

In attuazione all'art. 27 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, che attribuisce all'Agenzia il compito di elaborare un nuovo quadro normativo attraverso il riordino di quello attuale, l'adeguamento delle norme all'evoluzione tecnica/scientifica e l'armonizzazione con la normativa comunitaria, è stato istituito un gruppo di lavoro con il compito di realizzare un nuovo testo normativo.

L'obiettivo del gruppo di lavoro è di realizzare un testo normativo, attraverso la riscrittura del Regolamento per la Circolazione dei Treni (RCT) e del Regolamento sui Segnali (RS), che raccolga tutti i principi normativi di competenza dell'Agenzia, oggi contenuti in altri testi, che costituiranno l'insieme delle norme tecniche e degli standard di sicurezza della circolazione ferroviaria.

A completamento dell'attività di riordino il quadro normativo nazionale sarà costituito da:

- Normativa comunitaria;
- Norme tecniche e standard di sicurezza emanati dall'Agenzia;
- Disposizioni e prescrizioni degli Operatori ferroviari (Gestori infrastruttura e Imprese Ferroviaria).

In questo modo saranno superati gli aspetti dell'attuale normativa della circolazione ferroviaria non conformi al citato decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, ossia:

- sovrapposizione di provvedimenti regolamentari;
- gerarchia regolamentare non più attuale;
- promiscuità di principi e procedure;
- stratificazione delle norme.

Sarà definito inoltre un nuovo assetto in cui saranno individuati chiaramente i compiti e le competenze, nonché la ripartizione delle responsabilità, degli Operatori ferroviari.

Lo stato di avanzamento dell'attività di riordino è il seguente:

- realizzazione della bozza del nuovo RCT, in parte elaborata con l'ausilio di docenti universitari e nel corso di tavoli tecnici con gli Operatori ferroviari, inviata lo scorso mese di giugno a tutti gli operatori ferroviari interessati (RFI, IF, Associazioni di settore e organizzazioni sindacali) per il loro parere ed osservazioni;
- elaborazione di una nuova bozza del RCT, inviata lo scorso mese di agosto a tutti gli Operatori ferroviari, rivista e integrata rispetto alla precedente versione anche tenendo conto delle osservazioni pervenute.

L'attività ad oggi prosegue con:

- l'elaborazione del testo del RCT, in particolare per quanto riguarda i punti che trattano le anomalie della circolazione ferroviaria, in collaborazione con i docenti universitari e tenendo conto delle osservazioni degli Operatori ferroviari;
- la compilazione delle schede di raffronto che consentiranno di individuare in quale parte dei nuovi testi sono state recepite le norme attualmente in vigore, se sono state modificate o se sono di competenza di un Operatore ferroviario, evitando in tal modo di creare vuoti normativi.

Una volta definito il quadro normativo di competenza dell'Agenzia, avrà inizio un periodo transitorio a disposizione degli Operatori ferroviari per elaborare le disposizioni e prescrizioni di esercizio di competenza; In attesa di tale elaborazione l'attuale normativa costituirà, per quanto non in contrasto con le norme contenute nei nuovi testi di competenza dell'Agenzia, il quadro normativo di riferimento.

Si ritiene che il riordino normativo, oltre a rendere coerente l'assetto delle norme ai principi comunitari, consentirà di fare chiarezza su un quadro di riferimento troppo stratificato nel tempo e di stimolare gli operatori ad individuare soluzioni più flessibili previa una accurata ed esaustiva analisi dei rischi, quindi ragionando caso per caso sulle ripercussioni sulla sicurezza di ciascuna modifica introdotta e non invece, come accadeva in passato, perseguendo la flessibilità esclusivamente mediante richieste di deroghe alle norme esistenti.

Evoluzione della certificazione e dell'autorizzazione di sicurezza

La direttiva comunitaria 2004/49/CE, recepita nell'ordinamento nazionale con il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, prevede che tutti gli operatori (Gestori dell'infrastruttura o Imprese ferroviarie), per poter svolgere la propria attività debbano ricevere dall'Agenzia una attestazione di sicurezza, che per le Imprese ferroviarie è il Certificato di Sicurezza, mentre nel caso dei Gestori dell'infrastruttura è denominato Autorizzazione di sicurezza, che attesta che l'operatore risponde a precisi requisiti di riferimento in termini di organizzazione dell'operatore stesso per la gestione dei processi aventi ricadute sulla sicurezza (il cosiddetto "Sistema di Gestione della Sicurezza").

Detti requisiti sono nel dettaglio specificati nell'Allegato III al citato decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, e costituiscono pertanto un vincolo normativo sia a livello nazionale che comunitario.

Infatti l'emanazione del Regolamento comunitario n. 352/2009 riguardante i Metodi Comuni di Sicurezza ha ulteriormente spostato verso gli operatori la responsabilità dei processi mediante l'utilizzo di metodologie predefinite, contenute appunto in detto Regolamento e lasciando alle Autorità nazionali il controllo dei processi.

Ciò implica che per qualsiasi modifica che abbia impatto sulla sicurezza, l'operatore può procedere direttamente applicando una metodologia ben definita che necessita però di una struttura tecnica in grado di gestirla.

Analogamente, a seguito del riordino normativo che comporterà, in coerenza con i dettami delle direttive comunitarie, un aumento del perimetro delle materie che saranno disciplinate direttamente dagli operatori con prescrizioni e disposizioni di esercizio, sarà necessario che gli operatori stessi dispongano di strutture tecniche idonee a gestire le modifiche normative e l'emanazione dei relativi provvedimenti.

Certificazione di sicurezza

Questa Agenzia ha da tempo attivato un processo di adeguamento alla norma comunitaria dei Certificati di sicurezza di tutte le Imprese ferroviarie.

In particolare è stato richiesto a tutte le Imprese ferroviarie di adeguare la propria organizzazione e il proprio Sistema di Gestione della Sicurezza alle previsioni delle direttive comunitarie che

prevedono un Certificato di sicurezza di parte A valido a livello europeo ed un Certificato di sicurezza di parte B specifico per la rete nazionale.

Tali modifiche non hanno una rilevanza solo formale ma incidono profondamente, soprattutto in prospettiva, sull'organizzazione delle Imprese ferroviarie.

