

RAPPORTO ANNUALE SULLA SICUREZZA

**delle ferrovie italiane ricadenti nelle competenze
dell'Agencia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie**

ANNO 2014

PARTE A - INTRODUZIONE

A.1 Scopo e campo di applicazione

Il presente documento è predisposto ai sensi dell'articolo 7 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n° 162 "Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza ed allo sviluppo delle ferrovie comunitarie", che recepisce l'articolo 18 della Direttiva 2004/49/CE.

Esso descrive l'andamento nel corso del 2014 della sicurezza nella parte di sistema ferroviario italiano sulla quale, ai sensi del citato decreto, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (nel prosieguo Agenzia o ANSF) 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.

Il documento, strutturato tenendo presente quanto riportato nel documento "Relazione Annuale sulla sicurezza – Modello- Rete delle autorità nazionali preposte alla sicurezza" (Versione 1.2) emesso dall'ERA il 5 settembre 2013, è pubblicato sul sito dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie www.ansf.it ed è trasmesso all'Agenzia Ferroviaria Europea e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

A.2 Modifiche organizzative e dotazione organica

L'Agenzia, istituita con il decreto legislativo 10 agosto 2007, n° 162, che definisce anche i compiti ad essa attribuiti, è un Ente pubblico non economico indipendente dagli Operatori ferroviari e dall'organismo investigativo ed è vigilata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

L'Agenzia ha iniziato ad operare nel giugno 2008 utilizzando, secondo quanto espressamente previsto dalla norma istitutiva, personale appartenente ai ruoli del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Gruppo FS e posto alle dipendenze funzionali dell'Agenzia pur conservando il rapporto di lavoro con il Ministero o la Società di provenienza: tale disposizione normativa ha garantito nella fase di prima applicazione il mantenimento del know how tecnico e l'immediata operatività dell'Agenzia stessa.

A seguito dell'emanazione del Regolamento per il reclutamento del personale (D.P.R. n. 224/2011 pubblicato il 19 gennaio 2012) l'Agenzia ha potuto completare l'iter della prima procedura di inquadramento del personale nei propri ruoli, operando in piena indipendenza, anche funzionale, con 98 unità di personale in servizio.

La pianta organica rideterminata a seguito dell'ultima spending review (DPCM del 22 gennaio 2013, attuativo dell'art. 2 del D.L. n. 95/2012) prevede 265 unità invece delle 300 unità originariamente stabilite, con la riduzione anche delle posizioni dirigenziali.

Nel rispetto della dotazione prevista dalla pianta organica complessiva pari a 265 unità, sulla base delle effettive esigenze di funzionamento e in ottemperanza a quanto disposto all'art. 4, comma 10, del D.lgs. n. 162/2007, si è provveduto alla ripartizione dell'organico dell'Agenzia (Delibera n. 1/2013 del 17 luglio 2013) effettuando inoltre, per ciascuna delle Aree indicate dal citato DPCM, l'assegnazione delle risorse umane nelle diverse Categorie previste dal Contratto collettivo di riferimento.

Sulla base della rideterminazione della nuova dotazione organica e dei relativi profili professionali 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).

L'atto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 22 ottobre 2013 ha concluso l'iter di approvazione del piano delle assunzioni (da parte del Ministero dell'economia e delle finanze, del Dipartimento della Funzione Pubblica e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) il cui definitivo avvio ha richiesto l'approvazione della delibera di rideterminazione e ripartizione della dotazione organica, avvenuta con decreto interministeriale dei predetti ministeri datato 8 gennaio 2014.

A conclusione di questo percorso, l'Agenzia è stata autorizzata all'assunzione, mediante mobilità da altre Pubbliche amministrazioni e concorsi pubblici, di 60 unità di personale secondo un programma articolato in un triennio.

Nel corso del 2014, pertanto, l'Agenzia ha avviato le procedure per reclutare il personale, assumendo nel settembre del 2014 un dirigente amministrativo, vincitore del V Corso Concorso della Scuola Nazionale dell'Amministrazione, e un operatore appartenente alle categorie protette di cui alla L. 68/99, attraverso l'attivazione della Convenzione all'uso sottoscritta con la Provincia di Firenze. È stato inoltre coperta una posizione dirigenziale del settore Ispettorato e controlli sulla base di quanto disposto dall'art. 19, comma 6, del D.lgs. n. 165 del 2001 e ss.mm.

Inoltre, nel corso dell'anno sono state avviate, preliminarmente all'espletamento delle procedure concorsuali secondo quanto disposto dal D.lgs. n. 165/2001, le procedure di mobilità ai sensi dell'art. 30 dello stesso decreto legislativo, con l'emanazione dei bandi per il personale dirigenziale previsto nel budget per le assunzioni dell'anno 2013, di cui alla citata Delibera n. 2/2013. Nell'ambito di tale procedura è stata avviata la selezione di 1 posizione dirigenziale, nel settore ispettorato e controllo. La selezione si è conclusa nel 2015 con la copertura della posizione, fino ad allora detenuta ad interim, di Capo Settore.

L'Agenzia conta su 100 risorse in servizio, di cui 94 inserite nei ruoli dell'Agenzia stessa e 6 in distacco da altra Amministrazione.

Nell'aprile del 2014 l'ingegnere Amedeo Gargiulo ha assunto la direzione dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. La nomina, proposta al Consiglio dei Ministri dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stata ratificata con decreto del Presidente della Repubblica 9 aprile 2014. Il precedente Direttore, ing. Alberto Chioveti, dopo due mandati triennali, ha infatti lasciato la direzione per scadenza del relativo mandato.

PARTE B - ANDAMENTO GENERALE DELLA SICUREZZA FERROVIARIA E STRATEGIA

B.1 Principali conclusioni sull'anno di riferimento

B.1.1 I ritorni dell'analisi degli incidenti

Nel 2014 non si sono verificate collisioni ferroviarie o deragliamenti di treni che hanno causato almeno un morto o 5 feriti gravi o 2 milioni di euro di danni, e che quindi rientrano nella definizione di cui all'articolo 3 della Direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004.

Nel seguito di questa relazione per "incidente grave" si intendono esclusivamente gli incidenti rientranti nella definizione di cui all'Appendice dell'Allegato I della medesima Direttiva 2004/49/CE¹.

