

**RELAZIONE SUL PRIMO PERIODO DI ATTIVITÀ
DELL'AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE
(16 giugno 2008 – 30 settembre 2008)**

1. PREMESSA

L'istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, disposta in attuazione alla direttiva 2004/49/CE, recepita con decreto legislativo n° 162/07 pubblicato sulla G.U. dell' 8 ottobre 2007, rappresenta la più importante modifica introdotta, negli ultimi anni, agli assetti istituzionali di presidio della sicurezza ferroviaria del Paese, che, fino ad oggi, ha visto la sicurezza come un processo sostanzialmente autoreferenziale all'interno del gruppo FS.

In generale va evidenziato che la norma, al fine di allineare l'Italia alle indicazioni della direttiva comunitaria, prevede l'istituzione di un soggetto preposto alla sicurezza della circolazione ferroviaria avente connotazioni pubbliche e terzo rispetto alle imprese ferroviarie ed ai gestori delle infrastrutture.

I compiti in materia di sicurezza che vengono trasferiti all'Agenzia sono stati fino ad oggi svolti dal Gestore della rete nazionale (RFI SpA) in forza essenzialmente dell'atto di concessione sotto la vigilanza del Ministero e riguardano, in estrema sintesi, la regolamentazione tecnica relativa alla sicurezza della circolazione dei convogli e la normativa tecnica del settore, le verifiche ed i controlli sul rispetto delle norme ed il rilascio di autorizzazioni (certificati di sicurezza, omologazioni ecc.).

La situazione pregressa, in palese contrasto con le indicazioni della Commissione europea, viene superata ponendo in capo al nuovo soggetto i compiti svolti in precedenza sia da RFI SpA che dal Ministero, rimanendo a quest'ultimo la vigilanza sull'Agenzia ed i compiti di investigazione in caso di incidenti ferroviari.

Fermo restando l'obiettivo finale di pervenire ad un soggetto terzo rispetto al gruppo FS, stante la delicatezza della materia, la norma si prefigge di accompagnare la trasformazione garantendo continuità di azione e salvaguardando il patrimonio di conoscenze che attualmente risiede all'interno del gruppo FS.

Tale aspetto è forse il più delicato in questo processo perché sostanzialmente comporta il trasferimento del *know how* e delle relative professionalità da una società per azioni, sebbene di proprietà pubblica, ad un soggetto pubblico con tutte le difficoltà che ciò comporta al livello procedurale.

Proprio per accompagnare tale processo il decreto legislativo prevede, per consentire all'Agenzia di conseguire la necessaria operatività, oltre all'attuazione a regime, una fase di prima applicazione.

2. NATURA GIURIDICA E ATTIVITÀ DELL'AGENZIA

L'Agenzia, secondo quanto previsto dal d.lgs. 162/07, è un organo tecnico vigilato dal Ministero dei trasporti con compiti in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria ed è disciplinata, per quanto non previsto dal suddetto d.lgs. 162/07, ai sensi degli articoli 8 e 9 del d.lgs. 300/99.

Sono organi dell'Agenzia, oltre al direttore, il comitato direttivo ed il collegio dei revisori dei conti. In particolare il comitato direttivo sarà costituito, oltre che dal direttore, da quattro dirigenti dei principali settori di attività dell'Agenzia.

Come sopra accennato, l'Agenzia deve essere indipendente dalle imprese ferroviarie, dai gestori delle reti e anche dall'organismo preposto alla investigazione sugli incidenti ferroviari.

I compiti dell'Agenzia sono:

- regolamentazione tecnica relativa alla sicurezza della circolazione ferroviaria;
- verifica dell'applicazione delle norme adottate;
- processi autorizzativi ed omologativi di sistemi, sottosistemi e componenti;
- rilascio dei certificati di sicurezza alle Imprese ferroviarie e delle autorizzazioni di sicurezza ai Gestori dell'infrastruttura.

L'Agenzia è competente per l'intero sistema ferroviario italiano con esclusione delle metropolitane, tram ed altri sistemi di trasporto leggero su rotaia nonché delle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario. Per le reti regionali interconnesse con la rete nazionale è previsto che l'acquisizione delle competenze avvenga nell'arco di tre anni.

3. STATO DI ATTUAZIONE DELLE PROCEDURE

3.1 Operatività dell’Agenzia a regime

I regolamenti attuativi necessari per rendere pienamente operativa l’Agenzia riguardano:

- lo statuto
- l’organizzazione
- la contabilità
- le procedure per il reclutamento del personale

Attualmente sono stati sottoposti all’esame del Consiglio di Stato, i regolamenti riguardanti lo statuto e la organizzazione dell’Agenzia, mentre è nella fase di confronto tecnico tra i Ministeri competenti il regolamento di contabilità.

