

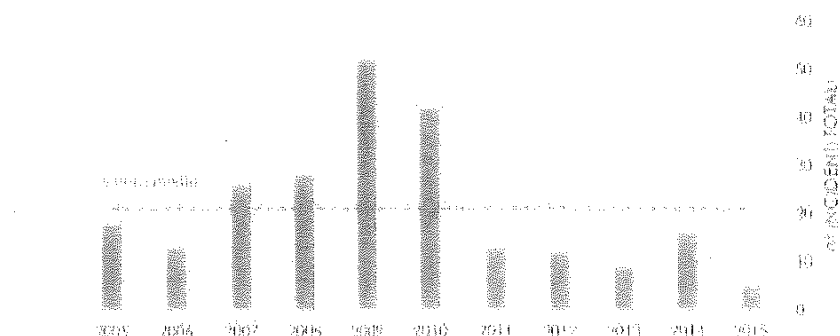
- disciplinare le modalità di immobilizzazione dei materiali e di custodia delle stoffe ferrogam).

L'ANSF, in risposta anche ad un'esigenza manifestata dal settore nel quale vigeva un'ampia deregulation, ha emanato, con il decreto 1/2015, uno standard tecnico per evitare a regime la circolazione di locomotive da manovra non registrate nel RIN (Registro di Immatricolazione Nazionale) e non dotate dei necessari dispositivi di sicurezza.

Nel 2015 gli Operatori ferroviari hanno presentato un piano di adeguamento del materiale esistente, iscritto nel RIN, ai nuovi standard.

Nel 2015 non si sono verificati incidenti significativi, dovuti alla fuoriuscita di merci pericolose. Il valore del 2015, di tutti gli eventi registrati, è peraltro il più basso del periodo in esame (si rimanda al grafico che segue).

ANDAMENTO DEL NUMERO DI INCIDENTI ED INCONVENIENTI
INTERESSANTI IL TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE COLLEGATI A
PROBLEMATICHE DI CARICO O A DIFETTI DELLE STRUTTURE DEI
CONTAINER



L'ANSF segue questo tema con attenzione, in particolare dal 2009 quando si è registrato il picco storico. Dal 2009 il numero di fuoriuscite di merci pericolose è progressivamente diminuito, grazie ai controlli effettuati e all'introduzione di specifiche check list. Il 2015 rispetto al 2009 segna un -90%. I risultati ottenuti in campo nazionale hanno spinto l'Agenzia a supportare l'uso delle check list, ottenendo l'obbligatorietà dei controlli per i trasporti di liquidi in ambito RID.

C.2 Risultati delle raccomandazioni in materia di sicurezza

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 e marittime istituita presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e opera affinché esse si traducano in misure concrete.

L'Agenzia, inoltre, 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 riporta di seguito l'elenco delle raccomandazioni ricevute nel corso del 2015.

Raccomandazione in materia di sicurezza	Raccomandazione di sicurezza della DIGIFEMA relativa all'incidente avvenuto il 25/04/13 nella stazione di Formia consistente nel deragliamenti del treno 46629 (Nota prot.489 DIGIFEMA/2015 del 27 aprile 2015)
---	---

ANSF

	<u>Raccomandazioni all'ANSI</u> 1- adoperarsi affinché i detentori dei carri del tipo Locons 152 aumentino la frequenza temporale dei controlli del rodiggio previsti dai piani di manutenzione, con particolare riguardo al complesso boccola - fusello, e ne verifichino l'efficacia, al fine di rendere la circolazione degli stessi carri compatibile con la sicurezza dell'esercizio; 2- sollecitare i detentori dei carri ad effettuare controlli sul complesso boccola-fusello (e eventualmente su altri componenti critici per la sicurezza della circolazione ferroviaria), ogni qualvolta il materiale rotabile venga messo in circolazione dopo un lungo periodo di fermo ed in particolare qualora non siano state già adottate misure preventive atte alla mitigazione dei rischi derivanti da un fermo prolungato; 3- provvedere affinché vengano messe in atto efficaci azioni tese a evitare sottovalutazione degli allarmi provenienti dalle interfacce RTB. Informazioni sulle anomalie dello stato termico delle boccole dovranno essere trasmesse ai soggetti interessati (detentori e imprese ferroviarie) al fine di consentire una analisi predittiva sullo stato di efficienza del materiale rotabile; 4- verificare che le informazioni relative agli impianti RTB e gli avvisi di anomalie siano resi visibili in modo agevole agli operatori dei Posti di Controllo, al fine di aumentare l'efficacia delle informazioni già fornite dagli apparati.
Misura di sicurezza	Con la nota ANSI 004456/2015 del 04/06/2015 è stata evidenziata che la commissione d'indagine ha individuato una non sufficiente tenuta all'acqua delle boccole delle sole montate dei carri Locons tipo 152 del detentore SIFA ipotizzando che essa sia dovuta ad un difetto progettuale, chiedendo alle imprese di approfondire tale conclusione, in collaborazione con i detentori e i soggetti responsabili della manutenzione. È stato inoltre chiesto alle imprese di acquisire le necessarie evidenze che i piani di manutenzione tengano conto delle indicazioni fornite dal costruttore e di garantire che l'attività di verifica sia svolta correttamente, con particolare riguardo al lissaggio dei coperci delle boccole e di individuare con i soggetti responsabili della manutenzione e i detentori le eventuali azioni aggiuntive per ottenere a quanto indicato nelle raccomandazioni 1 e 2. Al Gestore dell'infrastruttura è stato chiesto, nell'ambito delle indicazioni già formulate sugli impianti RTB, di comunicare come soddisfatto le raccomandazioni n. 3 e 4.
Stato di attuazione	Le quattro società delle imprese ferroviarie interessate, ha ricevuto le raccomandazioni, garantendo principalmente l'effettuazione di una accurata attività di verifica dei convogli nei quali viaggiano carri tipo Locons. L'impresa ferroviaria Trenitalia ha fornito evidenza dell'adempimento da parte del soggetto responsabile della manutenzione sulla raccomandazione n.1. Nessun provvedimento risulta essere stato adottato con riferimento alle misure preventive per la mitigazione dei rischi derivanti da un fermo prolungato di cui alla raccomandazione n.2. RFI ha comunicato di aver dato seguito alle raccomandazioni 3 e 4, migliorando i flussi informativi relativi alla gestione di sistemi RTB, ottimizzando i sistemi informativi per rendere disponibili alle imprese ferroviarie le informazioni relative alle temperature rilevate, verificando la corretta ubicazione e disposizione dei monitor di controllo per il personale della circolazione. Gli interventi comunicati non risultano essere stati ancora conclusi.