Per guidare le imprese nella richiesta di un certificato di sicurezza parte A e parte B, il 23 marzo 2010 l'Agenzia ha emanato le "Linee Guida per il rilascio del certificato di sicurezza", contenenti i requisiti di carattere generale relativi all'adozione di un Sistema di Gestione della Sicurezza e i requisiti specifici necessari per garantire il rispetto delle norme di esercizio, standard tecnici e standard di sicurezza vigenti sul territorio italiano da soddisfare e la documentazione da produrre per darne evidenza.

Con le linee guida è stato fissato il 30 giugno 2010 come il termine ultimo per le richieste di estensioni del certificato di sicurezza secondo le procedure antecedenti la Direttiva 2004/49/CE; da tale data per tutte le nuove imprese che volessero certificarsi è necessario attivare la procedura per il rilascio di certificato conforme alla direttiva 2004/49/CE. Inoltre, a norma del Regolamento europeo 653/2007, entro il 1° gennaio 2011 tutte le Imprese ferroviarie in possesso di Certificato di sicurezza dovevano fare domanda per la conversione del loro certificato in un certificato conforme alla direttiva 2004/49/CE.

Al fine di supportare le Imprese ferroviarie, l'Agenzia ha illustrato le nuove procedure, i criteri di valutazione adottati e la nuova impostazione sul controllo dei rischi in un apposito corso tenutosi nei mesi di aprile e maggio 2010 e in un incontro specifico il 26 novembre 2010. Nel corso del 2010 sono stati effettuati anche incontri tra rappresentanti dell'Agenzia e delle Imprese ferroviarie in possesso di Certificato di sicurezza o che avevano fatto domanda per l'ottenimento di un Certificato di sicurezza, o in alcuni casi con Associazioni che le rappresentano, illustrando le principali novità del nuovo contesto normativo e i temi più delicati in materia di Sistemi di Gestione della Sicurezza emersi dall'attività di supervisione condotta dall'Agenzia stessa.

Per quanto riguarda i dettagli dell'attività di certificazione delle Imprese ferroviarie svolta nel 2010 si rimanda al Rapporto inviato all'ERA, riportato in Allegato 1.

Parallelamente, nel corso del 2010 è stato attivato un Accordo Quadro per attività di studio e ricerca in materia di sicurezza ferroviaria tra Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e Dipartimento di Idraulica Trasporti e Strade – Università degli studi di Roma "La Sapienza", che ha come obiettivo la valutazione della corretta applicabilità delle linee guida emanate e delle procedure di valutazione documentale adottate, in relazione al Regolamento (UE) N. 1158/2010 del 9 dicembre 2010 relativo a un metodo di sicurezza comune per valutare la conformità ai requisiti di ottenimento di certificati di sicurezza della rete ferroviaria. Tale attività vedrà la conclusione nel corso dell'anno 2011.

L'attività di certificazione svolta nei primi mesi del 2011 è stata caratterizzata dall'esame della documentazione trasmessa dalle Imprese ferroviarie a seguito della richiesta di aggiornamento dei certificati al fine di verificarne la conformità alle normative vigenti e la rispondenza ai criteri di valutazione che sono stati imposti a livello europeo come metodo comune di sicurezza dal Regolamento (UE) 1158/2010.

Al 31 agosto 2011 sono stati rilasciati 7 certificati di sicurezza parte A e parte B, in conformità agli all'articolo 10 della Direttiva 2004/49/CE, così come recepita dal Decreto Legislativo del 10 agosto 2007, n. 162; le imprese certificate sono 3 per servizio passeggeri, 3 per servizio merci (di cui 2 merci pericolose) e 1 per servizio passeggeri, passeggeri AV, merci e merci pericolose.

Alla stessa data, le Imprese ferroviarie in possesso di certificato di sicurezza sono 31, suddivise secondo le tipologie di servizio come indicato nella tabella seguente.

IMPRESE FERROVIARIE CON CDS PER SERVIZI PASSEGGERI	IMPRESE FERROVIARIE CON CDS PER SERVIZI MERCI	IMPRESE FERROVIARIE CON CDS PER SERVIZI MERCI E PER SERVIZI PASSEGGERI
8	16	7
di cui n.1 valido anche per servizi AV	di cui n.12 validi anche per servizi di merci pericolose	di cui n.4 validi anche per servizi di merci pericolose e n.1 valido per servizi passeggeri AV

Di seguito si riporta l'elenco delle Imprese ferroviarie in possesso di Certificato di sicurezza al 31 agosto 2011, con l'indicazione di quelle che hanno ottenuto il rinnovo nel 2011.

IMPRESA FERROVIARIA	SERVIZIO OFFERTO	RILASCIO NEL 2011
Arenaways S.p.A.	PASSEGGERI	SI
CAPTRAIN Italia Srl	MERCI MERCI PERICOLOSE	
CFI – Compagnia Ferroviaria Italiana S.p.A.	MERCI MERCI PERICOLOSE	SI
Crossrail Italia Srl	MERCI MERCI PERICOLOSE	
Ferrottramviaria S.p.A.	MERCI MERCI PERICOLOSE	
Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A.	PASSEGGERI MERCI	
Ferrovie del Gargano	PASSEGGERI	
Ferrovie della Calabria Srl	PASSEGGERI MERCI	
Ferrovie Emilia Romagna Srl	PASSEGGERI MERCI MERCI PERICOLOSE	
Ferrovie Udine Cividale Srl	MERCI	
GTS RAIL Srl	MERCI	SI
GTT - Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.	PASSEGGERI	
Hupac S.p.A.	MERCI MERCI PERICOLOSE	

