eroga la formazione e partecipa a commissioni d'esame attinenti alle attività di sicurezza di competenza dell'Agenzia. Costituzione dell'albo degli istruttori/esaminatori riconosciuti dall'Agenzia (Decreto n° 14 / 2009)
Situazioni eterogenee al confine con i diversi paesi europei in materia di tecnologia, regolamenti e formazione del personale	Necessità per motivi impiantistici di ingresso in Italia per brevi tratti al confine di imprese estere non in possesso di certificato di sicurezza rilasciato in Italia	Attivazione di contatti con le NSA dei paesi confinanti per gestire le diverse situazioni presenti nei tratti di confine
Merci pericolose	Necessità di elevare il grado di sicurezza dei treni trasportanti merci pericolose	Obbligo di circolazione con sistema di protezione / supporto della marcia del treno per i treni trasportanti merci pericolose (in alcuni casi in via eccezionale e a carattere temporaneo sono state concesse deroghe per tratta e per imprese ferroviarie, con le opportune mitigazioni)

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
Sistema di gestione della sicurezza	Individuazione durante gli audit documentali e sul campo di non conformità relative ai processi descritti ed attuati nel Sistema di Gestione della Sicurezza	Richiesta alle imprese ferroviarie in possesso di certificato di sicurezza di miglioramento di alcuni processi chiave (in particolare analisi dei rischi, riesame della direzione) e di attuazione conforme dei processi descritti
Supervisione rispetto al rilascio dei certificati di sicurezza		Acquisizione da parte dell'Agenzia di persone per una articolazione dell'attività di audit più incisiva a più livelli: - audit di sistema (sia documentale che sul campo) - audit di processo / prodotto / servizio
Sistema di gestione della sicurezza	Risultati degli audit documentali e sul campo. Mutato quadro istituzionale a seguito del decreto legislativo 162/2007 di recepimento della Direttiva 49/2004/CE	Incontro con tutte le imprese ferroviarie in possesso di certificato di sicurezza o in corso di certificazione su: - nuove procedure per il rilascio dei certificati di parte A e B, - elementi per l'effettuazione dell'analisi dei rischi, - illustrazione delle linee guida emanate per la redazione della Relazione annuale sulla sicurezza e per la predisposizione dei CSI
Manutenzione porte	Risultati degli audit sul campo sui processi manutenzione	L'Agenzia ha sollecitato Trenitalia a migliorare il processo manutentivo

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 2009.

Nel presente paragrafo sono analizzati solo gli incidenti avvenuti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale gestita da RFI riportati nell'Allegato C.2.

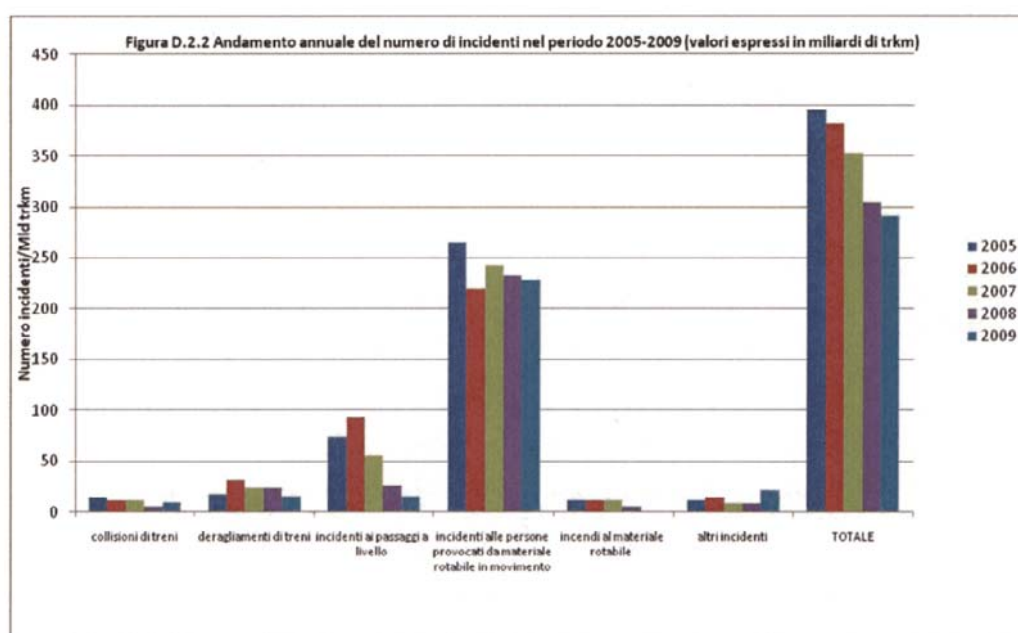
Si riportano di seguito le tabella D.2.1, D.2.6 e le figure D.2.2., D.2.3, D.2.4 e D.2.5 che rappresentano l'andamento degli incidenti utilizzati per elaborare gli indicatori comuni di sicurezza nel periodo 2005-2009.