Raccomandazione in materia di sicurezza	Raccomandazione di sicurezza della DIGIFEMA relativa all'incidente avvenuto il 07/11/2013 al PL km 14,727 della linea Lecco - Brescia nel quale il locomotore del treno regionale 5034 ha urtato contro un'ambulanza (Nota prot.470 DIGIFEMA/2015 del 27 aprile 2016) <u>Raccomandazioni all'ANSF</u> 1- adoperarsi affinché il Gestore dell'Infrastruttura, al fine di migliorare la sicurezza nell'uso del fasto DPL, introduca una logica di interblocco che vincoli l'effettiva apertura delle barriere del PL alla verifica di condizioni elettriche della libertà della tratta, anche sfruttando, ove possibile, i collegamenti ed i circuiti elettrici già esistenti fra le stazioni limitrofe; 2- adoperarsi affinché a livello regolamentare s'è dispositivo in caso di incidente grave o comunque comportante l'intervento della A.G. e della DIGIFEMA, ai fini dell'investigazione degli organi competenti, massimamente tutelata, nelle fasi immediatamente successive all'incidente, la conservazione dei dati di tutti i dispositivi di registrazione nella tratta/località dell'incidente e nelle tratte e nelle stazioni limitrofe; 3- adoperarsi affinché il Gestore dell'Infrastruttura vincoli sempre più efficacemente ed in maniera tracciabile l'accesso alle apparecchiature di sicurezza, per operazioni di manutenzione, alla autorizzazione da parte del regolatore della circolazione, il quale dovrà provvedere ad adottare - di concerto col manutentore - idonee misure di sicurezza. L'ANSF provveda ad attivare con il Gestore una riflessione generale sul tema;
Misura di sicurezza	Con la nota ANSF 005680/2014 del 08/08/2014 questa Agenzia ha chiesto al Gestore dell'Infrastruttura di: * comunicare quali interventi intendesse adottare per attemperare a quanto chiesto dalla raccomandazione n. 1, facendo comunque attenzione a non vincolare i fasti di spegnimento in modo tale che non siano utilizzabili in caso di emergenza; * fornire con urgenza una proposta di soluzione alla problematica della regolamentazione degli accessi nelle sale relai, riportata nella raccomandazione n. 3. In accordo con quanto previsto dal punto 5.4.1 delle "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria" è stato chiesto al Gestore e alle imprese ferroviarie di strutturare le fasi di raccolta degli elementi a seguito di incidente e impartire le conseguenti disposizioni operative per attuare quanto chiesto dalla raccomandazione n.2.
Stato di attuazione	RF ha comunicato che: - sta studiando una soluzione, in termini di modifiche agli schemi di principio e ai programmi di attuazione, in relazione ai vari regimi di circolazione esistenti, in esito alla raccomandazione n.1; - le procedure interne del Gestore sono già coerenti con quanto previsto dalla raccomandazione n.2; - ritiene sia stata definitivamente risolta la problematica degli accessi in sala relais con la modifica all'istruzione del servizio deviatori. Le risposte di RF non coprono completamente quanto chiesto dalle raccomandazioni. In particolare si evidenzia che l'accesso nelle sale relais è stato nominato solo per gli interventi per guasto in atto. Le imprese ferroviarie che hanno fornito riscontro alla nota hanno confermato che le proprie procedure operative sono già rispondenti a quanto chiesto dalla raccomandazione n.2.



Raccomandazione in materia di sicurezza	Raccomandazione di sicurezza della DIGIFEMA relativa all'incidente avvenuto il 12/01/2014 a Firenze SMN nel quale è deceduto un manovratore (Nota prot.491 DIGIFEMA/2015 del 29 aprile 2015) <u>Raccomandazioni all'ANSF di adoperarsi affinché:</u> 1- l'Impresa Ferroviaria a. ponga in essere una migliore attività di istruzione e formazione verso il Personale di Manovra dei treni riguardo ai contenuti delle Disposizioni emanate, sia a livello generale sia di quelle specifiche di impianto e di predisporre un sistema che preveda per il Personale di Manovra l'esecuzione di una prima verifica di corretta comprensione della normativa (a seguito del rilascio di un aggiornamento o nuova emissione della stessa), e di successive verifiche mirate al mantenimento delle relative competenze ad essa correlate, da svolgersi sia ad intervalli temporali regolati sia qualora si rilevi il mancato rispetto delle normative stesse; b. consideri la necessità di apportare modifiche alla DEIF n° 24.2 del 28/03/2013, in particolare al punto 5, al fine di meglio evidenziare la coerenza della DEIF stessa con il paragrafo 19.19 del R.C.F. e con la nota ANSF n° 002010/2014 del 18/03/2014, allo scopo di chiarire univocamente l'ambito di obbligatorio di effettuazione dei movimenti di manovra con il sistema SCMT inserito o, in alternativa, con il doppio agente; c. consideri la necessità di integrare la DEIF n° 24.2 del 28/03/2013, evidenziando che per quanto riguarda i movimenti di trasferimento di materiale dalle stazioni agli impianti di ricovero e viceversa, gli stessi devono essere effettuati con il sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni e con il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivi o, in alternativa, con il doppio agente. 2- il Gestore dell'Infrastruttura, nella realizzazione di interventi che comportino l'interruzione parziale di un binario, tronco, provveda a limitare al minimo la durata dell'utilizzo di installazioni provvisorie per la delimitazione del tratto in esercizio, avendo cura di stabilire, già in sede di stesura del programma lavori, tempi e modi di posa dei porcauti.
Misure di sicurezza	Con la nota ANSF 003771/2015 del 12/05/2015 è stato chiesto a tutte le imprese ferroviarie e al Gestore dell'Infrastruttura di eliminare eventuali disposizioni o prassi operative non conformi al punto 19.19 del R.C.F., chiedendo agli operatori stessi l'adozione di misure integrative nei casi eventuali in cui non sia ancora possibile rispettare i dettami del decreto ANSF 4/2012. È stato inoltre ribadito che i trasferimenti dalle stazioni agli impianti di ricovero e viceversa devono essere gestiti con movimenti di treni.
Stato di attuazione	Ferrovitalia, impresa destinataria della raccomandazione, ha comunicato di aver adempiuto alle raccomandazioni ricevute. Quanto previsto da Ferrovitalia non risulta però sufficiente a coprire la raccomandazione n.3 in quanto la semplice riduzione di velocità nei mezzi privi di dispositivo per il controllo della vigilanza dell'agente di condotta non risponde ad alcun criterio di mitigazione dei rischi connessi agli indebiti avviamenti. La maggior parte delle altre Imprese ferroviarie, a cui questa Agenzia ha inoltrato le raccomandazioni, ha comunicato che le proprie attività sono conformi a quanto richiesto nelle raccomandazioni n. 2 e 3. RFI ha invece accolto parzialmente la raccomandazione ad essa indirizzata in quanto ritiene che debbano essere gestiti come treni solo gli spostamenti tra località di servizio distinte nei documenti dell'orario di