IMPRESA FERROVIARIA	SERVIZIO OFFERTO	RILASCIO NEL 2011
I.S.C. - Interporto Servizi Cargo S.p.A.	MERCI MERCI PERICOLOSE	
InRail S.p.A.	MERCI MERCI PERICOLOSE	
Linea S.p.A.	MERCI MERCI PERICOLOSE	
MetroCampania NordEst Srl	PASSEGGERI	
NordCargo Srl	MERCI MERCI PERICOLOSE	
NTV - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A.	PASSEGGERI PASSEGGERI A V	SI
Rail Italia Srl	MERCI MERCI PERICOLOSE	
Rail One S.p.A.	MERCI	
Rail Traction Company S.p.A.	MERCI MERCI PERICOLOSE	SI
SAD - Trasporto Locale S.p.A.	PASSEGGERI	
SBB Cargo Italia Srl	MERCI MERCI PERICOLOSE	
Serfer Servizi Ferroviari Srl	PASSEGGERI MERCI MERCI PERICOLOSE	
Sistemi Territoriali S.p.A.	PASSEGGERI MERCI MERCI PERICOLOSE	
TFT - Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A.	PASSEGGERI MERCI	
TLN Trenitalia-Le NORD Srl	PASSEGGERI	SI
Trenitalia S.p.A.	PASSEGGERI PASSEGGERI A V MERCI MERCI PERICOLOSE	(Parte A)
TX Logistik AG	MERCI	
Umbria TPL e Mobilità S.p.A.	PASSEGGERI	

Nel corso dell'esame della documentazione inviata dalle Imprese ferroviarie per l'adeguamento dei Certificati di sicurezza parte A e parte B si sono rilevati alcuni elementi importanti.

In primo luogo la necessità di disporre all'interno di una Impresa ferroviaria di una struttura organizzativa indipendente dai processi produttivi e dedicata alla sicurezza è vista ancora come un vincolo imposto che determina di fatto un aumento dei costi d'impresa.

In secondo luogo, se si fa eccezione per l'Impresa ferroviaria Trenitalia che è dotata di una struttura organizzativa articolata e tecnicamente strutturata, le strutture tecniche delle altre

Imprese ferroviarie non sono strutturate per fare fronte ai compiti che saranno acquisiti a seguito della applicazione delle nuove disposizioni comunitarie.

Sarà indispensabile, quindi, un rafforzamento di tali strutture in assenza del quale le Imprese ferroviarie andranno incontro a criticità esiziali perché, non potendo gestire modifiche al proprio sistema, non saranno in grado di adeguare la propria organizzazione alle esigenze del servizio e quindi del mercato, ovvero gestendo le modifiche in maniera non corretta andranno incontro al ritiro del Certificato di sicurezza.

Questa dinamica potrebbe incidere negativamente sulla evoluzione dei processi di liberalizzazione ed affinché tale evoluzione avvenga in un contesto di salvaguardia dei livelli di sicurezza è necessario che le Imprese ferroviarie nuove entrate (particolarmente quelle di piccole dimensioni) attivino da subito un processo di rafforzamento delle proprie strutture tecniche, eventualmente accompagnando tale processo con l'attivazione di sinergie o, addirittura, di aggregazioni.

È necessario che vi sia la consapevolezza che tale processo sia un requisito indispensabile per poter rispondere adeguatamente alle esigenze del mercato e, quindi, sia visto come una opportunità dal punto di vista industriale piuttosto che come un vincolo.

Naturalmente l'adeguamento del Sistema di Gestione della Sicurezza alla norma implica delle modifiche organizzative complesse soprattutto per quei soggetti, come ad esempio Trenitalia, che hanno una dimensione estesa sul territorio e, quindi, necessitano di tempi non brevi (ad esempio l'adeguamento per Trenitalia è iniziato alla fine del 2008 ed oggi è in via di completa definizione).

Va ulteriormente segnalato che le Imprese ferroviarie nuove entranti hanno invocato una maggiore flessibilità nel rilascio dei Certificati di sicurezza, soprattutto per quanto riguarda le estensioni ed hanno anche lamentato tempi eccessivamente lunghi nel rilascio dei Certificati.

Premettendo che i tempi sono effettivamente lunghi va però evidenziato che ciò dipende solo in parte dall'Agenzia che, comunque, essendo fortemente sotto organico, opera al meglio nei limiti delle sue possibilità; ma in molti casi la documentazione inviata all'Agenzia presenta carenze sostanziali legate al fatto che l'approccio è talvolta mirato a predisporre la documentazione per soddisfare gli aspetti burocratici senza tenere conto della realtà organizzativa dell'Impresa, elemento, questo, sostanzialmente qualificante del Certificato di sicurezza.

Una maggiore flessibilità nel rilascio dei certificati è coerente con le direttive comunitarie, ma può essere possibile solo per quelle Imprese che conseguano quel rafforzamento delle strutture tecniche in modo tale da dare garanzie circa la capacità di gestire i processi di modifica della propria parte di sistema.

Autorizzazioni di sicurezza

Per quanto riguarda il Gestore dell'Infrastruttura, il 22 febbraio 2010 l'Agenzia ha emanato la direttiva 1/dir /2010 per fornire a RFI le attività propedeutiche al rilascio dell'autorizzazione di sicurezza, incluso l'adeguamento del Sistema di gestione della sicurezza al decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, e dell'organizzazione alle responsabilità delineate dal nuovo contesto normativo. Detto adeguamento, ad oltre un anno e mezzo dalla emanazione della direttiva n. 1/2010, è appena iniziato.

La questione, analogamente a quanto evidenziato per le Imprese ferroviarie, non ha implicazioni solo formali, che comunque già sarebbero alquanto rilevanti trattandosi di un modello

organizzativo definito da una norma, ma ha anche implicazioni sostanziali perché l'adozione di un sistema organizzativo rispondente a parametri definiti è di per sé garanzia di una gestione adeguata dei processi di sicurezza soprattutto per un soggetto caratterizzato da una struttura organizzativa vasta ed articolata.

Questa Agenzia ha, conseguentemente, attivato alcuni meccanismi per rendere maggiormente stringente il controllo dei processi interni del Gestore dell'infrastruttura ad esempio inibendo tutte le modifiche al sistema che non abbiano un dimostrato aumento dei livelli di sicurezza.

Tuttavia è necessaria una accelerazione per dare un concreto avvio al processo e portarlo a termine in tempi brevi.

Per quanto riguarda, invece, le reti regionali, interconnesse con la rete nazionale, storicamente derivanti dalle ex ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa, con il Decreto ministeriale n. 0000813 del 29 ottobre 2010, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha di fatto ulteriormente posticipato l'applicazione dell'articolo 27 del citato decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, al completamento dell'attrezzaggio delle reti regionali interconnesse con idonei sistemi tali da rendere omogenei i livelli tecnologici delle medesime reti regionali a quelli della rete nazionale.