¹ Ai sensi di tale Allegato I, un incidente è considerato grave se in esso è stato coinvolto almeno un veicolo ferroviario in movimento e se ha causato almeno un decesso o un ferito grave o danni pari o superiori a 150.000€ ai binari, agli impianti o all'ambiente oppure un'interruzione del traffico di 6 o più ore. Sono esclusi

Assumendo tale definizione di "incidente grave", nell'anno 2014 se ne sono verificati 109, in aumento rispetto ai 98 del 2013.

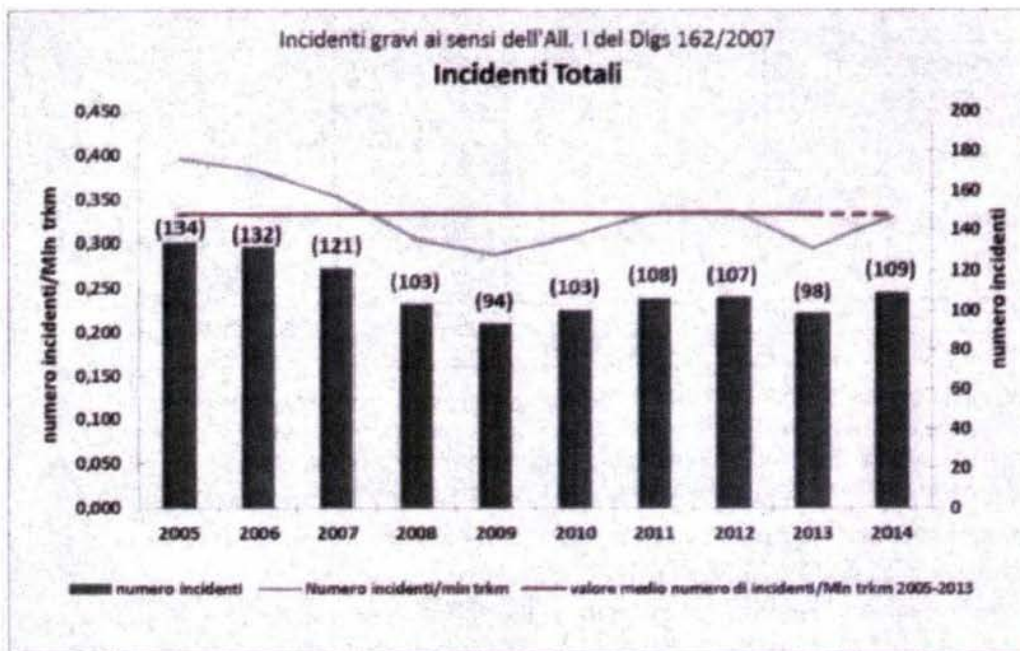
Continuano invece a diminuire gli incidenti totali, cioè anche quelli non classificati come "gravi".

Nella tabella seguente il numero di incidenti "gravi" ai sensi dell'Allegato I del Digs 162/07 verificatisi nel 2014 è messo a confronto con i valori degli anni precedenti, a partire dal 2005, primo anno per il quale sono disponibili in ambito nazionale i dati raccolti in conformità alle soglie di riferimento stabilite dal citato Allegato I.

Incidenti gravi, ai sensi dell'Al.I del Digs 162/07, nel periodo 01/01/2005 - 31/12/2014										
INCIDENTI	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
collisioni di treni	5	4	4	2	3	2	6	7	4	9
collisioni tra treni	2	1	0	0	0	0	0	0	4	9
collisioni contro ostacoli	3	3	4	2	3	2	6	7	0	0
deragliamenti di treni	6	11	8	8	5	3	3	5	6	4
incidenti ai passaggi a livello	25	32	19	9	5	15	18	13	14	16
incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento	90	76	83	79	73	77	77	79	71	74
incendi al materiale rotabile	4	4	4	2	0	0	0	1	2	0
altri tipi di incidenti (*)	4	5	3	3	7	3	2	1	1	6
TOTALE INCIDENTI	134	132	121	103	93	100	106	106	98	109
(*) per "altri incidenti" si intendono tutti gli incidenti non rientranti nelle casistiche precedenti, come ad esempio voli e urti in manovra o di mezzi d'opera, fuoriuscita di merci pericolose										

Si raffigura di seguito l'andamento del numero degli incidenti gravi totali nel periodo 2005-2014, riportando oltre al numero di incidenti in valore assoluto, rappresentato tramite istogrammi e valori in cifre, con due linee continue anche l'andamento del numero degli incidenti rapportato ai milioni di treni chilometro effettuati e il suo valore medio nel periodo considerato.

gli incidenti nelle officine, nei magazzini o nei depositi e comunque quelli causati da atti volontari (suicidi o atti vandalici).



Le variazioni di traffico negli anni non sono così significative da modificare l'andamento degli incidenti e delle conseguenze degli incidenti in valore assoluto. Tali valori ponderati sono più utili per la comparazione con le performance degli altri Paesi della UE. Si segnala comunque che nel 2014 si è registrato un decremento dei volumi di traffico che passano dai 331.630.000 treni chilometro del 2013 ai 330.587.000 del 2014.

Tra il 2005 e il 2014 gli incidenti totali sono diminuiti del 18,5%. Nel 2014 sono aumentati, rispetto al 2013, le "collisioni di treni", gli "incidenti ai passaggi a livello", gli "incidenti alle persone per materiale rotabile in movimento" e gli "altri tipi di incidenti". Le variazioni percentuali sul breve periodo sono influenzate dal fatto che si tratta di numeri piccoli in valore assoluto che variano unitariamente. L'analisi di tali incrementi per ogni singola categoria di incidenti, ponderati per i volumi di traffico (milioni di treni chilometro), è riportata nel seguito.

I più frequenti continuano ad essere gli "incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento" (circa il 68% degli incidenti nel 2014, erano circa il 72% nel 2013) e gli "incidenti ai passaggi a livello" (quasi il 15% degli incidenti nel 2014, l'anno scorso erano il 14%).

Riguardo alle conseguenze sulle persone, si sono registrati 53 morti e 41 feriti gravi (rispettivamente 61 e 33 nel 2013).