	servizio ovvero negli impianti nei quali è possibile realizzare itinerari comandati da segnali cili.
Raccomandazione in materia di sicurezza	Raccomandazione di sicurezza della DIGIFEMA relativa all'incidente avvenuto il 15/07/2014 tra il treno regionale 7741 e la locomotiva elettrica E402-024 in corrispondenza del deviatoio n.16 della stazione di Napoli Centrale (Nota prot.523 DIGIFEMA/2015 del 14 maggio 2015) <u>Raccomandazioni all'ANSF</u> 1- premesso che le norme tecniche del Gestore dell'Infrastruttura e delle Imprese ferroviarie sono spesso datate, promuovere nei confronti dei soggetti interessati l'aggiornamento delle norme tecniche/operative specifiche, con particolare attenzione all'univocità dei termini in esse utilizzati, alla semplicità di lettura ed alla coerenza, in un'ottica generale di semplificazione e diffusione delle norme attualmente in vigore; 2- adoperarsi nei confronti del Gestore dell'Infrastruttura e delle Imprese Ferroviarie al fine di garantire che tutte le comunicazioni effettuate tra il personale di macchina/condotto ed il personale di movimento – indipendentemente dalla tipologia del dispositivo di comunicazione utilizzato – vengano registrate.
Misura di sicurezza	Con la nota ANSF 004860/2015 del 18/06/2015 è stato chiesto agli operatori ferroviari di: * eliminare, come già prescritto con la nota ANSF 003771/2015 del 12/05/2015, prassi o disposizioni non coerenti con quanto previsto dall'art. 19.19 del Regolamento Circolazione Ferroviaria; * effettuare la verifica delle norme tecniche secondo quanto previsto dalla raccomandazione n.1. Il Gestore dell'Infrastruttura è stato invitato a valutare l'applicabilità di quanto previsto dalla raccomandazione n.2.
Stato di situazione	Le risposte ricevute mostrano un sostanziale allineamento degli interventi a quanto segnalato nella raccomandazione n.1. RF ha comunicato che per quanto riguarda la raccomandazione n.1 è ancora in corso il riordino normativo che si pone la finalità di semplificare e rendere maggiormente fruibili le disposizioni esistenti. Per quanto riguarda la raccomandazione n.2 ha evidenziato che l'attuale contesto normativo prevede che tutte le comunicazioni aventi carattere di sicurezza devono essere registrate. Tale ultima risposta di RF si riferisce principalmente ai rapporti tra agente di condotta di un treno e regolatore della circolazione ma non tiene conto delle modalità di comunicazione utilizzate per le manovre. L'Agenzia continuerà pertanto a sollecitare un intervento risolutivo di RF su tale problematica.
Raccomandazione in materia di sicurezza	Raccomandazione di sicurezza della DIGIFEMA relativa all'incidente ferroviario avvenuto il 07/01/2013 al treno regionale 3099 dell'Impresa ferroviaria Trenitalia consistente nell'investimento di una persona lungo il tratto di linea compreso tra la stazione di Arezzo e PM Olmo (Nota prot.574 DIGIFEMA/2015 del 08 giugno 2015) <u>Raccomandazioni all'ANSF</u> 1- applicare cartelli esplicativi sulle modalità di apertura delle porte sia nelle condizioni di esercizio regolare che nelle condizioni di emergenza. Nel caso dell'apertura di emergenza delle porte i cartelli attualmente applicati non esplicano in modo chiaro ed esaustivo che, una volta ruotata la maniglia di emergenza, è

ANSF

	necessario che venga attivato lo sblocco meccanico comandato dalla leva posta in basso sull'anta. Questa raccomandazione scaturisce anche dalla molteplicità dei sistemi di comando di apertura/chiusura su carrozze che, agli occhi di un viaggiatore, appaiono della stessa tipologia. 2. valutare l'efficienza della formazione e il mantenimento delle competenze del personale di accompagnamento. In particolare non essendo presente sui treni la registrazione degli annunci sonori si ritiene utile che venga valutata, in fase transitoria, la possibilità di azioni operative mirate. 3. migliorare, per quanto possibile, le procedure di manutenzione delle porte di salita delle carrozze tipo Z 1 in considerazione che: a. il sistema pneumatico attualmente presente risulta di complesso e difficile manutenzione; b. le componenti in gomma presenti sulle porte, tipo le guarnizioni di protezione esterne delle porte, risultano spesso danneggiate o non presenti a causa dello strisciamento delle parti mobili con quelle fisse; c. le condizioni di alcuni componenti, quali le molle di richiamo, possono essere verificate solo in occasione di interventi di manutenzione che richiedano lo smontaggio dell'intera porta. In alternativa ai precedenti punti valutare la possibilità di sostituzione dell'operatore attuatore pneumatico superiore con altri, ad esempio a funzionamento elettrico, che risultano di maggiore affidabilità e di più semplice manutenzione. 4. modificare il sistema di applicazione del sigillo del rubinetto di "bypass" che, nella attuale configurazione, risulta manipolabile. 5. se pur presenti numerosi riferimenti normativi (DEIF 4.4 - ISPAT - PGO3), semplificare la relativa procedura, rendendo certo il controllo della presenza della piombatura sulla maniglia di emergenza nel momento in cui la composizione lascia il piazzale di sosta o il deposito.
Misura di sicurezza	Le raccomandazioni sono state inoltrate all'impresa ferroviaria interessata con la nota ANSF 000509/2016 del 15/01/2016.
Stato di attuazione	Trenitalia, impresa destinataria della raccomandazione, ha comunicato di aver adempiuto alle raccomandazioni ricevute.
Raccomandazione in materia di sicurezza	Raccomandazione di sicurezza della DIGIFEMA relativa all'incidente ferroviario avvenuto il 17/12/2014 con collisione tra due gruppi di carri planali durante le manovre per l'inoltro degli stessi al raccordo "Duferdolia" in località Paltanzeno (Nota prot.545 DIGIFEMA/2015 del 26 maggio 2015) <u>Raccomandazioni all'ANSF</u> 1. adoperarsi affinché le Imprese Ferroviarie pongano in essere una migliore attività di istruzione e formazione verso il Personale di Manovra dei Treni, riguardo ai contenuti delle Disposizioni emanate, sia a livello generale sia di quelle specifiche di impianto. In particolare si raccomanda di predisporre un sistema che preveda per il Personale di Manovra l'esecuzione di una prima verifica di corretta comprensione della normativa (a seguito del rilascio di un aggiornamento o di nuova emissione della stessa), e di successive verifiche mirate al mantenimento delle relative competenze ad essa correlate, da svolgersi sia ad intervalli temporali regolari sia qualora si rilevi il mancato rispetto delle normative stesse; 2. adoperarsi affinché le Imprese Ferroviarie provvedano, anche con apposite Disposizioni di Servizio, a individuare e a definire nel

