

## D.2 Risorse umane

Nel 2013 sono state impiegate 42 persone per lo svolgimento delle ispezioni.

Sono state impiegate circa 63792 ore di lavoro, articolate in 8768 giornate uomo, per l'esecuzione delle verifiche e ispezioni nel 2013, con un impegno medio di circa 1518 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 2013 siano state impiegate circa il 42% 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, nel 2013 è stato attuato un processo di sviluppo e aggiornamento delle competenze del personale attraverso i seguenti interventi formativi:

- erogazione di un corso di aggiornamento articolato (7) sessioni ciascuna della durata di un (1) giorno rivolto a (98) unità. Il corso ha interessato le novità introdotte dal riordino normativo emanato dall'Agenzia con Decreto 4/2012 ed entrato in vigore il 1° gennaio 2013;
- erogazione di un corso per lo sviluppo professionale del personale impiegato nei controlli sugli enti dell'infrastruttura (1) sessione della durata di (2) giorni rivolto a (13) 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 e conseguente processo di qualificazione del personale dell'Agenzia incaricato di valutare i candidati istruttori e esaminatori del personale con mansioni di sicurezza articolato in (2) sessioni della durata di (2) giorni ciascuna rivolto a (7) 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

Nella relazione relativa all'anno 2012 è stato ampiamente trattato il riordino normativo, operato dall'Agenzia con il decreto n. 4 del 9 agosto 2012 entrato in vigore il 1° gennaio 2013. Il riordino normativo è consistito nella raccolta in un unico testo dei principi della sicurezza della circolazione ferroviaria, dei ruoli e delle responsabilità degli operatori e delle norme che disciplinano la qualificazione del personale che svolge attività di sicurezza. Ciò è avvenuto a seguito di oltre tre anni di lavoro caratterizzato da frequenti incontri con gli Operatori e con tutti gli altri soggetti a vario titolo interessati.

Gli effetti del riordino normativo possono essere così sintetizzati:

- pieno allineamento alla disciplina comunitaria che attribuisce alle Autorità nazionali il compito di emanare i principi ed agli Operatori il compito di emanare disposizioni di esercizio nel rispetto di detti principi;
- maggiore trasparenza e chiarezza delle norme di sicurezza, in precedenza ancorate ad un quadro normativo disomogeneo stratificatosi nel tempo;
- conseguimento del principio di non discriminazione fra gli operatori in quanto i principi sono stati emanati da un soggetto da essi indipendente;
- introduzione di alcune modifiche ad alcuni principi che consentono di conseguire un aumento dei livelli di sicurezza.

Il riordino normativo offre al sistema la opportunità di una maggiore competitività e allo stesso tempo una maggiore garanzia di sicurezza. In conseguenza del riordino normativo operato, le attività in capo all'Agenzia sul fronte normativo si sono concentrate nell'arco dell'anno verso il 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. Tale attività di monitoraggio, rendicontata nella precedente parte B e finalizzata a verificare la coerenza delle disposizioni emanate dagli Operatori con i principi di sicurezza, ha evidenziato, sin dalle fasi iniziali, alcune criticità. Innanzitutto si è registrato un consistente ritardo nell'adeguamento a quei principi di sicurezza modificati rispetto al quadro previgente, in primo luogo da parte del Gestore dell'Infrastruttura, chiamato a disciplinare anche le disposizioni di interfaccia con le Imprese ferroviarie.

Tali ritardi sono imputabili a due ordini di ragioni: da un lato una difficoltà del sistema ad assimilare il cambiamento culturale che impongono le direttive comunitarie, dall'altro una certa resistenza ad adeguarsi a quei principi di sicurezza che sono stati modificati a seguito del processo di riordino e che, inevitabilmente, hanno introdotto maggiori vincoli per gli Operatori. Al fine di superare tali difficoltà, l'Agenzia ha indetto nel mese di aprile 2013 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.

Il monitoraggio da parte dell'Agenzia proseguirà anche in futuro ogni qualvolta un Operatore procederà ad una modifica delle proprie disposizioni di esercizio al fine di verificare il rispetto dei principi di sicurezza emanati.

