

*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE,
GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE

Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie

**Relazione sulle attività svolte dall'Agenzia Nazionale per la
Sicurezza delle Ferrovie nell'anno 2014.
Articolo 7 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n.162.**

La presente relazione elaborata ai sensi dell'articolo 7 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n.162, illustra l'attività svolta dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (d'ora in avanti denominata ANSF o Agenzia) nel periodo 1° gennaio – 31 dicembre 2014, in relazione all'andamento della sicurezza della circolazione nel sistema ferroviario nazionale per la parte di sistema sulla quale l'Agenzia svolge la sua attività di regolamentazione, autorizzazione e supervisione.

Al momento tale parte è costituita dalla infrastruttura ferroviaria nazionale concessa in gestione a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. con Decreto del Ministero dei Trasporti 138-T del 31/10/2000 (atto di concessione) e dal servizio di trasporto ferroviario svolto su di essa dalle imprese ferroviarie in possesso del Certificato di sicurezza mentre l'Agenzia non è ancora competente sulla sicurezza della circolazione ferroviaria delle reti regionali.

Appare opportuno evidenziare che la pianta organica rideterminata a seguito dell'ultima "spending review" (Decreto Presidente Consiglio dei Ministri del 22 gennaio 2013, attuativo dell'articolo 2 del Decreto Legge n. 95/2012) prevede 265 unità invece delle 300 unità originariamente stabilite, con la riduzione anche delle posizioni dirigenziali. Sulla base della rideterminazione della nuova dotazione organica è stata definita la programmazione triennale del fabbisogno di personale dell'Agenzia ed il relativo piano delle assunzioni (Delibera n. 2/2013 del 17 luglio 2013). Nell'aprile 2014 l'ingegnere Amedeo Gargiulo, in sostituzione dell'ingegnere Alberto Chiovelli, ha assunto la direzione dell'Agenzia. La nomina, proposta al Consiglio dei Ministri dal

Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stata ratificata con decreto del Presidente della Repubblica del 9 aprile 2014.

L'Agenzia ha riferito che nel corso del 2014 si sono verificati 109 "incidenti gravi" così come definiti dall'Allegato I della Direttiva 2004/49/CE, in aumento rispetto ai 98 del 2013, mentre continuano a diminuire gli incidenti totali, cioè anche quelli non classificati come "gravi".

Il valore, allineato con il valore medio del periodo, segna, infatti, una diminuzione del 18,5% degli incidenti totali, se raffrontato con il 2005 (primo anno di raccolta dei dati relativi all'incidentalità con le medesime classificazioni). Anche il numero totale delle vittime (morti più feriti gravi) è rimasto costante rispetto al 2013 ed il solo numero dei morti nel 2014 è stato inferiore. L'unica componente in crescita rispetto al 2013 è stata quella delle vittime negli "incidenti alle persone per rotabili in movimento".

La riduzione dell'incidentalità e delle relative conseguenze deve necessariamente passare attraverso la riduzione delle indebite presenze o attraversamenti della sede ferroviaria da parte di pedoni. Tale fenomeno rientra nella fattispecie "persone non autorizzate sulla sede ferroviaria", che nel 2014 ha rappresentato il 74% (nel 2013 il 70%) delle vittime totali ed è stata all'origine del 64% degli incidenti gravi (nel 2013 del 67%). Nel periodo osservato tale dato non ha segnato riduzioni significative, influenzando negativamente la performance e di conseguenza il superamento dei valori nazionali di riferimento (NRV) alla base del relativo obiettivo comune di sicurezza (CST). Per tale motivo l'Agenzia ha chiesto a RFI una verifica sulla corretta classificazione dei relativi incidenti per verificare se tra di essi ci fossero eventi classificabili come suicidi. Tale verifica ha portato ad una riduzione del numero di tali incidenti e delle relative vittime (6 morti e 3 feriti gravi).