	dettaglio le modalità di attuazione del corretto ed efficace stazionamento dei veicoli in sosta sui binai, compresi i dispositivi necessari a tale scopo, tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei veicoli, della durata prevista per la sosta e di ogni altra effettiva condizione di esercizio, in conformità a quanto enunciato al punto 20 del R.C.F. emanato con Decreto ANSF n° 4/2012 del 09/06/2012, al fine di evitare il rischio di indebiti movimenti di veicoli impresenziati.
Misura di sicurezza	Le raccomandazioni sono state inoltrate con la nota ANSF 004859/2015 del 12/06/2015, con la quale è stato chiesto agli operatori di garantire la conformità del proprio sistema di formazione del personale e delle proprie disposizioni operative a quanto previsto dalle raccomandazioni. A RFI è stato chiesto di aggiornare il modello M47 dell'impianto e assicurarsi che anche negli altri impianti sia presente documentazione organizzativa aggiornata.
Stato di attuazione	Le risposte delle imprese ferroviarie evidenziano un sostanziale allineamento a quanto richiesto dalle raccomandazioni 1 e 2 soprattutto con riferimento alle procedure per lo stazionamento dei rotabili. Questa Agenzia aveva già chiesto a tutti gli operatori ferroviari un intervento deciso sullo stazionamento dei rotabili e in generale sulla gestione delle stalle. RFI ha confermato di aver provveduto all'aggiornamento del solo M47 della località in cui è avvenuto l'incidente.
Raccomandazione in materia di sicurezza	Raccomandazione di sicurezza della DIGIFEMA relativa all'incidente ferroviario avvenuto il 16/02/2015 con collisione tra il treno regionale 11419 e carri vuoti svinati dal binario raccordo "Terminal Rubiera" nella stazione di Rubiera. (Nota prot.1297 DIGIFEMA/2015 del 14 dicembre 2015) <u>Raccomandazioni all'ANSF alle competenti Direzioni Generali del Ministero e al Gestore dell'Infrastruttura:</u> 1. Poiché dall'analisi del quadro normativo e dalle risposte fornite dai soggetti interessati emerge un vulnus alla sicurezza di sistema nell'ambito dei raccordi ferroviari, giacché non sono univocamente definite le responsabilità di controllo e mantenimento della sicurezza stessa, istituire un tavolo congiunto che provveda a novellare l'impianto normativo riguardante i raccordi ferroviari, attribuendo con precisione le responsabilità di cui sopra ad un soggetto univoco chiaramente identificato e opportunamente vigilato. <u>Raccomandazione all'ANSF:</u> 2. adoperarsi affinché le Imprese Ferroviarie pongano in essere una migliore attività di istruzione e formazione verso il Personale di Manovra dei treni, riguardo ai contenuti delle Disposizioni emanate, sia a livello generale sia di quelle specifiche di impianto. In particolare si raccomanda di predisporre un sistema che preveda per il Personale di Manovra l'esecuzione di una prima verifica di corretto comprensione della normativa (a seguito del rilascio di un aggiornamento o nuova emissione della stessa), e di successive verifiche mirate al mantenimento delle relative competenze ad essa correlate, da svolgersi sia ad intervalli temporali regolari sia qualora si rilevi il mancato rispetto delle normative stesse. 3. adoperarsi affinché le Imprese Ferroviarie provvedano, anche con apposite Disposizioni di Esercizio, a individuare e a definire nel



	dettaglio le modalità di attuazione del corretto ed efficace stazionamento dei veicoli in sosta sui binari, in conformità a quanto enunciato al punto 20 del R.C.F. emanato con Decreto ANSF n. 4/2012 del 09/08/2012, compresi i veicoli in sosta sui binari all'interno dei Raccordi sui quali, come nel caso in esame, può verificarsi un evento incidentale che generi un incidente sull'infrastruttura ferroviaria nazionale: le modalità di attuazione devono tenere conto delle caratteristiche della linea e dei raccordi, dei veicoli e di ogni altra effettiva condizione di esercizio, con particolare riguardo alle procedure per la gestione dei dispositivi di immobilizzazione (staffe fermacarro) ed ai provvedimenti volti a impedire la loro indebita rimozione, al fine di evitare il rischio di indebiti movimenti di veicoli impensieriti. 4. adoperarsi affinché le imprese ferroviarie, ciascuna per le rispettive competenze, provvedano ad intensificare le attività di verifica del puntuale rispetto dei disciplinari tecnici che regolano l'interfaccia tra le stesse ILFF, con particolare riguardo alla univoca definizione dell'affidamento delle attività di immobilizzazione dei rotabili. Le ILFF provvedano inoltre ad intensificare le attività di audit, con particolare riguardo alle attività di immobilizzazione dei rotabili e alle procedure per la gestione e la rimozione delle staffe fermacarro. 5. adoperarsi affinché il Gestore dell'infrastruttura provveda ad intensificare il monitoraggio delle attività di sicurezza svolte nei Raccordi, anche con l'installazione (a cura e spese delle Società raccordate) di sistemi di videosorveglianza finalizzati alla registrazione e al monitoraggio da parte del G.I. delle suddette attività di sicurezza. 6. adoperarsi affinché il Gestore dell'infrastruttura provveda a rivalutare ed eventualmente ad aggiornare l'analisi dei rischi derivanti dall'attività di terzi, anche in relazione alle indebite movimentazioni di rotabili, al fine di individuare ed adottare soluzioni di mitigazione del rischio.
Misura di sicurezza	Con nota ANSF 005855/2016 del 26/05/2016 sono state inviate le raccomandazioni in esame che ripercorrono tematiche già affrontate da questa Agenzia con le note ANSF protocollo n°: 2665/2013 del 15/04/2013, 3896/2016 del 05/04/2016 e 004859/2015 del 18/06/2015 (oltre raccomandazioni sull'incidente di Villadossola). È stato pertanto chiesto agli operatori ferroviari di integrare le informazioni già inviate sulla tematica in esame. A RFI è stato chiesto di dare attuazione alle raccomandazioni 5 e 6, che riprendono quanto detto con la nota ANSF prot. n. 001915/2015 del 06/03/15, superando le posizioni portate avanti con la nota di risposta alla nota stessa.
Stato di attuazione	In esito alla raccomandazione 1 l'Agenzia ha fornito la massima disponibilità rispetto alle scelte soluzioni che saranno intraprese. Si registra un sostanziale allineamento delle imprese ferroviarie che hanno risposto a quanto chiesto dalle restanti raccomandazioni.