Si segnalano inoltre:

- Nota ANSF protocollo n° 004825/2013 del 28/06/2013: con questa nota è stato richiesto a tutti i soggetti interessati, così come previsto dall'articolo 5, comma 6, del Decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, un parere sul progetto di "Standard Tecnici per la progettazione, installazione, validazione e manutenzione di sistemi di rilevazione ed estinzione incendi destinati ai veicoli ferroviari - principi generali";
- Nota ANSF protocollo n° 005572/2013 del 23/07/2013: con questa nota è stato richiesto a tutti i soggetti interessati, così come previsto dall'articolo 5, comma 6, del Decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, un parere sul progetto di Standard Tecnico Nazionale "Locomotive da manovra il cui impiego è limitato nell'ambito delle località di servizio", fornendo anche un modello da utilizzare per commenti;
- messo in atto una iniziativa nei confronti delle IF, GI e Centri di Formazione riconosciuti per promuovere il rispetto del quadro normativo applicabile al rilascio delle abilitazioni al personale impiegato in attività di sicurezza costituito da (6) sessioni ciascuna della durata di (1) giorno che ha interessato (70) persone in rappresentanza delle IF del GI e dei CDF riconosciuti.

#### D.4.2 *Principali reclami ricevuti da If e Gi*

Non risultano pervenuti reclami da parte di Imprese ferroviarie e da RFI sulle decisioni prese dall'Agenzia durante le attività di supervisione.

All'interno delle Relazioni Annuali sulla Sicurezza inviate dagli operatori ferroviari sono state rappresentate le seguenti difficoltà, legate all'attività dell'Agenzia:

- difficoltà di interfaccia sulla tratta di linea dal confine italiano e Modane per la presenza di normativa francese e italiana;
- difficoltà nell'attuazione del processo di riordino normativo perché le tabelle di raffronto dell'Agenzia erano basate su testi non sempre allineati alla normativa vigente.

#### D.5 *Coordinamento e cooperazione*

Il 30 ottobre 2013 è stato firmato l'accordo tra le autorità nazionali di sicurezza ferroviaria di Austria e Italia, relativo alla procedura di mutuo riconoscimento per l'autorizzazione di messa in servizio di locomotive e veicoli passeggeri. Nel 2013 l'accordo in questione non è stato ancora applicato in quanto non sono ancora pervenute domande di attuazione. E' però proseguita l'attività delle Autorità di Sicurezza olandese, tedesca, svizzera, austriaca ed italiana, per l'autorizzazione di messa in servizio di una locomotiva in applicazione dell'accordo del 7 giugno 2007 tra le stesse Autorità di Sicurezza.

Inoltre nel corso dell'anno si sono svolti numerosi incontri con le Autorità di sicurezza dei Paesi confinanti (Svizzera e Slovenia) per definire ulteriori accordi, alcuni dei quali potranno essere stipulati nel corso del 2014, finalizzati a verificare le procedure per l'accesso alle linee ed alle stazioni di confine nonché a cooperare per l'esecuzione delle attività ispettive, nell'ottica anche di garantire il presidio sulla sicurezza.

#### 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 fra cui si segnalano:

- la riduzione degli SPAD in partenza da fermo legati all'operatività dei macchinisti e del capotreno,
- riduzione delle fuoruscite di merci pericolose,
- riduzione dei danni ai viaggiatori in salita e discesa dalle porte di treni in movimento, Azzeramento 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 in altre problematiche come ad esempio il presidio dei processi manutentivi sia lato infrastruttura che lato materiale rotabile.

### **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 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 2013 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 17 per il solo trasporto merci, 9 solo passeggeri e 8 passeggeri e merci, come riportato nel seguente grafico che indica il valore e il rapporto percentuale.

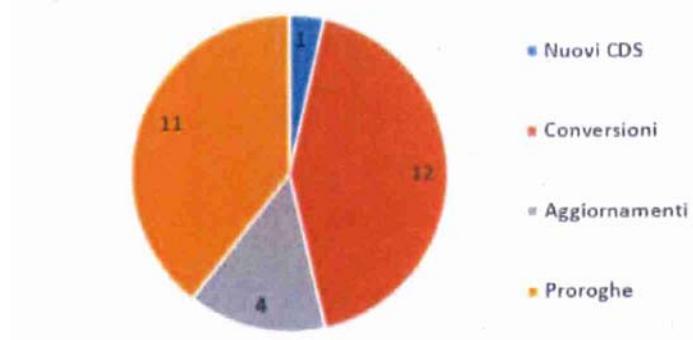


Il numero di Certificati di Sicurezza parte A rilasciati è rimasto sostanzialmente invariato rispetto all'anno 2012 (28 nel 2012 contro 26 nel 2013); la distribuzione delle tipologie di provvedimenti è invece variata rispetto ai rilasci per "Conversioni" che passano dal 42% dell'anno 2012 al 11% dell'anno 2013 e rispetto ai rilasci per "Proroghe" che passano dal 39% dell'anno 2012 al 73% dell'anno 2013.