L'Agenzia ha comunque voluto sensibilizzare le imprese ferroviarie e soprattutto il Gestore della rete ferroviaria su questa problematica, chiedendo la loro collaborazione per la predisposizione di una mappa del rischio al fine dell'individuazione e progressiva limitazione degli accessi alle aree più a rischio e per l'adozione di un piano di interventi mitigativi specifici per questo tipo di incidenti. Occorre tuttavia segnalare il fatto, evidenziato dal Gestore, che il problema dell'indebita presenza di persone non autorizzate sulla sede ferroviaria presenta una

caratteristica di dispersione sul territorio nazionale, in quanto nelle località o tratte a maggior rischio si è verificato solo il 2% di tale tipo di incidenti.

Un'altra attività che l'ANSF sta percorrendo per contrastare il fenomeno dell'indebito attraversamento della sede ferroviaria è quella avviata con una serie di azioni di sensibilizzazione del pubblico, particolarmente dei giovani, in sinergia con il mondo scolastico, con la Polizia ferroviaria e con le altre istituzioni.

Non si può, però, abbassare il livello di attenzione sugli incidenti più strettamente legati agli aspetti tecnici del trasporto ferroviario (ad esempio deragliamenti, collisioni) che, pur presentando una percentuale minoritaria di vittime, sono anche gli eventi da cui possono potenzialmente generarsi conseguenze disastrose e per i quali è decisivo attivare e migliorare costantemente ogni possibile forma di prevenzione.

Su questa tipologia di incidenti diminuisce significativamente, pur rimanendo elevata, l'incidenza di cause legate alla mancata o cattiva manutenzione (il 24% nel 2014, il 37,5% nel 2013 e il 39% nel 2012). Aumenta, sino a divenire la causa principale degli incidenti gravi, il numero di quelli legati all'indebita o errata esecuzione di procedure ferroviarie di esercizio o di manovre (31% nel 2014) e quelli legati alla presenza di veicoli stradali sulla sede ferroviaria (21% nel 2014).

Per ridurre il numero degli incidenti derivanti da tali problematiche, l'Agenzia individua le seguenti linee d'azione:

- maggior presidio dei processi manutentivi attraverso le sinergie tra le diverse figure competenti ;
- intervento proattivo sulle aree a maggior rischio idrogeologico;
- sensibilizzazione del personale manutentivo;
- predisposizione di procedure integrate e non solo individuali;
- ampliamento dell'uso delle tecnologie disponibili.

Un richiamo merita la problematica della gestione dei cantieri ferroviari sulla quale l'Agenzia avendo emanato, con il decreto 16/2010 del 22 dicembre 2010 in vigore da luglio 2011,

norme che prevedono l'effettuazione di tali interventi in assenza di circolazione dei treni, ha chiesto al Gestore della rete un maggiore rigore nell'applicazione delle procedure di dettaglio, una verifica puntuale delle stesse, la formazione del personale e la valutazione della definitiva eliminazione della protezione dei cantieri su avvistamento. Ciò anche alla luce dell'incidente avvenuto a Gela il 17 luglio 2014, nel quale tre operai di RFI sono stati investiti da un treno durante un lavoro di manutenzione.

Relativamente al traffico merci internazionale, l'Agenzia evidenzia di essere intervenuta (a seguito di incidenti, segnalazioni, Safety alert, ecc.) per circoscrivere le criticità emerse, imponendo limitazioni alla circolazione di carri equipaggiati con componenti risultati danneggiati in alcuni inconvenienti e incidenti. Permane, comunque, una difficoltà a livello europeo per quanto riguarda la tracciabilità della manutenzione dei componenti, la definizione della loro vita utile, permessa dall'introduzione di tecniche più innovative, e la necessità di una maggiore precisione e coerenza dei ruoli e delle responsabilità dei soggetti che gestiscono, utilizzano e mantengono i veicoli ferroviari.