L'Agenzia ha sollecitato le risposte alle raccomandazioni ancora inevase.



C.3 Misure attuate non in relazione a raccomandazioni in materia di sicurezza

L'Agenzia ha continuato a promuovere le azioni avviate nel 2014 riguardanti la manutenzione dell'infrastruttura, le manovre, le parte di salita e discesa dei treni passeggeri, il dissesto idrogeologico, gli indebiti attraversamenti dei binari e i passaggi a livello.

A tali azioni si aggiungono quelle riportate nella tabella seguente:

Settore di interesse	Sviluppo della cultura ferroviaria.
Descrizione del motivo	Aumentare negli Operatori ferroviari la consapevolezza dell'attuale contesto normativo.
Misura di sicurezza introdotta	Effettuato un incontro plenario, il 5 novembre, su riordino normativo, SGS e supervisione con tutti gli Operatori ferroviari e attivazione di incontri bilaterali con gli Operatori ferroviari per la trattazione delle problematiche specifiche.
Settore di interesse	Sviluppo della cultura ferroviaria
Descrizione del motivo	Incrementare la consapevolezza del contesto ferroviario.
Misura di sicurezza introdotta	2 incontri con le organizzazioni sindacali sullo stato di attuazione del riordino normativo da parte degli Operatori e sulle loro ulteriori segnalazioni.
Settore di interesse	Sviluppo dell'educazione, formazione e cultura della sicurezza ferroviaria.
Descrizione del motivo	Sensibilizzazione della cultura della sicurezza ferroviaria e diffusione di comportamenti responsabili in ambito ferroviario.
Misura di sicurezza introdotta	L'Agenzia ha promosso fin dal 2012 campagne per arrivare direttamente agli utenti del trasporto coinvolgendo altre istituzioni quali la Polizia ferroviaria, la Federazione Italiana Pallacanestro, la Federazione Italiana Rugby, la Federazione Italiana Pallavolo e gli Uffici Scolastici Regionali. Nello specifico, sono stati realizzati: 1. concorsi regionali in Toscana e Lombardia che hanno premiato i migliori lavori preparati dagli studenti degli istituti superiori sul tema del rispetto delle regole in ambito ferroviario, coinvolgendo oltre 250 mila studenti e circa 1.000 istituti scolastici; 2. spot televisivi: "Non colpestiamo la linea gialla, Restiamo in campo!" con i big della Pallacanestro, "Hai un passo indietro per andare avanti!" con i campioni della Federazione Italiana Rugby, "Non invadere. Metti un muro tra te e il pancotto" con le atlete della nazionale italiana volley. Progetti realizzati con il concorso anche della POLFER; 3. campagne divulgative nazionali con le federazioni sportive FIR e FIR ed in collaborazione con POLFER, attraverso decine di tappe nelle piazze e negli impianti sportivi e con la realizzazione di playground per la sicurezza ferroviaria; 4. protocolli con le tre federazioni sportive HP, FIR e FIPAV, prevedendo un coinvolgimento annuale di circa 10 mila giovani.
Settore di interesse	Sviluppo della cultura ferroviaria.
Descrizione del motivo	Incrementare la consapevolezza del contesto ferroviario e migliorare il controllo sulle problematiche connesse.
Misura di sicurezza	Formazione del personale operante presso la POLFER.



Introdotta	
Settore di interesse	Procedimenti di autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali a terra (CCS a terra, Infrastruttura, Energia)
Descrizione del motivo	Armonizzazione dei procedimenti di autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali a terra (CCS a terra, Infrastruttura, Energia) in impianti che si estendono al di là del confine politico fra due Stati.
Misura di sicurezza introdotta	Emissione di note a firma congiunta (da parte delle NSA coinvolte) rivolte ai GI degli Stati confinanti contenenti indicazioni su come procedere e su quale documentazione produrre per poter dar seguito ai procedimenti di MIS.
Settore di interesse	Protezione di Passaggi a Livello pubblici e in consegna a privati.
Descrizione del motivo	Miglioramento della protezione della marcia dei treni rispetto al rischio di urto accidentale con ostacoli rimasti intoppiati tra le barriere chiuse di un passaggio a livello pubblico. Miglioramento della protezione della marcia dei treni rispetto ai passaggi a livello privati, incentivando lo sviluppo di soluzioni tecnologiche che permettano l'introduzione di nuove barriere collegate con il sistema di segnalamento, la sostituzione degli attuali sistemi privi di tale collegamento.
Misura di sicurezza introdotta	Rilascio al gestore RFI del nulla osta per lo sviluppo dell'applicazione "Protezione Automatica Integrativa per Passaggi a Livello (PAI-PL)". Rilascio al fabbricante MER MEC S.p.A. dell'autorizzazione di messa in servizio dell'applicazione generica "SRO/PAIPL". Rilascio al gestore RFI del nulla osta per lo sviluppo dell'applicazione generica "Protezione Passaggi a Livello Privati".
Settore di interesse	Manovra.
Descrizione del motivo	Definire i requisiti tecnici a cui devono essere conformi le locomotive che svolgono esclusivamente servizi di manovra.
Misura di sicurezza introdotta	Emanazione del Decreto ANSF n. 1/2015 intitolato "Bordino normativo, standard tecnico, sottosistema materiale rotabile, Locomotive da manovra il cui impiego è limitato nell'ambito delle località di servizio del Sistema Ferroviario Italiano".
Settore di interesse	Manutenzione veicoli.
Descrizione del motivo	Supporto agli operatori ferroviari per la valutazione di Soggetti Responsabili della Manutenzione di veicoli diversi dai carri - istituzione di un sistema nazionale di certificazione su base volontaria.
Misura di sicurezza introdotta	Linee guida ANSF per l'attestazione dei Soggetti Responsabili della Manutenzione dei veicoli ferroviari (ad esclusione dei carri merci) - Rev. 01 del 16/10/2015.
Settore di interesse	Manutenzione veicoli.
Descrizione del motivo	Supporto agli operatori del Settore nell'interpretazione della normativa applicabile agli aspetti inerenti alla documentazione relativa alla manutenzione dei veicoli.
Misura di sicurezza introdotta	Linee guida ANSF inerenti la documentazione relativa alla manutenzione dei veicoli - Rev. A del 23/06/2015.