Come già segnalato nella scorsa relazione si ribadisce, ancora, la necessità che l'Agenzia acquisisca i dati e le informazioni sulle reti interconnesse attraverso l'invio, da parte dei Gestori dell'infrastruttura di tali reti, delle Relazioni Annuali sulla Sicurezza di cui all'articolo 13, comma 4, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

Inoltre, in prospettiva dovrebbe essere valutata l'opportunità di estendere l'adozione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza previsti dal decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, e dei requisiti sottesi a tale adozione, inclusi i sistemi di protezione della marcia dei treni, anche alle reti regionali isolate, alle tramvie ed alle metropolitane, definendo nel contempo quale autorità debba essere preposta al controllo di queste reti; nel caso di estensione all'Agenzia dei compiti relativi alle reti regionali isolate, alle tramvie ed alle metropolitane, tale ulteriore passaggio potrebbe comunque avvenire solo dopo che l'Agenzia abbia opportunamente potenziato il proprio organico.

Qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza

Un elemento fondamentale per garantire che le Imprese ferroviarie ed il Gestore dell'infrastruttura adottino ed attuino un Sistema di Gestione della Sicurezza in grado di assicurare il controllo dei rischi è la presenza di un Responsabile del sistema (RSGS) con competenze e conoscenze adeguate e comprovate e con idonea autorità e responsabilità all'interno dell'organizzazione dell'Operatore ferroviario.

Il principio che l'attività di presidio e coordinamento del sistema dovesse essere affidata a personale in possesso di attitudini e capacità adeguate, era già da tempo presente nelle norme e le modalità per attuare tali principi erano demandate alla singola organizzazione in cui il ruolo era svolto, sulla base dei criteri di qualificazione del personale definiti internamente. Tuttavia, proprio nel mutato contesto normativo introdotto con il decreto legislativo 162/2007, che ha attribuito a ciascun operatore ferroviario la responsabilità del funzionamento sicuro della propria parte di sistema e del controllo di tutti i rischi proprio attraverso il Sistema di Gestione della Sicurezza, si è ritenuto fondamentale stabilire concretamente quali fossero gli elementi necessari per assicurare

un efficace svolgimento del ruolo dell'RSGS e in che modo gli stessi dovessero essere accertati e mantenuti nel tempo.

Allo scopo l'Agenzia ha emanato il 28 marzo 2011 le "Norme relative ai requisiti minimi necessari e alle modalità di ottenimento e mantenimento della qualifica per il responsabile del sistema di gestione della sicurezza (RSGS)", stabilendo i requisiti necessari per la qualificazione dell'RSGS, come questi debbano essere dimostrati ed accertati, nonché le modalità per l'ottenimento e il mantenimento della qualifica che è conferita dall'Agenzia.

Sono attualmente in fase di svolgimento i corsi per l'acquisizione, da parte dei Responsabili delle Imprese ferroviarie già in possesso di Certificato di sicurezza o con la domanda per il certificato già presentata alla data di emanazione delle norme, dei requisiti necessari per la qualificazione; questi corsi, data la peculiarità dei Sistemi di Gestione della Sicurezza dell'esercizio ferroviario rispetto a tutti gli altri sistemi, sono patrocinati dall'Agenzia, che assicura anche interventi formativi specifici.

Risultati della supervisione dell'attività dei Gestori dell'Infrastruttura e delle Imprese Ferroviarie

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

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

Per quanto riguarda il dettaglio dell'attività condotta nel 2010 si rimanda al Rapporto predisposto per l'ERA, allegato alla presente.

Nei primi 8 mesi del 2011:

- per 82 eventi l'Agenzia ha provveduto a raccogliere direttamente elementi per valutare l'opportunità di intervenire nelle aree di competenza prima della conclusione delle indagini amministrative degli operatori ferroviari e dell'Organismo investigativo;
- sono stati effettuati 61 interventi di audit sui processi di sicurezza delle Imprese ferroviarie e del Gestore dell'infrastruttura. Questi interventi hanno riguardato in gran parte l'esame della documentazione del Sistema di Gestione della Sicurezza delle Imprese ferroviarie che

hanno fatto domanda di aggiornamento del certificato di sicurezza nel nuovo formato europeo ai sensi del Regolamento (CE) 653/2007;

- l'attività ispettiva sull'infrastruttura si è concentrata principalmente sulle gallerie ferroviarie e sullo stato dell'armamento, con particolare attenzione al controllo dei deviatori e delle quote caratteristiche degli stessi rispetto ai parametri ammessi dalla normativa; sono stati oggetto di visita ispettiva 6 gallerie e 25 impianti di RFI. Su un totale di 157 deviatori controllati sono emerse circa l'8% di quote non conformi;
- l'attività ispettiva sulle Imprese ferroviarie ha interessato le attività di sicurezza del settore materiale rotabile, incluse la conformità delle operazioni di verifica e delle attività connesse alle merci pericolose. Sono state effettuate 88 visite ispettive. Su un totale di 542 controlli effettuati sul materiale rotabile, di cui 62 su carri contenenti merci pericolose, sono state rilevate 118 non conformità, riguardanti in gran parte i mezzi di trazione.

Dall'insieme delle attività di supervisione condotte dall'Agenzia è emerso il perdurare di alcune criticità già evidenziate nel 2010 nonché il manifestarsi di nuovi elementi su cui intervenire.

Le principali criticità sono descritte nei punti successivi, nei quali sono indicati anche i provvedimenti adottati.

Problematiche relative alle merci pericolose

Per quanto riguarda le misure introdotte dall'Agenzia a seguito dell'incidente di Viareggio, permangono gli obblighi per le Imprese ferroviarie per quanto concerne la tracciabilità delle attività manutentive degli assi e, più in generale dei controlli e delle azioni riguardanti il trasporto delle merci pericolose, in merito alle quali si è riferito diffusamente nella relazione dello scorso anno.

Si riassumono brevemente le misure adottate con stretto riferimento all'incidente di Viareggio:

- misura a carattere di urgenza adottata proprio nell'immediatezza dell'incidente per garantire che altri assili nelle condizioni di quelli di Viareggio non circolassero in Italia;
- misure relative alla tracciabilità dei processi manutentivi, in quanto si propongono di rendere disponibili un set di informazioni che consenta di individuare tempestivamente e in maniera mirata quei rotabili che presentino condizioni simili a quelle di un rotabile coinvolto in un incidente; la disponibilità di tali informazioni, peraltro già in uso in altri paesi dell'Unione Europea, ha consentito, per esempio, in Francia di fermare in tempi brevissimi solo i carri analoghi a quelli coinvolti in determinati eventi; non si tratta pertanto di istituire nuovi controlli o standard ma di rendere rintracciabili le operazioni svolte.

