

- vigilare sulla conformità all'utilizzo da parte di Imprese ferroviarie e Gestore dell'infrastruttura di un sistema di gestione della sicurezza;
- verificare la conformità dell'operato del Gestore dell'infrastruttura e delle Imprese ferroviarie ai requisiti del diritto comunitario e nazionale con riferimento agli aspetti relativi alla sicurezza della circolazione ferroviaria.

Le attività sono state svolte con i seguenti strumenti:

- attività ispettiva, intesa come controllo puntuale e non riproducibile su singoli elementi del sistema ferroviario, sia con controlli a campione svolti in modo continuo sia con ispezioni specifiche e approfondimenti a seguito di segnalazioni (anche da parte della Polizia Ferroviaria), incidenti e inconvenienti, esiti delle altre attività dell'Agenzia e per esigenze non coperte dai controlli continui;
- audit, processo sistematico sugli Operatori certificati per stabilire in quale misura politiche, procedure e requisiti sono stati soddisfatti (audit documentali e sul campo);
- accertamenti mirati sugli incidenti e inconvenienti ritenuti più significativi, al fine di acquisire tempestivamente gli elementi utili all'individuazione delle cause dell'accaduto e poter adottare provvedimenti da parte dell'Agenzia o degli Operatori che contribuiscano ad evitare il ripetersi di tali eventi;
- monitoraggio e analisi degli incidenti e degli inconvenienti;
- adozione di provvedimenti verso gli Operatori coinvolti, a seguito dell'analisi delle raccomandazioni emesse dalla Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie, e monitoraggio dell'attuazione di tali provvedimenti;
- incontri con gli Operatori ferroviari sia nell'ambito dei processi autorizzativi sia a seguito del rilascio dei certificati di sicurezza e dell'autorizzazione di sicurezza.

D.1 Strategia e piano

Nell'ambito delle proprie attribuzioni e competenze, l'Agenzia ha stabilito le attività da svolgere sulla base degli indirizzi su priorità ed obiettivi specifici forniti dal Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti con la Direttiva prot. n. 0000006-16/01/2014 e comunicati all'Agenzia stessa dalla Direzione Generale per il trasporto ferroviario del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che con la nota prot. M_INF-TFE Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario TFE-DIV2 REGISTRO UFFICIALE Prot. 0000213-23/01/2014 USCITA.

In particolare sono state individuate le seguenti priorità per le attività di ispezione, controllo e monitoraggio:

- proseguimento dei controlli per il monitoraggio della sicurezza dell'esercizio ferroviario, programmando i controlli stessi tenendo conto dei dati forniti dalle organizzazioni degli Operatori ferroviari e dalle segnalazioni provenienti da altri soggetti istituzionali, con specifiche verifiche della corretta applicazione delle disposizioni previste in materia di trasporto per ferrovia di merci pericolose; vigilanza sulla corretta applicazione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza mediante controlli a campione presso le Imprese ferroviarie ed il Gestore dell'infrastruttura, con particolare riguardo nei confronti delle Imprese che effettuano trasporti di merci pericolose;
- individuazione delle problematiche connesse agli incidenti ferroviari, imponendo agli Operatori l'adozione di misure immediate atte ad evitare il ripetersi di eventi analoghi;
- segnalazione alle reti estere di eventuali elementi che le possano riguardare in caso di incidenti o inconvenienti;
- esame delle raccomandazioni formulate dalla Direzione generale per le investigazioni ferroviarie anche ai fini dell'adozione di misure concrete da parte degli Operatori ferroviari;

- verifica del completamento, da parte di RFI, della pianificazione degli adeguamenti previsti in esito all'emanazione della direttiva n. 1/dir/2010 del 22 febbraio 2010 e monitoraggio della loro realizzazione;
- vigilanza della puntuale applicazione da parte degli Operatori ferroviari delle disposizioni vigenti in materia di merci pericolose;
- monitoraggio degli effetti dell'attuazione delle norme emanate con il decreto ANSF 4/2012 del 10 agosto 2012, con riguardo all'attività degli Operatori di definizione e corretta applicazione di disposizioni e prescrizioni di esercizio.

Alla luce di quanto sopra, l'8 gennaio 2014 è stato emanato il documento "Piano delle attività ispettive e di audit del Settore Ispettorato e Controlli dell'Agenzia per il 2014" contenente le attività ispettive e di audit da svolgere nel 2014 sul Gestore dell'infrastruttura (RFI), sulle Imprese ferroviarie in possesso di certificato di sicurezza o in fase di ottenimento del certificato di sicurezza per effettuare servizio sulla rete in gestione a RFI e su altre organizzazioni come i Centri di formazione riconosciuti dall'Agenzia, per verificare il mantenimento nel tempo dei requisiti accertati al momento del rilascio del titolo.

Le attività previste nel piano sono state articolate nelle seguenti tipologie:

- valutazioni documentali sulla conformità del Sistema di Gestione della Sicurezza ai requisiti di cui ai Regolamenti (UE) 1158/2010 e 1169/2010, del Sistema di Manutenzione per gli Operatori ferroviari che siano anche Soggetti Responsabili della Manutenzione; rientrano anche in questo gruppo le valutazioni documentali per il rilascio di aggiornamenti ai certificati di sicurezza a seguito della introduzione di modifiche;
- valutazioni documentali sulla conformità del Sistema di Gestione dei Centri di Formazione riconosciuti ai requisiti contenuti nelle Linee Guida n. 7/2010 per il riconoscimento dei centri di formazione emanate dall'Agenzia;
- audit di sistema, effettuati sul campo, di verifica dell'attuazione e dell'efficacia del Sistema di Gestione della Sicurezza e del Sistema di Manutenzione;
- audit di processo e di prodotto, effettuati sul campo presso gli Operatori ferroviari, di verifica dell'attuazione e dell'efficacia dei processi operativi relativi alla sicurezza dell'esercizio ferroviario e della loro conformità alle norme vigenti;
- follow-up di audit precedenti;
- ispezioni su personale, veicoli e impianti, sia di tipo routinario sia specifiche.

