

- o monitoraggio "routinario", che consiste in controlli a campione svolti in modo continuo,
- o ispezioni specifiche, che consistono in approfondimenti a seguito di segnalazioni (anche da parte della Polizia Ferroviaria), incidenti e inconvenienti, esiti dell'attività di monitoraggio e in generale a seguito di esigenze non coperte dal monitoraggio "routinario";
- 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.

Nel 2013 sono stati effettuati:

- 127 audit, circa il 40% in più rispetto a quelli effettuati nel 2012;
- 985 ispezioni, circa il 38% in meno rispetto a quelle effettuate nel 2012; nel corso di tali ispezioni sono stati effettuati 10293 controlli, circa il 5% in più rispetto a quelli effettuati nel 2012;
- 145 accertamenti mirati (pressoché in linea con i 142 accertamenti svolti nel 2012).

Nell'attività svolta sull'infrastruttura ferroviaria, che ha riguardato tutte le strutture territoriali di RFI (le "Direzioni Territoriali Produzione"), sono stati effettuati:

- 29 interventi di audit sul campo (rispetto ai 25 interventi effettuati nel 2012);
- 561 controlli di routine su deviatori e circuiti di binario (circa il 5% in meno rispetto al 2012), per un totale di 3417 misure eseguite (circa il 30% in meno rispetto al 2012) e in cui sono state rilevate 195 non conformità (pari al 5,7% delle misure, a fronte del 10,8% relativo al 2012). In dettaglio sono stati effettuati:
 - o 2401 misure su 218 deviatori per gli aspetti relativi al binario, rilevando 168 misure non conformi (pari al 7%); nel 2012, a fronte di 3621 controlli su 291 deviatori erano state rilevate 428 misure non conformi (pari all'11,8%);
 - o 912 controlli su 239 deviatori per gli aspetti relativi al segnalamento, rilevando 23 non conformità (pari al 2,5% delle misure); nel 2012, a fronte di 841 controlli su 255 deviatori erano state rilevate 56 non conformità (pari al 6,7% delle misure);
 - o 104 controlli su circuiti di binario, con 4 non conformità rilevate (pari a circa il 3,8% delle misure); nel 2012 erano stati controllati 60 circuiti di binario, con una percentuale di misure non conformi pari al 6,7% delle misure effettuate;
- ispezioni su 118 passaggi a livello, nel corso delle quali sono stati effettuati 1529 controlli e riscontrate 139 non conformità (pari a circa il 9% dei controlli); l'attività di verifica della funzionalità dei passaggi a livello nel 2013 è stata fortemente incrementata rispetto al 2012 ed è entrata nel monitoraggio di routine.

Sono state visitate 8 gallerie (a fronte delle 24 visitate nel 2012), verificando i seguenti aspetti:

- presenza dell'analisi del rischio, risultata effettuata da RFI per tutte le gallerie;
- presenza del Piano Generale di Emergenza, risultato mancante per tutte le gallerie visitate;
- presenza di sentieri, risultati sempre presenti;
- presenza di illuminazione di emergenza, risultata in 3 casi del tutto assente, negli altri casi parzialmente presente o in corso di realizzazione;
- presenza di sistemi di comunicazione di emergenza e di diffusione sonora, risultati in 4 casi mancanti, negli altri casi parzialmente presenti o in corso di realizzazione;
- presenza di segnaletica di emergenza, risultata in 3 casi del tutto assente, negli altri casi parzialmente presente o in corso di realizzazione.

Sono state inoltre visitate 12 opere d'arte diverse dalle gallerie per verificare la tenuta delle registrazioni, la frequenza delle visite di controllo, la disponibilità della documentazione

tecnica e della strumentazione, l'accessibilità dell'opera per i controlli previsti; sono stati percorsi circa 705 km di linea a bordo del treno per controllare lo stato del binario con treno in movimento, la presenza di vegetazione laterale, la visibilità dei segnali, la presenza di segnaletica quali tabelle distanziometriche, PL, cippi chilometrici, la presenza di materiale sulla sede ferroviaria e di parapetti su ponti e viadotti; è stata verificata la funzionalità di segnali e apparati e sottosistemi di stazione e linee. Sono stati anche effettuati controlli su lunga rotaia saldata, giunzioni, traverse in legno, scali di merci pericolose.

L'Agenzia, in ottemperanza all'articolo 24, comma 2, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, tiene debitamente conto delle raccomandazioni in materia di sicurezza emanate dall'Organismo investigativo italiano (la Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) e opera affinché esse si traducano in misure concrete, qualora non avesse già proceduto d'iniziativa sulla base degli elementi disponibili in precedenza all'emanazione delle raccomandazioni.