Analizziamo ora nel dettaglio le componenti del numero totale dei morti e feriti gravi nel periodo 2006-2014. L'analisi tiene conto del valore aggregato dei morti e feriti gravi rispettando l'equivalenza 1 morto = 1 ferito grave (non si ritiene utile impiegare il parametro dei morti equivalenti 1 morto = 10 feriti gravi) per fornire un quadro di andamento il più completo possibile.

morti e feriti gravi in incidenti ferroviari									
tipologia d'incidente	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
collisioni di treni	2	2	1	1	1	0	0	2	1
deragliamenti di treni	0	0	0	43	0	0	1	2	0
incidenti ai PL	31	18	8	5	15	18	22	17	16
incidenti alle persone per rotabili in movimento	80	83	83	73	82	80	83	73	76
incendi al materiale rotabile	0	0	0	0	0	0	0	0	0
altri	4	1	0	4	2	0	1	0	1
totale	117	104	92	126	100	98	107	94	94

Il numero totale di vittime (morti + feriti gravi) rimane costante rispetto al 2013 ma si segnala un numero di morti nel 2014 inferiore al 2013. Si conferma il decremento, registrato anche nel 2013, del valore complessivo dei morti e dei feriti gravi rispetto al biennio precedente. Dal 2006, solo nel 2008 si è avuto un numero inferiore di vittime.

L'unica componente in crescita rispetto al 2013 è il numero di vittime negli incidenti alle persone per rotabili in movimento.

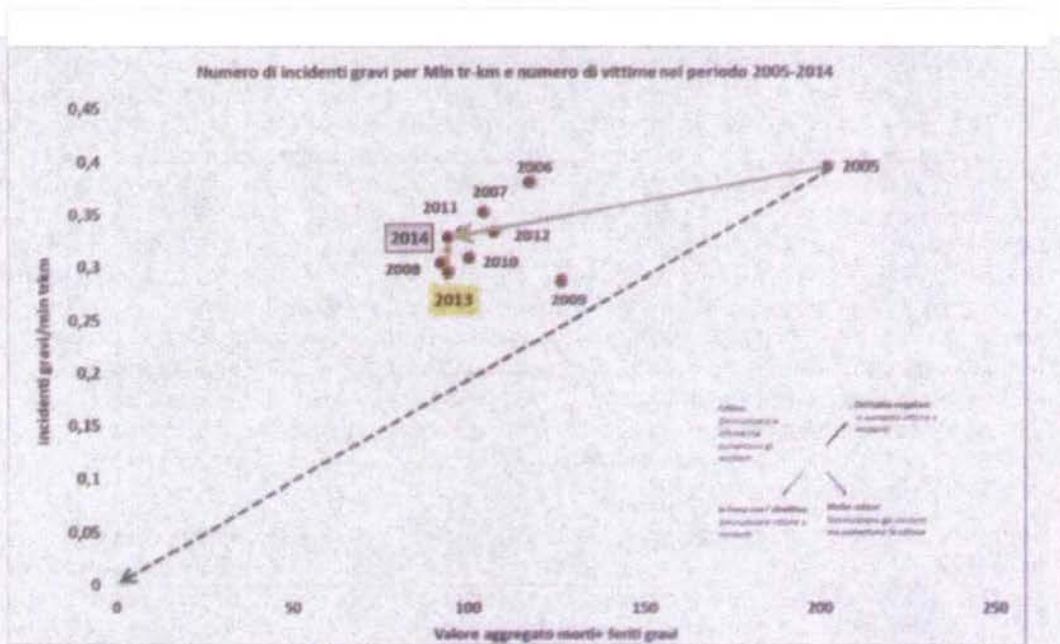
L'andamento congiunto della frequenza di accadimento degli incidenti gravi e delle loro conseguenze è mostrato nel grafico seguente, che consente di verificare il grado di realizzazione dell'obiettivo di "tendere al raggiungimento di valori nulli di incidentalità, tenendo conto dell'evoluzione della normativa, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti gravi", imposto ai soggetti con compiti di sicurezza dalle "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione" (punto 2.1), emanate dall'Agenzia con il decreto 4/2012.

Tale obiettivo compendia i dettami:

- dell'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, che stabilisce che "nell'esercizio delle ferrovie si devono adottare le misure e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica atte ad evitare sinistri";
- del decreto legislativo 9 agosto 2007, n. 162, che all'articolo 1, comma 1, recependo l'articolo 4, comma 1 della direttiva 2004/49/CE, pone "l'obiettivo del mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, del costante miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario italiano, tenendo conto dell'evoluzione normativa, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti gravi".

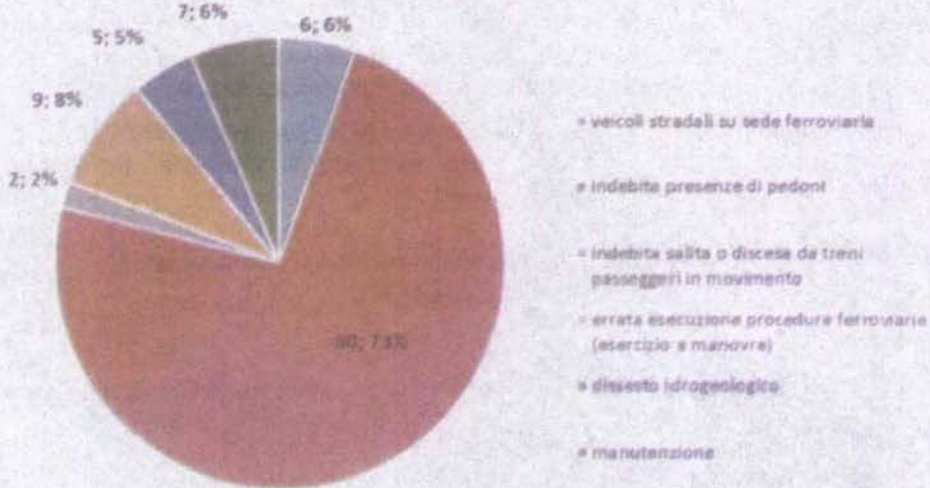
Il grafico mostra come negli anni in esame l'andamento complessivo (freccia verde continua) sia sostanzialmente in linea con l'obiettivo (freccia verde tratteggiata). Questo andamento, globalmente buono, è in realtà il risultato di una prima parte del periodo (2005-2008) marcatamente in linea con l'obiettivo e di una seconda parte (2009-2014) sostanzialmente stazionaria in cui i dati si attestano intorno ai valori più bassi del primo quadriennio in esame.

Il 2014 si colloca in alto rispetto al 2013 (come evidenziato dalla freccia gialla) a testimonianza di un incremento del numero di incidenti gravi a cui non è corrisposto un incremento delle vittime.



Nel diagramma seguente gli incidenti del 2014 sono disaggregati in base alla causa principale.