Per la definizione delle attività da svolgere sono state individuate aree di intervento, considerando:

- gli esiti delle valutazioni documentali di conformità effettuate per il rilascio dei certificati e dell'autorizzazione di sicurezza;
- la scadenza dei certificati di sicurezza e dell'autorizzazione di sicurezza in corso di validità;
- gli aggiornamenti normativi che hanno interessato il sistema ferroviario, sia a livello europeo sia a livello nazionale;
- i risultati degli audit di sistema e di processo e dell'attività ispettiva svolti nel 2013;
- le analisi dei dati di incidentalità e i risultati degli accertamenti condotti a seguito di inconvenienti di esercizio occorsi nel 2013;
- le esigenze segnalate dagli altri Settori dell'Agenzia;
- le segnalazioni provenienti da organizzazioni, associazioni o comunque portate all'attenzione dell'Agenzia.

La pianificazione delle attività ha tenuto conto della disponibilità di risorse qualificate per lo svolgimento delle attività e sulla possibilità della loro utilizzazione in relazione alle specifiche competenze richieste per ciascuna tipologia di attività nonché degli elementi contenuti nel Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione 2013-2015.

Gli ambiti e i processi di RFI, individuati come oggetto di approfondimento con audit di sistema, di processo e di prodotto, sono stati:

- gestione della manutenzione;
- esecuzione della manutenzione del binario, con particolare attenzione alla geometria dei deviatori, e degli impianti di segnalamento, con particolare attenzione alla funzionalità dei deviatori;
- gestione della circolazione;
- gestione dei rapporti tra i processi di manutenzione e di circolazione;
- esecuzione del servizio di manovra;
- gestione delle attività connesse al trasporto di merci pericolose per ferrovia;
- gestione delle opere d'arte e del rischio idrogeologico;
- attivazione impianti all'esercizio;
- verifiche sui componenti di interoperabilità e sulle tratte autorizzate;
- applicazione delle disposizioni e prescrizioni di esercizio;
- gestione del personale.

Nel corso degli audit sul Gestore dell'infrastruttura è stato anche verificato lo stato di realizzazione degli adeguamenti previsti in esiti alla direttiva I/dir/2010 del 22 febbraio 2010.

Per le Imprese ferroviarie sono stati verificati mediante audit i processi risultati carenti dalle valutazioni sui Sistemi di Gestione della Sicurezza in fase di rilascio del certificato di sicurezza.

In generale, gli ambiti e i processi individuati come oggetto di approfondimento per le Imprese ferroviarie sono stati:

- analisi e valutazione dei rischi, con particolare attenzione a quelli di interfaccia e ai rischi indotti da attività esterne e alla definizione ed attuazione delle misure di mitigazione dei rischi;
- gestione delle modifiche, in applicazione del regolamento (CE) 352/2009;
- attuazione del ruolo di Soggetto Responsabile della Manutenzione per le Imprese che lo svolgono e gestione della manutenzione;
- processi di controllo interno e gestione delle non conformità, delle azioni correttive e preventive ed audit interni con particolare riferimento agli impianti di manutenzione e del processo di monitoring;
- gestione dei rapporti tra esercizio e manutenzione;
- gestione degli aspetti di sicurezza nella interazione tra l'impresa e i soggetti esterni;
- applicazione delle disposizioni e delle prescrizioni di esercizio e loro attuazione;
- gestione delle attività connesse al trasporto di merci pericolose per ferrovia;
- gestione del personale.

L'attività ispettiva continua è stata pianificata sui veicoli, per gli aspetti legati alla verifica tecnica e alla manutenzione del materiale rotabile, con particolare riguardo al trasporto di merci pericolose, e sull'infrastruttura, per gli aspetti legati alla funzionalità di

deviatori, segnali, posti di blocco automatico, passaggi a livello, apparati e sottosistemi di stazione e di linea, gallerie, opere d'arte.

Per quanto riguarda la programmazione di dettaglio per l'insieme delle attività di audit su RFI l'obiettivo è stata la copertura di tutte le Direzioni Territoriali Produzione.

Per quanto riguarda la programmazione di dettaglio dell'attività di audit sulle Imprese ferroviarie, l'insieme delle attività di audit su Trenitalia ha avuto come obiettivo la copertura del massimo numero di prodotti dell'Impresa e di strutture territoriali, mentre per le altre Imprese la verifica del maggior numero di Imprese ferroviarie, a partire da quelle che nel corso del 2013 non sono state oggetto di audit.

La programmazione dell'attività ispettiva continua è stata effettuata in modo tale da garantire che:

- i risultati dell'attività fossero di supporto alle attività di audit, sia in fase di pianificazione delle stesse sia in fase di riscontro delle azioni correttive richieste, e ai processi di rinnovo e aggiornamento dei certificati e autorizzazioni di sicurezza rispettivamente di Imprese ferroviarie e Gestori dell'infrastruttura;
- si raggiungesse un'adeguata copertura del sistema (territorio, impianti, Imprese ferroviarie, in modo proporzionale ai volumi di traffico).

D.2 Risorse umane

Nel 2014 lo svolgimento dell'attività di audit e di ispezione ha richiesto un impiego a tempo pieno di circa 42 persone.

Sono state impiegate circa 60068 ore di lavoro, articolate in 8234 giornate uomo, per l'esecuzione delle verifiche e ispezioni nel 2014, con un impegno medio di circa 1501 ore di lavoro annuo per ciascun agente.

Tali dati si giustificano perché le risorse umane di alcuni settori sono interamente dedicate allo svolgimento dell'attività di supervisione, che si compone di una fase di preparazione e una di esecuzione o di accertamento. Considerando il valore complessivo delle ore utilizzate nella preparazione e nell'esecuzione delle attività di supervisione, si può stimare che a tal fine nel 2014 siano state impiegate circa il 40% delle ore e delle giornate lavorative del personale appartenente all'Agenzia.

D.3 Competenza

L'Agenzia utilizza personale appositamente selezionato dal gruppo FS per garantire il mantenimento delle competenze necessarie all'attuazione dei compiti attribuiti dalla direttiva 49/2004/CE all'Agenzia stessa.

Il personale impiegato nelle attività di supervisione proviene da ruoli le cui competenze erano garantite da un sistema di gestione delle competenze e relativo aggiornamento attuato dal gruppo FS.

Con il passaggio di tale personale in forza all'Agenzia a partire da ottobre 2012, si è reso necessario aggiornare le competenze di tale personale nel nuovo assetto del sistema ferroviario disegnato dalla direttiva 49/2004/CE.