3.2 Operatività dell’Agenzia in fase di prima applicazione

Per conseguire in tempi brevi l’operatività dell’Agenzia la norma prevede una fase di prima applicazione regolata da una convenzione fra Ministero dei trasporti, Agenzia e Gruppo FS (ex art. 4 comma 8 del d.lgs. 162/07) che disciplini l’utilizzo del personale del Gruppo FS da parte dell’Agenzia per acquisire i compiti in materia di sicurezza garantendo il mantenimento del patrimonio di conoscenze disponibili e la continuità di azione nelle delicate attività di presidio della sicurezza.

In questa fase la norma prevede che l’Agenzia svolga le attività mediante l’utilizzo di personale proveniente dal Gruppo FS e dal Ministero dei trasporti nel limite di 205 unità (193 dal gruppo FS e 12 dal Ministero).

Pertanto il personale di provenienza dal gruppo FS – in particolare in una prima fase da RFI SpA – ha un rapporto di dipendenza funzionale, sia pure esclusiva, dall’Agenzia, ma conserva il rapporto di lavoro con la Società di provenienza.

Operativamente il trasferimento delle competenze sta avvenendo gradualmente, sulla base della convenzione stipulata in data 21 maggio 2008 e a mezzo di appositi verbali previsti dalla convenzione stessa in cui sono indicate le competenze da trasferire ed il personale individuato per svolgere detti compiti, garantendo, quindi, sempre una continuità nel presidio della sicurezza senza vuoti di responsabilità.

Con il primo verbale, sottoscritto il 6 giugno 2008 e ratificato con Decreto Dirigenziale n. 2043 del 10 giugno 2008 dal Ministero dei trasporti, l'Agenzia ha conseguito, a far data dal 16 giugno 2008, una prima operatività con circa 100 unità di personale facenti parte delle strutture della direzione tecnica di RFI SpA che svolgono attività pienamente riconducibili ai compiti istituzionali dell'Agenzia ed in particolare:

- CERTIFICAZIONE DI SICUREZZA DELLE IMPRESE FERROVIARIE
- OMOLOGAZIONE ED AUTORIZZAZIONE ALLA MESSA IN SERVIZIO DEL MATERIALE ROTABILE
- STANDARD E NORME DI SICUREZZA
- SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA
- VERIFICHE E CONTROLLI

Per completare la fase di prima applicazione è prevista un secondo verbale (da sottoscrivere entro la fine del corrente anno) con il quale verranno acquisite, tramite una interpellanza a livello di gruppo FS, ulteriori professionalità unitamente alle rimanenti competenze in materia di:

- AUTORIZZAZIONE DI SICUREZZA DEI GESTORI DELLE RETI
- STANDARD TECNICI DEI SISTEMI E SOTTOSISTEMI DI TERRA

Inoltre, sempre in accordo con quanto previsto nella fase di prima applicazione dal citato decreto legislativo, attualmente collaborano con l'Agenzia quattro unità di personale provenienti dal Ministero dei trasporti.

4. CRITICITÀ NELL'ATTUAZIONE DELLA NORMA

Per completezza di informazione va evidenziato che, allo stato attuale, si presentano due importanti criticità nell'attuazione della norma.

La prima riguarda la fase transitoria sopra descritta, in quanto si tratta di una fase in cui il passaggio delle competenze verso l'Agenzia determina una elevata assunzione di responsabilità, ma che vede l'Agenzia stessa ancora non compiutamente realizzata dal punto di vista giuridico, né autonoma dal punto di vista finanziario.

E', dunque, questa una fase transitoria che deve essere superata nel più breve tempo possibile accelerando il processo di emanazione dei regolamenti attuativi del decreto legislativo.

La seconda criticità riguarda la necessità di impostare i suddetti regolamenti attuativi coerentemente con l'obiettivo della norma che si prefigge di conservare il patrimonio professionale attualmente esistente presso il Gruppo FS. In altre parole è necessario creare condizioni tali da favorire il passaggio di tali professionalità verso l'Agenzia allorché questa avrà acquisito la sua forma giuridica definitiva.

Per conseguire tale obiettivo è necessario rimuovere alcuni vincoli posti dall'attuale impostazione della norma che comportano, di fatto, una disincentivazione del personale a transitare nella neo costituita Agenzia.