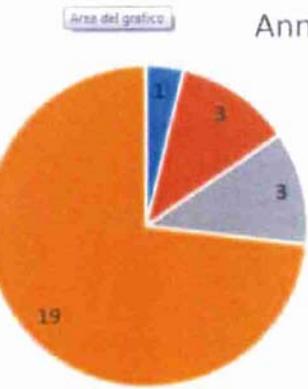
## Distribuzione per tipo di provvedimento

**Certificati parte A**

Anno 2012



Anno 2013



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 2013 restano solo 4 imprese che devono effettuare tale trasformazione).

L'aumento dei provvedimenti di "Proroga" è stato invece causato dalla condizione che molti Certificati di Sicurezza sono stati rilasciati con scadenza ravvicinata (inferiore ai cinque anni massimi previsti per legge) a causa delle prescrizioni emanate necessarie a rendere i Sistemi di Gestione della Sicurezza pienamente coerenti con i requisiti normativi.

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.

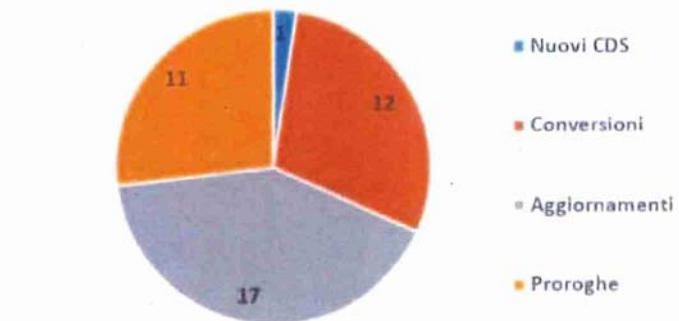
Il processo di rilascio dei Certificati di Sicurezza ha visto un aumento del 27% dei Certificati parte B rilasciati rispetto al 2012 (n° 52 rispetto a n°41), causato dalle maggiori richieste di "Aggiornamento" da parte delle Imprese ferroviarie per adeguare le offerte dei propri servizi e rispondere in maniera più puntuale alle esigenze di mercato.

Per le altre differenze che emergono dal confronto dei due anni presi a riferimento, in relazione ai provvedimenti di "Conversioni" e "Proroghe", valgono le considerazioni già espresse in precedenza per i Certificati di Sicurezza parte A.

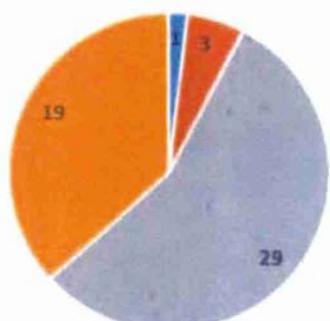
## Distribuzione per tipo di provvedimento

**Certificati parte B**

Anno 2012



Anno 2013



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 svolge il ruolo di ECM, sia nella corretta gestione delle interfacce (manutentori, detentori dei veicoli, ECM) nel caso l'Impresa non svolga tale ruolo.

Per quanto emerso in merito alle valutazioni effettuate sui processi di analisi e valutazione dei rischi adottati dalle Imprese ferroviarie, nel 2013 è stato effettuato da parte dell'Agenzia un aggiornamento delle competenze dei Responsabili dei Sistemi di Gestione della Sicurezza qualificati ai sensi dell'Allegato al Decreto ANSF n. 4/2011 del 25/3/2011 "Norme per la qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza". Tale aggiornamento è consistito in un momento formativo sulla corretta applicazione del Regolamento CE 352/2009 (relativo alla metodologia dell'analisi del rischio) ed in un successivo momento di verifica di apprendimento da parte di tutti i partecipanti, ai fini del mantenimento della qualificazione.