In tale ottica è proseguito anche nel 2014 un processo di sviluppo e aggiornamento delle competenze del personale, avviato nel 2013, attraverso i seguenti interventi formativi:

- erogazione di un corso per lo sviluppo professionale del personale impiegato nei controlli sugli enti dell'infrastruttura (3) sessione della durata di (2) giorni rivolto a (33) unità. Il corso ha interessato le caratteristiche infrastrutturali dei passaggi a livello e

interazione con i segnali della linea e i controlli e accertamenti sull'infrastruttura in caso di svio per la determinazione delle cause;

- erogazione di un corso sul sistema informatico SICIF contenente i dati relativi al personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria, finalizzato all'interrogazione del sistema da parte del personale dell'Agenzia articolato in (2) sessioni della durata di (1) giorni ciascuna rivolto a (12) unità.

D.4 Processo decisionale

D.4.1 Criteri decisionali su come l'Agenzia ha monitorato, promosso ed attuato il rispetto del quadro normativo e procedura per stabilirne i criteri

Il 25 novembre 2014 ha avuto luogo un incontro con tutti gli Operatori ferroviari in cui sono stati affrontati i seguenti argomenti:

- lo stato di attuazione del riordino normativo da parte degli Operatori, con particolare riferimento alle disposizioni e prescrizioni di esercizio emesse, ai processi formativi adottati e ai sottosistemi di terra e di bordo utilizzati;
- la conformità dei Sistemi di Gestione della Sicurezza al vigente quadro normativo;
- le non conformità riscontrate nell'ambito delle attività di supervisione svolte dall'Agenzia.

Sono stati effettuati successivamente incontri bilaterali con tutte le Imprese ferroviarie ed il Gestore dell'infrastruttura, per una trattazione specifica dei temi generali affrontati nella riunione plenaria.

A seguito del riordino normativo operato con il decreto n° 4/2012 del 9 agosto 2012 entrato in vigore il 1° gennaio 2013 illustrato nella relazione relativa all'anno 2013, le attività dell'Agenzia sul fronte normativo si sono concentrate sul monitoraggio delle disposizioni e prescrizioni di esercizio emanate dagli Operatori per disciplinare i propri processi interni e, nel caso del Gestore dell'infrastruttura, anche delle procedure di interfaccia tra il proprio personale e quello delle Imprese ferroviarie.

Le maggiori criticità rilevate nel processo di recepimento del riordino normativo hanno riguardato soprattutto le procedure di interfaccia con le Imprese ferroviarie emanate dal Gestore dell'infrastruttura, le quali:

- non disciplinano ancora tutti gli aspetti di interfaccia;
- sono emanate senza che siano esplicitate alle Imprese ferroviarie le motivazioni di tali procedure, le analisi del rischio alla loro base e gli eventuali rischi esportati alle Imprese ferroviarie medesime;
- recano modifiche ai testi normativi previgenti senza che però tali testi siano stati conseguentemente modificati dal Gestore dell'infrastruttura.

Tale ultima criticità, in particolare, può generare errate interpretazioni da parte degli Operatori, dovute alla lettura combinata di più documenti discordanti.

Le Imprese a loro volta hanno recepito le procedure di interfaccia emanate dal Gestore con modalità differenti, alcune delle quali non garantiscono una sicura interlocuzione tra il personale dell'Impresa e quello del Gestore.

Al fine di superare tali criticità, l'Agenzia ha indetto nel mese di dicembre 2014 un ciclo di incontri con tutti gli Operatori interessati, con l'intento di offrire le indicazioni e le precisazioni necessarie ad uno sviluppo ottimale del processo.

Sempre nell'ambito del monitoraggio degli effetti prodotti dal citato decreto n° 4/2012 sull'attività degli Operatori, nel 2014 è stata avviata una attività di sopralluoghi e ispezioni

a campione presso gli Operatori al fine di controllare la corretta applicazione delle disposizioni e prescrizioni di esercizio adottate.

Tale attività, consistita nell'effettuazione di 10 sopralluoghi presso Imprese e Gestore, ha costituito un'ulteriore occasione di interlocuzione con gli Operatori, utile ad orientarne il recepimento del riordino normativo e a fornire le indicazioni e le precisazioni necessarie ad uno sviluppo ottimale del processo.

Si segnalano inoltre:

- Nota ANSF protocollo n° 009053/2014 del 19/12/2014, con cui è stata avviata, in conformità all'articolo 5, comma 6, del Decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, una consultazione con tutti i soggetti interessati al fine di raccogliere osservazioni e considerazioni su una bozza di decreto concernente uno "Standard tecnico per i sottosistemi materiale rotabile e controllo-comando e segnalamento di bordo";
- Nota ANSF protocollo n° 009227/2014 del 23/12/2014, con cui è stata avviata, in conformità all'articolo 5, comma 6, del Decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, una consultazione con tutti i soggetti interessati al fine di raccogliere osservazioni e considerazioni su una bozza di decreto concernente le "Condizioni di ammissione al trasporto combinato ferroviario dei contenitori e delle unità di carico intermodali e relative attribuzioni di competenze in ambito nazionale";
- Incontro tra ANSF e Verificatori Indipendenti di Sicurezza del 9/6/2014, avente come tema un aggiornamento in materia di Specifiche Tecniche di Interoperabilità, Registro dell'Infrastruttura e processi di certificazione;

In materia di qualificazione del personale impiegato in attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria, questa Agenzia a partire dal 2014 ha subordinato il rinnovo del riconoscimento degli esaminatori a cui sono affidati gli esami di cui all'articolo 25 della Direttiva 2007/59/CE (TDD - Direttiva Macchinisti) riconosciuti prima dell'entrata in vigore del Decreto dell'Agenzia n°14/2009, al superamento di un esame per accertare il possesso dei requisiti del capo 3 della Decisione 2011/765/UE del 22/11/2011.

Nel corso del 2014 sono stati inoltre effettuati controlli su Centri di formazione, istruttori ed esaminatori riconosciuti da questa Agenzia, tesi alla valutazione dell'operatività dei soggetti riconosciuti ai sensi dell'articolo 33 della citata Direttiva 2007/59/CE e della normativa nazionale di recepimento.

D.4.2 Principali reclami ricevuti da IF e GI

Nel corso del 2014 sono pervenute da parte di alcuni gruppi di Imprese ferroviarie, in particolare le Imprese in possesso di certificato di sicurezza per il trasporto di merci, richieste di chiarimenti all'Agenzia in merito ai seguenti argomenti:

- differenti durate e modalità dei processi di rilascio dei certificati di sicurezza;
- differenti criteri decisionali adottati nell'ambito del processo di rilascio dei certificati di sicurezza;
- disomogeneità nell'attribuzione di non conformità su processi dell'SGS rispetto ad altre NSA;
- disomogeneità nelle verifiche dei diversi gruppi ispettivi dell'Agenzia.