Nel 2014 l'Agenzia, nell'ottica di un percorso teso a stimolare un miglioramento continuo verso l'obiettivo dell'ottimizzazione della sicurezza, ha accordato, in data 30 giugno 2014 con scadenza al 30 giugno 2019, al Gestore della rete l'Autorizzazione di Sicurezza che è il documento con cui sono accettati il sistema di gestione della sicurezza e i provvedimenti per la mitigazione dei rischi specifici. In tal senso il rilascio dell'Autorizzazione è stato conseguente ad un percorso di riallineamento delle procedure e di adeguamento dell'organizzazione del Gestore della rete, articolato in diverse fasi che vede l'Agenzia impegnata nella verifica dell'attuazione da parte del Gestore, anche attraverso un apposito tavolo tecnico, delle azioni atte a risolvere le non conformità emerse e le problematiche rilevate nel corso della attività di supervisione svolta dall'ANSF.

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

Al fine del perseguimento del primario obiettivo istituzionale del mantenimento del bene collettivo della sicurezza, si riportano le principali attività svolte dall'Agenzia nel 2014:

- nell'ambito delle sinergie istituzionali:
 - o è continuato il rapporto di scambio di esperienze tra l'Agenzia ed il Servizio di Polizia Ferroviaria della Polizia di Stato instaurato grazie al Protocollo di intesa per la collaborazione istituzionale stipulato il 20 dicembre 2010;
 - o è proseguito il progetto di sensibilizzazione dei giovani all'uso proprio e corretto del mezzo ferroviario. In particolare, nel 2014 è stato portato a termine il progetto per la Lombardia, con la premiazione di n. 32 lavori delle scolaresche, avvenuta a Milano il 30 settembre; come ulteriore traguardo nell'opera di sensibilizzazione rivolta ai giovani per l'uso consapevole, responsabile e sicuro del mezzo di trasporto ferroviario, l'Agenzia ha sviluppato una strategia di comunicazione con la Polizia Ferroviaria e con due Federazioni affiliate al CONI, sempre rivolgendosi al target giovanile. Le intese programmatiche con la Federazione Italiana Pallacanestro (FIP) (Protocollo di Intesa del 22 luglio 2013) e con la Federazione Italiana Rugby (FIR) (Protocollo di Intesa 14 gennaio 2014), sono rivolte a diffondere presso i giovani la cultura della sicurezza e ad incrementare la percezione dell'importanza dell'autoprotezione individuale e del rispetto delle regole per l'uso corretto del mezzo ferroviario;
- per quanto riguarda gli aspetti più strettamente legati alle attività svolte sugli operatori ferroviari, l'Agenzia, in assenza di un sistema normativo sanzionatorio, ha vigilato sull'adeguatezza delle attività manutentive, imponendo misure restrittive a tutela della sicurezza, richiedendo interventi puntuali al Gestore dell'infrastruttura o alle Imprese ferroviarie e vigilando sulla ottemperanza degli impegni presi da parte degli Operatori stessi;
- sul piano internazionale, nel caso di eventi per i quali l'Agenzia ha avviato o ricevuto da altre Autorità nazionali di sicurezza i cosiddetti Safety Alert, sono state richieste verifiche

alle Imprese ferroviarie anche con il coinvolgimento dei detentori dei veicoli e dei soggetti responsabili della manutenzione. Nel 2014 l'Agenzia ha concorso ad ottenere l'importante risultato dell'inserimento delle misure stabilite dalla Task Force, istituita a seguito del grave incidente di Viareggio, sulla tracciabilità degli assi ferroviari, che nel 2013 non avevano carattere obbligatorio, nella Specifica Tecnica di Interoperabilità (STI) sui carri merci emanata con il Regolamento UE n° 321/2013 ed entrata in vigore il 1° gennaio 2014.

L'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA) ha successivamente emanato le linee guida relative all'applicazione della suddetta STI Carri merci e del Regolamento UE n. 445/2011, che stabiliscono l'obbligo di certificazione per i Soggetti Responsabili della Manutenzione dei carri. In tali documenti sono stati inseriti come requisiti da prendere a riferimento per la manutenzione degli assi i risultati della suddetta Task Force.