Nel 2013 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 deve verificare il processo di adeguamento del Sistema di Gestione della Sicurezza e dell'organizzazione di RFI alle responsabilità delineate dal nuovo contesto normativo (Direttiva 2004/49/CE, recepita in Italia dal D.Lgs n. 162 del 2007, e Regolamento 1169/2010). Tale attività ha portato al rilascio di una Autorizzazione di Sicurezza provvisoria in data 06 febbraio 2013, prorogata a fine settembre 2013 nella sua validità temporale fino al 30 giugno 2014.

Il mancato rilascio nel corso del 2013 dell'Autorizzazione definitiva è una conseguenza del processo di adeguamento del Sistema di Gestione della Sicurezza ancora in corso da parte del Gestore dell'Infrastruttura Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., finalizzato a dimostrarne la rispondenza alle vigenti normative. Tale adeguamento non è solo una mera formalità ma implica dei mutamenti concreti nella organizzazione del Gestore per garantire che operi i necessari controlli interni sul corretto svolgimento di tutti i processi industriali che hanno ricadute sulla sicurezza.

Il Gestore, pur avendo operato alcune modifiche organizzative e presentato varia documentazione, non ha ancora conseguito il pieno allineamento con le norme comunitarie (Regolamento UE 1169/2010 della Commissione del 10 dicembre 2010 concernente un metodo di sicurezza comune per la valutazione della conformità ai requisiti per ottenere un'autorizzazione di sicurezza per l'infrastruttura ferroviaria); per tale motivo la attuale Autorizzazione conserva ancora il carattere della temporaneità.

## 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 vengono programmate periodicamente da parte dell'Agenzia su temi specifici.

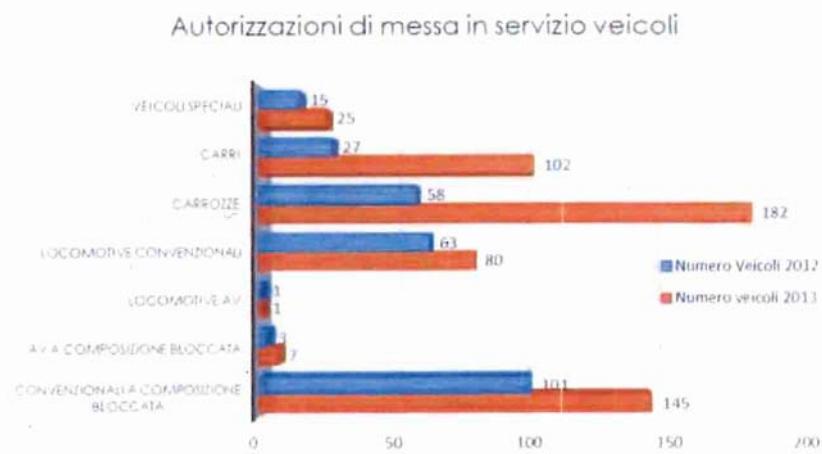
Allo stato attuale non sono stati formalizzati degli standard che gli operatori possono utilizzare per la comunicazione di problematiche/osservazioni sulle procedure in vigore.

## E.5 Autorizzazioni di messa in servizio di veicoli

Nel corso del 2013 sono stati rilasciati 542 autorizzazioni di messa in servizio di veicoli.

Mettendo in relazione il numero di processi di autorizzazioni cui si è fatto fronte nel biennio 2012-2013, si è registrato nell'ultimo anno un vero e proprio raddoppio (542 a fronte di 268 nel 2012) dei provvedimenti (con una media di circa 2 provvedimenti al giorno lavorativo).

La distribuzione del numero di autorizzazioni rilasciate, in funzione del tipo di veicolo, sia per l'anno 2012 che per l'anno 2013, è rappresentata nella figura seguente.