L'Agenzia ha provveduto a verificare internamente l'effettività dei rilievi ricevuti e, non avendo riscontrato elementi di particolare rilevanza, ha avviato un processo di maggiore trasparenza della propria attività con i soggetti interessati. In tale ambito si colloca l'incontro plenario con le Imprese ferroviarie ed il Gestore e i successivi incontri bilaterali. L'Agenzia nel promuovere l'interlocuzione con le associazioni di categoria ha affiancato a tale attività un tavolo di confronto con l'associazione interessata per analizzare le casistiche alla base delle segnalazioni ricevute.

D.5 Coordinamento e cooperazione

Il 29 gennaio 2014 è stato firmato il "Protocollo d'attuazione delle procedure di riconoscimento reciproco dell'autorizzazione di messa in servizio delle locomotive e dei veicoli di tipo convenzionale e ad alta velocità destinati al trasporto dei viaggiatori tra le autorità nazionali di sicurezza ferroviaria di Svizzera e Italia", coerentemente con quanto stipulato in passato con le autorità nazionali di altri Paesi confinanti.

Sempre con la Svizzera, il giorno 8 luglio 2014 è stato stipulato l'"Accordo concernente le tratte di linea tra i confini di Stato e le stazioni di confine tra le reti ferroviarie italiana e svizzera e l'accesso a tali tratte di linea tra l'Ufficio Federale dei Trasporti (UFT) e l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF)", che riguarda l'Accesso alle stazioni di confine situate in Italia ed in Svizzera; ma anche la collaborazione fra le Autorità di sicurezza (ANSF e Ministero svizzero) per il rilascio dell'Autorizzazione di Sicurezza al Gestore Svizzero nel Tunnel del Sempione e per l'effettuazione delle ispezioni, nonché il Mutuo riconoscimento nei processi di autorizzazione alla messa in servizio di sottosistemi infrastrutturali (fra cui ricadono gli impianti di sicurezza e segnalamento).

Inoltre, il 7 febbraio 2014 è stato firmato il "Protocollo d'intesa tra le autorità nazionali per la sicurezza italiana e francese per l'armonizzazione del fascicolo relativo alla fase di progettazione della sezione transfrontaliera del collegamento ferroviario Lione-Torino (Francia: approvazione del fascicolo preliminare di sicurezza; Italia: rilascio dei NOS-Nulla Osta allo sviluppo dei sottosistemi)".

D.6 Risultati delle misure adottate

Nell'attività di verifica del raggiungimento delle performance da parte del Gestore dell'infrastruttura e delle Imprese ferroviarie da parte dell'Agenzia è stato rilevato come i provvedimenti messi in atto abbiano portato un sostanziale apporto alla riduzione dell'incidenza di alcuni fattori che incidono sugli incidenti e inconvenienti tra cui si segnalano:

- la progressiva riduzione delle problematiche manutentive,
- la progressiva riduzione delle fuoriuscite di merci pericolose,
- riduzione dei danni ai viaggiatori in salita e discesa dalle porte di treni in movimento,
- l'azzeramento delle collisioni tra treni.

I risultati sono il frutto di sinergie che hanno compreso l'utilizzo di strumenti tecnologici, modifiche normative e impegno degli Operatori ferroviari.

Non si sono registrati i risultati sperati nell'affrontare altre problematiche come ad esempio i cantieri di lavoro, l'attività di manovra e l'indebita presenza di pedoni sulla sede ferroviaria.

PARTE E - CERTIFICAZIONE E AUTORIZZAZIONE

E.1 Linee guida per il rilascio del certificato di sicurezza

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie ha emanato e pubblicato sul proprio sito istituzionale in data 23 marzo 2010 le "Linee guida per il rilascio del Certificato di Sicurezza" (prot. ANSF 01766/10) che descrivono le procedure, i requisiti necessari ed i documenti che le Imprese ferroviarie devono produrre per ottenere il Certificato di sicurezza per l'accesso alla infrastruttura ferroviaria italiana.

In seguito ai ritorni di esperienza derivati dall'applicazione delle stesse nei processi di rilascio/rinnovo/aggiornamento/revoca dei Certificati di Sicurezza ed a seguito dell'evoluzione del quadro normativo europeo e italiano in materia di sicurezza della

circolazione ferroviaria, si rende necessaria una loro revisione che attualmente è in corso.

Questa Agenzia, contestualmente a tale revisione, sta inoltre predisponendo le linee guida per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza ai Gestori infrastruttura.

In data 7 agosto 2013 (prot. ANSF 006032/2013) l'Agenzia ha inoltre emanato e pubblicato sul proprio sito le "Linee guida per il rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio di veicoli, sottosistemi strutturali o parti di essi" che stabiliscono i procedimenti tecnici, le condizioni e le attività da svolgere per il rilascio da parte dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie dei provvedimenti di autorizzazione di messa in servizio.

E.2 Contatti con altre Autorità Nazionali per la Sicurezza

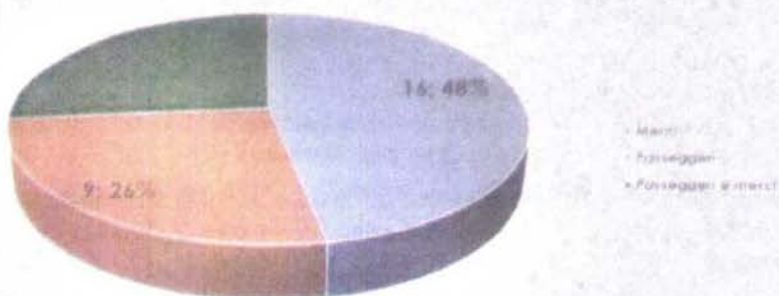
Nel corso del 2014 non ci sono state né richieste da parte di altre Autorità Nazionali di Sicurezza né richieste di questa Agenzia verso altre Autorità nazionali di Sicurezza relativamente ai processi di certificazione parte A e parte B.