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

La tabella D.2.1 e la figura D.2.2. riportano l'andamento del numero degli incidenti nel periodo 2005-2009, in valore assoluto e in rapporto ai volumi di traffico (espressi in miliardi di treni chilometro).

Tabella D.2.1 Andamento degli incidenti nel periodo 2005-2009										
INCIDENTI	2005		2006		2007		2008		2009	
	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	9,28
collisioni di treni contro ostacoli	3	8,86	3	8,67	4	11,67	2	5,89	3	9,28
collisioni tra treni	2	5,90	1	2,89	0	0	0	0,00	0	0,00
deragliamenti di treni	6	17,72	11	31,80	8	23,34	8	23,58	5	15,47
incidenti ai passaggi a livello	25	73,85	32	92,51	19	55,44	9	26,53	5	15,47
incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento	90	265,87	76	219,72	83	242,19	79	232,90	74	228,92
incendi al materiale rotabile	4	11,81	4	11,56	4	11,67	2	5,89	0	0,00
Altri incidenti(*)	4	11,81	5	14,45	3	8,75	3	8,84	7	21,65
TOTALE	134	395,85	132	381,62	121	353,07	103	303,65	94	290,79

(*) 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, fuoriuscita di merci pericolose

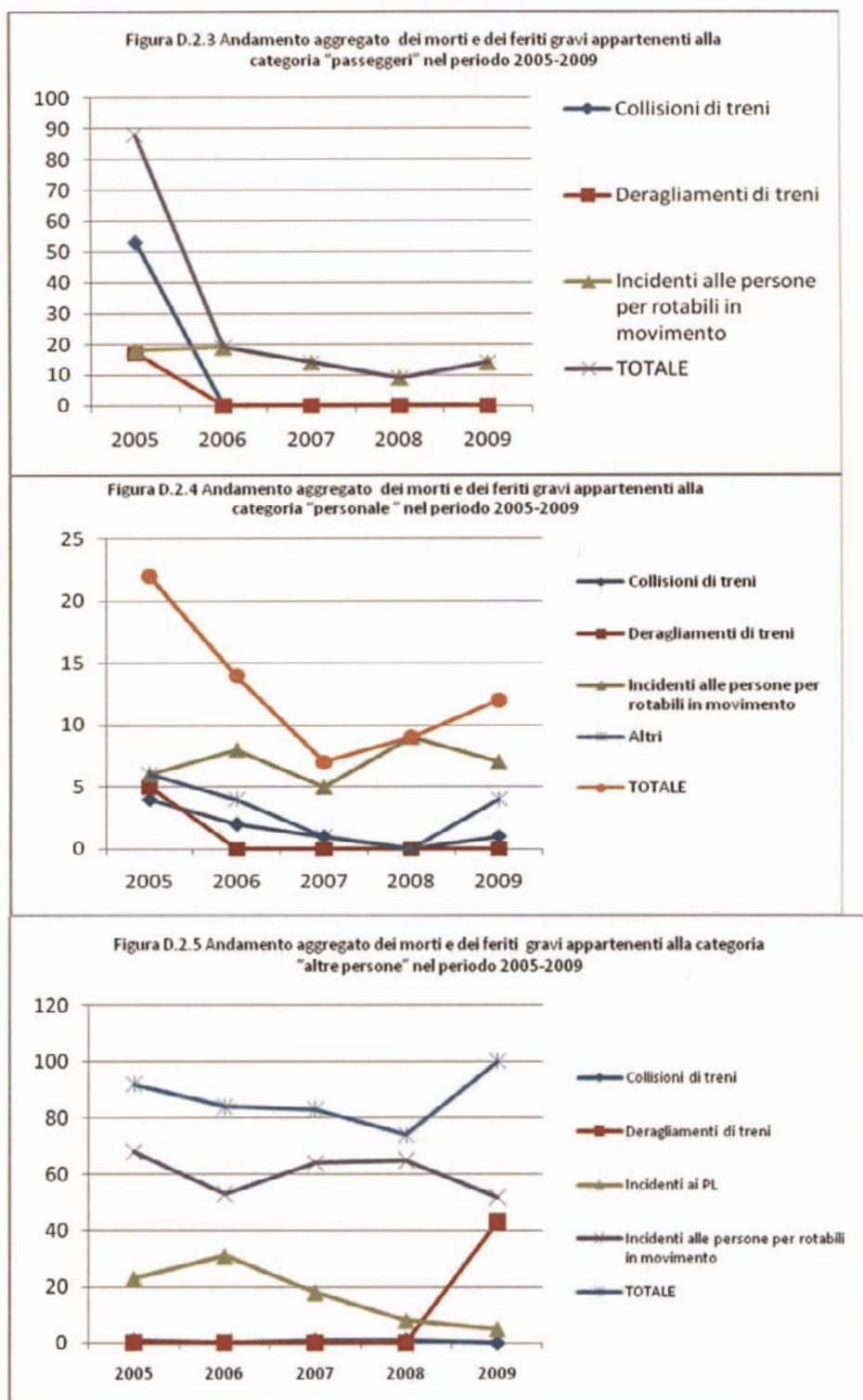


Nel 2009 si può apprezzare un decremento del numero di incidenti sia in rapporto alle singole categorie di incidenti che al valore globale. Le uniche eccezioni sono relative alle collisioni dei treni, in particolare alle collisioni di treni contro ostacoli ed agli incidenti cosiddetti "altri" (tutti gli incidenti ferroviari che non rientrano in nessuna delle altre categorie di incidenti, come ad esempio lo

