

- adozione immediata, nelle more dell'installazione di idonei dispositivi tecnologici, di misure finalizzate a mitigare i rischi connessi all'attraversamento dei passaggi a livello in consegna agli utenti.

L'Agenzia, con specifiche note e nel corso di riunioni appositamente convocate, ha ribadito al Gestore dell'infrastruttura la necessità di attemperare con urgenza agli obblighi sopraelencati, evidenziando le criticità di sicurezza presenti nella situazione attuale e richiamando i riferimenti normativi che ne impongono l'eliminazione.

Sono inoltre pervenute da parte di alcuni gruppi di imprese ferroviarie, in particolare le imprese in possesso di certificato di sicurezza per il trasporto di merci, richieste di chiarimenti all'Agenzia in merito ai seguenti argomenti:

- differenti durate e modalità dei processi di rilascio dei certificati di sicurezza;
- differenti criteri decisionali adottati nel rilascio dei certificati di sicurezza;
- disomogeneità nell'attribuzione di non conformità su processi dell'SGS rispetto ad altre NSA;
- disomogeneità nelle verifiche dei diversi gruppi ispettivi dell'Agenzia.

L'Agenzia ha provveduto a verificare internamente l'effettività dei rilievi ricevuti e, non avendo riscontrato elementi di particolare rilevanza, ha avviato un processo di maggiore trasparenza della propria attività con i soggetti interessati. In tale ambito si colloca l'incontro plenario con le imprese ferroviarie ed il Gestore e i successivi incontri bilaterali già ricordati. L'Agenzia nel promuovere l'interlocuzione con le associazioni di categoria ha affiancato a tale attività un tavolo di confronto con l'associazione interessata per analizzare le criticità alla base delle segnalazioni ricevute.

Per quanto riguarda i certificati di sicurezza si stanno progressivamente allungando i tempi di validità degli stessi per portare progressivamente la scadenza al termine del cinque anni.

D.5 Coordinamento e cooperazione

Per quanto riguarda la supervisione, sono proseguite nel corso del 2015 le attività di cooperazione con l'Ufficio Federale dei Trasporti (UFT) per l'effettuazione di attività ispettive congiunte.

Inoltre, sono state avviate attività per la definizione di un accordo di cooperazione in materia di supervisione con l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF). In proposito il 18 febbraio 2015 è stato effettuato un incontro a Firenze tra rappresentanti di ANSF e di EPSF per stabilire un percorso condiviso per il raggiungimento dell'accordo di cooperazione; in tale occasione sono state oggetto di presentazione le diverse modalità di effettuazione di attività di supervisione, i principali risultati dei controlli effettuati e gli obiettivi dei controlli comuni.

A tale primo incontro sono seguiti scambi mirati alla definizione dell'accordo che è tuttora oggetto di approfondimenti.

D.6 Risultati delle misure adottate

Nell'attività di verifica del raggiungimento delle performance da parte del Gestore dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, da parte dell'Agenzia è stato rilevato che i provvedimenti messi in atto hanno ridotto l'incidenza di alcuni fattori sugli incidenti e inconvenienti tra cui si segnalano:

- la diminuzione tendenziale degli incidenti significativi e in particolare di quelli legati ad aspetti tecnici;
- il completamento dell'attrezzaggio con sistemi di protezione della marcia dei treni;
- la diminuzione dell'incidenza della manutenzione sugli incidenti;
- la riduzione delle problematiche relative al trasporto merci pericolose;
- la crescita della consapevolezza, da parte degli Operatori ferroviari, del proprio ruolo.



I risultati sono il frutto di sinergie che hanno compreso l'utilizzo di strumenti tecnologici, modifiche normative e impegno degli Operatori ferroviari.

Occorre migliorare ulteriormente le performance di sicurezza, consolidando quanto di buono fatto fino ad ora e attivando gli strumenti di supervisione e monitoraggio disponibili per prevenire gli incidenti.

PARTE E - CERTIFICAZIONE E AUTORIZZAZIONE

E.1 Linee guida per il rilascio del certificato di sicurezza

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie ha emanato e pubblicato sul proprio sito istituzionale in data 23 marzo 2010, le "Linee guida per il rilascio del Certificato di Sicurezza" (prot. ANSF/01766/10) che descrivono le procedure, i requisiti necessari ed i documenti che le Imprese ferroviarie devono produrre per ottenere il Certificato di sicurezza per l'accesso alla infrastruttura ferroviaria italiana.

In seguito ai ritorni di esperienza derivati dall'applicazione delle stesse nei processi di rilascio/rinnovo/aggiornamento/revoca dei Certificati di Sicurezza ed a seguito dell'evoluzione del quadro normativo europeo e italiano in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria, si rende necessario una loro revisione la cui emissione è prevista per la fine del 2016.

Questa Agenzia, contestualmente a tale revisione, sta inoltre predisponendo le linee guida per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza ai Gestori infrastruttura.

E.2 Contatti con altre Autorità Nazionali per la Sicurezza

Nel corso del 2015 non ci sono state né richieste da parte di altre Autorità Nazionali di Sicurezza né richieste di questa Agenzia verso altre Autorità nazionali di Sicurezza relativamente ai processi di certificazione parte A e parte B.

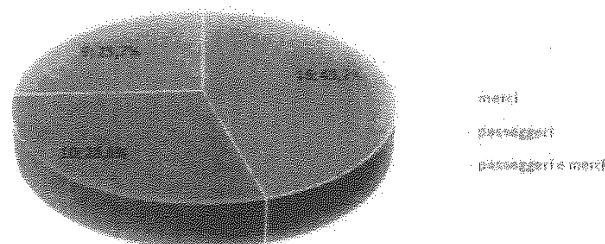
Nel 2015 è stato rilasciato un Certificato di sicurezza parte B ad una Impresa ferroviaria in possesso di Certificato di sicurezza parte A e B rilasciato in Francia, ma anche in questo caso non sono intervenuti contatti con la NSA francese.