L'Agenzia, inoltre, in ottemperanza al comma 3 del citato articolo, comunica all'Organismo investigativo, almeno ogni anno, le misure adottate o previste, in rapporto alle raccomandazioni emanate.

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. 41 del 4.02.2013

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

- verifica del completamento, da parte di RFI, della pianificazione degli adeguamenti previsti in esito all'emanazione dalla direttiva n. 1/dir/2010 del 22 febbraio 2010 e monitoraggio della loro realizzazione;
- proseguimento del monitoraggio sull'effettuazione, da parte di RFI, dei controlli relativi al rispetto delle disposizioni inerenti al trasporto delle 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;
- estensione dei controlli in forma di audit, sopralluoghi ed ispezioni, tenendo conto delle risorse disponibili;
- individuazione delle cause e degli elementi di interesse nel caso di incidenti ferroviari;
- vigilanza sulla puntuale osservazione del quadro di riferimento vigente in materia di trasporto di merci pericolose da parte degli operatori ferroviari coinvolti e verifica a campione la corretta applicazione delle disposizioni previste dal RID;
- monitora gli effetti dell'attuazione delle norme emanate con il decreto ANSF 4/2012 del 10 agosto 2012, con riguardo all'attività degli operatori di definizione di disposizioni e prescrizioni di esercizio.

Alla luce di quanto sopra, il 28 dicembre 2012 è stato emanato il documento "Piano di audit – anno 2013. Audit e ispezioni dell'Agenzia" contenente le attività ispettive e di audit da svolgere nel 2013 sul Gestore dell'infrastruttura (RFI) e 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.

Nel piano sono state inserite anche le attività di audit sui Centri di formazione riconosciuti dall'Agenzia, finalizzati a verificare il mantenimento nel tempo dei requisiti accertati al momento del rilascio del titolo.

La pianificazione delle attività è stata svolta tenendo conto dei processi di rilascio dei certificati di sicurezza e delle autorizzazioni di sicurezza conclusi o in corso al momento della redazione del piano, degli aggiornamenti normativi che hanno interessato il sistema ferroviario, sia a livello europeo sia a livello nazionale.

La suddetta pianificazione ha tenuto conto della disponibilità di risorse qualificate per lo svolgimento delle attività e della loro utilizzazione in relazione alle specifiche competenze richieste per ciascuna tipologia di attività.

L'ANSF evidenzia inoltre che è stata pianificata una continua attività ispettiva sui veicoli, per gli aspetti legati alla verifica tecnica del materiale rotabile e le merci pericolose, e sull'infrastruttura, per gli aspetti legati alla funzionalità dei deviatori e alle gallerie

L'Agenzia ha ritenuto di dover porre in risalto 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.

Tale attività di coordinamento e cooperazione è proseguita nel corso dell'anno con la Svizzera e la Slovenia al fine di verificare le procedure per l'accesso alle linee ed alle stazioni di confine nonché a cooperare per l'esecuzione delle attività ispettive principalmente per garantire il presidio della sicurezza.

Si rileva altresì che nell'attività di verifica di raggiungimento delle performance da parte del gestore dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie i provvedimenti messi in atto dall'ANSF abbiano portato un sostanziale apporto alla riduzione dell'incidenza di alcuni fattori che influiscono sugli incidenti e inconvenienti tra cui si segnalano :

- la riduzione degli SPAD in partenza da fermo legati all'operatività dei macchinisti e del capotreno,
- riduzione delle fuoriuscite 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.

Tra le competenze dell'ANSF giova porre nella dovuta evidenza, per la delicata e fondamentale funzione che riveste l'attività di certificazione ed autorizzazione, in particolare il rilascio del certificato di sicurezza, per le implicazioni anche economiche e finanziarie che genera.

Per ottemperare ai principi di trasparenza e di imparzialità l'ANSF ha emanato e pubblicato sul proprio sito istituzionale in data 23 marzo 2010 le "Linee guida per il rilascio del Certificato di Sicurezza" 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 data 7 agosto 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.

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. E' appena il caso di sottolineare che 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 ravvicinate (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.

Relativamente ai certificati di parte b si è riscontrato che i processi di valutazione finalizzati al rilascio/aggiornamento dei Certificati di sicurezza hanno evidenziato una serie di aspetti che sono stati oggetto di osservazioni a causa di 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.

Circa le autorizzazioni di messa in servizio dei veicoli l'Agenzia riferisce che nel corso del 2013 sono state rilasciate 542 autorizzazioni.

Al riguardo l'ANSF 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.

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 documento ha permesso di fornire a tutti i portatori di interessi 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.

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.

Nel corso del 2013 sono stati rilasciati dall'ANSF 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".

Da ultimo l'Agenzia riferisce di aver 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.

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.

Infine l'Agenzia, nell'ambito delle 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 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.

Si segnala che 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.