Attualmente è in corso un solo processo di rilascio di un Certificato di sicurezza parte B a seguito di richiesta da parte di una Impresa ferroviaria in possesso di Certificato di sicurezza parte A e B rilasciato in Francia, ma anche in questo caso, al momento, non sono intercorsi contatti con la NSA francese.

E.3 Questioni Procedurali

Le imprese ferroviarie in possesso di un certificato di sicurezza sono 34, di cui 16 per il solo trasporto merci, 9 solo passeggeri e 9 passeggeri e merci, come riportato nel grafico che indica il valore e il rapporto percentuale.

Distribuzione dei Certificati di sicurezza per tipologia di servizio - Anno 2014



Il numero di Certificati di Sicurezza parte A rilasciati nel 2014 è rimasto sostanzialmente invariato rispetto all'anno 2013 (26 nel 2013 contro 25 nel 2014) così come è rimasta invariata la distribuzione per tipologie. La maggioranza dei Certificati di Sicurezza parte A è stata rilasciata per proroghe (n. 22 su 25) perché nel corso del 2014 scadeva la loro validità, in quanto si trattava di Certificati di sicurezza rilasciati con prescrizioni per un periodo inferiore ai cinque anni.

Certificati di Sicurezza Parte A



La diminuzione dei provvedimenti di "Conversione" è conseguenza del fatto che con il passare del tempo diminuiscono le imprese che devono convertire i vecchi Certificati di Sicurezza rilasciati ai sensi del D.lgs. 188/2003 (al 31 dicembre 2014 restano solo 3 imprese che devono effettuare tale trasformazione).

Si è, infine, provveduto alla revoca di n. 1 Certificato di Parte A e di Parte B, in quanto sono venuti meno i requisiti di sicurezza previsti dalla normativa.

Anche per i Certificati di Sicurezza Parte B la quantità di provvedimenti del 2014 è rimasta sostanzialmente invariata rispetto all'anno 2013 (52 nel 2013 contro 53 nel 2014) così come è rimasta invariata la distribuzione per tipologie. La maggioranza dei certificati di Sicurezza parte B è stata rilasciata a seguito di richieste di "Aggiornamento" da parte delle imprese ferroviarie per adeguare le offerte dei propri servizi e rispondere in maniera più puntuale alle esigenze di mercato.

Certificati di Sicurezza Parte B



I processi di valutazione finalizzati al rilascio/aggiornamento dei Certificati di sicurezza hanno evidenziato una serie di aspetti che sono stati oggetto di osservazioni ai Sistemi di gestione della sicurezza delle imprese ferroviarie. Tali aspetti sono riferiti ad una non completa attuazione del Regolamento (UE) 1078/2012 e ad una non adeguata copertura dei seguenti criteri del Regolamento (UE) 1158/2010:

1. Criterio B (Controllo del rischio correlato alla fornitura di manutenzione e materiali);
2. Criterio C (Controllo del rischio correlato all'uso di imprese appaltatrici e controllo dei fornitori);
3. Criterio D (Rischi derivanti dalle attività di altre parti esterne al sistema ferroviario);
4. Criterio M (Procedure e metodi da applicare nella valutazione del rischio e nell'attuazione delle misure di controllo del rischio ogniqualvolta un

cambiamento nelle condizioni di esercizio o l'impiego di nuovo materiale comporti nuovi rischi per l'infrastruttura o per le operazioni).

Inoltre, rispetto alle valutazioni effettuate sui Sistemi di gestione della sicurezza per verificare il rispetto delle normative nazionali (quindi relativamente al rilascio della parte B dei Certificati di sicurezza), sono emerse alcune criticità relativamente a:

1. processi di formazione e mantenimento delle competenze del personale in ottemperanza ai nuovi contesti normativi in vigore;
2. processi di gestione delle attività manutentive sia nel caso in cui l'Impresa ferroviaria svolga il ruolo di ECM, sia nella corretta gestione delle interfacce (manutentori, detentori dei veicoli, ECM) nel caso l'Impresa non svolga tale ruolo.

Nel 2014 è anche proseguito, attraverso una serie di passaggi istruttori, l'iter relativo al rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza al Gestore dell'Infrastruttura RFI, nell'ambito del quale l'Agenzia verifica il processo di adeguamento del Sistema di Gestione della Sicurezza e dell'organizzazione di RFI alle responsabilità delineate dal nuovo contesto normativo (Dlgs n. 162 del 2007 e direttiva 1/dir/2010 emanata dall'Agenzia). Tale attività ha portato al rilascio dell'Autorizzazione di Sicurezza in data 30 giugno 2014, con scadenza al 30 giugno 2019.

L'Autorizzazione di Sicurezza è stata rilasciata con prescrizioni a fronte dell'impegno assunto da parte di RFI S.p.A. di adoperarsi per rimuovere le non conformità riportate nelle prescrizioni trasmesse contestualmente al rilascio dell'Autorizzazione di Sicurezza entro il 31/12/2015.

Le prescrizioni riguardano la rispondenza dell'organizzazione di RFI S.p.A. ed il conseguente adeguamento del Sistema di Gestione della Sicurezza ai criteri previsti dal Regolamento Europeo 1169/2010 ed alle normative vigenti in materia. Il Gestore infrastruttura ha predisposto un piano di rientro di tutte le conformità con scadenza a fine 2015, che viene costantemente monitorato all'interno dei lavori del Tavolo tecnico appositamente istituito, che vede la partecipazione di esperti di RFI e di ANSF.

E.4 Feedback

Il feedback viene attuato attraverso frequenti momenti d'incontro tra l'Agenzia e gli Operatori che forniscono comunque un importante strumento sia per lo scambio di informazioni sia per valutare un ritorno di esperienza sulle attività svolte e sulla comprensione da parte degli stessi Operatori delle attività effettuate dalle strutture interne dell'Agenzia, al fine di individuare gli ambiti operativi e procedurali che meritano un intervento migliorativo.

Tali incontri avvengono singolarmente con le Imprese ferroviarie o in sedute plenarie che sono programmate periodicamente da parte dell'Agenzia su temi specifici.

Allo stato attuale non sono stati formalizzati degli standard che gli Operatori possono utilizzare per la comunicazione di problematiche/osservazioni sulle procedure in vigore.

E.5 Autorizzazioni di messa in servizio di veicoli

Nel corso del 2014 sono stati rilasciati 561 provvedimenti relativi alle autorizzazioni di messa in servizio di veicoli.

Il numero di veicoli autorizzati è stato di 417.