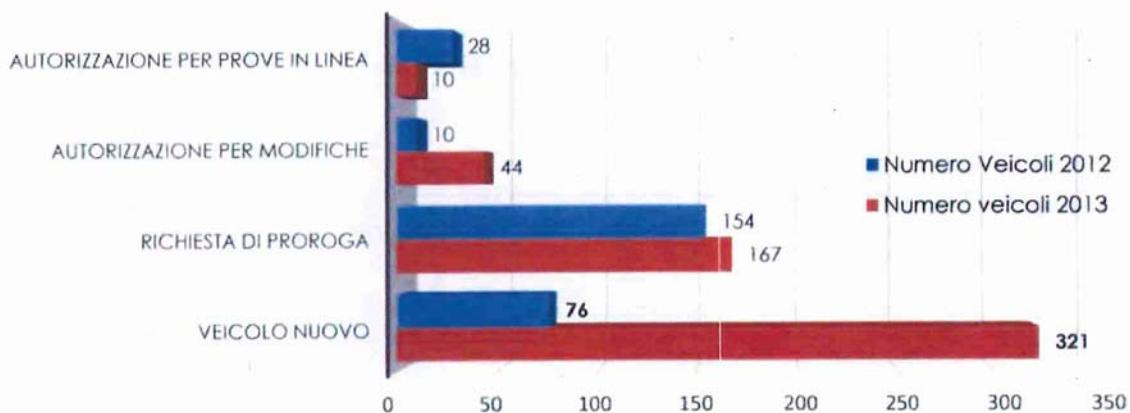


Analizzando i dati si osserva che le tipologie di veicoli che hanno subito il maggior incremento in termini di numero di autorizzazioni alla messa in servizio sono stati: le carrozze passeggeri, i carri e i veicoli convenzionali a composizione bloccata. Tipologia, quest'ultima, assieme alle carrozze, maggiormente utilizzata per il trasporto regionale e quindi a favore di quella categoria di utenti cosiddetta pendolare che utilizza la modalità di trasporto ferroviario per gli spostamenti casa-lavoro.

E' importante sottolineare la notevole complessità di trattazione del provvedimento 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...) corredata 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.

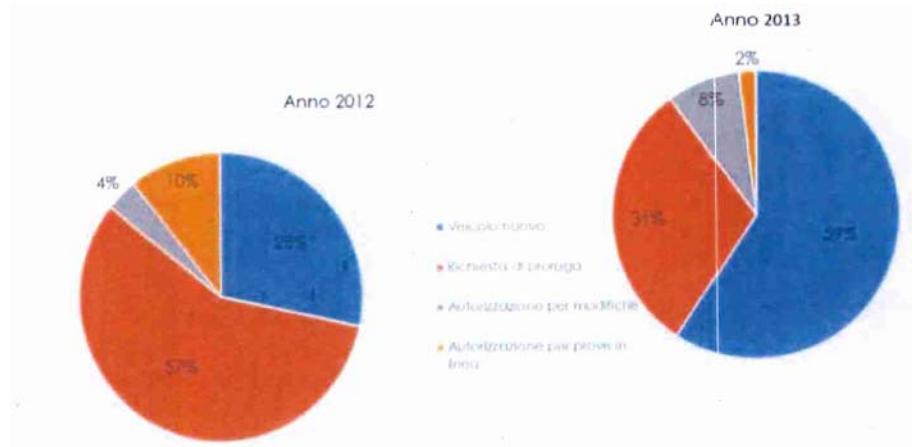
Analizzando le distribuzioni del numero di autorizzazioni emesse, sia per l'anno 2012 che per l'anno 2013, per tipologia di provvedimenti emanati (figure seguenti) si osserva, come detto, un incremento superiore al 100%, del numero di provvedimenti di autorizzazioni per la messa in servizio, che, nel caso di richiesta per veicoli nuovi, ha registrato una crescita pari al triplo dell'anno precedente. Si è passati, infatti, da 76 provvedimenti emanati nel 2012 a 321 nel 2013 (+322%).

Distribuzione per tipo di provvedimento



Rappresentando la distribuzione percentuale della tipologia di provvedimenti emessi nei due anni 2012 e 2013 si osserva che, se nel 2012 la quota percentuale di provvedimenti maggiormente evasi sono stati quelli relativi alle richieste di proroghe (57%), nel 2013 invece al primo posto con il 59% ci sono proprio i provvedimenti di autorizzazione di messa in servizio per veicoli di nuova costruzione.

Distribuzione per tipo di provvedimento



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.