5. PROBLEMATICHE RIGUARDANTI LA SICUREZZA FERROVIARIA

Le attività in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria devono, ovviamente, in questa fase di transizione proseguire senza soluzione di continuità e mantenendo un elevato livello di attenzione.

Nel panorama attuale le problematiche riguardanti la sicurezza ferroviaria possono ricondursi, sostanzialmente, a due tipologie: quelle strettamente connesse al mantenimento dei livelli di sicurezza e quelle legate ad attività che possono avere influenza sui futuri sviluppi del mercato ferroviario.

Le prime rivestono carattere di maggiore urgenza e riguardano, in sintesi:

- a) La necessità di vigilare sulle Imprese ferroviarie affinché attuino la direttiva dell'Agenzia n°1/dir/2008 del 30/06/2008 sull'utilizzo del cosiddetto "dispositivo vigilante", che comporta, fra l'altro, potenziali ripercussioni dal punto di vista dei rapporti con le OO.SS..
- b) La necessità di procedere alla definizione di un programma di interventi tecnologici sulle carrozze e sui locomotori mirati alla eliminazione del rischio di infortuni ai passeggeri in salita e in discesa dai treni. In considerazione dell'elevato numero di rotabili coinvolti e del conseguente tempo richiesto per gli adeguamenti tecnologici si rende inoltre necessaria, nel transitorio, l'introduzione di misure di mitigazione di carattere organizzativo.
- c) La necessità di governare la graduale transizione verso il modulo di condotta ad "agente solo" che, pur essendo stato definito dal punto di vista normativo rappresenta per il sistema ferroviario italiano un radicale

- cambiamento, che lo allinea al resto dell'Europa, ma che va governato con la necessaria gradualità ed attenzione.
- d) La rete nazionale in concessione ad RFI SpA è interamente dotata di sistemi tecnologici a terra che effettuano la protezione automatica della marcia dei treni (ad esempio arresto del treno in caso di mancato rispetto di un segnale a via impedita) mentre i rotabili non sono tutti dotati del corrispondente sistema tecnologico di bordo in grado di consentire la effettiva protezione della marcia. E' in atto un vasto programma di attrezzaggio dei rotabili regolato da alcune direttive ministeriali (l'ultima del 19 marzo 2008) che prevede il completamento di tutte le installazioni dei sistemi tecnologici di bordo entro giugno 2009. L'Agenzia sarà impegnata nella costante verifica del rispetto di tali programmi, nel rilascio delle autorizzazioni per l'installazione e la messa in esercizio dei rotabili, mentre le imprese ferroviarie e l'industria sono chiamate a svolgere tutte le attività necessarie per garantire il rispetto dei termini previsti. La criticità maggiore in tale contesto riguarda l'Impresa ferroviaria Trenitalia in considerazione dell'elevato numero di rotabili da attrezzare.
- e) Le reti regionali interconnesse con la rete nazionale, di cui le competenze in materia di sicurezza faranno capo all'Agenzia nell'arco di tre anni, presentano storicamente una eterogeneità nei sistemi tecnologici e, in generale, presentano dei livelli tecnologici inferiori a quelli della rete nazionale oltre che regole di esercizio diverse. La gestione unitaria della sicurezza fra rete RFI e reti regionali ad essa interconnesse necessita di un processo di armonizzazione che deve essere subito avviato affrontando nell'immediato la gestione coordinata dei punti di interconnessione ed avviando un programma per introdurre adeguate tecnologie in tali reti in modo da renderle interoperabili (circolazione tra le reti senza soluzione di continuità) ed adeguarne i livelli di sicurezza alla rete RFI. Tale programma è previsto nella sopra menzionata direttiva ministeriale del 19 marzo 2008 e deve essere coordinato dall'Agenzia di concerto con il Ministero in modo tale da individuare tipologie di interventi efficaci ed allo stesso tempo favorire economie di scala.
- f) E' necessario avviare una revisione dei regolamenti ferroviari che presentano una stratificazione nel tempo, una pluralità di atti normativi di riferimento anche di livello diverso sia per effetto delle trasformazioni avvenute nel tempo della forma giuridica delle Ferrovie (Azienda autonoma, Ente e poi SpA) e sia per effetto della evoluzione delle tecnologie. Occorre, quindi, cogliere l'occasione che offre la costituzione dell'Agenzia che diventa l'unico soggetto preposto alla emanazione di regolamentazione tecnica in materia di ferrovie per riordinare tutto il sistema normativo e per proporre un nuovo assetto normativo di riferimento per il settore ferroviario. In tal senso sono in programma alcune iniziative, anche di concerto con il Ministero, che dovrebbero portare alla

definizione nell'arco di un anno di un quadro normativo più chiaro con ovvi benefici in termini di efficacia e di operatività per i vari soggetti che ne fruiscono.