Confrontando i dati dell'ultimo triennio si può osservare come il numero dei processi di autorizzazione sia in continua crescita:

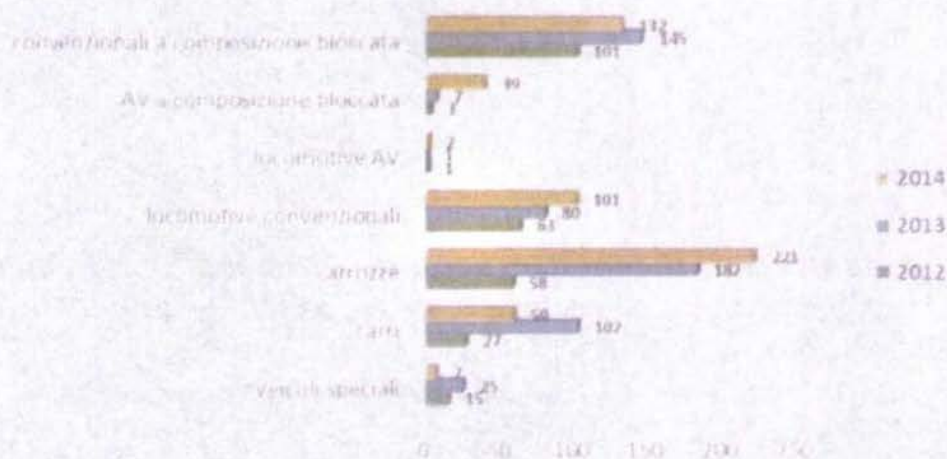
- 2012: n.268 provvedimenti
- 2013: n.542 provvedimenti

- 2014: n.561 provvedimenti

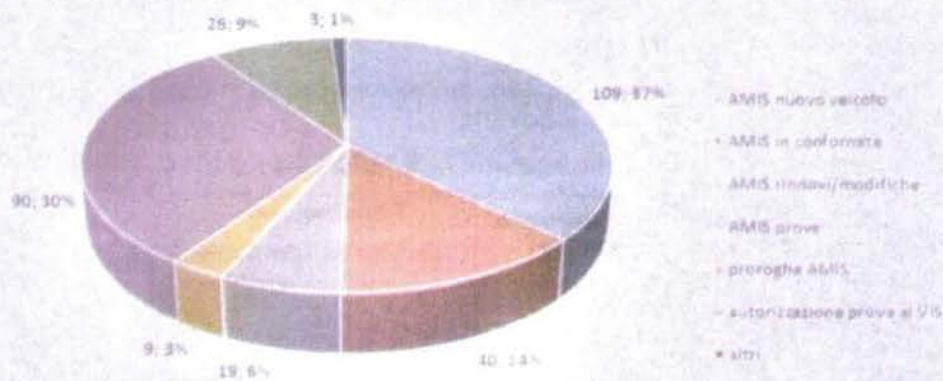
Nel 2014, rispetto all'anno precedente, il numero di provvedimenti è aumentato del 4%.

Il numero di autorizzazioni rilasciate, in funzione del tipo di veicolo, per l'ultimo triennio, è rappresentata nella figura seguente.

Autorizzazioni di messa in servizio veicoli



Nel grafico seguente è invece rappresentata la distribuzione delle attività in relazione al tipo di provvedimento rilasciato nell'anno 2014.



Analizzando i dati si osserva che le tipologie di veicoli che hanno subito il maggior incremento in termini di numero di autorizzazioni alla messa in servizio sono stati: le carrozze passeggeri, le locomotive convenzionali e i veicoli AV a composizione bloccata.

E' importante sottolineare la notevole complessità di trattazione del provvedimento di autorizzazione alla messa in servizio, in particolare per i tipi di veicoli, in quanto l'iter procedurale si caratterizza in un numero considerevole di provvedimenti intermedi (Autorizzazione all'esecuzione delle prove in linea, autorizzazioni temporanee, ecc.)

corredati della relativa documentazione tecnica di supporto. Al fine di fornire solo un ordine di grandezza sul numero e la tipologia di documentazione che accompagna un siffatto procedimento è interessante quantificarne i dossier a corredo. Il numero di detti dossier si aggira attorno a 68, circa ciascuno dei quali composto in media da 11 technical file, per un totale di 750 technical file.

Al fine di disciplinare ed armonizzare i procedimenti per il rilascio dell'autorizzazioni di messa in servizio con il quadro normativo esistente, all'inizio del 2013, sono state emanate le Linee Guida per il rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio di veicoli, sottosistemi strutturali o parti di essi. (Linee Guida n.2/2013). Questo importante documento ha permesso di fornire a tutti gli stakeholder del settore ferroviario (costruttori di veicoli ferroviari, Imprese ferroviarie, Gestori di infrastrutture, Valutatori indipendenti di sicurezza) uno strumento che contempla non solo tutte le decisioni europee in materia di interoperabilità del sistema ferroviario comunitario e le norme nazionali ma, cosa più importante, ha definito tutte le procedure tecniche ed amministrative da mettere in atto per dare corso ad un processo autorizzativo nella sua interezza.

E.6 Autorizzazioni di messa in servizio di sottosistemi strutturali fissi, applicazioni generiche e prodotti generici del segnalamento

Il D.lgs. 162/2007 attribuisce all'Agenzia il compito di autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi strutturali fissi costitutivi del sistema ferroviario, installati o gestiti sul territorio nazionale. L' "Autorizzazione di messa in servizio" (AMIS) è l'atto conclusivo di un processo attraverso il quale viene attestata la rispondenza dei sottosistemi ai requisiti di sicurezza definiti dalle Specifiche tecniche di Interoperabilità (STI) e dalle norme nazionali notificate. In base alle attribuzioni previste dal D.lgs. 162/2007, l'Agenzia rilascia anche l'autorizzazione di messa in servizio per le applicazioni generiche (AG) e i prodotti generici (PG) del segnalamento ferroviario a terra e a bordo. Inoltre, ai sensi del D.LGS. 191/10 art. 19 in caso di rinnovo o ristrutturazione di sistemi in esercizio, l'Agenzia rilascia un parere in merito alla necessità o meno di avviare il procedimento di autorizzazione di messa in servizio, sulla base di un fascicolo tecnico presentato dal Richiedente.

Le competenze per i procedimenti in oggetto, precedentemente in capo al Gestore, sono state assunte dall'Agenzia a partire dal 2010.