Nel corso del 2014 l'Agenzia ha concluso i seguenti accordi Italia-Svizzera :

- il protocollo, firmato il 29 gennaio 2014, tra le rispettive autorità nazionali di sicurezza ferroviaria, relativo alle procedure di riconoscimento reciproco dell'autorizzazione di messa in servizio delle locomotive e dei veicoli passeggeri;
- l'accordo, stipulato l'8 luglio 2014, che riguarda l'Accesso alle stazioni di confine situate in Italia ed in Svizzera, e 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.

Inoltre, il 7 febbraio 2014, è stato firmato un protocollo 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.

Ai fini della mitigazione del rischio di deragliamento, con la decisione del Consiglio europeo del 6 maggio 2014, è stato stabilito di mantenerne sui carri ferroviari merci l'adozione del dispositivo rilevatore di svio su base volontaria così come previsto nell'edizione 2015 del Regolamento

concernente il Trasporto Internazionale Ferroviario delle merci pericolose (RID) ed è stata incaricata l'ERA di verificare la possibilità di renderla obbligatoria. Sulla base di questa decisione, in occasione del Comitato esperti RID tenutasi a maggio 2014, è stato stabilito di creare all'interno dell'Organizzazione Intergovernativa per i Trasporti Ferroviari Internazionali (OTIF) uno specifico gruppo di lavoro (la prima riunione si è svolta a Roma nell'ottobre 2014), i cui lavori saranno sottoposti all'attenzione dell'ERA. L'Agenzia supporta l'utilizzo di tale dispositivo ed ha chiesto agli Operatori ferroviari nazionali di valutare l'opportunità - in quanto responsabili del funzionamento sicuro della propria parte di sistema - di selezionare partner che ne avessero già disposto l'adozione. In continuità con tale politica, Trenitalia ha avviato una sperimentazione del dispositivo sulla base delle indicazioni ricevute dall'Agenzia.

In applicazione dell'Atto di indirizzo del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, nel 2014 l'Agenzia ha curato i rapporti con l'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA) in materia di sicurezza ferroviaria e interoperabilità e ha provveduto, anche d'intesa con la Direzione Generale per il trasporto ferroviario, a partecipare agli incontri riguardanti le seguenti aree di attività:

- Sicurezza - Sistema di gestione, attività di supervisione e indagine, attività normativa e monitoraggio, CSM (Common Safety Methods) su Risk Assessment, Gestione del rischio nel trasporto di merci pericolose, Human Factors Network, NOTIF-IT dell'ERA (attività di alimentazione dei Data Base per norme tecniche e norme di sicurezza e partecipazione a Workshop ERA), Freight Focus Group (su applicazione Reg. 445/20122 su ECM), Joint Network Secretariat (organo di intervento ERA in materia di sicurezza), Safety performance Group, Railway Indicators, ERA SIS (Safety Information System);
- Interoperabilità - Specifiche Tecniche di Interoperabilità (Infrastruttura, energia, materiale rotabile, applicazioni telematiche, esercizio, persone a mobilità ridotta, sicurezza nei tunnel, rumore);
- Mutuo riconoscimento (Task Force ERA-Commissione su certificato unico);
- Patente europea (monitoraggio implementazione direttiva macchinisti);
- Creazione di registri e database comuni ;
- Sistema di segnalamento ERTMS;

- Cross Acceptance (Working Party, GIG (Geographical Interest Group – Central Eastern South).
- Cross audit Committee, nell'ambito del quale sono state sviluppate le procedure per lo svolgimento dei cross audit tra le Autorità Nazionali di Sicurezza (NSA) coordinate dall'ERA.

Attiva è stata anche la partecipazione dell'Agenzia ai "cross audit" tra Autorità nazionali di sicurezza, miranti a valutare il rispetto da parte di ogni NSA di quanto previsto dalla direttiva 2004/49/UE, e a seminari e workshop presso l'ERA, dove ha condiviso con i propri interlocutori le problematiche emerse nello svolgimento della propria attività e illustrato le soluzioni adottate. Nel corso del 2014 sono state avviate le attività preliminari per il Cross Audit dell'ERA sull'Agenzia previsto per il 2015.