svio o la collisione di un mezzo d'opera o di una manovra o la fuoriuscita di merci pericolose). Vengono inseriti in quest'ultima categoria i dati relativi a una parte degli eventi connessi alla problematica della sicurezza dei cantieri e delle manovre, un'altra parte dei quali rientra invece negli "incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento" nella quale è stato coinvolto il personale ferroviario o operante per conto delle ditte appaltatrici). Per i provvedimenti adottati per mitigare le problematiche relative a tali tipologie di incidenti si rimanda al precedente punto D.1 e in particolare a quanto previsto in merito al dissesto idrogeologico, alle manovre ed alla sicurezza nei cantieri di lavoro.

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 2005-2009. 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 (collisione di treni, deragliamento di treni, incidenti ai passaggi a livello, incidenti alle persone provocati dal materiale rotabile in movimento, incendi al materiale rotabile e altro). Per facilitare la lettura dei dati 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 nelle figure D.2.3 e D.2.4.



Nella figura D.2.3, relativa ai passeggeri, si rileva che dal 2005 non si sono registrati deragliamenti o collisioni che abbiano causato morti o feriti. Dal 2006, infatti, il dato globale coincide esattamente 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 2009 sono in crescita rispetto all'anno precedente ma allineati con il valore medio del periodo in esame (15 eventi nel 2009 a fronte di un valore medio del periodo 2005-2009 pari a 15). Per i provvedimenti adottati sulla problematica delle Cadute dei passeggeri dai rotabili in movimento si rimanda alla tabella D.1.1.