E.3 Questioni Procedurali

Le Imprese ferroviarie in possesso di un certificato di sicurezza sono 35, di cui 16 per il solo trasporto merci, 10 solo passeggeri e 9 passeggeri e merci, come appaia nel grafico che indica il valore e il rapporto percentuale.

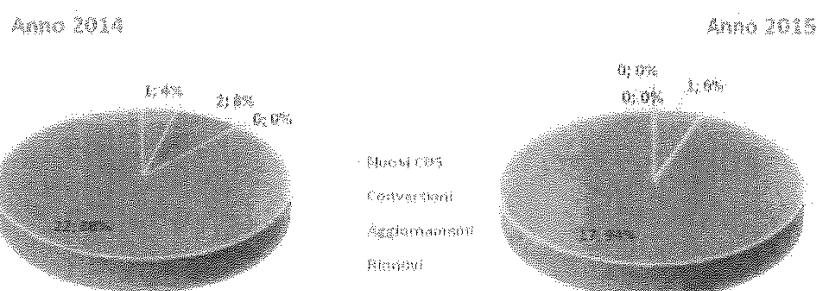


Distribuzione dei certificati di sicurezza per tipologia di servizio - Anno 2015



Il numero di Certificati di Sicurezza parte A rilasciati nel 2015 è diminuito rispetto all'anno 2014 (25 nel 2014 contro 18 nel 2015) e questo è dovuto principalmente alla riduzione del numero dei rinnovi, conseguenza del fatto che, con il miglioramento dei Sistemi di gestione presentati

CERTIFICATI DI SICUREZZA PARTE A



dalle imprese, vengono rilasciati Certificati con scadenze temporali più lunghe.

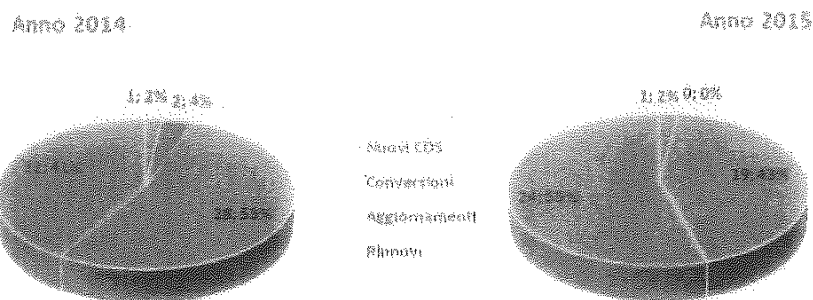
La diminuzione dei provvedimenti di "Conversione" deriva invece del fatto che con il passare del tempo diminuiscono le imprese che devono convertire i vecchi Certificati di Sicurezza rilasciati ai sensi del D.lgs. 188/2003 (al 31 dicembre 2015 restano solo 3 imprese che devono effettuare tale trasformazione).

Anche per i Certificati di Sicurezza Parte B nel 2015 si è avuta una leggera diminuzione rispetto all'anno 2014 (53 nel 2014 contro 44 nel 2015); tale diminuzione è dovuta principalmente ad una riduzione delle richieste di aggiornamento, che è in parte conseguenza del fatto che, con la nota prot. ANSF 8014/2010 del 02/10/2010, l'Agenzia ha stabilito che non è più necessario richiedere un aggiornamento del Certificato di Sicurezza per l'acquisizione di nuove tipologie di veicoli.



I processi di valutazione finalizzati al rilascio/aggiornamento dei Certificati di sicurezza hanno

CERTIFICATI DI SICUREZZA PARTE B



evidenziato una serie di aspetti che sono stati oggetto di osservazioni ai Sistemi di gestione della sicurezza delle Imprese ferroviarie. Tali aspetti, anche per il 2016, sono riferiti ad una non completa attuazione del Regolamento (UE) 1078/2012 e ad una non adeguata copertura dei seguenti criteri del Regolamento (UE) 1159/2010:

1. Criterio B (Controllo del rischio correlato alla fornitura di manutenzione e materiali);
2. Criterio C (Controllo del rischio correlato all'uso di Imprese appaltatrici e controllo dei fornitori);
3. Criterio D (Rischi derivanti dalle attività di altre parti esterne al sistema ferroviario);
4. Criterio M (Procedura e metodi da applicare nella valutazione del rischio e nell'attuazione delle misure di controllo del rischio ogniqualvolta un cambiamento nelle condizioni di esercizio o l'impiego di nuovo materiale comporti nuovi rischi per l'infrastruttura o per le operazioni).

Inoltre, rispetto alle valutazioni effettuate sui Sistemi di gestione della sicurezza per verificare il rispetto delle normative nazionali (quindi relativamente al rilascio della parte B dei Certificati di sicurezza), permangono alcune criticità relativamente a:

1. processi di formazione e mantenimento delle competenze del personale in ottemperanza ai nuovi contesti normativi in vigore;
2. processi di gestione delle attività manutentive sia nel caso in cui l'Impresa ferroviaria svolge il ruolo di ECM, sia nella corretta gestione delle interfacce (manutentori, detentori dei veicoli, ECM) nel caso l'Impresa non svolga tale ruolo.

Il 2015 ha visto l'Agenzia impegnata nella verifica della corretta osservanza degli impegni assunti da RFI SpA di adoperarsi per rimuovere entro il 31/12/2015 le non conformità riportate nelle prescrizioni trasmesse contestualmente al rilascio dell'Autorizzazione di Sicurezza effettuato in data 30 giugno 2014 con scadenza al 30 giugno 2019.