Le problematiche legate alle attività che possono avere influenza sui futuri sviluppi del mercato ferroviario riguardano la certificazione di sicurezza delle nuove imprese ferroviarie e la omologazione di materiale rotabile da dedicare alle linee AV/AC. Si tratta di attività la cui delicatezza non risiede tanto negli aspetti connessi alla sicurezza, che pure vanno valutati con attenzione, quanto nella capacità dell'Agenzia, soprattutto nella fase transitoria, di garantire un trattamento equo e non discriminatorio a tutti i soggetti richiedenti (imprese ferroviarie e costruttori) come richiede la direttiva comunitaria. Va precisato che l'Agenzia è un organo tecnico che deve operare in un contesto di regole di accesso al mercato predefinito a livello politico nell'ambito del quale deve svolgere i propri compiti di natura tecnica in piena autonomia garantendo la parità di trattamento di tutti i soggetti richiedenti.

6. CRITICITA' RICONTRATE NELLA FASE DI AVVIO DELLE ATTIVITA'

Nella prima fase di attività dell'Agenzia, nell'affrontare alcune delle tematiche riepilogate nel precedente paragrafo, sono state riscontrate carenze nel sistema di gestione della sicurezza dell'Impresa ferroviaria Trenitalia e si è conseguentemente manifestata la necessità di disporre, da parte dell'Impresa stessa, di una organizzazione in grado di rispondere in tempi più rapidi alle urgenze e di presidiare con maggiore efficacia i processi manutentivi dei rotabili.

A tale proposito l'Agenzia si è attivata richiedendo all'Impresa ferroviaria Trenitalia una rivisitazione della propria organizzazione che la renda maggiormente idonea a conseguire i necessari obiettivi di efficienza e di efficacia dei processi al fine di conseguire il mantenimento nel tempo degli idonei livelli di sicurezza. Allo stato attuale è in corso un confronto tecnico che è intendimento dell'Agenzia concludere entro l'anno anche in considerazione della necessità di conseguire un miglioramento degli aspetti organizzativi dell'Impresa in questione in vista della prossima apertura delle nuove tratte AV/AC.

7. CONCLUSIONI

Da quanto sopra esposto si ricava che già nella fase transitoria l'Agenzia è chiamata a prendere importanti decisioni nel settore della sicurezza ferroviaria in particolare sulle materie che sono state richiamate nel precedente paragrafo 5.

E' indispensabile, pertanto, che da subito l'Agenzia sia in grado di intervenire su tali delicate problematiche dando un chiaro segnale di terzietà, che significa indipendenza ed autorevolezza, obiettivi che possono essere conseguiti solo mantenendo l'attuale livello di professionalità e rendendolo completamente indipendente dal Gruppo FS nel minor tempo possibile.

Per conseguire tale obiettivo già dalla fase di prima applicazione, il Sig. Ministro ha emanato, in data 30 giugno 2008, un Atto di indirizzo individuando priorità ed obiettivi da realizzarsi entro il corrente anno 2008.

L'Agenzia è in costante contatto con le strutture del Ministero preposte alla vigilanza per un efficace coordinamento di tutte le azioni necessarie.

settembre 2008

**RAPPORTO ANNUALE SULLA SICUREZZA
DELLA CIRCOLAZIONE DEI TRENI
E DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO**

ANNO 2007

PAGINA BIANCA

INDICE

PARTE A - GENERALITÀ

A.1 Scopo e campo di applicazione del rapporto

PARTE B- INTRODUZIONE

B.1 Introduzione al rapporto

B.1.2 Definizioni

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 raccomandazioni 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 Attività di audit svolta nel 2007

G.1.2 Attività ispettiva (monitoraggio) sulle imprese ferroviarie svolta nel 2007

G.2 Stato di attuazione delle azioni inserite nel Piano Annuale della Sicurezza

G.2.1 Gestore dell'infrastruttura

G.2.2 Imprese Ferroviarie

PARTE H 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 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 2007 avvenuti sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

Allegato C.3: Rapporti caratteristici di incidentalità UIC

Allegato D: Principali modifiche apportate alla legislazione e ai regolamenti

Allegato E: Certificazione delle Imprese Ferroviarie - Anno 2007

Allegato F: Report del monitoraggio sulle Imprese Ferroviarie - Anno 2007

PARTE A - GENERALITÀ

A.1 Scopo e campo di applicazione del rapporto

Il presente documento è predisposto conformemente all'art. 18 della Direttiva 2004/49/CE, recepita in Italia dal DLgs 162/2007, ed alla Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n. 13/2001.