Cause degli incidenti gravi nel 2014



La quota preponderante, il 73%, dipende da indebite presenze o attraversamenti della sede ferroviaria da parte di pedoni, inclusi i casi accaduti in corrispondenza dei passaggi a livello.

Appare evidente come un più marcato decremento degli incidenti e delle relative conseguenze deve necessariamente passare attraverso la riduzione dell'incidentalità legata ad indebite presenze o attraversamenti della sede ferroviaria da parte di pedoni. Tale fenomeno è rappresentato principalmente dalle vittime appartenenti alla categoria "persone non autorizzate sulla sede ferroviaria", che nel 2014 hanno rappresentato il 74% (nel 2013 il 70%) delle vittime totali e sono state all'origine del 64% degli incidenti gravi (nel 2013 del 67%).

Si confermano pertanto le due macro aree su cui è necessario intervenire:

- da un lato i fenomeni legati alle indebite presenze o attraversamenti della sede ferroviaria da parte dei pedoni;

- dall'altro lato tutti i rimanenti incidenti più strettamente legati agli aspetti tecnici (ad esempio deragliamenti, collisioni) che, pur apportando una percentuale minoritaria di vittime, sono anche la tipologia di eventi da cui possono generarsi incidenti disastrosi (si pensi ad esempio all'incidente di Viareggio del giugno 2009) e relativamente ai quali le azioni mirate alla prevenzione devono continuare e migliorare.

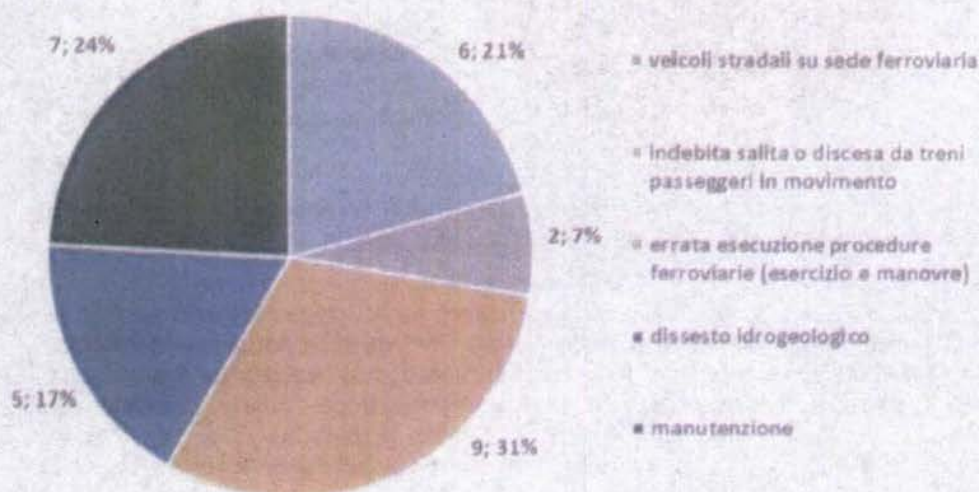
Per quanto riguarda il problema dell'indebita presenza di pedoni sulla sede ferroviaria, nel periodo osservato non si sono registrate riduzioni sufficientemente significative, influenzando negativamente le performance e di conseguenza il confronto con i valori nazionali di riferimento (NRV) alla base del relativo obiettivo comune di sicurezza (CST). Per tale motivo l'Agenzia ha chiesto a RFI una verifica sulla corretta classificazione degli incidenti alle persone per materiale rotabile in movimento 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 le cui risultanze sono riportate nei grafici contenuti nel presente rapporto.

Sempre con riferimento alla tematica dell'indebito attraversamento della sede ferroviaria, l'Agenzia ha inoltre avviato una serie di azioni di sensibilizzazione del pubblico, particolarmente dei giovani, in sinergia con il mondo scolastico, con la Polizia ferroviaria, le federazioni sportive e con altre Istituzioni. È stato inoltre chiesto a RFI, con la collaborazione delle Imprese ferroviarie, di procedere alla individuazione e progressiva limitazione degli accessi alle aree più a rischio per gli indebiti attraversamenti; RFI ha infatti predisposto una mappa del rischio sulla base della quale è stata più volte sollecitata l'adozione di un piano di interventi mitigativi della relativa problematica.

A tal proposito RFI ha evidenziato che il problema dell'indebita presenza di persone non autorizzate sulla sede ferroviaria presenta una caratteristica dispersiva e che nelle località o tratte a maggior rischio si è verificato solo il 2% di tale tipo di incidenti.

Dal grafico seguente vediamo come si distribuiscono le cause prevalenti degli incidenti strettamente legati al funzionamento dei sottosistemi ferroviari (infrastruttura, armamento, impianti di segnalamento e sicurezza)

Cause degli incidenti gravi al netto delle indebite presenze di pedoni sulla sede ferroviaria



Si sono verificati 29 incidenti appartenenti a tale specifico raggruppamento, in crescita rispetto al 2013. Analizzandoli si rileva che il 55% è stato causato da problematiche manutentive o dall'errata esecuzione di procedure di esercizio e manovre.

Rispetto al 2013 aumenta il numero di incidenti legati all'indebita esecuzione di procedure ferroviarie e alla presenza di veicoli stradali sulla sede ferroviaria

Diminuisce la componente legata alle cadute dei passeggeri da treni in movimento ed alla manutenzione. Quest'ultima che nel 2012 era la causa o concausa principale di questa aggregazione di incidenti "gravi"² attestandosi su valori vicini al 39%, nel 2014 è collegata all'accadimento del 24% di tali incidenti.

Le altre cause di incidenti sono legate all'errata esecuzione di procedure di esercizio o di manovre, a problematiche manutentive, all'indebita presenza di veicoli stradali sulla sede ferroviaria, al dissesto idrogeologico e alle indebite salite o discese di passeggeri dai treni in movimento.

Per ridurre il numero di tali incidenti occorre:

- presidiare maggiormente i processi manutentivi attivando tutte le possibili sinergie e attività di controllo nei confronti delle nuove figure inserite in tale attività (detentori e soggetti responsabili della manutenzione);
- intervenire proattivamente sul rischio idrogeologico attivando la vigilanza straordinaria dei luoghi e limitando la circolazione dei treni dove necessario;
- suscitare una maggiore consapevolezza da parte del personale del ruolo svolto e delle conseguenze che derivano dalla mancata applicazione di norme o procedure;
- monitorare le attività di manovra, esercizio e manutentive
- predisporre procedure che non si basino solo sull'operatività del singolo
- applicare estensivamente le tecnologie di supporto disponibili.