Settore di interesse	Trasporto combinato.
Descrizione del motivo	Regolamentazione tecnica di settore per le condizioni di ammissione al trasporto combinato ferroviario dei contenitori ISO, delle unità di carico intermodali (UCI), dei semirimorchi e delle casse amovibili.
Misura di sicurezza introdotta	Decreto ANSF n. 3/2015 del 23/12/2015 "Condizioni di ammissione al trasporto combinato ferroviario dei contenitori ISO, delle unità di carico intermodali, dei semirimorchi, delle casse amovibili e relative attribuzioni di competenze in ambito nazionale".

PARTE D - SUPERVISIONE

Nell'ambito delle competenze che le attribuisce il Dlgs n° 162 del 10 agosto 2007, in coerenza con le norme emanate con il decreto ANSF n. 4 del 10 agosto 2012, l'Agenzia ha svolto nel 2015 attività di ispezione, controllo e monitoraggio per:

- vigilare sull'applicazione di standard tecnici e standard di sicurezza;
- vigilare sull'applicazione delle disposizioni e delle prescrizioni tecniche relative al funzionamento e alla manutenzione dei sottosistemi costitutivi del sistema ferroviario in conformità ai pertinenti requisiti essenziali;
- controllare l'esistenza di condizioni e il soddisfacimento dei requisiti per il rilascio ed il mantenimento dei certificati di sicurezza, dell'autorizzazione di sicurezza e dei riconoscimenti degli organismi di parte terza;
- sorvegliare le prestazioni di sicurezza da parte degli Operatori ferroviari;
- vigilare sull'attività dei centri di formazione;
- vigilare sulla conformità all'utilizzo da parte di imprese ferroviarie e Gestore dell'infrastruttura di un sistema di gestione della sicurezza;
- verificare la conformità dell'operato del Gestore dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie ai requisiti del diritto comunitario e nazionale con riferimento agli aspetti relativi alla sicurezza della circolazione ferroviaria.

Le attività sono state svolte attraverso le ispezioni, gli audit, gli accertamenti mirati su incidenti ed inconvenienti, il monitoraggio e l'analisi degli incidenti e degli inconvenienti, l'adozione di provvedimenti verso gli Operatori coinvolti e gli incontri con gli Operatori ferroviari, come descritto in dettaglio al paragrafo 8.3.3.

D.1 Strategia e piano

Nell'ambito delle proprie attribuzioni e competenze, l'Agenzia ha stabilito le attività da svolgere sulla base degli indirizzi, priorità ed obiettivi specifici forniti dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con la Direttiva prot. n. 0000008-13/01/2015 e comunicati all'Agenzia stessa dalla Direzione Generale per il trasporto ferroviario del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

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

- proseguimento dei controlli per il monitoraggio della sicurezza dell'esercizio ferroviario, con particolare riferimento alla manutenzione dei veicoli, programmando i controlli stessi e tenendo conto dei dati forniti dalle organizzazioni degli Operatori ferroviari e dalle segnalazioni provenienti da altri soggetti istituzionali;
- 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;

monitoraggio del rispetto delle prescrizioni contenute nell'autorizzazione di sicurezza rilasciata al Gestore dell'infrastruttura;

individuazione delle problematiche connesse agli incidenti ferroviari; imponendo agli Operatori l'adozione di misure immediate atte ad evitare il ripetersi di eventi analoghi;

esame delle raccomandazioni formulate dalla Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime anche ai fini dell'adozione di misure concrete da parte degli Operatori ferroviari;

segnalazione alle reti estere di eventuali elementi che le possano riguardare in caso di incidenti o inconvenienti e estensione a livello nazionale delle segnalazioni che provengono da autorità nazionali di sicurezza di altri Stati;

vigilanza della puntuale applicazione da parte degli Operatori ferroviari delle disposizioni vigenti in materia di merci pericolose.

La strategia di supervisione e i principali contenuti delle attività sono stati illustrati a tutti gli Operatori ferroviari nel corso di un incontro plenario che si è tenuto il 5 novembre 2015, unitamente ai risultati della supervisione svolta nel 2015. A questo incontro sono seguiti incontri bilaterali con gli Operatori ferroviari per discutere nel dettaglio gli aspetti specifici relativi a ciascuno di essi.

Alla luce di quanto sopra, il 30 gennaio 2015 è stato emanato il documento "Piano delle attività del Settore Ispezione e Controlli - anno 2015".

La pianificazione ha tenuto conto della disponibilità di risorse qualificate per lo svolgimento delle attività, in relazione alle specifiche competenze richieste, e del Piano triennale di Prevenzione della Corruzione.

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

- audit di sistema, effettuati sul campo, di verifica dell'attuazione e dell'efficacia del Sistema di Gestione della Sicurezza degli Operatori ferroviari;
- audit di processo e di prodotto, effettuati sul campo presso gli Operatori ferroviari, di verifica dell'attuazione e dell'efficacia dei processi operativi relativi alla sicurezza dell'esercizio ferroviario e della loro conformità alle norme vigenti;
- follow-up di audit precedenti;
- ispezioni su personale, veicoli e impianti, al fine di effettuare il monitoraggio e la conseguente analisi delle non conformità registrate;
- ispezioni specifiche finalizzate agli approfondimenti ritenuti necessari.

All'interno del piano sono state descritte le aree di intervento per l'effettuazione di audit ed attività ispettive, individuate considerando:

- gli esiti delle valutazioni documentali di conformità effettuate per il rilascio e per gli aggiornamenti dei certificati e dell'autorizzazione di sicurezza e il termine di validità dei certificati di sicurezza e dell'autorizzazione di sicurezza in corso;
- gli aggiornamenti normativi europei e nazionali;
- i risultati delle precedenti attività di supervisione;
- le analisi dei dati di incidentalità e i risultati degli accertamenti condotti a seguito di inconvenienti di esercizio occorsi nel 2014;
- le segnalazioni provenienti da organizzazioni, associazioni o comunque portate all'attenzione dell'Agenzia.

I temi di approfondimento sono stati specificati per RFI, frontiere e imprese ferroviarie.

Gli ambiti e i processi individuati per le attività su RFI sono stati:

- adeguatezza dell'organizzazione per la sicurezza ed efficacia del Sistema di Sicurezza adottato, rispondenza al quadro normativo delle attività svolte dalle strutture territoriali e statale dell'infrastruttura e della sicurezza della circolazione;



- * controllo direzionale e monitoraggio delle prestazioni interne di sicurezza e rispetto delle condizioni contenute nell'autorizzazione di sicurezza;
- * gestione della manutenzione;
- * esecuzione della manutenzione, attraverso anche la verifica su funzionalità dei deviatori, manutenzione del binario, funzionalità dei circuiti di binario, controllo delle curve e della lunga rotaia saldata, funzionalità dei passaggi a livello, funzionalità dei segnali e dei posti di blocco automatici, gallerie e opere d'arte;
- * gestione della circolazione;
- * gestione dei rapporti tra i processi di manutenzione e di circolazione;
- * esecuzione del servizio di manovra;
- * gestione delle attività connesse al trasporto di merci pericolose per ferrovia.