Le prescrizioni riguardavano la rispondenza dell'organizzazione di RFI SpA ed il conseguente adeguamento del Sistema di Gestione della Sicurezza ai criteri previsti dal Regolamento Europeo 1159/2010 ed alle normative vigenti in materia.

Allo stato attuale non risultano completamente definite le relazioni funzionali tra le procedure costituenti il Sistema di Gestione della Sicurezza di RFI che deve inoltre dimostrare l'efficacia di tale sistema nonché la sua capacità di gestire le indicazioni provenienti dai soggetti deputati alla supervisione sul sistema ferroviario (l'ANSF o la Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime) e di monitorare ed analizzare i dati provenienti dalle proprie attività.



E.4 Feedback

Il feedback viene attuato attraverso frequenti momenti d'incontro tra l'Agenzia e gli Operatori che forniscono comunque un importante strumento sia per lo scambio di informazioni sia per valutare un ritorno di esperienza sulle attività svolte e sulla comprensione da parte degli stessi Operatori delle attività effettuate dalle strutture interne dell'Agenzia, al fine di individuare gli ambiti operativi e procedurali che meritano un intervento migliorativo.

Tali incontri avvengono singolarmente con le Imprese ferroviarie o in sedute plenarie che sono programmate periodicamente da parte dell'Agenzia su temi specifici.

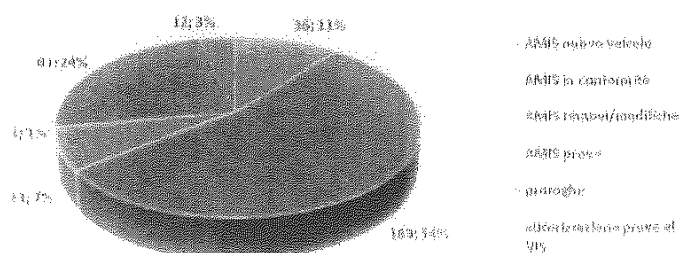
Allo stato attuale non sono stati formalizzati degli standard che gli Operatori possono utilizzare per la comunicazione di problematiche/osservazioni sulle procedure in vigore.

E.5 Autorizzazioni di messa in servizio di veicoli

Sono stati rilasciati 338 provvedimenti relativi alle autorizzazioni di messa in servizio di veicoli.

Nel grafico seguente è rappresentata la distribuzione delle attività in relazione al tipo di provvedimento rilasciato.

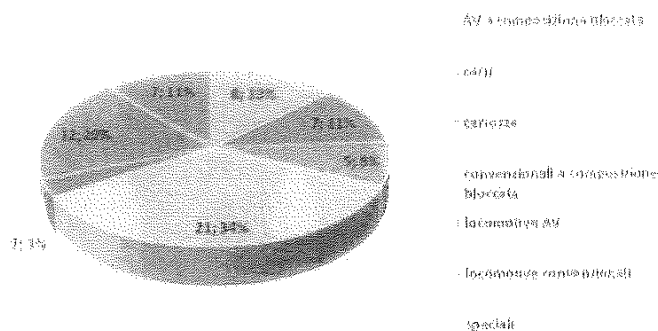
Distribuzione attività per tipo di provvedimento



Il numero di veicoli autorizzati è stato di 529, dei quali 62 nuovi tipi e 467 per conformità.

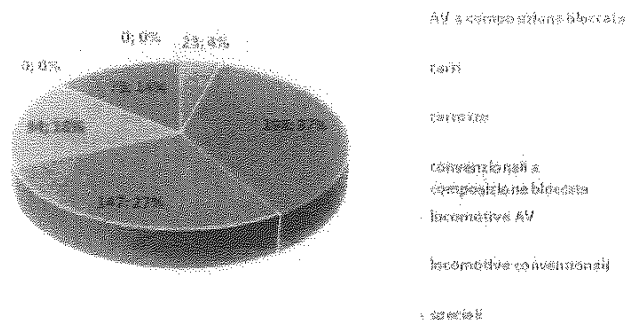
Nei grafici seguenti è mostrata la distribuzione del numero dei veicoli autorizzati in relazione alla tipologia.

Nuovo tipo





Conformità



È importante sottolineare la complessità di trattazione del provvedimento di autorizzazione alla messa in servizio, in particolare per i tipi di veicoli, in quanto l'iter procedurale si caratterizza in un numero considerevole di provvedimenti intermedi (Autorizzazione all'esecuzione delle prove in linea, autorizzazioni temporanee, ecc.) corredati della relativa documentazione tecnica di supporto. Al fine di fornire solo un ordine di grandezza sul numero e la tipologia di documentazione che accompagna un procedimento è interessante quantificare i dossier a congedo. Il numero di detti dossier si aggira attorno a 68 circa, ciascuno dei quali composto in media da 11 technical file, per un totale di 750 technical file.

Per armonizzare i procedimenti per il rilascio dell'autorizzazioni di messa in servizio con il quadro normativo esistente, l'Agenzia ha predisposto le "Linee guida per il rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio di veicoli, sottosistemi strutturali o parti di essi". Questo documento fornisce a tutti gli stakeholder del settore ferroviario (costruttori di veicoli ferroviari, Imprese ferroviarie, Gestori di infrastrutture, Valutatori indipendenti di sicurezza) uno strumento che contempla tutte le decisioni europee in materia di interoperabilità del sistema ferroviario comunitario e le norme nazionali e definisce le procedure tecniche ed amministrative da mettere in atto per dare corso ad un processo autorizzativo nella sua interezza. Anche per queste linee guida è in corso una revisione per allinearle ai nuovi contenuti normativi.