L'Agenzia riferisce di aver perseguito, su tutti i tavoli ai quali ha partecipato, l'adozione di misure comuni armonizzate da parte di tutte le Autorità nazionali, ferma restando la possibilità di adottare misure di urgenza in caso di possibile pregiudizio della sicurezza. Un esempio è rappresentato dal lavoro svolto sulla "Quick Response procedure" da attivarsi in caso di criticità legate alla sicurezza o all'efficienza del trasporto (come ad esempio dopo un incidente), al fine di evitare che i soggetti interessati prendano decisioni isolate che possano diventare di ostacolo all'interoperabilità, alla sicurezza o all'efficienza del trasporto ferroviario. Nel 2014 è stato deciso di attuare una nuova Task Force che implementi la procedura sviluppata attraverso la predisposizione di un "test run" , in sinergia con il Joint Network Secreariat.

Sempre in applicazione dell'Atto di indirizzo del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, l'Agenzia ha collaborato con la Direzione Generale per il trasporto ferroviario per la formazione della posizione italiana presso la Commissione Europea e al Comitato formato dai rappresentanti degli Stati Membri RISC (Railway Interoperability and Safety Committee) ed ha fornito e assicurato informazioni e supporto tecnico per la partecipazione al Working Group Tech presso l'OTIF.

A seguito dell'attività del riordino normativo, le attività in capo all'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. Nel

corso del 2014 sono state esaminate 572 disposizioni e prescrizioni di esercizio degli Operatori ferroviari, di cui 263 nel primo semestre e 309 nel secondo, pari al 100% di quelle ricevute.

La corretta e continuativa formazione del personale costituisce uno dei pilastri della sicurezza soprattutto in un momento in cui le direttive comunitarie hanno introdotto delle innovazioni rispetto al precedente scenario. In questo contesto si colloca la notifica da parte dell'Agenzia di un piano di allineamento dei requisiti di valutazione degli istruttori e degli esaminatori dell'attività di sicurezza "Gestione della Circolazione" riconosciuti prima dell'istituzione dell'Agenzia, che troverà attuazione nel 2015, con lo scopo di verificare la sussistenza dei requisiti del personale cui sono state rilasciate le attestazioni in un contesto normativo diverso.

L'attività di ispezione e controllo dell'Agenzia sulle imprese ferroviarie e sul Gestore dell'infrastruttura nazionale è stata svolta con i seguenti strumenti:

- attività ispettiva, intesa come controllo puntuale su singoli elementi del sistema ferroviario, articolata in:
 - o monitoraggio "routinario", che consiste in controlli a campione svolti in modo sostanzialmente continuo durante l'anno,
 - 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 marittime, e monitoraggio dell'attuazione di tali provvedimenti.

L'Agenzia ha stabilito le attività da svolgere sulla base degli indirizzi su priorità ed obiettivi specifici forniti dal Ministero, definitivamente sanciti nella direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 6 del 16 gennaio 2014. Successivamente, in linea con la direttiva di cui sopra, è stato emanato il documento "Piano delle attività ispettive e di audit del Settore Ispezione 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. La suddetta pianificazione delle attività ha tenuto conto della disponibilità di risorse qualificate per lo svolgimento delle attività e della possibilità della loro utilizzazione in relazione alle specifiche competenze richieste per ciascuna tipologia di attività. Si riporta di seguito una sintesi delle principali attività svolte dall'Agenzia in sede ispettiva e di monitoraggio sul Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria e sulle Imprese ferroviarie:

- 132 audit totali, circa il 2% in più rispetto a quelli effettuati nel 2013;
- 964 ispezioni, circa il 21% in meno rispetto a quelle effettuate nel 2013; nel corso di tali ispezioni sono stati effettuati 14271 controlli, circa il 38% in più rispetto a quelli effettuati nel 2013;
- 173 accertamenti mirati, circa il 19% in più di quelli svolti nel 2013;
- 38 interventi di audit sul campo, rispetto ai 29 interventi effettuati nel 2013;
- un audit documentale sul Sistema di Gestione della Sicurezza di RFI nell'ambito del processo di rilascio dell'autorizzazione di sicurezza;
- 1034 controlli di routine su deviatori e circuiti di binario (circa l'84% in più rispetto al 2013), per un totale di 6261 misure eseguite (circa il 73% in più rispetto al 2013) e in cui sono state rilevate 374 non conformità (pari al 6% delle misure, a fronte del 5,7% relativo al 2013). In dettaglio sono stati effettuati:
 - o 4749 misure su 467 deviatori per gli aspetti relativi al binario, rilevando 317 misure non conformi (pari al 6,7%); nel 2013, a fronte di 2401 controlli su 218 deviatori erano state rilevate 168 misure non conformi (pari al 7%);

- o 1222 controlli su 351 deviatori per gli aspetti relativi al segnalamento, rilevando 51 non conformità (pari al 4,2% delle misure); nel 2013, a fronte di 912 controlli su 239 deviatori erano state rilevate 23 non conformità (pari al 2,5% delle misure);
- o 290 controlli su circuiti di binario, con 6 non conformità rilevate (pari a circa il 2% delle misure); nel 2013 erano stati controllati 104 circuiti di binario, con una percentuale di misure non conformi pari al 3,8% delle misure effettuate;
- ispezioni su 139 passaggi a livello, nel corso delle quali sono stati effettuati 2081 controlli e riscontrate 190 non conformità (pari a circa il 9% dei controlli); nel 2013 erano stati controllati 118 passaggi a livello, con una percentuale di situazioni non conformi pari al 9% delle verifiche effettuate.
- visite a 7 gallerie (a fronte delle 8 visitate nel 2013), verificando i seguenti aspetti:
 - o presenza dell'analisi del rischio, risultata effettuata da RFI per tutte le gallerie;
 - o presenza del Piano Generale di Emergenza, risultato mancante in 5 delle 7 gallerie visitate;
 - o presenza di sentieri, risultati assenti in 3 gallerie;
 - o presenza di illuminazione di emergenza, risultata presente in 2 gallerie;
 - o presenza di sistemi di comunicazione di emergenza e di diffusione sonora, risultati presenti in 1 galleria;
 - o presenza di segnaletica di emergenza, risultata presente in 2 gallerie.
- visite a 13 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 1608 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, i Passaggi a Livello, i cippi chilometrici, la presenza di materiale sulla sede ferroviaria e di parapetti su ponti e viadotti ed 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'attività ispettiva sulle imprese ferroviarie, nel corso del 2014, è stata effettuata mediante:

- 46 audit documentali su 32 imprese ferroviarie (rispetto ai 52 interventi del 2013);
- 38 interventi di audit sul campo, che hanno coinvolto 30 imprese ferroviarie inclusa Trenitalia (rispetto ai 38 interventi effettuati nel 2013, che hanno coinvolto 24 imprese ferroviarie inclusa Trenitalia);
- 5339 controlli di routine (circa il 7,5% in più rispetto al 2013), nel corso dei quali sono state rilevate 1063 non conformità, pari al 20% del totale dei controlli effettuati (a fronte del 16% di non conformità riscontrate durante il 2013).

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 individuato nella Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie e marittime istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e opera affinché esse si traducano in misure concrete. In ottemperanza al comma 3 del citato articolo, comunica all'organismo investigativo, almeno una volta l'anno, le misure adottate o previste, in rapporto alle raccomandazioni emanate.

Si rileva, altresì, che nell'attività di verifica del raggiungimento delle performance da parte del Gestore dell'infrastrutture e delle imprese ferroviarie da parte dell'Agenzia è stato rilevato come i provvedimenti messi in atto abbiano portato alla riduzione dell'incidenza di alcuni fattori che influiscono 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.