Di seguito si riporta il confronto tra i procedimenti svolti nel 2013 e nel 2014.

	Autorizzazioni di Messa in Servizio rilasciate	Pareri rilasciati (art. 19 D.lgs. 191/2010)
2013	19 * (4 relative a AG/PG)	18
2014	23 ** (5 relative a AG/PG)	23

= oltre a 6 proroghe

= oltre a 3 proroghe

Il rilascio dell'autorizzazione da parte dell'Agenzia per i sottosistemi infrastrutturali non consente l'effettiva apertura all'esercizio degli impianti, che deve essere effettuata dal Gestore dell'Infrastruttura dopo aver acquisito le rimanenti autorizzazioni per le materie di sicurezza non di competenza dell'Agenzia ai sensi dell'articolo 3 d.lgs. 162/2007.

E.7 Riconoscimento dei centri di formazione

Nel 2014 è stato aggiornato l'attestato di riconoscimento, con estensione dell'offerta formativa all'attività di sicurezza "Manutenzione veicoli". Nello stesso periodo è stato inoltre rinnovato un altro attestato di riconoscimento.

PARTE F - MODIFICHE LEGISLATIVE

F.1 Direttiva sulla sicurezza ferroviaria

Nessuna modifica intervenuta.

F.2 Modifiche apportate alla legislazione ed alla regolamentazione

Per informazioni relative alle modifiche apportate si veda la tabella 2 dell'allegato B.

PARTE G - APPLICAZIONE DEL METODO COMUNE DI SICUREZZA DI DETERMINAZIONE E VALUTAZIONE DEI RISCHI

G.1 Esperienza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Già nell'anno 2012, con nota protocollo ANSF 8936/12 del 19/11/2012, l'Agenzia ha richiamato tutti gli Operatori ferroviari al loro obbligo di fornire una sintesi delle attività di applicazione del metodo comune (CSM) per la determinazione e la valutazione dei rischi, così come richiesto dalla normativa vigente.

Nell'ambito della stessa nota, nell'intento di rendere omogenee e consistenti le informazioni ricevute, l'Agenzia ha indicato la struttura con la quale fornire i dati come di seguito riportato:

- Descrizione delle principali modifiche giudicate non rilevanti dal proponente;
- Tipo di modifica (tecnica, operativa od organizzativa);
- Criteri decisionali;
- Descrizione delle principali modifiche giudicate rilevanti dal proponente;
- Tipo di modifica (tecnica, operativa od organizzativa);
- Coinvolgimento dei subappaltatori e gestione delle interfacce;
- Coinvolgimento del/dei VIS, nel ruolo di CSM assessor;
- Breve descrizione dell'efficacia complessiva del processo di gestione del rischio di cui al Reg. 352/2009;
- Fase di identificazione degli eventi pericolosi;
- Fase di stima dei rischi e criteri di accettazioni utilizzati;
- Codici di buona pratica;
- Sistemi di riferimento simili;
- Stima esplicita del rischio;
- Dimostrazione di conformità ai requisiti di sicurezza;
- Processo di gestione dei rischi attraverso il registro degli eventi pericolosi;

- Breve descrizione degli audit eseguiti dal proponente sull'efficienza del proprio processo di gestione dei rischi;
- Breve feedback da parte del proponente ed, eventualmente, dei propri subappaltatori e VIS, in merito all'applicazione del reg. 352/2009;
- Ove applicabile: esperienze del proponente in merito all'applicazione del CSM per la determinazione e la valutazione dei rischi, nei casi in cui l'applicazione sia avvenuta, su base volontaria, prima dell'entrata in vigore del citato Regolamento.

Per quanto sopra premesso, i necessari elementi di applicazione del Regolamento (CE) 352/2009 nel corso del 2014 sono stati forniti dalla quasi la totalità delle Imprese Ferroviarie (ad eccezione di 3 su un totale di 34), dal Gestore infrastruttura RFI e da due costruttori di veicoli ferroviari (BOMBARDIER e STADLER) con una tendenza generalmente positiva rispetto al precedente anno.

In merito al rispetto della tempistica di trasmissione delle Relazioni annuali da parte delle Imprese ferroviarie, si evidenzia un maggior rispetto dei termini definiti per l'invio, che è stato disatteso solo da tre imprese su 34. Il Gestore infrastruttura ha rispettato il termine stabilito per l'invio.

Non risulta immediata evidenza degli elementi circa l'applicazione del CSM da parte degli Operatori nel ruolo di Soggetto Responsabile della Manutenzione.

Si evidenzia che, in linea generale e se non per qualche eccezione, i dati forniti non risultano completi e strutturati come richiesto, con carenza pressoché totale di quanto previsto ai punti 3 e 4 sopra riportati, per cui non si apprezzano feedback significativi sulle attività dei CSM assessor coinvolti né, in generale, sull'applicazione del Regolamento.

Tra i pochi feedback pervenuti, significativo è quello descritto dal costruttore BOMBARDIER che evidenzia difficoltà nei rapporti con i propri clienti causate da "una scarsa sensibilità e conoscenza della materia" nonché una significativa eterogeneità nell'applicazione del CSM, in particolare per il sottosistema materiale rotabile, sia a livello nazionale che internazionale.

I dati aggregati evidenziano che il Regolamento è stato applicato per valutare n.283 modifiche risultate incidenti sulla sicurezza (236 complessivamente per le imprese e Gestore e 47 per i due costruttori). Di queste 24 sono state identificate come modifiche "rilevanti" ai sensi del Regolamento - determinando l'applicazione del metodo di cui all'Allegato I dello stesso - pari a circa il 8 %.



Totale 236 modifiche attuate da IF
e GI



Per le Imprese Ferroviarie e per il Gestore Infrastruttura, come lo scorso anno, la maggioranza delle modifiche sono state valutate di tipo Operativo (43%) e Tecnico (30%); quelle di tipo Organizzativo risultano essere circa l'11% mentre per il restante 16% non sono state date indicazioni in merito alla tipologia. Le modifiche valutate dai due costruttori sono invece tutte di carattere tecnico relative a modifiche sui veicoli ed a verifiche di integrazione dei sottosistemi.

In merito alla numerosità delle modifiche segnalate, si osserva che quelle relative all'incumbent Trenitalia e al Gestore Infrastruttura RFI costituiscono circa il 65% del totale e tale incidenza non varia in maniera significativa se riferita alle sole modifiche rilevanti.