Rimane critica la gestione dei cantieri ferroviari per i quali si segnala in particolare l'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. Le norme emanate da ANSF, in vigore dal luglio 2011, prevedono l'effettuazione di tali interventi manutentivi in assenza di circolazione dei treni.

Per questo motivo l'ANSF ha chiesto un maggior rigore nell'applicazione delle procedure di dettaglio da parte di RFI, una verifica puntuale delle stesse e della formazione del personale e di valutare la definitiva eliminazione della protezione dei cantieri su avvistamento.

B.1.2 Le indicazioni emergenti dall'analisi sul sistema ferroviario

Pur nella condizione di criticità connesso alla carenza di dotazione organica del personale anche per il 2014 l'attività di supervisione, svolta dall'Agenzia, è stata la maggiore fonte di informazioni su cui si sono basate le raccomandazioni di sicurezza rivolte agli Operatori: i controlli effettuati sono numericamente allineati con quelli del 2013. Rimangono alte le non conformità rilevate che, pur in diminuzione rispetto all'anno precedente, si attestano sul 10,8% delle rilevazioni effettuate.

Si rileva la necessità di intensificare il dialogo tra gli Operatori ferroviari e tra questi e l'Agenzia, nel reciproco rispetto dei ruoli svolti, intensificando la cooperazione con le altre forze dello Stato, tra cui la Polizia ferroviaria, forte della sua specificità e capillarità sulla rete.

Relativamente al traffico merci internazionale, l'Agenzia è intervenuta tempestivamente (a seguito di incidenti, segnalazioni, Safety Alert, ecc.) per circoscrivere le criticità

² I valori sono al netto degli incidenti "gravi" legati alle indebite presenze di persone sulla sede ferroviaria

emerse con interventi restrittivi dell'utilizzo della componentistica interessata. Permane comunque una difficoltà a livello europeo dove occorre:

- incidere sulla manutenzione dei veicoli con l'introduzione di tecniche più innovative che consentano la tracciabilità della manutenzione dei componenti e la definizione della loro vita utile.
- individuare con maggior precisione e coerenza i ruoli e le responsabilità dei soggetti che gestiscono utilizzano e mantengono i veicoli ferroviari.

Nel 2014 l'ANSF ha accordato a RFI l'Autorizzazione di Sicurezza (30 giugno 2014) che è il documento con cui sono accettati il sistema di gestione della sicurezza e i provvedimenti per la mitigazione dei rischi specifici.

Il rilascio dell'Autorizzazione di Sicurezza è la conseguenza di un lungo cammino di riallineamento delle procedure e di adeguamento dell'organizzazione a supporto del Sistema di Gestione della Sicurezza del Gestore, articolato in diverse fasi.

Tale autorizzazione ovviamente non rappresenta un punto di arrivo nel percorso verso una ottimizzazione della sicurezza di sistema ma va vista come uno strumento che ne deve stimolare il continuo miglioramento perché la stessa è vincolata all'attuazione di un programma di attività stabilito, il cui stato di avanzamento è verificato da un apposito tavolo tecnico.

In un'ottica di corretta assegnazione delle proprie priorità, ANSF ha chiesto a RFI di convogliare i propri sforzi per risolvere le questioni rimaste aperte:

- le non conformità che sono emerse nel corso della valutazione documentale:
 - o definire tutte le attività svolte in particolare la gestione e manutenzione dei veicoli utilizzati da RFI e dei trasporti di merci pericolose.
 - o descrivere meglio l'organizzazione, esplicitando i ruoli e le responsabilità.
 - o revisionare l'analisi dei rischi e la documentazione del Sistema di Gestione della Sicurezza;
- le problematiche puntuali o ripetute, rilevate nel corso dell'attività di supervisione dell'Agenzia, dimostrando un adeguato controllo dei propri processi e l'efficacia del Sistema di Gestione della Sicurezza adottato.

Si ribadisce, anche sulla base dei dati del 2014, la necessità che le imprese ferroviarie rafforzino le loro strutture tecniche interne per garantire una più attenta gestione dei processi di sicurezza dal punto di vista dei controlli, della strutturazione dei processi stessi, dell'analisi del rischio e della formazione del personale che sono alla base del funzionamento sicuro del sistema.

B.2 Strategia, programmi e iniziative nazionali in materia di sicurezza

L'Agenzia svolge i compiti assegnatele dal vigente quadro normativo, costituito dal Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162 e dalle "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria", allegato A al Decreto 4/2012 del 9 agosto 2012, in autonomia, organizzando e indirizzando le risorse disponibili.

Le attività principali sono:

- la supervisione;
- la certificazione;
- l'autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi;
- il presidio dell'attività normativa;
- l'emissione e la tenuta degli standard tecnici;
- l'attività internazionale.

I principi generali dell'organizzazione di tali attività sono riportati nel citato Decreto dell'Agenzia 4/2012 del 9 agosto 2012.

Annualmente l'Agenzia riceve dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti gli obiettivi da perseguire nell'adempimento dei compiti assegnati dal vigente quadro normativo, il cui raggiungimento è misurato in maniera quantitativa. Nel 2014 tutti gli obiettivi sono stati raggiunti.

Entro il 15 luglio di ogni anno l'Agenzia indica al Gestore dell'infrastruttura ed alle imprese ferroviarie gli obiettivi e le aree di criticità del sistema ferroviario per la predisposizione del piano annuale della sicurezza dell'anno successivo: sulla base dei dati provenienti dalla attività di supervisione dell'Agenzia e degli elementi comunicati dagli Operatori ferroviari con le relazioni annuali sulla sicurezza, sono individuati gli ambiti prioritari verso i quali gli Operatori ferroviari devono indirizzare i propri interventi in materia di sicurezza. Gli interventi non sono di norma risolutivi nel breve periodo ma possono necessitare di tempi lunghi di attuazione e di ritardatura delle misure. Questo è uno dei motivi per i quali talvolta le aree di criticità permangono per più anni.