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

Il D.lgs. 162/2007 attribuisce all'Agenzia il compito di autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi strutturali fissi costitutivi del sistema ferroviario, installati o gestiti sul territorio nazionale. L' "Autorizzazione di messa in servizio" (AMIS) è l'atto conclusivo di un processo attraverso il quale viene attestata la rispondenza dei sottosistemi ai requisiti di sicurezza definiti dalle Specifiche tecniche di Interoperabilità (STI) e dalle norme nazionali applicate. In base alle attribuzioni previste dal D.lgs. 162/2007, l'Agenzia rilascia anche l'autorizzazione di messa in servizio per le applicazioni generiche (AG) e i prodotti generici (PG) del segnalamento ferroviario a terra e a bordo. Inoltre, ai sensi del D.LGS. 191/10 art. 19 in caso di rinnovo o ristrutturazione di sistemi in esercizio, l'Agenzia rilascia un parere in merito alla necessità o meno di avviare il procedimento di autorizzazione di messa in servizio, sulla base di un fascicolo tecnico presentato dal Richiedente.

Di seguito si riporta il confronto fra i procedimenti svolti nel 2013, 2014 e 2015.



	Autorizzazioni di Messa in Servizio rilasciate	Pareri (rilasciati) (art. 19 D.lgs. 191/2010)
2013	13	13
2014	10	10
2015	10	10

il rilascio dell'autorizzazione da parte dell'Agenzia per i sottosistemi infrastrutturali non consente l'effettiva apertura all'esercizio degli impianti, che deve essere effettuata dal Gestore dell'Infrastruttura dopo aver acquisito le rimanenti autorizzazioni per le materie di sicurezza non di competenza dell'Agenzia.

E.7 Riconoscimento dei centri di formazione

Nel 2015 il numero dei centri di formazione è pari a 5 a seguito del rilascio di 1 nuovo attestato di riconoscimento.

PARTE F - MODIFICHE LEGISLATIVE

F.1 Direttiva sulla sicurezza ferroviaria

Nessuna modifica intervenuta.

F.2 Modifiche apportate alla legislazione ed alla regolamentazione

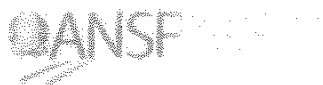
Per informazioni relative alle modifiche apportate si veda la tabella 2 dell'allegato B.

PARTE G - APPLICAZIONE DEL METODO COMUNE DI SICUREZZA DI DETERMINAZIONE E VALUTAZIONE DEI RISCHI

G.1 Esperienza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Già nell'anno 2012, con nota protocollo ANSF 8936/12 del 19/11/2012, l'Agenzia ha richiamato tutti gli Operatori ferroviari al loro obbligo di fornire una sintesi delle attività di applicazione del metodo comune (CSM) per la determinazione e la valutazione dei rischi, così come richiesto dalla normativa vigente. Nell'ambito della stessa nota, nell'intento di rendere omogenee e consistenti le informazioni ricevute, l'Agenzia ha indicato la struttura con la quale fornire i dati come di seguito riportato:

- Descrizione delle principali modifiche giudicate non rilevanti dal proponente; tipo di modifica (tecnica, operativa od organizzativa);
- Criteri decisionali;
- Descrizione delle principali modifiche giudicate rilevanti dal proponente; tipo di modifica (tecnica, operativa od organizzativa);
- Coinvolgimento dei subappaltatori e gestione delle interfacce;
- Coinvolgimento del/del VIS, nel ruolo di CSM assessor;
- Breve descrizione dell'efficacia complessiva del processo di gestione del rischio di cui al Reg. 352/2009;
- Fase di identificazione degli eventi pericolosi;



- Fase di stima dei rischi e criteri di ammissioni utilizzati;
- Codici di buona pratica;
- Sistemi di riferimento simili;
- Stima esplicita del rischio;
- Dimostrazione di conformità ai requisiti di sicurezza;
- Processo di gestione dei rischi attraverso il registro degli eventi pericolosi;
- Breve descrizione degli audit eseguiti dal proponente sull'efficienza del proprio processo di gestione dei rischi;
- Breve feedback da parte del proponente ed, eventualmente, dei propri subappaltatori e VIS, in merito all'applicazione del reg. 352/2009;
- Ove applicabile: esperienze del proponente in merito all'applicazione del CSM per la determinazione e la valutazione dei rischi, nei casi in cui l'applicazione sia avvenuta, su base volontaria, prima dell'entrata in vigore del citato Regolamento.

Per quanto sopra premesso, i necessari elementi di applicazione del Regolamento (UE) 402/2013 nel corso del 2015 sono stati forniti dalla quasi totalità delle Imprese Ferroviarie (ad eccezione di 4 su un totale di 34 che dovevano inviare la Relazione annuale), dal Gestore Infrastruttura RFI e da un costruttore di veicoli ferroviari (BOMBARDIER).

In merito al rispetto della tempistica di trasmissione delle Relazioni annuali da parte delle Imprese ferroviarie, si evidenzia che è stato disatteso da quattro Imprese su 34. Il Gestore Infrastruttura ha rispettato il termine stabilito per l'invio.

Non risulta immediata evidenza degli elementi circa l'applicazione del CSM da parte degli Operatori nel ruolo di Soggetto Responsabile della Manutenzione.

Si evidenzia che, in linea generale e se non per qualche eccezione, i dati forniti non risultano completi e strutturali come richiesto, con carenze pressoché totale di quanto previsto ai punti 3 e 4 sopra riportati, per cui non si apprezzano feedback significativi sulle attività del CSM assessor coinvolte né, in generale, sull'applicazione del Regolamento.