Inoltre, si ricorda che questa Agenzia ha partecipato ai lavori della Task Force coordinata dall'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA) e istituita in ambito europeo, a seguito della Conferenza Europea sulla sicurezza ferroviaria del 8 settembre 2009, alla quale è intervenuto il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. La Task Force, la cui attività si è conclusa nel luglio 2010, ha svolto una prima fase di lavoro finalizzata alla individuazione di misure da prendere a seguito del ritorno di esperienza sulle rotture di assi in Europa (casi di Austria, Germania ed Italia) ed una seconda fase avente lo scopo di revisionare i differenti standard di manutenzione in Europa e per la definizione di un programma di armonizzazione.

Si ricordano anche le misure di carattere più generale riguardanti il trasporto di merci pericolose:

- misure contenute nella Direttiva 1/dir/2010 di questa Agenzia per la gestione degli scali terminali ricadenti nell'applicazione del decreto del Ministero dell'Ambiente del 20/10/1998 e negli scali di smistamento in cui sono programmate manovre di carri di merci pericolose (responsabile di scalo);
- obbligo di impiego di locomotive attrezzate con Sistema di protezione della marcia dei treni per il trasporto di merci pericolose;
- monitoraggio sui trasporti di merce pericolosa e ripristino dei controlli alla frontiera sui dispositivi di chiusura delle ferro cisterne contenenti merci pericolose;
- sinergie con il Ministero dell'Interno (Polizia Ferroviaria e Vigili del Fuoco);

ed altre misure riguardanti verifiche straordinarie su componenti di sicurezza del materiale rotabile e sui relativi processi manutentivi:

- misure sulle molle a balestra di tipo trapezoidale dei carri;
- misure mirate ad avere evidenze sulle procedure, sugli strumenti e relative certificazioni utilizzati per l'effettuazione dei controlli non distruttivi sui componenti di tutti i tipi di materiale rotabile, nonché obbligo, per chi effettua manutenzione delle sale montate del materiale rotabile, di conformarsi entro il 31 dicembre 2011 alla norma EN 15313:2010.

In merito alle misure relative ai controlli non distruttivi sono state fornite le risposte da parte delle Imprese Ferroviarie e Gestore dell'Infrastruttura che svolgono direttamente al proprio interno la manutenzione delle sale montate, nonché i controlli non distruttivi ai componenti di sicurezza. Qualche ritardo è da registrarsi nelle risposte da parte di alcune Imprese ferroviarie che non svolgono direttamente la manutenzione al proprio interno, in particolare nei casi in cui la manutenzione viene svolta da soggetti stranieri.

Sempre nell'ambito dell'attività riguardante il trasporto di merci pericolose è stata emessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la circolare 0030048 del 6 aprile 2010, che prevede una serie di azioni mirate al rafforzamento del presidio riguardante la sicurezza del trasporto delle merci pericolose. La circolare ribadisce l'importanza dei controlli che tutti gli operatori coinvolti in questo tipo di trasporto devono svolgere e introduce una procedura specifica per rendere rintracciabile l'esecuzione di tutti gli accertamenti previsti, in particolare quelli svolti sulle ferrocisterne da parte dei primi operatori della catena del trasporto di merci pericolose (riempitore e Impresa ferroviaria trasportatrice), con la finalità di ridurre il rischio di immettere sulla rete ferroviaria ferrocisterne in condizioni di non conformità.

Nel 2010 e fino ad agosto 2011 non si sono registrate in Italia rotture di assi di carri mentre si sono verificate in Europa oltre 2 rotture di assi di carri, con conseguenze nettamente meno gravi di quelle di Viareggio, ma che sarebbero state individuate preventivamente adottando su scala europea le misure previste dall'Agenzia e definite dalla Task Force dell'ERA.

Le misure definite a livello europeo dalla apposita Task Force istituita a seguito dell'incidente di Viareggio sono state attivate dai principali operatori su base volontaria, ma ad oggi non è stato introdotto alcun obbligo, nonostante le richieste dell'Italia.

Si ritiene che ciò costituisca un limite nell'efficacia delle misure stesse e che, pertanto, continui a mancare quell'azione di coordinamento ed indirizzo a livello europeo più volte invocata per affrontare le problematiche di sicurezza connesse con il traffico internazionale.

L'adozione delle misure straordinarie ed urgenti da parte di questa Agenzia è stata oggetto, nel corso 2011, di una richiesta di informazioni da parte della Commissione Europea nei confronti dell'Italia. Alle richieste pervenute in tale ambito l'Agenzia ha fornito tutti i necessari elementi di chiarimento.

Tuttavia, va evidenziato che il tenore delle osservazioni mosse genera una antinomia atteso che, da un lato, l'Italia è chiamata a giustificare l'assunzione di misure nazionali in luogo di misure armonizzate e, dall'altro lato, è stato deciso a livello europeo che le misure armonizzate, definite solo dopo un anno e mezzo dal tragico incidente di Viareggio, non saranno rese obbligatorie.

L'Agenzia, nel settore delle merci pericolose ha operato in sinergia con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in qualità di Autorità Competente sul trasporto di merci pericolose.

Nel corso degli incontri con gli operatori, anche quelli interessati al trasporto di merci pericolose ma al di fuori del perimetro dell'esercizio ferroviario (depositi, caricatori ecc.) è stata segnalata la criticità legata alla necessità di garantire adeguati interventi ai carri che presentano delle anomalie.

Tale problematica può essere suddivisa in due sottocasi: il caso di un carro guasto in area ferroviaria e il caso di un carro guasto al di fuori dell'area ferroviaria.