Nel 2014 l'Agenzia ha chiesto di inserire agli Operatori ferroviari nei propri piani della sicurezza per l'anno 2015 progetti ed attività per la risoluzione delle criticità:

- indicate nel documento "Andamento della sicurezza delle ferrovie nel 2013";
- segnalate dall'Agenzia a seguito dell'analisi di incidenti o inconvenienti, di attività ispettiva o di Audit o scaturenti dalle raccomandazioni della Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie, (in particolare le problematiche relative all'ammodernamento dei cosiddetti sistemi obsoleti, alla sicurezza nelle gallerie, ai sistemi di rilevamento termico bocchine, agli indebiti attraversamenti, al rischio introdotto da terzi, ai passaggi a livello, alle manovre, al dissesto idrogeologico, alla gestione di fenomeni meteorologici intensi, alla tenuta delle opere d'arte);
- emerse dall'analisi dei rischi che ciascun operatore svolge sui propri processi;
- segnalate con le note degli anni precedenti inerenti alla individuazione degli Obiettivi e aree di criticità in materia di sicurezza ferroviaria e che dal monitoraggio svolto non risultino ancora eliminate.

In generale l'Agenzia promuove comportamenti attenti alle tematiche di sicurezza ferroviaria, richiedendo interventi puntuali a RFI o alle imprese ferroviarie e verificando il rispetto delle proprie prescrizioni.

Se gli Operatori non ottemperano a quanto richiesto, l'Agenzia impone vincoli o limitazioni che si possono ripercuotere sui livelli di servizio. Le misure restrittive sono disposte solo nei casi in cui mirino ad evitare il ripetersi di incidenti potenzialmente gravi.

Per favorire la crescita del sistema, nel 2014, l'Agenzia ha quindi dato spazio al dialogo tra gli Operatori ferroviari, organizzando 1 incontro plenario e 35 incontri bilaterali per superare eventuali barriere costituite da incomprensioni, ma anche per stimolare i comportamenti proattivi che consentono di monitorare e tenere sotto controllo più efficacemente i parametri di sicurezza.

A tali attività si aggiungono 5 incontri con le organizzazioni sindacali sullo stato di attuazione del riordino normativo da parte degli Operatori e sulle loro ulteriori segnalazioni, la formazione dei responsabili del sistema di gestione della sicurezza e del personale POLFER.

Per quanto riguarda le due macro aree d'intervento emergenti dall'analisi degli incidenti gravi (indebite presenze o attraversamenti della sede ferroviaria da parte dei pedoni da una parte e incidenti più strettamente legati agli aspetti tecnici come ad esempio deragliamenti e collisioni) si riportano di seguito le azioni mitigative che l'Agenzia ha intrapreso o di cui ha sollecitato l'adozione da parte degli Operatori ferroviari.

B.2.1 Iniziative per la mitigazione delle problematiche legate all'indebita presenza di pedoni sulla sede ferroviaria e per la tutela degli utenti del trasporto ferroviario

L'Agenzia, nel perseguimento del primario obiettivo istituzionale del mantenimento del bene collettivo della sicurezza, ha perseverato nelle iniziative rivolte alla diffusione della cultura della sicurezza ferroviaria anche verso l'utenza ed in particolare verso i giovani. A tale fine, poiché l'attività strettamente tecnica dell'Agenzia è rivolta al mondo degli Operatori ferroviari e non direttamente agli utenti del trasporto, sono state avviate azioni sinergiche con altre Istituzioni.

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.

Sempre nell'ambito delle sinergie istituzionali è proseguito il progetto di sensibilizzazione dei giovani all'uso proprio e corretto del mezzo ferroviario, dal momento che ogni anno un prezzo elevato in termini di vite umane viene pagato per indebite presenze nella sede ferroviaria. Il progetto, avviato in forma sperimentale, ma con ottimo successo, nel 2012 per la regione Toscana con il nome di "Prima ... vera educazione ferroviaria", è stato allargato nel 2013 alle regioni Sicilia e Lombardia. Esso viene condiviso, localmente, con l'Ufficio Scolastico Regionale, il Compartimento di Polizia Ferroviaria e l'Amministrazione regionale ed ha come target gli istituti scolastici superiori. A seguito della sottoscrizione di un protocollo di intesa con le Istituzioni sopra menzionate viene indetto un concorso a premi per la produzione di lavori (in qualsiasi forma espressiva e linguaggio possano essere scelti dai ragazzi: elaborati tecnici, approfondimenti, videoclip, ecc.) che inducano i ragazzi, già utenti del mezzo ferroviario o comunque potenziali utilizzatori, ad una riflessione sul tema dell'uso corretto del treno. 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: la Federazione Italiana Pallacanestro (FIP) e la Federazione Italiana Rugby (FIR), sempre rivolgendosi al target giovanile. Le intese programmatiche con le Federazioni sportive sono rivolte a diffondere presso i giovani la cultura dell'autotutela e dell'uso proprio e corretto del mezzo ferroviario, utilizzando, come forma di comunicazione, la contaminazione tra le regole del civismo in ambito ferroviario e le regole dello sport. Questo progetto si sforza di comunicare ai ragazzi il tema dell'autotutela in modo valoriale e attrattivo piuttosto che calare dall'alto messaggi troppo generalisti per risultare efficaci.

In particolare, nel caso del basket (Protocollo di intesa del 22 luglio 2013), è stato scelto il gemellaggio tra la "linea gialla" di sicurezza che è tracciata sui marciapiedi delle stazioni ferroviarie e la "riga gialla" che delimita il campo da basket. Alla campagna di sensibilizzazione è stato dato il nome "Non calpestiamo la linea gialla. Restiamo in campo" e le attività ad essa relative si sono svolte seguendo due filoni: la realizzazione e la diffusione di uno spot televisivo (2013) e l'allestimento di playground itineranti (2013 e 2014). I playground itineranti hanno coperto nove tappe nel 2014 (Milano, Firenze, Torino, Verona, Bologna, Venezia, Genova, Napoli e Roma). I playground sono allestiti e gestiti con risorse messe a disposizione esclusivamente da ANSF, POLFER e FIP. Per ogni tappa viene ricercata, di volta in volta, la collaborazione dell'Ufficio Scolastico Regionale del MIUR, per il coinvolgimento delle scolaresche, e del Comune ospitante, per la necessaria disponibilità della piazza. Infatti, il playground prevede l'allestimento "open" di un villaggio di gonfiabili comprensivo di un campo da basket. L'intrattenimento dei bambini comprende anche una visita agli stand (ANSF, POLFER e FIP) dove personale qualificato dei tre Enti propaga i principi della sicurezza

utilizzando audiovisivi ed altro materiale. Si tratta, in buona sostanza, di una festa di piazza, aperta naturalmente alla cittadinanza, dove il gioco viene utilizzato per veicolare e diffondere il senso delle regole, il cui rispetto è salvifico in ogni ambito.