Tra i pochi feedback pervenuti, significativo è quello descritto dal costruttore BOMBARDIER che evidenzia difficoltà nei rapporti con i propri clienti causate da "una scarsa sensibilità e conoscenza della materia" nonché una significativa eterogeneità nell'applicazione del CSM, in particolare per il sottosistema materiale rotabile, sia a livello nazionale che internazionale. Tali elementi erano già stati evidenziati nel corso del report relativo all'anno 2014.

I dati aggregati evidenziano che il Regolamento è stato applicato per valutare n.391 modifiche (risultate incidenti sulla sicurezza) (350 complessivamente per le Imprese e Gestore e 41 per il costruttore). Di queste 44 sono state identificate come modifiche "rilevanti" ai sensi del Regolamento - determinando l'applicazione del metodo di cui all'Allegato I dello stesso - pari a circa il 11%.

Per le Imprese Ferroviarie e per il Gestore Infrastruttura, come lo scorso anno, la maggioranza delle modifiche sono state valutate di tipo Operativo (44%) e Tecnico (26%); quelle di tipo Organizzativo risultano essere circa il 22% mentre per il restante 8% non sono state date indicazioni in merito alla tipologia. Le modifiche valutate dal costruttore sono invece quasi completamente di carattere tecnico relative a modifiche sui veicoli ed a verifiche di integrazione dei sottosistemi, hanno una di tipo Operativo legata ad una implementazione del Piano di manutenzione.

In merito alla numerosità delle modifiche segnalate, si osserva che quelle relative all'incumbent Trenitalia e al Gestore Infrastruttura RFI costituiscono circa il 64% del totale e tale incidenza non varia in maniera significativa se riferita alle sole modifiche rilevanti.

Prendendo in considerazione le sole modifiche valutate ai sensi del Regolamento da parte delle Imprese ferroviarie, il 13% sono legate a richieste di aggiornamento del Certificato di sicurezza.



Relativamente alle applicazioni del Regolamento non si rileva alcun elemento in merito all'applicazione di procedure aziendali che disciplinano la valutazione e gestione dei rischi nei casi di modifiche non rilevanti, infatti nella totalità dei casi le imprese hanno applicato le metodologie stabilite dal Regolamento (UE) 402/2013 e le procedure contenute nei propri sistemi di gestione della sicurezza.

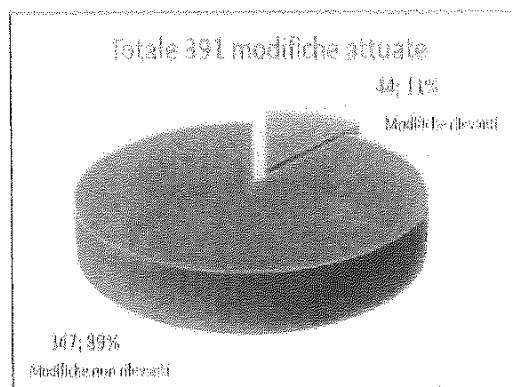
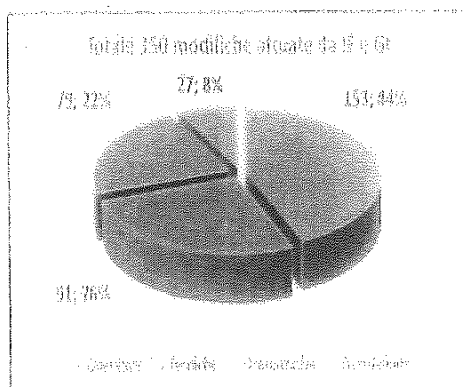
La situazione delle evidenze fornite conferma un miglioramento nella gestione dei processi di valutazione e gestione dei rischi, tuttavia per una piena ed efficace attuazione del Regolamento, considerato che una porzione significativa degli Operatori non ha fornito informazioni al riguardo oppure le stesse risultano incomplete, si ritiene necessaria una ulteriore sensibilizzazione verso tutti gli attori coinvolti, con particolare riguardo ai soggetti responsabili della Manutenzione e ai costruttori.

Anche nel 2015 con gli audit sul campo sono stati verificati a campione modalità di gestione ed evidenze applicative del CSM da parte degli Operatori ferroviari nel caso di modifiche alla propria parte di sistema. L'applicazione del CSM non è risultata ancora rigorosa, soprattutto per quanto riguarda l'adozione delle misure di sicurezza a fronte dei rischi valutati e la verifica della loro efficacia ai fini del controllo dei rischi.

Nel corso dell'attività di monitoraggio delle disposizioni e prescrizioni emanate dagli Operatori ferroviari, l'Agenzia ha richiamato con specifiche note alcuni di essi all'applicazione del "Regolamento (CE) n° 352/2009 della Commissione del 24 aprile 2009 relativo all'adozione di un metodo comune di determinazione e di valutazione dei rischi" e del Regolamento (CE) n° 402/2013 che lo ha sostituito a decorrere dal 21/5/2015, per valutare l'accettabilità dei rischi connessi a modifiche della propria normativa di esercizio.

Tali note hanno in particolare riguardato la normativa concernente:

- l'adozione in cabina di guida di una nuova tipologia di "indicatore parte aperte";
- le mitigazioni da adottare in caso di circolazione con blocco parte guasto;
- lo stazionamento dei materiali in modalità "parking".



G.2 Feedback delle parti interessate

Le verifiche effettuate sull'applicazione da parte delle imprese ferroviarie del Metodo comune definito stabilito dal Regolamento (CE) 402/2013, hanno evidenziato una serie di non conformità frequenti che dimostrano una non completa comprensione da parte degli Operatori dei principi contenuti nel Regolamento stesso. Pur rilevandosi segni di miglioramento rispetto all'anno precedente anche a fronte di un evidente interesse e di una



maggiore consapevolezza rispetto al tema trattato, la capacità operativa nella applicazione del Regolamento costituisce ancora un'area di miglioramento.