Prendendo in considerazione le sole modifiche valutate ai sensi del Regolamento da parte delle Imprese ferroviarie, il 14% sono legate a richieste di aggiornamento del Certificato di sicurezza.

Relativamente alle applicazioni del Regolamento non si rileva alcun elemento in merito all'applicazione di procedure aziendali che disciplinano la valutazione e gestione dei rischi nei casi di modifiche non rilevanti, infatti nella totalità dei casi le Imprese hanno applicato le metodologie stabilite dal Regolamento (CE) 352/2009 e le procedure contenute nei propri sistemi di gestione della sicurezza.

Per quanto riguarda l'applicazione del Regolamento da parte del Gestore Infrastruttura occorre fare una considerazione a parte, riguardo in particolare alla Raccomandazione impartita da ANSF, nel giugno del 2014, sulla base delle evidenze emerse nei procedimenti di Autorizzazione di Messa in Servizio nel corso del 2013. Come già indicato nel precedente paragrafo E.3, il Gestore Infrastruttura è in possesso di una Autorizzazione di Sicurezza con prescrizioni che riguardano l'adeguamento dell'organizzazione di RFI S.p.A. ed il conseguente aggiornamento del Sistema di Gestione della Sicurezza ai criteri previsti dal Regolamento Europeo 1169/2010 ed alle normative vigenti in materia. Per la risoluzione delle non conformità comunicate, il Gestore Infrastruttura ha predisposto un piano di rientro con scadenza a fine 2015, che prevede anche l'adeguamento dei processi interni e delle procedure di sistema per conformarsi in maniera completa ai contenuti del CSM. Sarà cura dell'Agenzia valutare se le nuove modalità operative risulteranno coerenti con i contenuti del Regolamento sia attraverso le valutazioni documentali sul Sistema di Gestione della Sicurezza, sia attraverso le analisi dei documenti prodotti per le Autorizzazioni di Messa in Servizio dei sottosistemi che richiedono l'applicazione del CSM.

La situazione delle evidenze fornite conferma un miglioramento nella gestione dei processi di valutazione e gestione dei rischi. Tuttavia per una piena ed efficace attuazione del Regolamento, considerato che una porzione significativa degli Operatori non ha fornito informazioni al riguardo oppure le stesse risultano incomplete, si ritiene necessaria una ulteriore sensibilizzazione verso tutti gli attori coinvolti, con particolare riguardo ai Soggetti Responsabili della Manutenzione e ai costruttori.

Relativamente alle applicazioni del Regolamento non si rileva alcun elemento in merito all'applicazione di procedure aziendali che dovrebbero disciplinare la valutazione e gestione dei rischi nei casi di modifiche non rilevanti. Tale aspetto è stato oggetto di una specifica Raccomandazione impartita da ANSF al Gestore Infrastruttura RFI nel giugno del 2014 sulla base delle evidenze emerse nei procedimenti di Autorizzazione di Messa in Servizio nel corso del 2013.

Si segnala che, nell'ambito dei processi di Certificazione di Sicurezza, nel 2014 sono state esaminate 7 domande di aggiornamento da parte delle Imprese ferroviarie per estensioni di linee, richieste di nuovi servizi. Nella totalità dei casi:

- le Imprese hanno applicato le metodologie stabilite dal Regolamento (CE) 352/2009 e le procedure contenute nei propri sistemi di gestione della sicurezza;
- le modifiche sono risultate non rilevanti e quindi non si è resa necessaria la partecipazione di organismi di valutazione.

Oltre alle valutazioni connesse alle richieste di aggiornamento del certificato di sicurezza, nell'ambito delle attività di audit sul campo sono stati verificati a campione modalità di gestione e evidenze applicative delle modifiche al sistema di riferimento da parte degli Operatori ferroviari. Tali attività hanno evidenziato un netto miglioramento nella standardizzazione dell'utilizzo del metodo, che è entrato stabilmente nella consuetudine operativa; tuttavia la sua applicazione, in molti dei casi esaminati, non è risultata ancora adeguatamente rigorosa in particolare nell'approfondimento di alcuni dei criteri di valutazione (fra i quali ricorrono la complementarità e le conseguenze del guasto) ed in generale per la produzione di evidenze a supporto delle valutazioni adottate.

Nel corso dell'attività di monitoraggio degli Operatori ferroviari a seguito del riordino normativo, l'Agenzia ha richiamato, mediante specifiche note, alcuni Operatori all'applicazione del "Regolamento (CE) n. 352/2009 della Commissione del 24 aprile 2009 relativo all'adozione di un metodo comune di determinazione e di valutazione dei rischi" per valutare l'accettabilità dei rischi connessi a modifiche della propria normativa di esercizio.

Tali note hanno in particolare riguardato la normativa concernente:

- la presenza a bordo, oltre all'agente di condotta e, per i treni passeggeri, al capotreno, di altri agenti necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio;
- le misure atte a verificare, in caso di allontanamento temporaneo dell'agente di condotta dal mezzo di trazione, il corretto funzionamento dei meccanismi di produzione dell'aria compressa;
- la circolazione di treni con Cab-Radio o Car-Kit guasto, effettuati con un solo agente di condotta;
- i dati treno da inserire nel sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia in caso di utilizzo di sigle complementari;

G.2 Feedback delle parti interessate

Le verifiche effettuate sull'applicazione da parte delle Imprese ferroviarie del Metodo comune definito stabilito dal Regolamento (CE) 352/2009, hanno evidenziato una serie di non conformità frequenti che dimostrano una non completa comprensione da parte degli Operatori dei principi contenuti nel Regolamento stesso. Pur rilevandosi segni di miglioramento rispetto all'anno precedente, anche a fronte di un evidente interesse e di una maggiore consapevolezza rispetto al tema trattato, la capacità operativa nella applicazione del Regolamento costituisce ancora un'area di miglioramento.

Le verifiche effettuate sull'applicazione da parte delle Imprese ferroviarie del Metodo comune definito stabilito dal Regolamento (CE) 352/2009 hanno evidenziato un netto miglioramento nella standardizzazione dell'utilizzo del metodo, che è entrato stabilmente nella consuetudine operativa; tuttavia la sua applicazione, in molti dei casi esaminati, non è risultata ancora adeguatamente rigorosa in particolare nell'approfondimento di alcuni dei criteri di valutazione (fra i quali ricorrono la