Per le imprese ferroviarie sono stati verificati mediante audit i processi risultati carenti dalle valutazioni sui Sistemi di Gestione della Sicurezza in fase di rilascio del certificato di sicurezza. In generale, gli approfondimenti hanno riguardato i seguenti ambiti:

- * gestione delle non conformità, azioni correttive e preventive, audit interni;
- * gestione dei controlli sui fornitori e delle interazioni con soggetti esterni;
- * gestione delle modifiche;
- * gestione della manutenzione;
- * gestione dei rapporti tra esercizio e manutenzione;
- * gestione del personale utilizzato in attività di sicurezza;
- * gestione delle attività connesse al trasporto di merci pericolose per ferrovia;
- * attuazione del ruolo di Soggetto Responsabile della Manutenzione per le imprese che lo svolgono e gestione della manutenzione.

L'attività ispettiva continua sulle imprese ferroviarie è stata pianificata sui veicoli, per gli aspetti legati alla verifica tecnica e alla manutenzione del materiale rotabile, con particolare riguardo al trasporto di merci pericolose. Inoltre, sono state svolte attività di verifica di coerenza di quanto dichiarato all'atto della registrazione sul RIM, su esaminatori e istruttori riconosciuti e sulle attività di manovra.

Per quanto riguarda la programmazione di dettaglio per l'insieme delle attività di audit sul Gestore dell'infrastruttura, l'obiettivo è stata la copertura di tutte le Direzioni Territoriali Produzione.

Per quanto riguarda la programmazione di dettaglio dell'attività di audit sulle imprese ferroviarie, l'obiettivo è stato la verifica del maggior numero di imprese, a partire da quelle che nel corso del 2014 non sono state oggetto di audit e, per l'intera Italia, la copertura del massimo numero di prodotti dell'impresa e di strutture territoriali, tenendo in considerazione quelli non verificati nei periodi precedenti.

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

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

Al fine di formalizzare in maniera completa il processo decisionale alla base della definizione e del riesame periodico della strategia e del piano delle attività di supervisione l'Agenzia ha previsto di rivedere nel corso del 2016 le procedure già adottate, descrivendo gli elementi utilizzati per un approccio basato sul rischio.



D.2 Risorse umane

Nel 2015 lo svolgimento dell'attività di audit e di ispezione ha richiesto un impiego a tempo pieno di 40 persone.

Sono state impiegate circa 60000 ore di lavoro, articolate in 8228 giornate uomo, per l'esecuzione delle verifiche e ispezioni nel 2015, con un impegno medio di circa 1500 ore di lavoro annuo per ciascun agente.

Tali dati sottolineano dal fatto che le risorse umane di alcuni settori sono interamente dedicate allo svolgimento dell'attività di supervisione, dalla fase di preparazione alla fase di esecuzione o di accertamento. Si può stimare quindi un impiego nelle varie attività e fasi di supervisione pari a circa il 40% delle ore e delle giornate lavorative del personale appartenente all'Agenzia.

D.3 Competenza

Nel 2015 è proseguita per il personale impiegato nelle attività di supervisione, proveniente dalle società del gruppo FS e inquadrato nei ruoli dell'Agenzia a partire dal mese di ottobre 2012, il processo di sviluppo e aggiornamento delle competenze avviato negli anni 2013 e 2014.

Sono stati erogati vari momenti formativi che hanno coinvolto principalmente i dipendenti del Settore Ispettorato e controlli, ma anche il personale che naturalmente e a vario titolo svolge questo tipo di attività.

È stata svolta attività formativa, mirata alla conoscenza ed all'applicazione dei principi derivanti dall'impianto delle norme ISO per l'effettuazione delle attività di audit sui sistemi di gestione, strutturata in:

- corsi rivolti al personale che svolge attività di audit ed ispettiva, sulla norma ISO 9001:2008, sulla norma ISO 31000, sull'approccio basato sui rischi della ISO 9001:2015 e sulla norma ISO 17020:2012;
- per il personale impiegato in attività di audit un corso su "Auditor/Team leader sistemi di gestione", con verifica finale delle competenze acquisite.

Inoltre è stata svolta una formazione continua periodica attraverso l'analisi delle principali risultanze delle attività, "case study" discussi congiuntamente, approfondimenti sulle principali questioni di volta in volta individuate.

Sono stati anche effettuati interventi formativi orientati alla parte tecnica operativa su tematiche relative sia ai veicoli che all'infrastruttura, ed in particolare:

- marzo 2015: sessione di formazione interna sull'aggiornamento del quadro normativo della formazione del personale impiegato in attività di sicurezza, normativa di esercizio e messa in servizio di sottosistemi strutturali di linea, caratteristiche locomotive da manovra, principi e procedure per le attività ispettive;
- maggio 2015: sessione di formazione interna sulla normativa di esercizio;
- luglio 2015: sessione di formazione interna sulla normativa di esercizio;
- ottobre 2015: sessione di formazione interna sull'aggiornamento del quadro normativo della formazione del personale impiegato in attività di sicurezza, adeguamento locomotive di manovra, processi autorizzativi, aggiornamento della normativa di esercizio;
- novembre 2015: sessione di formazione interna sulle procedure dell'attività ispettiva.

D.4 Processo decisionale

D.4.1 Criteri decisionali su come l'Agenzia ha monitorato, promosso ed



attuato il rispetto del quadro normativo e procedura per stabilirne i criteri

Il 5 novembre 2015 ha avuto luogo un incontro con tutti gli Operatori ferroviari in cui sono stati affrontati i seguenti argomenti:

- stato di attuazione del quadro normativo da parte degli Operatori, con particolare riferimento alle disposizioni e prescrizioni di esercizio emesse, ai processi formativi adottati e ai sottosistemi di terra e di bordo utilizzati;
- impatto delle recenti evoluzioni del quadro normativo nazionale e comunitario (IV° pacchetto ferroviario, Regolamento UE 2015/795 della Commissione dell'8/4/15, Decreto legislativo 15 luglio 2015, n° 112 di recepimento della direttiva 2012/34/UE);
- conformità dei Sistemi di Gestione della Sicurezza al vigente quadro normativo;
- non conformità riscontrate nell'ambito delle attività di supervisione svolte dall'Agenzia;
- problematiche connesse all'attività dell'Agenzia nell'ambito della supervisione svolta in applicazione del Regolamento (UE) 1077/2012.