In entrambi i casi è necessario che siano presenti dei siti nei quali svolgere le operazioni di riparazione e, di conseguenza, è necessario che le Imprese ferroviarie abilitate al trasporto di merci pericolose, che hanno l'obbligo di garantire lo spostamento del carro, in primo luogo devono definire le condizioni di circolazione per poter spostare in sicurezza i carri in appositi siti che devono essere resi disponibili dal Gestore dell'infrastruttura e che devono essere compatibili, come ubicazioni, con le linee dove viene svolto il servizio.

Oggi purtroppo non si ha evidenza che vi sia una sufficiente cooperazione fra Imprese ferroviarie e Gestore dell'infrastruttura in merito ad una corretta programmazione di tali attività e la conseguenza di ciò è il fenomeno più volte segnalato di carri guasti che sostano lungamente prima di essere riparati.

Nel caso di carro guasto al di fuori della infrastruttura ferroviaria nazionale vi è la ulteriore complicazione che, non essendo il carro in carico ad alcuna Impresa ferroviaria, non si riesce ad effettuare il trasferimento al sito per la riparazione via ferrovia; in tale caso o è presente un sito presso l'operatore oppure è necessario stabilire una procedura che definisca il soggetto che deve stabilire le condizioni per effettuare il trasferimento e che si interfacci con una Impresa ferroviaria.

Per dare soluzione a questa ultima problematica è in via di definizione una circolare da parte dell'Autorità Competente che ha istituito un apposito tavolo tecnico con gli operatori ed a cui ha partecipato anche l'Agenzia.

Altra problematica ricorrente è ancora quella delle soste treni trasportanti merci pericolose lungo la rete ferroviaria o comunque in siti non abilitati. Su tale aspetto l'Agenzia è più volte intervenuta, in alcuni casi anche in sinergia con la polizia ferroviaria, per contrastare il fenomeno e, fra l'altro, ha imposto alle Imprese ferroviarie ed al Gestore dell'infrastruttura di verificare, in maniera tracciabile, la ricettività dei depositi prima di inoltrare i treni dall'origine, in modo da evitare il problema delle soste prolungate. Nei casi in cui comunque sia necessaria, per tempi limitati, una sosta quello che è fondamentale è che il treno sia presidiato da personale specializzato sia esso

appartenente al Gestore dell'infrastruttura, all'Impresa ferroviaria o ad un operatore esterno al sistema ferroviario.

Ulteriore problematica è quella relativa al presidio degli scali merci.

L'Agenzia ha, in coerenza con le direttive ministeriali, effettuato la ripartizione dei compiti e delle responsabilità fra gli operatori con la direttiva n. 1/dir/2010 sulla base del principio che diversi soggetti operanti nello scalo, anche in concorrenza tra loro, che adottino sistemi di sicurezza autonomi, devono essere comunque coordinati da parte di un unico soggetto che non può che essere il Responsabile di scalo e che è stato individuato nel Gestore dell'infrastruttura.

Il quadro normativo stabilisce già, indipendentemente dalla direttiva di questa Agenzia 1/dir/2010, una responsabilità piramidale nella gestione della sicurezza negli scali per merci pericolose, al cui vertice colloca il Gestore dell'infrastruttura; le modalità con cui quest'ultimo affronti queste responsabilità sui soggetti che operano nello scalo sono lasciate alla sua discrezione.

Su tale aspetto si deve registrare il permanere di una posizione fortemente critica da parte del Gestore dell'infrastruttura, già evidenziata in occasione delle precedenti relazioni annuali, ma va tuttavia evidenziato che i compiti attribuiti al gestore appaiono in piena sintonia con la norma generale (d.lgs. 162/2007) che attribuisce al Gestore dell'infrastruttura la responsabilità del funzionamento sicuro della propria parte di sistema.

Servizi Alta Velocità

Nel corso del 2011 si sono verificate 120 anomalie occorse a treni Eurostar, delle quali alcune hanno avuto come conseguenza piccoli incidenti. Le anomalie sono collegate principalmente a difetti del materiale rotabile e sono riconducibili a differenti problematiche come quelle di guasti alle porte, del distacco di componenti dal materiale rotabile, degli assi bloccati, del riscaldamento boccole fino ad arrivare allo svio del materiale ETR occorso a Napoli il 31 luglio 2011.

Fra dette anomalie appaiono di particolare rilevanza quelle di seguito riportate:

data	luogo	tipologia	descrizione
17 febbraio 2011	Venezia S. Lucia	Treno n. 9799	Principio di incendio a una carrozza di un Euro City
28 febbraio 2011	Roma - Firenze	Treno n. 9521	Perdita di un portellone di emergenza di un ETR 500
17 marzo 2011	Firenze	Treno n. 9515	Corto circuito su carrozza ristorante di un ETR 500
6 aprile 2011	Bologna - Firenze	Treno n. 9457	Perdita di una lamiera copertura porta cabina di guida di un ETR 485
8 giugno 2011	Bologna	Treno n. 9821	Principio di incendio a una carrozza di un Euro City
9 giugno 2011	Firenze	Treno n. 9410	Principio di incendio su carrozza di un ETR 485
24 luglio 2011	Roma Tiburtina	Fabbricato di stazione	Incendio fabbricato di stazione
31 luglio 2011	Napoli Centrale		Svio convoglio ETR 485 in manovra su scambio stazione

Il numero rilevato degli eventi e la particolarità del servizio nel quale detti materiali sono utilizzati destano particolare preoccupazione anche in considerazione delle possibili conseguenze.

È stato chiesto all'Impresa ferroviaria Trenitalia di chiarire le cause accertate e fornire elementi in ordine alle azioni poste in essere per contrastare i fenomeni rilevati.

Porte di salita e discesa dai treni passeggeri

L'Agenzia fin dall'avvio della propria operatività (giugno 2008) si è occupata delle problematiche relative alle problematiche inerenti alle porte di salita e discesa dei passeggeri.

Per quanto riguarda le misure a carattere tecnologico, nell'arco dell'anno 2008 è stata completata l'installazione del dispositivo di "blocco porte" sull'intera flotta dei treni regionali, mentre nell'arco del 2009 è stata completata, a seguito di specifica richiesta di questa Agenzia, l'installazione del cosiddetto "blocco temporizzato" sulle carrozze adibite alla media e lunga percorrenza (Intercity ed Eurostar City) ed entro la fine del 2012 è previsto il completamento della cosiddetta "lateralizzazione" delle porte anche sulle carrozze che oggi sono dotate del "blocco temporizzato".