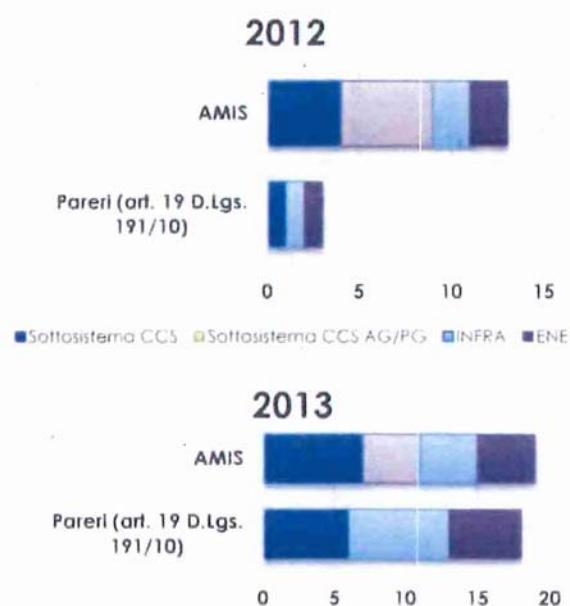
### **E.6 Autorizzazioni di messa in servizio di sottosistemi strutturali fissi, applicazioni generiche e prodotti generici del segnalamento**

Nel corso del 2013 sono state portate a regime le attività dell'Agenzia finalizzate ad autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi strutturali fissi, costitutivi del sistema ferroviario.

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 2012 e nel 2013.



	Autorizzazioni di Messa in Servizio rilasciate	Pareri rilasciati (art. 19 D.Lgs 191/2010)
<b>2012</b>	13 (5 relative a AG/PG)	1
<b>2013</b>	19 (4 relative a AG/PG)	18

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 2013 sono stati rilasciati 3 attestati di riconoscimento due primi rilasci e 1 rinnovo che hanno dato modo di estendere l'offerta formativa anche all'attività di sicurezza "Manutenzione veicoli" che si aggiunge a quelle già garantite per le attività di sicurezza di "Condotta dei treni", "Formazione dei treni" e "Accompagnamento dei treni".

## PARTE F - MODIFICHE LEGISLATIVE

### F.1 Direttiva sulla sicurezza Ferroviaria

Il Decreto legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni dalla L. 9 agosto 2013, n. 98, ha disposto (con l'art. 24, comma 3-bis) l'introduzione del comma 3-bis all'art. 12 del Decreto legislativo 162/2007. Il testo di tale articolo recita:

"Le modifiche di cui al comma 2 non possono prescrivere livelli di sicurezza diversi da quelli minimi definiti dai CST, a meno che non siano accompagnate da una stima dei sovraccosti necessari e da un'analisi di sostenibilità economica e finanziaria per il gestore dell'infrastruttura e per le imprese ferroviarie, corredata di stime ragionevoli anche in termini di relativi tempi di attuazione". Per le restanti informazioni si veda la tabella 1 dell'allegato B.

### 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

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:

1. Descrizione delle principali modifiche giudicate non rilevanti dal proponente
  - a. Tipo di modifica (tecnica, operativa od organizzativa)
  - b. Criteri decisionali
2. Descrizione delle principali modifiche giudicate rilevanti dal proponente
  - a. Tipo di modifica (tecnica, operativa od organizzativa)
  - b. Coinvolgimento dei subappaltatori e gestione delle interfacce
  - c. Coinvolgimento del/dei VIS, nel ruolo di CSM assessor
  - d. Breve descrizione dell'efficacia complessiva del processo di gestione del rischio di cui al Reg. 352/2009
  - e. Fase di identificazione degli eventi pericolosi
  - f. Fase di stima dei rischi e criteri di accettazioni utilizzati:
    - i. Codici di buona pratica
    - ii. Sistemi di riferimento simili
    - iii. Stima esplicita del rischio
  - g. Dimostrazione di conformità ai requisiti di sicurezza
  - h. Processo di gestione dei rischi attraverso il registro degli eventi pericolosi
3. Breve descrizione degli audit eseguiti dal proponente sull'efficienza del proprio processo di gestione dei rischi;
4. Breve feedback da parte del proponente ed, eventualmente, dei propri subappaltatori e VIS, in merito all'applicazione del reg. 352/2009;
5. 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.

Quanto sopra premesso, elementi di applicazione del Regolamento (CE) 352/2009 nel corso del 2013 sono stati forniti da circa i 2/3 del totale delle Imprese Ferroviarie, dal Gestore infrastruttura RFI e da tre costruttori di veicoli ferroviari (ALSTOM Transport Italia, BOMBARDIER e STADLER) con una tendenza positiva rispetto al precedente anno.

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.