Le verifiche effettuate sull'applicazione da parte delle Imprese ferroviarie del Metodo comune definito stabilito dal Regolamento (CE) 402/2013 hanno evidenziato un netto miglioramento nella standardizzazione dell'utilizzo del metodo, che è entrato stabilmente nella consuetudine operativa; tuttavia la sua applicazione, in molti dei casi esaminati, non è risultata ancora adeguatamente rigorosa in particolare nell'approfondimento di alcuni dei criteri di valutazione (tra i quali ricorrono la complementarità e le conseguenze del guasto) ed in generale per la produzione di evidenze a supporto delle valutazioni adottate.

G.2.1 Applicazione del Regolamento (UE) n. 1078/2012 relativo a un metodo di sicurezza comune per il monitoraggio

Le verifiche effettuate da ANSF sull'applicazione del metodo di sicurezza comune come stabilito dal Regolamento (UE) 1078/2012, da formalizzare nell'ambito della Relazione Annuale, hanno evidenziato una differente applicazione sul processo di monitoraggio e una differente attenzione nel relazionare al riguardo da parte dei 35 Operatori ferroviari in possesso di certificato di sicurezza e autorizzazione di sicurezza chiamate ad applicare il suddetto Regolamento da ANSF.

Si premette che ANSF, al fine di consentire una armonizzazione delle informazioni in merito all'applicazione del Regolamento (UE) 1078/2012, ha fornito agli Operatori ferroviari indicazioni per relazionare sulla materia attraverso linee guida emanate con nota di protocollo n. 5841 del 25 maggio 2016.

Le linee Guida emanate da ANSF prevedono la rendicontazione dell'attuazione dello stesso, attraverso le Relazioni Annuali e lo sviluppo dei seguenti punti:

- Le esperienze maturate, nell'anno di riferimento, sull'applicazione e sull'efficacia del CSM per il Monitoraggio, riportando sia i ritorni d'esperienza positivi che quelli negativi;
- Gli esiti dell'applicazione del CSM ai propri fornitori;
- I casi in cui siano state attivate le comunicazioni di cui all'art. 4, comma 2, con i relativi esiti;
- L'eventuale riesame del processo di monitoraggio.

Tra le Relazioni Annuali pervenute al 30 giugno 2016, in 5 casi non è stato trovato nessun riferimento sull'argomento, pertanto l'ANSF ha provveduto a chiedere agli Operatori Ferroviari di fornire chiarimenti in merito e ad apporre le integrazioni necessarie alle citate Relazioni. I 5 Operatori hanno trasmesso ad ANSF le Relazioni Annuali aggiornate.

Dall'analisi preliminare delle Relazioni annuali emerge una sostanziale rispondenza nella forma a quanto previsto dal regolamento europeo e dalle linee guida di ANSF e una generale applicazione del Regolamento (UE) 1078/2012. Solo in 2 casi si evince che per il 2015 l'Operatore ferroviario non ha dato applicazione al Regolamento.

Tuttavia in 4 casi, pur citando l'applicazione del Regolamento, non sono state fornite indicazioni utili sui risultati ottenuti.

In merito ai contenuti, rispetto ai punti suelencati, emerge in sintesi che:

- la maggioranza degli operatori ferroviari ha provveduto ad applicare il CSM per il monitoraggio attraverso specifici progetti inseriti nei Piani Annuali della Sicurezza, alcuni di durata pluriennale, i cui risultati sono in corso di valutazione. Laddove i risultati ottenuti sono risultati al di sotto della soglia di accettabilità si è provveduto, attraverso delle modifiche organizzative ovvero alla redazione di "Piani di rientro", alla rimodulazione dei progetti iniziali; in diversi casi l'attivazione di tali progetti è scaturita dall'attività di controllo sul campo effettuata dall'ANSF in merito al processo di monitoring interno, nel corso della quale è stata riscontrata una inefficace applicazione del processo stesso e del processo di riesame e di miglioramento della sicurezza;



- * particolare attenzione è stata rivolta all'applicazione del Regolamento per il monitoraggio dei propri fornitori, soprattutto nei riguardi degli SRM che rappresentano un'area di criticità. Al riguardo si precisa che a seguito del monitoraggio degli SRM sono state riscontrate delle non conformità che hanno indotto gli operatori ferroviari interessati ad effettuare modifiche organizzative ovvero a condurre degli audit mirati a richiedere azioni correttive per superare le non conformità rilevate;
- * nel corso del 2015 si è registrato un solo caso per il quale l'impresa ferroviaria ha dichiarato di aver attivato la comunicazione di cui all'art. 4 comma 2 del regolamento relativo ad un componente difettoso a bordo di veicoli da essa utilizzati;
- * gli Operatori ferroviari che hanno fornito i progetti per l'attuazione del Regolamento, hanno provveduto all'analisi dei risultati ottenuti ed al confronto con quelli attesi, attuando, quando necessario, le opportune correzioni per sanare le non conformità rilevate sia con modifiche a livello organizzativo sia con la calibrazione e affinamento di nuovi progetti di monitoraggio del CSM. Non sempre risultano descritti in dettaglio tutti elementi.

In linea generale si può affermare che è necessario continuare a sensibilizzare le imprese ferroviarie e il Gestore dell'infrastruttura, sull'importanza della corretta e completa applicazione e del rispetto del Regolamento (UE) 1078/2012.

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

Per memoria.

PARTE H - DEROGHE RIGUARDANTI IL PROGRAMMA DI CERTIFICAZIONE ECM

L'Agenzia non ha concesso alcuna deroga in merito all'identificazione e relativo certificazione dei Soggetti Responsabili della Manutenzione, secondo quanto previsto dal punto 8 dell'articolo 14 bis della Direttiva 2008/1107/CE, in quanto nel 2015 non si è presentato nessuno dei casi citati dalla Direttiva.

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

Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie

**Relazione sulle attività svolte dall'Agenzia Nazionale per la
Sicurezza delle Ferrovie nell'anno 2015.****Art. 7 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n.162.**

La presente relazione elaborata ai sensi dell'art. 7 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n.162, illustra l'attività svolta dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (d'ora in avanti denominata ANSF o Agenzia) nel periodo 1° gennaio - 31 dicembre 2015, in relazione all'andamento della sicurezza della circolazione nel sistema ferroviario nazionale per la parte di sistema sulla quale l'Agenzia svolge la sua attività di regolamentazione, autorizzazione e supervisione.

Nel 2015 tale parte era costituita dalla infrastruttura ferroviaria nazionale concessa in gestione a Rete Ferroviaria Italiana SpA, con Decreto del Ministero dei Trasporti 138/E del 31/10/2000 (atto di concessione) e del servizio di trasporto ferroviario svolto su di essa dalle imprese ferroviarie in possesso del Certificato di sicurezza. Nel corso dell'anno è stato emanato il decreto legislativo 15 luglio 2015, n.112, che ha esteso le competenze dell'Agenzia in materia di sicurezza alle reti regionali, interconnesse con l'infrastruttura ferroviaria di rilevanza strategica per il sistema ferroviario. La definitiva estensione delle competenze si è realizzata con il D.M. 5 agosto 2014 che ha identificato tali reti.

Appare opportuno evidenziare che a fronte dell'incremento delle competenze, nel 2015 l'Agenzia ha contratto su 100 unità in servizio, di cui 94 inserite nei ruoli dell'Agenzia stessa e 6 in distacco da altra Amministrazione, composta la pianta organica determinata a seguito dell'ultimo spending review (DPCM del 22 gennaio 2013, attuativa dell'art. 2 del D.L. n. 95/2012)

prevedesse 265 unità invece delle 300 unità originariamente stabilite, con la riduzione anche delle posizioni dirigenziali.

Nel corso del 2015 si sono concluse le procedure di mobilità del personale dirigente, avviate nel 2014, preliminarmente all'espletamento delle procedure concorsuali secondo quanto disposto dal Dlg. n. 165/2001. Ad esito delle citate procedure, è stato reclutato un dirigente.

Nel mese di giugno 2015, inoltre, sono state avviate le procedure di mobilità del personale non dirigente, per le aree tecnica ed amministrativa, finalizzate al reclutamento di n. 24 posti di categoria funzionari e n. 10 posti di categoria collaboratori.

L'Agenzia segnala, inoltre, di aver provveduto, anche nel corso del 2015, all'aggiornamento ed al potenziamento delle competenze del personale che svolge le attività di supervisione, essendo la formazione continua necessaria soprattutto in un momento in cui le direttive comunitarie hanno introdotto delle innovazioni rispetto al precedente scenario. In questo contesto si colloca il piano di allineamento dei requisiti di valutazione degli istruttori e degli esaminatori dell'attività di sicurezza "Gestione della Circolazione", riconosciuti prima dell'istituzione dell'Agenzia e in scadenza nel 2015, con lo scopo di verificare la sussistenza dei requisiti del personale cui sono state rilasciate le attestazioni in un contesto normativo diverso.

Per quanto riguarda l'incidentalità, l'Agenzia ha riferito che nel corso del 2015 si sono verificati 97 "incidenti significativi", rientranti nella definizione dell'Appendice dell'Allegato I del D.Lgs. 162/2007, così come modificato con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 26 giugno 2015, in diminuzione rispetto ai 109 registrati nel 2014. Tale valore è inferiore al valore medio del periodo 2005-2014 e segna una diminuzione del 28% degli incidenti totali, se confrontato con il 2005 (primo anno di raccolta dei dati relativi all'incidentalità con le medesime classificazioni) e dell'1% degli incidenti totali rispetto al 2014.

Anche il numero delle vittime, nel 2015, ha visto un decremento, essendosi registrati complessivamente nel corso dell'anno 46 morti e 37 feriti gravi (erano stati, rispettivamente, 53 e 41 nel 2014).

Tra il 2014 ed il 2015 si è avuto un incremento per le sole categorie "incidenti ai passaggi a livello" (da 16 incidenti nel 2014 a 17 nel 2015) e "incendi al materiale rotabile" (da 0

incidenti nel 2014 e 7 nel 2015). La categoria degli "incidenti di passaggio a livello" continua ad essere percentualmente anche la più frequente (passando dal 15% del 2014 al 20% del 2015) e la seconda maggiore causa di vittime (16 tra morti e feriti gravi) dopo quella degli "incidenti alle persone per rotabili in movimento" (67 tra morti e feriti gravi, il 69% delle vittime e degli incidenti significativi nel 2015, sono stati il 68% nel 2014).

Nei disaggregare gli incidenti significativi verificatisi nel corso del 2015 in base alla causa, l'Agenzia pone in evidenza e utilizza anche, come altra categoria in parte sovrapponibile alle precedenti sopracitate, quella associata alle "indebite presenze o attraversamenti della sede ferroviaria da parte dei pedoni". Tale categoria, sebbene continui a rappresentare la quota preponderante degli incidenti (il 74%) e delle vittime (l'87%) segna una forte contrazione rispetto al 2014. I dati ufficiali del 2015, per la rete di giurisdizione dell'Agenzia, confermano il trend di decrescita dei valori registrati dal 2012 in poi. Tale riduzione appare maggiormente apprezzabile se si considera che nel 2014 era stato superato per la terza volta il valore di riferimento nazionale (NRV) stabilito per la categoria "persone non autorizzate sulla sede ferroviaria", valore influenzato dall'indebita presenza di pedoni. Tale valore non è stato ancora calcolato dall'ERA (European Union Agency for Railways) per il 2015. L'Agenzia ha, peraltro, rappresentato che i dati utilizzati per determinare il valore di riferimento nazionale (NRV) ed il suo essenziale superamento nel 2014, si riferiscono all'intero sistema ferroviario italiano (ferrovie incluse) e non alla sola parte di competenza dell'ANSF e che, se nel calcolo fosse stato utilizzato il dato di traffico corretto, l'Italia, anche se di poco, non avrebbe superato il valore di riferimento nazionale.

Pertanto l'Agenzia, al fine di raggiungere ulteriori miglioramenti dei livelli di sicurezza, conferma la necessità di continuare a contrastare il fenomeno delle indebite presenze o attraversamenti della sede ferroviaria da parte di pedoni.

In questa direzione l'ANSF ha avviato una serie di campagne e di azioni di sensibilizzazione del pubblico, particolarmente dei giovani, in sinergia con il mondo scolastico, con la Polizia ferroviaria, con alcune Federazioni sportive e con le altre istituzioni ed ha voluto sensibilizzare le imprese ferroviarie e soprattutto il Gestore della rete ferroviaria su questa problematica.

ristrutturazione la collaborazione per orientare e aggiornare la mappatura delle aree più a rischio e per adottare idonee misure di sicurezza preventiva al fine di limitarne gli accessi.

In esito alle sollecitazioni dell'Agenzia, il Gestore, per rendere di difficile validabilità i punti di accesso all'infrastruttura ai non autorizzati, ha disposto un piano di interventi strutturali di mitigazione del fenomeno (quali barriere semoventi, barriere mobili, recinzioni, etc.) ed esteso ai propri dipendenti addetti alla circolazione, custodia e manutenzione, l'accertamento delle infrazioni, ai sensi del DPR 753/1980.

Non si può abbassare il livello di attenzione neppure sugli incidenti più strettamente connessi agli aspetti tecnici del trasporto ferroviario (quali, ad esempio deragliamenti, collisioni) legati al funzionamento dei sottosistemi ferroviari (infrastruttura, armamento, impianti di segnalamento e sicurezza) che sono anche gli incidenti da cui possono potenzialmente generarsi conseguenze disastrose e per i quali è decisivo attivare e migliorare costantemente ogni possibile forma di prevenzione. Nel 2015 il numero di tali incidenti è diminuito rispetto all'anno precedente, passando da 29 a 25.

Su questa tipologia di incidenti diminuisce, pur rimanendo elevata, anche l'incidenza di cause legate alla mancata o cattiva manutenzione (il 20% nel 2015, erano il 24% nel 2014) e di quelle connesse all'errata esecuzione di procedure ferroviarie, di esercizio o di manovra (che passano dal 31% nel 2014 al 16% del 2015).

Mentre rimane, sostanzialmente, invariata la causa di questo tipo di incidenti legata alla presenza di veicoli stradali sulla sede ferroviaria (il 20% nel 2015, il 21% nel 2014), aumenta, sino a diventare la causa più frequente, la componente delle cadute dei passeggeri da treni in movimento, per indebite scalfite o discese, che passa da un'incidenza del 7% nel 2014 ad uno del 32% nel 2015. Per questi ultimi incidenti è necessario che i dispositivi di sicurezza, resi obbligatori dall'Agenzia dal 2009, siano mantenuti in corretto funzionamento dalle imprese ferroviarie che devono inoltre valutare l'opportunità di adeguare il materiale esistente agli standard più esigenti.

L'Agenzia nell'attività di verifica del raggiungimento delle performance da parte del Gestore dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, nel corso del 2015, ha rilevato come i provvedimenti messi in atto, abbiano portato:

alla diminuzione tendenziale degli incidenti significativi e in particolare di quelli legati ad aspetti tecnici;

al completamento dell'attrezzaggio con sistemi di protezione della marcia dei treni;

alla diminuzione degli incidenti legati a problemi di manutenzione;

alla riduzione delle problematiche relative al trasporto merci pericolose;

alla crescita della consapevolezza, da parte degli Operatori ferroviari, del proprio ruolo.

I risultati sono il frutto di sinergie che hanno compreso l'utilizzo di strumenti tecnologici, le modifiche normative e l'impegno degli Operatori ferroviari, anche se, sulla base delle indicazioni emerse dall'analisi del sistema ferroviario nel suo complesso, per il futuro l'Agenda ribadisce la necessità per le imprese ferroviarie di rafforzare le proprie 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. Inoltre, per migliorare ulteriormente le performance di sicurezza, raccomanda l'attivazione degli strumenti di supervisione e monitoraggio per prevenire gli incidenti.

Anche il Gestore, nel corso del 2015, ha proseguito il percorso di graduale adempimento alle prescrizioni imposte dall'Agenzia, ai fini del rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza (avvenuta in data 30 giugno 2014 e con scadenza al 30 giugno 2017), percorso che non si può, però, considerare terminato. Deve essere completata la definizione di tutte le relazioni funzionali tra le procedure costituenti il Sistema di Gestione della Sicurezza. Il Gestore deve inoltre dimostrare l'efficacia di tale sistema nonché la sua capacità di gestire le indicazioni provenienti dai soggetti deputati alla supervisione sul sistema ferroviario (l'ANSF o la Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime) e di monitorare ed analizzare i dati provenienti dalle proprie attività.

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

Le imprese ferroviarie in possesso di un certificato di sicurezza sono 36, di cui 16 per il solo trasporto merci, 10 solo passeggeri e 7 passeggeri e merci.