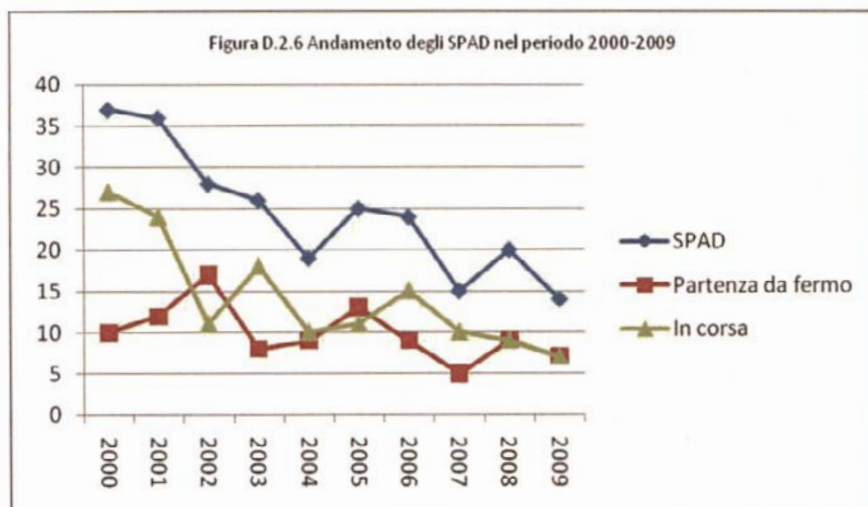
Nella figura D.2.4, relativa al personale (personale ferroviario, comprese le ditte), si rileva che il valore riferibile agli incidenti complessivi è in crescita rispetto al 2008 ma inferiore al valore medio registrato nel periodo in esame (12 eventi nel 2009 a fronte di un valore medio del periodo 2005-2009 pari a 12,8). Gli ultimi deragliamenti di treni o incendi rilevanti ai fini del grafico si sono registrati nel 2005. Le conseguenze addebitabili agli incidenti alle persone provocati da rotabili in movimento sono invece in diminuzione rispetto al 2008 ma allineate al valore medio del periodo in esame (7). Il dato relativo agli incidenti cosiddetti "altri", strettamente collegato al dato relativo agli incidenti alle persone provocati da rotabili in movimento perché per la categoria "personale"afferisce alle medesime problematiche (sicurezza dei cantieri e delle manovre), presenta nel 2009 valori superiori all'anno precedente ed al valore medio del periodo in esame. Il dato relativo alle collisioni dei treni registra un incremento puntuale dovuto al fatale urto di un treno contro una frana (avvenuto a Scala di Giocca il 19/12/09), connesso con la problematica del dissesto idrogeologico. I provvedimenti adottati per la mitigazione dei rischi associati a queste problematiche sono riportati nella tabella D.1.1. (eventi avvenuti a Bologna Centrale il 29/8 e 1/9, nella tratta Torino Lingotto – Moncalieri il 06/11 e a Milano Centrale il 20/9).

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. La figura consente di apprezzare l'andamento di tali dati sia in aggregato che per singola categoria. Il valore riferibile agli incidenti complessivi è in crescita rispetto al 2008 ed al valore medio registrato nel periodo in esame (100 eventi nel 2009 a fronte di un valore medio del periodo 2005-2009 pari a 86,6). Analogo andamento si registra per le conseguenze dei deragliamenti dei treni. Tale incremento è stato

determinato dall'incidente di Viareggio che in termini di morti e feriti ha un peso determinante nelle analisi dell'anno 2009. Le vittime di questo grave incidente rappresentano i primi casi analizzati dall'Agenzia riferibili alla categoria di persone classificate come "altri" negli Indicatori Comuni di Sicurezza ai sensi della direttiva 149/09/CE. Registrano invece nel 2009 una ulteriore riduzione le conseguenze degli incidenti ai passaggi a livello (classificabili come "utenti dei passaggi a livello" in base alle indicazioni riportate nella direttiva 149/09/CE); a tal proposito si evidenzia il proseguimento del progetto di soppressione dei passaggi a livello stessi. Per quanto riguarda le conseguenze degli incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (classificabili come "persone non autorizzate" in base alle indicazioni riportate nella direttiva 149/09/CE) si registra un dato in diminuzione rispetto al 2008 ma anche al valore medio del periodo preso in esame. Nella seguente tabella D.2.6 si riporta invece il dettaglio delle conseguenze alle persone occorse nel periodo 2006-2009.

Tabella D.2.6 Andamento delle conseguenze alle persone occorse negli incidenti del periodo 2006-2009																								
	2006												2007											
	Passeggeri			Personale			Altre persone			Totale			Passeggeri			Personale			Altre persone			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			
Collisioni di treni	0	0	0	2	0	2	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	1	1	1	0	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			
Incidenti ai PL	0	0	0	0	0	0	18	13	31	18	13	31	0	0	0	0	0	0	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			
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			
Altri incidenti (*)	0	0	0	2	2	4	0	0	0	2	2	4	0	0	0	0	1	1	0	0	1			
TOTALE	5	14	19	10	4	14	56	28	84	71	46	117	5	9	14	2	5	7	59	24	83			
2008												2009												
	Passeggeri			Personale			Altre persone			Totale			Passeggeri			Personale			Altre persone			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			
Collisioni di treni	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	1			
Deragliamenti di treni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	13	43	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			
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			
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			
Altri incidenti(*)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	0	0	0	4			
TOTALE	4	5	9	5	4	9	51	23	74	60	32	92	5	10	15	5	7	12	71	29	100			
(*) 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, fuoriuscita di merci pericolose																								

Per quanto riguarda gli SPAD (indebitto superamento di un segnale disposto a via impedita da parte di un treno) nel successivo grafico si riportano gli eventi avvenuti nel periodo 2000-2009.