Sono stati effettuati successivamente 36 incontri bilaterali con tutte le Imprese ferroviarie ed il Gestore dell'infrastruttura, per una trattazione specifica dei temi generali affrontati nella riunione plenaria.

fra le principali criticità emerse rispetto al quadro normativo vigente ci sono:

- la non completa attuazione del Regolamento (UE) 1078/2012; In proposito si rimanda anche a quanto riportato nel paragrafo G 2;
- una non adeguata copertura dei criteri del Regolamento 1158/2010, in particolare sul controllo dei rischi correlati alle forniture, dei rischi derivanti da parti esterne al sistema ferroviario e dei rischi in caso di modifiche;
- una casistica non trascurabile di comi etichettati K ma ricaricati e messi in esercizio;
- un'alta frequenza di non conformità relativa al NEV sui veicoli.

Sul fronte normativo l'Agenzia ha perseguito il monitoraggio delle disposizioni e prescrizioni di esercizio emanate dagli Operatori per disciplinare i propri processi interni e, nel caso del Gestore dell'infrastruttura, anche le procedure di interfaccia tra il proprio personale e quello delle Imprese ferroviarie.

Tale attività di monitoraggio, finalizzata a verificare la coerenza delle disposizioni emanate dagli Operatori con i principi di sicurezza, ha evidenziato il superamento di gran parte delle criticità rilevate durante il 2014: le Imprese ferroviarie e il Gestore dell'infrastruttura hanno sostanzialmente allineato, seppur con alcune eccezioni, le proprie disposizioni e prescrizioni di esercizio ai principi di sicurezza stabiliti con il Decreto ANSF n° 4/2012 per gli aspetti di esclusiva competenza.

Pertanto alcune criticità già rilevate nel 2014 e riguardanti soprattutto le procedure di interfaccia con le Imprese ferroviarie emanate dal Gestore dell'infrastruttura, che:

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

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

L'Agenzia ha affrontato tali criticità nell'ambito degli incontri bilaterali già citati, con l'intento di offrire le indicazioni e le precisazioni necessarie ad uno sviluppo ottimale del processo.

Sempre nell'ambito del monitoraggio sull'attività degli Operatori, è proseguita l'attività di sopralluoghi e ispezioni per controllare la corretta applicazione delle disposizioni e prescrizioni di esercizio adottate.



tale attività, consistita nell'effettuazione di 12 sopralluoghi presso Imprese e Gestore, ha costituito un'ulteriore occasione di interlocuzione con gli Operatori, utile ad orientare il recepimento del quadro normativo e a fornire le indicazioni e le precisazioni necessarie ad uno sviluppo ottimale del processo.

Si segnalano inoltre:

- nota ANSF protocollo 008904/2014 del 17/12/2014 inerente all'attività di consultazione, sviluppata nel corso del 2015, su bozza di linee di indirizzo per la "Gestione in sicurezza delle opere civili della sede ferroviaria"; tale processo ha coinvolto il Gestore RFI SpA ed alcuni Gestori di reti regionali (Ferroviario, Ferrovie Emilia Romagna, Rete Ferroviaria Toscana) oltre che la DG del MiF competente per le reti regionali;
- nota ANSF protocollo 000928/2015 del 5/2/2015 sulla necessità che le Imprese ferroviarie adottino adeguate misure mitigative nel caso di circolazione con blocco parte guasto;
- nota ANSF protocollo 001379/2015 del 19/2/2015 sulla necessità che il Gestore dell'infrastruttura introduca soluzioni tecnologiche per proteggere le limitazioni di velocità dovute ai limiti di massa per asse e per metro corrente, adottando nel frattempo le necessarie mitigazioni;
- nota ANSF protocollo 001816 del 4/3/2015 riguardante le misure mitigative che il Gestore deve adottare sulle linee esercitate con blocco elettrico manuale;
- nota ANSF protocollo n° 003065 del 16/4/2015 sulla necessità che il Gestore dell'infrastruttura elimini la protezione dei cantieri di lavoro su avvistamento, adottando nel frattempo le mitigazioni necessarie a gestire il transitorio;
- nota ANSF protocollo n° 007209/2015 del 2/9/2015 sulla necessità che le Imprese ferroviarie subordinino la partenza di ciascun treno alla verifica tecnica che esistano le condizioni per la sua circolazione in sicurezza;
- nota ANSF protocollo n° 008080/2015 del 6/10/2015 sulla necessità che il Gestore dell'infrastruttura introduca soluzioni tecnologiche atte a garantire la sicurezza dei passaggi a livello in consegna agli utenti e nel frattempo adotti le necessarie misure mitigative (riduzione della velocità della linea, apertura del PL subordinata al consenso del regolatore della circolazione).

In materia di qualificazione del personale impiegato in attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria, questa Agenzia ha subordinato il rinnovo del riconoscimento degli esaminatori a cui sono affidati gli esami di cui all'articolo 25 della Direttiva 2007/59/CE (IDD - Direttiva Macchinisti) riconosciuti prima dell'entrata in vigore del Decreto ANSF n°14/2009, al superamento di un esame per accertare il possesso dei requisiti del capo 3 della Decisione 2011/765/UE del 22/11/2011. Tale attività è stata estesa nel 2015 a tutti gli istruttori ed esaminatori dell'attività di sicurezza "Gestione della circolazione". In scadenza nell'anno di riferimento, il cui primo riconoscimento era stato rilasciato prima dell'entrata in vigore della "Norma per il riconoscimento degli istruttori e degli esaminatori del personale che svolge attività di sicurezza" emanata con Decreto ANSF n°14/2009.

Nel corso del 2015 sono stati inoltre effettuati n°69 controlli su Centri di formazione, istruttori ed esaminatori riconosciuti da questa Agenzia, tesi alla valutazione dell'operatività dei soggetti riconosciuti ai sensi dell'articolo 33 della citata Direttiva 2007/59/CE e della normativa nazionale di recepimento.

D.4.2 Principali reclami ricevuti da IF e GI

Nel corso del 2015 sono pervenute, da parte del Gestore dell'Infrastruttura (RFI), alcune contestazioni riguardo a quanto imposto da ANSF relativamente ad:

- abolizione del regime di protezione dei cantieri di lavoro su avvistamento;
- attrezzaggio, con sistemi di segnalamento, di blocco e di protezione della marcia, dei tratti di collegamento tra stazioni e impianti di ricovero, officine, porti e scali;