Una analoga iniziativa è stata realizzata con la Federazione Italiana Rugby, con Protocollo di intesa del 14 gennaio 2014. Nel caso del rugby, è stato scelto il tema dell'indebito attraversamento dei binari nelle stazioni. Alla campagna di sensibilizzazione è stato dato il nome "Sosteniamo la sicurezza. Arriviamo insieme alla meta" e le attività ad essa relative si sono svolte tutte nel 2014 seguendo anche qui due filoni: la realizzazione e la diffusione di uno spot televisivo e l'allestimento di feste del rugby itineranti. Lo spot è stato girato presso la stazione ferroviaria di Subbiano (Arezzo) con la partecipazione di giocatori della nazionale maggiore di rugby in funzione di testimonial. Lo spot è stato trasmesso dalle reti televisive nel febbraio-marzo 2014 in occasione del torneo "6 Nazioni" di rugby. Le feste itineranti, che hanno coperto il territorio nazionale, sono state svolte in sette tappe (Catania, Venezia, Senigallia, Torino, Bari, Napoli e Firenze). Le feste vengono allestite e gestite con risorse messe a disposizione esclusivamente da ANSF, POLFER e FIR. Le manifestazioni vengono tenute sia in centri sportivi dedicati che nelle piazze dei Comuni ospitanti. Anche per il rugby vengono allestiti villaggi di gonfiabili. I bambini che partecipano provengono dal movimento rugbistico, sia quello facente capo alle società sportive che quello attivato direttamente dalla Federazione presso le scuole in virtù di una propria convenzione con il Ministero dell'Istruzione. L'intrattenimento dei bambini comprende anche una visita agli stand (ANSF, POLFER e FIR) dove personale qualificato dei tre Enti propaga i principi della sicurezza utilizzando audiovisivi ed altro materiale di propaganda. Anche qui il connubio tra le regole del comportamento e le regole del gioco risulta essere ben centrato.

Nel 2014 l'Agenzia ha, inoltre, inteso impegnarsi nella tutela della salute dei passeggeri e dei cittadini che frequentano le stazioni ferroviarie al fine di allargare la percezione della sicurezza nell'ambito dell'infrastruttura ferroviaria anche all'aspetto sanitario. Dopo aver promosso un apposito Protocollo di intesa (7 marzo 2014) con la Polizia Ferroviaria e l'Associazione Nazionale dei Medici Cardiologi Ospedalieri (ANMCO), l'Agenzia ha acquistato sessanta defibrillatori automatici per uso esterno (DAE) per equipaggiare i posti di Polizia Ferroviaria delle maggiori stazioni italiane, con l'obiettivo di prestare immediato soccorso alle persone colpite da arresto cardiaco. La consegna del primo dispositivo, alla Polizia Ferroviaria di Roma Termini, è già avvenuta l'11 dicembre 2014 e verrà completata, per le altre stazioni, nel 2015. Al contempo, sempre nel 2015, verranno addestrati all'uso di tali dispositivi circa seicento Operatori di Polizia, con formazione curata da ANMCO secondo lo standard internazionale AHA (American Heart Association). Questa iniziativa è l'unica nel suo genere in Italia, nel senso che è l'unica distribuzione strutturata di DAE in uso a "laici" (cioè al di fuori delle strutture sanitarie) sull'intero territorio nazionale. Questi dispositivi, infine, verranno inseriti nella gestione dell'emergenza sanitaria curata dal Sistema nazionale del 118.

B.2.2 Iniziative per la mitigazione delle problematiche manutentive

Anche per il 2014 il modus operandi dell'Agenzia si è sostanziato principalmente nella richiesta di interventi puntuali al Gestore dell'infrastruttura o alle Imprese ferroviarie e nella successiva verifica dell'ottemperanza degli impegni presi da parte degli Operatori stessi, anche in considerazione della mancanza di un sistema sanzionatorio.

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 ottenuto due importanti risultati, ottenendo l'obbligatorietà dei controlli previsti dalle check list, già adottate in Italia, per i trasporti di merci pericolose allo stato liquido e l'inserimento delle misure stabilite dalla Task Force istituita a seguito

del grave incidente di Viareggio sulla tracciabilità degli assi ferroviari, che nel 2013 avevano carattere volontario, 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. Da segnalare inoltre che 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 i risultati della suddetta Task Force sono stati inseriti come requisiti da prendere a riferimento per la manutenzione degli assi.

Riguardo al dispositivo rilevatore di svio, con la decisione del Consiglio europeo del 6 maggio 2014, è stato stabilito di mantenerne l'adozione su base volontaria anche 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 tenutosi a maggio 2014, è stato stabilito di creare all'interno dell'Organizzazione Intergovernativa per i Trasporti Ferroviari Internazionali (OTIF) uno specifico gruppo di lavoro con il compito di individuare i dispositivi e studiare altre misure per mitigare gli effetti degli svii; i risultati raggiunti da questo gruppo di lavoro dovranno essere tenuti in considerazione dall'ERA. La prima riunione si è svolta a Roma nell'ottobre 2014; in tale riunione è stato tracciato lo stato dell'arte in merito al dispositivo e gli studi fatti, sono stati presentati i ritorni di esperienza da parte dei costruttori e dei detentori dei carri che utilizzano tali dispositivi, sono state stabilite una serie di domande alle quali occorre rispondere per verificare l'efficienza ed affidabilità del dispositivo.

L'ANSF supporta l'utilizzo di tale dispositivo e, in attesa di un contesto europeo allineato sulle proprie posizioni, 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.

Per quanto riguarda il proseguimento dei lavori della suddetta Task Force, istituita a seguito dell'incidente di Viareggio, si intendeva creare una "piattaforma sicurezza carri merci" (Freight Focus Group), con l'obiettivo di estendere le misure adottate sugli assi anche ad altri componenti dei carri. Nonostante le richieste avanzate con forza da questa Agenzia, da ultimo con la nota ANSF protocollo 005995/2014 del 2 settembre 2014, tale obiettivo non rientra più nei piani comunicati dall'ERA e tale gruppo si limiterà ad affrontare tematiche specifiche legate a componenti di sicurezza dei carri solo su proposta dei rappresentanti del settore ferroviario che partecipano ai lavori.

In generale si rileva la necessità di un maggiore presidio da parte delle Imprese ferroviarie sui processi manutentivi e di attivare tutte le possibili sinergie e attività di controllo nei confronti delle nuove figure inserite in tale attività (detentori e soggetti responsabili della manutenzione).

Permangono notevoli difficoltà di relazione con i vari soggetti, spesso residenti in diversi Paesi europei, che gestiscono, utilizzano e mantengono i veicoli ferroviari, ognuno caratterizzato peraltro da un differente regime di certificazione.

Un'altra criticità che deve essere opportunamente governata è rappresentata dall'evoluzione della gestione dei carri merci per i quali si rileva un passaggio di responsabilità dai vecchi soggetti (le principali Imprese ferroviarie) ai nuovi senza un adeguato passaggio delle conoscenze acquisite.

B.2.3 Principali strategie nell'attività internazionale dell'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, presso l'ERA, agli incontri riguardanti le seguenti aree di attività:

- Sicurezza - Sistema di gestione, attività di supervisione e indagine, attività normativa e monitoraggio, CSM su Risk Assessment (RAC-TS, Revision on Conformity Assessment e supervision e revisione dei Regolamenti 1158/2010, 1169/2010 e 1078/2012), 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 e animatore delle Plenaries del network NSA), Safety performance Group, Railway Indicators.
- ERA SIS (Safety Information System); DV 29bis e ter su applicazione Direttiva 2008.57;
- 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 (2007.59 e Other Train Crew Members)
- Creazione di registri e database comuni (RINF-Development WP, RINF Development User Group, RINF Network WP, Rationalisation of Vehicle Registers WP);
- sistema di segnalamento ERTMS (ERTMS Focus Group, STI CCS WP, ERTMS Operational Harmonization);
- 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 NSA coordinate dall'ERA

Attiva è stata anche la partecipazione dell'Agenzia ai "cross audit" fra 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 2014 sono state avviate le attività preliminari per il Cross Audit dell'ERA sull'Agenzia previsto per il 2015.

L'Agenzia ha 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 lanciare una nuova Task Force che implementi la procedura sviluppata attraverso la predisposizione di un "test run". Essa lavora in sinergia con il Joint Network Secretariat.

Al di fuori del contesto ERA, ANSF ha preso parte attiva all'attività di Cross Acceptance sui corridoi trans europei:

- Steering Committee dei corridoi RFC1 (Rhine Alpine Corridor) e RFC3 (Scandinavian-Mediterranean Corridor)
- Authorisation Working Group RFC 1 e 3
- Task Force Interoperability (Corridor A - Genova Rotterdam - rolling stock)

Inoltre ANSF ha partecipato all'attività dei seguenti ulteriori organismi internazionali:

- Corridoio "D" Valencia-Budapest - Working Group Harmonization (Operation limitatamente alla parte ERTMS).
- ILGGRI (International Liaison Group of Government Railway Inspectorates): piattaforma informale per contatti tra Autorità/Ispettorati ferroviari europei indipendenti (Plenary and SubRegulatory Meetings) con organizzazione diretta della Plenary ad Ercolano a novembre 2014 e partecipazione alla Task Force sugli accordi di cooperazione
- OTIF: partecipazione al WG TECH relativo all'armonizzazione delle regole tecniche in ambito OTIF con quelle dell'Unione Europea con partecipazione, nell'ottobre 2014, al primo Working Group "On derailment detection";
- ERTMS Corridor 1 task force: è un gruppo istituito dal Corridoio ferroviario Rhine-Alpine Corridor (ex corridoio ERTMS A) inteso a monitorare lo stato di avanzamento dell'attrezzaggio delle linee del corridoio 1. Ai lavori di questo gruppo ANSF ha partecipato in supporto al MIT

Sempre in applicazione dell'Atto di Indirizzo del Ministero, ANSF:

- ha fornito ed assicurato alla Direzione generale del trasporto ferroviario del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, prendendo parte ad un Mirror Goup presso lo stesso Ministero, informazioni e supporto tecnico per la partecipazione e per la formazione della posizione italiana presso la Commissione Europea e al Comitato formato dai rappresentanti degli Stati Membri (RISC), istituito ai sensi dell'art. 27 della Direttiva 2004/49/CE ed incaricato, tra l'altro, dell'approvazione delle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI). (Rif. Atto d'indirizzo Cap. 6, Par. 6a): alla stessa Direzione generale del trasporto ferroviario del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha fornito ed assicurato informazioni e supporto tecnico per la partecipazione al Working Group Tech presso l'OTIF;
- ha fornito alla Direzione generale del trasporto ferroviario del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti supporto tecnico durante il semestre di Presidenza italiana e per la fase ascendente di definizione delle direttive e regolamenti componenti il pilastro tecnico del così detto "Quarto Pacchetto Ferroviario". Tale attività di supporto si è realizzata con la partecipazione ai tavoli tecnici presso lo stesso Ministero e presso i tavoli politico-istituzionali di livello europeo, quali il Consiglio Europeo e la Commissione. Ha inoltre garantito una puntuale attività di consulenza per la preparazione dei documenti utili a rappresentare la posizione nazionale nei predetti consessi;
- ha fornito alla Direzione generale del trasporto ferroviario del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti supporto tecnico e logistico per i Corridoi Ferroviari Merce, di cui al Regolamento (UE) 913/2010, con particolare riguardo al Corridoio 1 Rhine-Alpine, al Corridoio 3 Scandinavian-Mediterranean ed al Corridoio 6 (Mediterranean) ed alle connesse Task Force e gruppi di lavoro che questi corridoi hanno istituito;
- ha partecipato, su incarico del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti al Gruppo "Sicurezza nei tunnel ferroviari della regione alpina" (seguiti di Zurigo) che si occupa della sicurezza nelle gallerie ferroviarie della zona alpina. Vi fanno parte Italia, Francia, Germania, Austria, Slovenia e la Svizzera.
- ha partecipato, sotto il coordinamento del Ministero dell'Interno, al progetto IMI (Internal Market Information System), piattaforma informatica multilingue sviluppata dalla Commissione e mirante a permettere uno scambio di dati tra autorità nazionali che è già in uso nel campo degli scambi commerciali ma che sarà usata in futuro per lo scambio di dati relativi alle licenze dei macchinisti.

Assidua e puntuale è stata la partecipazione di ANSF al "Network of the National Safety Authorities - NSA NW" (rete nella quale le varie Autorità Nazionali di Sicurezza si scambiano informazioni su sicurezza e interoperabilità), che si riunisce in plenaria tre volte all'anno con rappresentanti di tutte le NSA dei Paesi appartenenti all'UE. All'interno del NW ha preso avvio a fine 2014 la "Ad hoc task force [accsch] sectorial scheme for