Esso descrive l'evoluzione della sicurezza del sistema ferroviario italiano costituito dalla infrastruttura ferroviaria nazionale concessa in gestione a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. con Decreto del Ministero dei Trasporti 138-T del 31/10/2000 (atto di concessione) e dal servizio di trasporto ferroviario svolto su di essa dalle Imprese Ferroviarie in possesso del certificato di sicurezza.

Nel presente rapporto non sono riportati i dati relativi alle reti regionali isolate e non isolate interessate da traffico merci così come individuate dall'art. 1 comma 2 del DLgs 188/2003 tenuto conto che ai sensi dell'art. 27, comma 4, del DLgs 162/2007 l'applicazione del decreto stesso è posticipata di tre anni, eccezion fatta per gli indicatori di sicurezza di cui ai punti 1.1 e 1.2 dell'allegato I del DLgs 162/2007 riportati nell'allegato C.1.

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie è stata istituita con il DLgs 10/08/2007 n.162 "Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza ed allo sviluppo delle ferrovie comunitarie", entrato in vigore il 10 ottobre 2007. In particolare tale Decreto, all'art. 3, comma 1, g) individua l'Agenzia come l'organismo nazionale a cui sono assegnati i compiti di Autorità preposta alla sicurezza per il sistema ferroviario italiano di cui al capo IV della direttiva 2004/49/CE.

Nelle more della completa attuazione del DLgs 162/2007, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie ha assunto parte delle proprie attribuzioni con Decreto Dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 2043 del 10/06/2008.

Nel 2007 la continuità delle attività in materia di sicurezza ferroviaria è stata garantita dalla Direzione Tecnica di RFI SpA, sulla base della normativa vigente.

PARTE B - INTRODUZIONE

B.1 Introduzione al rapporto

Il rapporto illustra l'andamento della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, gestita

da RFI Spa, riferito all'anno 2007, con l'intento di individuare aree prioritarie di intervento e obiettivi per il mantenimento e il miglioramento continuo della sicurezza, sulla base delle attività di supervisione, analisi, monitoraggio e audit effettuate sul Gestore dell'Infrastruttura e sulle Imprese Ferroviarie su:

- stato di attuazione e di miglioramento del Sistema di Gestione della Sicurezza della Circolazione dei Treni e dell'Esercizio Ferroviario,
- statistiche incidentali ed eventi più rilevanti,
- attività ispettiva sulla sicurezza,
- stato di avanzamento delle attività inserite nei Piani della Sicurezza.

Il presente rapporto è pubblicato sul sito dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie www.ansf.it.

Il report è strutturato seguendo le linee guida contenute nei documenti "Template on the structure and content of the NSA Annual Report" (Version 12) e "Guidelines for the use of the template - structure and content of the NSA Annual Report" (Version 8) emessi dall'ERA.

B.1.2 Definizioni

| Termine | Definizione |
|---------------------------|--|
| <i>attività ispettiva</i> | verifica diretta sul campo del corretto svolgimento delle operazioni connesse con la sicurezza della circolazione treni e dell'esercizio ferroviario. Ha come conseguenze la rimozione immediata delle non conformità rilevate e l'adozione di provvedimenti restrittivi mirati (su persone, mezzi o impianti) |
| <i>audit</i> | verifica delle conformità e dell'efficacia dei processi e delle procedure inerenti alla sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario. Ha come conseguenze la revisione di processi e procedure non conformi e l'eventuale, ritiro del certificato di sicurezza (o, in futuro dell'autorizzazione di sicurezza) |
| <i>incidente UIC</i> | sono classificati UIC, in quanto presi in considerazione nelle statistiche dell'organizzazione medesima, gli incidenti che hanno avuto come conseguenze: <ol style="list-style-type: none"> 1. la morte delle persone (persone morte sul colpo o decedute nei trenta giorni successivi, in seguito all'incidente) o il ferimento grave (persone che hanno avuto un ricovero ospedaliero superiore alle 24 ore), ad esclusione dei suicidi e dei tentavi di suicidio; sono ugualmente escluse le morti criminali o naturali; 2. avarie importanti al materiale rotabile, all'infrastruttura o agli impianti (danni superiori ai 150.000 Euro), o una perturbazione importante del traffico (interruzione della circolazione dei treni sulla via principale per più di sei ore, deviazione o trasbordo dei viaggiatori). <p>non sono inseriti negli incidenti UIC gli incidenti avvenuti su tratta interrotta alla circolazione dei treni.</p> |