Nelle more di tali adeguamenti tecnologici è stata richiesta alle Imprese ferroviarie l'adozione di misure a carattere organizzativo per aumentare la sicurezza dell'incarozzamento dei passeggeri.

Ad oggi l'intero parco rotabili delle imprese ferroviarie che svolgono servizio passeggeri è dotato di tecnologie che consentono di bloccare le porte al momento della chiusura e ciò ha comportato una riduzione nel tempo della incidentalità.

Permane, invece, un fenomeno ancora abbastanza diffuso di numerose porte guaste presenti nei rotabili nonostante sia stata imposta alle Imprese ferroviarie l'adozione di numerose misure sia a carattere tecnologico che sotto il profilo organizzativo; le cause degli incidenti che ancora avvengono durante l'incarozzamento sono in alcuni casi connesse con la manutenzione delle porte.

L'attività ispettiva condotta in modo continuativo e costante da questa Agenzia ha evidenziato una percentuale di rotabili con almeno una porta guasta pari al 14%.

Gli esiti dell'attività ispettiva hanno, quindi, manifestato la necessità di porre in essere da parte delle Imprese ferroviarie, in particolare da parte di Trenitalia che svolge nella grande maggioranza il trasporto passeggeri, una azione migliorativa nei processi di manutenzione e nel sistema organizzativo che deve presidiare gli aspetti relativi alla sicurezza per conseguire il duplice obiettivo di ridurre ulteriormente l'incidentalità e di ridurre il numero di porte guaste presenti sui treni.

Inoltre va evidenziato che l'attuale contesto normativo (decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, all'art. 8, comma 1) attribuisce alle imprese ferroviarie la responsabilità circa il funzionamento sicuro della propria parte di sistema nei confronti di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi e che, pertanto, la corretta gestione del servizio di utilizzo delle porte deve essere garantita dall'Impresa ferroviaria, anche in caso di anomalie alle stesse.

Ne consegue che l'Impresa ferroviaria esercente il servizio di trasporto rimane gravata della responsabilità di definire le modalità per l'utilizzo di carrozze con porte in condizioni degradate, così come deve stabilire per ogni singola carrozza il numero massimo di porte che possono essere messe fuori servizio in modo tale che sia comunque garantito che la evacuazione dei viaggiatori in

caso di emergenza possa avvenire in condizioni di sicurezza. La responsabilità dell'Impresa ferroviaria, in questi casi, non può essere vicariata da altri perchè solo l'Impresa è nelle condizioni di proporzionare le misure alla tipologia di servizio mentre un provvedimento restrittivo di carattere generale potrebbe tradursi in un danno all'utenza senza conseguire alcun beneficio in termini di sicurezza.

In coerenza a ciò la normativa che regola la circolazione ferroviaria relativamente alla sicurezza della circolazione - in particolare l'art. 91ter della "Prefazione Generale all'Orario di Servizio" - individua l'Impresa ferroviaria esercente il servizio quale responsabile per l'emanazione di specifiche norme per l'utilizzazione delle porte in condizioni degradate al fine di garantire la sicurezza degli utenti. Le imprese devono altresì stabilire per ogni singolo rotabile il numero massimo di porte che possono essere messe fuori servizio garantendo nel contempo la necessaria evacuazione dei viaggiatori in caso di emergenza.

In effetti l'Impresa ferroviaria Trenitalia ha disciplinato tale fattispecie, tuttavia è di tutta evidenza come il sistema manutentivo dell'Impresa ferroviaria stessa debba essere in grado di garantire che la presenza di porte guaste su un treno sia un evento contingente e limitato.

Inoltre sempre a seguito dell'attività ispettiva intrapresa da questa Agenzia, è stato verificato che già all'uscita degli impianti di manutenzione alcune carrozze presentano porte guaste ovvero che i treni iniziano il servizio già con alcune porte guaste. Si tratta, evidentemente, di una casistica peggiorativa rispetto a quella che vede le porte guastarsi nel corso dell'esercizio e che, quindi, ha richiesto, da parte dell'Agenzia, l'introduzione di particolari restrizioni alla circolazione.

In altre parole, mentre può essere ammissibile che un treno continui a circolare se durante la corsa si guastano delle porte fino ad un numero massimo che deve essere stabilito dall'Impresa ferroviaria sulla base delle caratteristiche del servizio (ad esempio treni più o meno affollati) oltre che delle caratteristiche delle carrozze, quello che non è ammissibile è che escano dagli impianti di manutenzione rotabili con le porte guaste e che, quindi, i treni inizino il servizio già con alcune porte guaste.

Tale ultima fattispecie ha formato oggetto di apposite segnalazioni da parte di questa Agenzia ed anche alla introduzione di restrizioni alla circolazione nel caso di porte guaste all'uscita degli impianti di manutenzione, mentre non si è ritenuto di intervenire in senso restrittivo sul numero massimo di porte guaste per la duplice ragione che tale provvedimento, per quanto sopra detto, rientra nella responsabilità delle Imprese ferroviarie ed in secondo luogo perché un provvedimento restrittivo di carattere generale non legato alla tipologia di servizio potrebbe tradursi in un danno all'utenza senza conseguire alcun beneficio in termini di sicurezza.

Da quanto sopra si ricava che, mentre dal punto di vista della introduzione dei sistemi di blocco porte sull'intero parco rotabili circolante l'Impresa ferroviaria Trenitalia ha compiuto un notevole sforzo, occorre un netto miglioramento nei processi manutentivi per perseguire una sensibile diminuzione delle casistiche di guasto.

Problematiche connesse con l'attuazione della Direttiva 1/dir/2010

Oltre agli aspetti legati all'adozione di un Sistema di Gestione della Sicurezza conforme al nuovo quadro normativo europeo e nazionale di riferimento, la direttiva 1/dir/2010 individua una serie di aspetti ritenuti critici per la sicurezza dell'esercizio ferroviario, per i quali l'Agenzia, nella direttiva

stessa, chiede al Gestore dell'infrastruttura nazionale di adottare misure di controllo e di mitigazione dei rischi.

Per alcuni di questi aspetti nonostante sia passato un anno e mezzo RFI non ha fornito esaustivi elementi di risposta.