Dall'analisi del grafico emerge nel 2009 una diminuzione degli eventi rispetto all'anno precedente, anche inferiore all'anno 2007 nel quale si era registrato il valore minimo. 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 2009 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 2009 sia il valore degli SPAD "in corsa" sia di quelli "in partenza da fermo" registrano una diminuzione rispetto agli anni precedenti.

Nel corso dell'anno sono state attivate delle procedure per la raccolta dei dati direttamente dalle reti regionali interconnesse con la infrastruttura gestita da RFI, attraverso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che è l'autorità a cui compete il controllo e la vigilanza su tali reti; l'attivazione di questa procedura

ha consentito all'Agenzia di poter acquisire alcuni dati non raccolti da ISTAT (ad esempio: gli inconvenienti, il numero dei passaggi a livello, il numero di audit, ecc.). La modalità di raccolta dei dati dalle reti ferroviarie interconnesse deve comunque essere considerata ancora in fase sperimentale.

Le definizioni degli indicatori comuni di sicurezza che differiscono da quelle della Direttiva 149/2009/CE e le modifiche ai dati forniti come CSI negli anni precedenti sono riportate nell'allegato C.1.

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 dal 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 2009 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 :

- ✓ la legge 23 luglio 2009, n. 99 "Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia" con la

quale sono state apportate modifiche al D.lgs. n.188/2003 volte a liberalizzare i servizi infrastrutturali; si è richiesto il possesso di apposita licenza anche per lo svolgimento di servizi ferroviari passeggeri aventi origine e destinazione nel territorio nazionale, per i quali sia necessario l'accesso alla infrastruttura ferroviaria nazionale, esonerandone le imprese ferroviarie che forniscono servizi di trasporto internazionale di passeggeri, alle quali viene attribuito il potere di far salire e scendere passeggeri tra stazioni nazionali situate lungo il percorso del servizio internazionale, a condizione che la finalità principale del servizio sia il trasporto di passeggeri tra stazioni situate in Stati membri diversi.

- ✓ Il Decreto legge 25-9-2009 n. 135 (convertito con modificazioni dalla legge n. 166/2009) recante "Disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi comunitari e per l'esecuzione di sentenze della Corte di giustizia delle Comunità europee", con il quale sono state apportate ulteriori modifiche al D.lgs. n. 188/03 con riferimento all'Organismo di regolazione, e sono state adottate misure per il funzionamento dell'Agenzia.
- ✓ Il Decreto Ministeriale 22 dicembre 2009, recante "Prescrizioni relative all'organizzazione ed al funzionamento dell'unico organismo nazionale italiano autorizzato a svolgere attività di accreditamento in conformità al regolamento (CE) n. 765/2008" con il quale è stato disciplinato l'organismo nazionale di accreditamento che valuta la competenza a svolgere una specifica attività di valutazione della conformità degli organismi di valutazione della conformità che ne fanno domanda.

Per quanto riguarda l'attività normativa nazionale in materia di sicurezza, svolta dall'Agenzia, è stata completata 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); questo quadro di riferimento, riportato nell'Allegato B al decreto dell'Agenzia n. 1/2009 del 6/4/2009, ha realizzato un completo raccordo normativo con il quadro precedente.

Successivamente, l'Agenzia ha avviato il 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. L'obiettivo è 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 2009 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. 2/2009 del 24 Aprile 2009 e n. 4/2009 del 19 maggio 2009, recanti modifiche sperimentali alle norme di esercizio dei sistemi SCMT e SSC;
 - o n. 3/2009 del 18 Maggio 2009, concernente le norme di esercizio da rispettare in caso di indicazione di un'indebita occupazione dei circuiti di binario di stazione;
 - o n. 5/2009 del 28 Maggio 2009, concernente le norme di circolazione dei treni dotati di dispositivo di comando e di controllo delle porte in cabina di guida;
 - o n. 6/2009 del 16 Giugno 2009, concernente le norme di circolazione dei treni non ancora protetti dai sistemi SCMT e SSC, secondo i principi riportati nel punto 3.1 della direttiva n. 1/dir/2009 del 3 giugno 2009;
 - o n. 7/2009 del 23 luglio 2009, concernente le norme sperimentali per la circolazione dei treni sulla linea AV/AC Milano – Bologna con il sottosistema in stato "isolato";
 - o n. 8/2009 del 8 agosto 2009, concernente le norme per il pre-esercizio della tratta AV/AC Novara – Milano della linea Torino – Milano, nonché alcune modifiche e integrazioni sperimentali alle norme in vigore sulla tratta AV/AC in esercizio Torno – Novara;
 - o n. 11/2009 del 4 novembre 2009, concernente le norme per l'esercizio commerciale della linea AC/AV Torino – Milano attrezzata con ERTMS/ETCS L2 senza segnali fissi luminosi;
 - o n. 12/2009 del 26 novembre 2009, recante modifiche alle norme di esercizio per l'adozione delle ulteriori limitazioni previste dalla direttiva n. 1/dir/2009 del 3 giugno 2009;
 - o n. 13/2009 del 27 novembre 2009, recante modifiche alle norme di esercizio conseguenti alla realizzazione dei Posti di Esodo e

- all'adozione di nuove funzioni sulle linee AV/AC attrezzate con ERTMS/ETCS L2 senza segnali fissi luminosi;
- n. 14/2009 del 10 dicembre 2009, concernente l'emanazione delle norme per il riconoscimento degli Istruttori e degli Esaminatori del personale che svolge attività di sicurezza e conseguenti modifiche alle norme vigenti;
 - emanazione della direttiva n. 1/dir/2009 del 3 Giugno 2009 concernente la circolazione, dopo il 30 Giugno 2009, dei treni non ancora protetti dai sistemi SCMT e SSC;
 - emanazione dei criteri di riferimento per la concessione di deroghe, da parte del Gestore dell'infrastruttura RFI, relativamente:
 - alla visibilità dei segnali fissi,
 - alla installazione dei segnali di avanzamento e di avvio sugli indicatori alti di partenza ubicati in precedenza dei segnali di partenza,
 - alla distanza ridotta dei segnali fissi,
 - alla utilizzazione della luce rossa sopra la segnalazione di avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta (doppio giallo),
 - alla posa dei segnali di prima categoria nelle stazioni;
 - 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:
 - razionalizzazione delle procedure per l'elaborazione e l'emanazione dei documenti dell'orario di servizio (circolari compartimentali);
 - emanazione delle norme per il riconoscimento degli istruttori e degli esaminatori del personale che svolge attività di sicurezza e conseguenti modifiche alle norme vigenti;
 - eliminazione dai Testi Normativi degli estratti del "Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario di merci pericolose (RID)";
 - modifiche alle norme di esercizio per la circolazione dei treni non protetti dai sistemi SCMT o SSC;
 - integrazioni e modifiche alle norme che regolano lo svolgimento delle manovre;

- modifiche alle norme di esercizio concernenti la numerazione dei treni;
- utilizzo provvisorio di modifiche sperimentali alle norme di esercizio per la circolazione dei treni attrezzati con sottosistemi di bordo SCMT atti a realizzare anche le funzionalità SSC;
- rilascio di autorizzazioni al Gestore dell'infrastruttura RFI per modifiche regolamentari finalizzate all'apertura all'esercizio di impianti;
- emanazione di raccomandazioni per il Gestore dell'infrastruttura RFI finalizzate alla sicurezza dei cantieri;
- emanazione di indicazioni e raccomandazioni alle Imprese ferroviarie finalizzate:
 - alla accelerazione dei processi di installazione dei sistemi di protezione della marcia del treno,
 - al miglioramento dei processi manutentivi,
 - alla mitigazione dei rischi per i viaggiatori nella fase di salita e discesa dai treni,
 - alla redazione degli accordi per lo scambio dei treni merci in regime di visita tecnica di scambio,
 - alla redazione di esempi di carico delle merci sui carri.

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

F.1 Legislazione nazionale – Date di inizio - Disponibilità

Ad oggi 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.

Per gli aspetti relativi alla Certificazione di Sicurezza delle Imprese Ferroviarie, nel corso del 2009 l'Agenzia ha lavorato alla realizzazione delle "Linee Guida per il rilascio del certificato di sicurezza"; tali linee guida, che sono poi state emanate il 23 marzo 2010, forniscono le indicazioni necessarie per