I dati aggregati evidenziano che le modifiche "rilevanti" ai sensi del Regolamento - e che quindi hanno determinato l'applicazione del metodo di cui all'Allegato 1 dello stesso - non raggiungono il 7 % su un totale segnalato poco superiore a 250 modifiche aventi incidenza sulla sicurezza e quindi sottoposte a valutazione di rilevanza. Coerentemente alla natura delle attività svolte, nel caso delle Imprese Ferroviarie si osserva una predominanza di modifiche di tipo operativo, mentre nel caso del Gestore Infrastruttura e dei costruttori di veicoli le modifiche di tipo tecnico costituiscono la larga maggioranza dei casi.

In merito alla numerosità delle modifiche segnalate, si osserva che quelle relative all'incumbent Trenitalia e al Gestore Infrastruttura RFI costituiscono circa il 40% del totale e tale incidenza non varia in maniera significativa se riferita alle sole modifiche rilevanti.

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. Tuttavia la relazione dello stesso Gestore Infrastruttura evidenzia che nel corso del 2013 è stata effettuata una riorganizzazione dei processi interni relativi all'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.

Si segnala inoltre che, nell'ambito dei processi di Certificazione di Sicurezza, nel 2013 sono state avanzate n.25 domande di aggiornamento da parte delle Imprese ferroviarie. In 17 casi (pari al 68% delle richieste) si tratta di aggiornamenti per utilizzazione di nuove tipologie di veicoli.

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.

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:

- le mitigazioni da adottare nel caso di cabine di guida che presentano criticità di visibilità dei segnali in alcune specifiche modalità di circolazione;
- le mitigazioni dei rischi connessi al mancato rispetto degli spazi di frenatura presenti in alcuni impianti;
- le procedure da adottare nel caso di eventi con impatto anche potenziale sulla sicurezza della circolazione;
- l'utilizzo del "Tablet" da parte del personale di condotta;
- le mitigazioni da adottare nel caso di partenza del treno senza la protezione completa del sistema di protezione;
- le mitigazioni da adottare nel caso di rallentamenti interessanti itinerari deviati.

## 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, ha evidenziato una serie di non conformità frequenti che dimostravano una non completa comprensione da parte degli operatori dei principi contenuti nel Regolamento stesso. Al fine di migliorare tale situazione, nell'aprile del 2013 è stato effettuato da parte dell'Agenzia un aggiornamento delle competenze dei Responsabili dei Sistemi di Gestione della Sicurezza qualificati ai sensi dell'Allegato al Decreto ANSF n. 4/2011 del 25/3/2011 "Norme per la qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza". Tale aggiornamento è consistito in un momento formativo sulla corretta applicazione del Regolamento CE 352/2009 (relativo alla metodologia dell'analisi del rischio) ed in un successivo momento di verifica di apprendimento da parte di tutti i partecipanti, ai fini del mantenimento della qualificazione.

La numerosità dei partecipanti e gli esiti di detta verifica hanno dimostrato che, pur 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.

### **G.3 Revisione delle regole nazionali di sicurezza per tenere conto del regolamento CE relativo al metodo comune di sicurezza per la determinazione e la valutazione dei rischi**

Per memoria.

## **PARTE H - DEROGHE RIGUARDANTI IL PROGRAMMA DI CERTIFICAZIONE ECM**

L'Agenzia non ha concesso alcuna deroga in merito all'identificazione e relativa certificazione dei Soggetti Responsabili della Manutenzione, secondo quanto previsto dal punto 8 dell'articolo 14 bis della Direttiva 2008/110/CE, in quanto nel 2013 non si è presentato nessuno dei casi citati dalla Direttiva:

- a) veicoli registrati in un paese terzo e mantenuti ai norma della legislazione di tale paese;
- b) veicoli utilizzati su reti o linee il cui scartamento sia differente da quello utilizzato sulla rete ferroviaria principale della Comunità e per il quale il soddisfacimento dei requisiti di cui al paragrafo 3 è garantito da accordi internazionali con paesi terzi;
- c) veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 2, attrezzature militari e trasporti speciali che necessitano di un'autorizzazione ad hoc dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza prima di essere messi in servizio. In tal caso saranno concesse deroghe per periodi non superiori ai cinque anni.

**PAGINA BIANCA**

Allegato A: Indicatori Comuni di Sicurezza

**PAGINA BIANCA**