Altre problematiche come ad esempio i cantieri di lavoro, l'attività di manovra e l'indebita presenza di pedoni sulla sede ferroviaria costituiscono ancora aree di rischio che necessitano di ulteriori azioni sul piano regolamentale e comportamentale.

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.

Le imprese ferroviarie in possesso di un certificato di sicurezza sono 34, di cui 16 per il solo trasporto merci, 9 per il solo trasporto passeggeri e 9 per il trasporto sia di passeggeri che di merci.

Con riguardo 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 (Entity in Charge of Maintenance – Soggetti Responsabili della Manutenzione), sia nella corretta gestione delle interfacce (manutentori, detentori dei veicoli, ECM) nel caso l'Impresa non svolga tale ruolo.

Circa le autorizzazioni di messa in servizio dei veicoli, l'Agenzia riferisce che nel corso del 2014 ne sono state rilasciate 561 relative a :

- 1- le carrozze passeggeri,
- 2- i veicoli a composizione bloccata,
- 3 - le locomotive convenzionali,
- 4 - i carri,
- 5- i veicoli speciali,
- 6- le locomotive AV,
- 7- le locomotive AV a composizione bloccata.

Nel corso del 2014 sono proseguite le attività dell'Agenzia finalizzate ad autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi strutturali fissi, costitutivi del sistema ferroviario, installati o gestiti sul territorio nazionale, come previsto dal D.lgs. 162/2007. 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. Nel corso del 2014 l'Agenzia riferisce di aver emesso 5 Autorizzazioni di messa in servizio a fronte delle 4 emesse nel 2013.

Riguardo all'attività svolta nei confronti dei centri di formazione, nel corso del 2014 si è proceduto al rinnovo di alcuni attestati ed è stato aggiornato l'attestato di riconoscimento, per l'estensione dell'offerta formativa all'attività di sicurezza "Manutenzione veicoli".

Nel 2012 l'Agenzia aveva richiamato tutti gli Operatori ferroviari al loro obbligo di fornire una sintesi delle attività in applicazione dei metodi comuni di sicurezza (CSM) per la determinazione e la valutazione dei rischi, così come richiesto dall'allora vigente regolamento (CE) 352/2009. Nel corso del 2014, gli elementi necessari all'applicazione del citato Regolamento, sono stati forniti all'Agenzia dalla quasi totalità delle Imprese Ferroviarie (ad eccezione di 3 su un totale di 34), dal Gestore infrastruttura RFI e da due costruttori di veicoli ferroviari. Tuttavia anche per il 2014, come già evidenziato nel rapporto del 2013, permane una parziale comprensione, da parte degli operatori, dei principali contenuti del Regolamento stesso - come l'ANSF ha potuto constatare nel corso delle verifiche effettuate, dalle quali emerge una serie di non conformità frequenti - anche se si osserva un netto miglioramento nella standardizzazione dell'utilizzo del metodo. L'Agenzia evidenzia inoltre che, in linea generale, i dati forniti dagli operatori ferroviari riguardo al ruolo di "Soggetto responsabile della manutenzione", non risultano completi e strutturati come richiesto.

Per tale ragione nel 2014 l'Agenzia ha fornito il proprio supporto, mediante il patrocinio e la docenza sull'applicazione dei metodi comuni di sicurezza, sulla determinazione e valutazione dei rischi, nell'ambito di un corso più generale sull'analisi dei rischi organizzato per gli operatori ferroviari. In tale corso, che si è articolato in più edizioni, particolarmente efficace è risultata la sinergia con i docenti dell'European Railway Agency ai fini della diffusione dei principi dei Regolamenti 352/2009 e del 402/2013 e sui chiarimenti in merito agli aspetti più complessi dell'attuazione dei metodi comuni di sicurezza (Common Safety Methods - CSM).

Il Direttore Generale

Dott. Antonio Parente