In particolare, rimangono ancora aperte le seguenti problematiche: rischio idrogeologico, rischio connesso agli attraversamenti della sede ferroviaria (Passaggi a livello) incluso l'aggiornamento del programma di soppressione dei PL, aggiornamento del programma di emissione dei Piani di Sicurezza e di Emergenza nelle gallerie di lunghezza superiore ai 1000 m, ricognizione sugli schemi di principio per apparati centrali con segnalamento di manovra.

Relativamente agli attraversamenti della sede ferroviaria, per quanto riguarda i sistemi di rilevamento dell'ingombro dell'attraversamento dei passaggi a livello, è stato chiesto a RFI di fornire le specifiche tecniche e funzionali dei dispositivi in uso ed in particolare gli aspetti relativi all'interfacciamento con i regimi di esercizio, le modalità di individuazione delle priorità per l'installazione dei dispositivi, i provvedimenti normativi previsti e le sperimentazioni in corso, nonché di fornire riscontro sulle motivazioni tecnico/funzionali delle scelte adottate e della pianificazione degli interventi previsti.

A seguito del rilevamento di un passaggio a livello dotato di un impianto TV di sussidio all'accertamento della libertà dell'attraversamento stradale non conforme ai requisiti normativi, è stato richiesto a RFI di eliminare la criticità rilevata e di assicurare la conformità agli standard di tutti i passaggi a livello in condizioni simili, relativamente alla dotazione di impianti di accertamento della libertà dell'attraversamento.

Inoltre, è necessario che RFI aggiorni i programmi di realizzazione dei sottosistemi di terra aventi carattere prioritario ai fini della sicurezza della circolazione, con particolare riferimento agli impianti di rilevamento temperatura boccole, pese dinamiche e portali multifunzione. Questi argomenti sono stati oggetto anche delle valutazioni del tavolo di interlocuzione permanente fra i vari organi dello Stato, attivato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti proprio al fine di definire un programma per il rafforzamento della sicurezza del sistema ferroviario, da definire ed attuare con il concorso degli operatori. In questa sede sono emerse difficoltà da parte del Gestore dell'infrastruttura nell'utilizzo delle risorse recate dal Contratto di Programma 2007-2011 e dai relativi aggiornamenti.

Infine, RFI deve comunicare quanti e quali impianti, anche di tipo sperimentale, che assolvono la funzione di rilevamento ostacoli lungo la linea (massi o veicoli stradali caduti sulla sede ferroviaria), sono in esercizio e se esiste uno specifico programma di attrezzaggio della rete. Tali dispositivi limiterebbero l'interferenza di fenomeni esterni sulla sicurezza della circolazione dei treni (come ad esempio le 3 collisioni avvenute nei primi otto mesi del 2011).

La difficoltà incontrata nel relazionarsi con il Gestore dell'infrastruttura sulle problematiche della direttiva 1/dir/2010 ha portato alla necessità di inibire - nelle more della chiusura di tutti i punti ancora aperti nonché della definizione del Sistema di Gestione della Sicurezza - la realizzazione di modifiche alla parte di sistema ferroviario di competenza di RFI che debba essere gestita con le procedure del Sistema di Gestione della Sicurezza medesimo a meno che l'introduzione della modifica non apporti un dimostrato incremento dei livelli di sicurezza o non si tratti di provvedimenti urgenti di natura cautelativa a tutela della sicurezza nei casi in cui si manifestino situazioni che possano anche potenzialmente pregiudicare la sicurezza medesima.

Aspetti manutentivi dell'infrastruttura

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 un quadro alquanto preoccupante relativo alla situazione dei deviatori dell'intera rete nazionale. Dall'attività ispettiva condotta dall'Agenzia tale fenomenologia appare piuttosto diffusa.

È stato pertanto richiamato il Gestore della rete alla responsabilità di garantire un controllo sistematico dei propri processi di manutenzione, che non può essere surrogato in alcun modo dall'attività svolta a campione dall'Agenzia, ed è stato anche richiesto al Gestore di attuare tempestivamente un intervento correttivo di natura strutturale e a disporre, laddove necessario, misure restrittive per la circolazione nell'attesa della completa rimozione delle non conformità segnalate e al ripristino delle condizioni di sicurezza.

Sicurezza dei ponti

A seguito del cedimento del ponte sulla linea Lentini Diramazione – Gela avvenuto l'8 maggio 2011 è stato chiesto al Gestore dell'infrastruttura di svolgere una campagna di verifiche su tutte le opere d'arte analoghe; inoltre, poiché in Italia è presente una elevata percentuale di ponti ad arco in pietra (circa il 61% del totale dei ponti presenti sulla rete ferroviaria) è stato anche chiesto al Gestore dell'infrastruttura di approfondire gli aspetti legati alle procedure di ispezione e valutazione dello stato dei ponti, anche con riferimento agli standard europei in materia per verificare se le procedure attualmente seguite siano idonee ovvero se sia necessario introdurre delle modifiche migliorative.

Sistemi di protezione della marcia del treno

Come noto e come già evidenziato nella precedente relazione annuale, l'Agenzia ha individuato come prioritario, al fine di migliorare il livello di sicurezza sulle linee gestite da RFI, il processo di installazione a bordo dei treni dei sistemi tecnologici di protezione della marcia del treno in grado di dialogare con i sistemi di terra, già da tempo presenti (SCMT per la rete fondamentale, SSC per la rete complementare che, sostanzialmente, coincide con la rete non elettrificata).

Ciò anche al fine di garantire il definitivo adempimento alle direttive ministeriali in materia, risalenti al 2006 (direttiva n° 13/2006/Div5 del 9 marzo 2006 e direttiva n° 81/T del 19 marzo 2008).

Certamente la progressiva introduzione di tali sistemi, che entro i prossimi mesi sarà completata sui rotabili destinati al servizio commerciale, ha comportato un notevole beneficio circa i livelli di sicurezza testimoniato dal fatto che, come si evince dai dati sopra riportati, gli incidenti dovuti a scontri fra treni sono da anni azzerati.

Questa Agenzia ha continuato a svolgere una pressante azione sugli operatori per favorire tali processi, accelerando, da un lato, le procedure per l'installazione dei sistemi ed introducendo, dall'altro, vincoli e limitazioni nell'esercizio

Infatti l'Agenzia ha operato nella direzione di: