

Con riguardo alle valutazioni effettuate sui sistemi di gestione della sicurezza per verificare il rispetto delle normative nazionali (quindi relativamente al rilascio della parte B dei Certificati di sicurezza), sono emerse alcune criticità relativamente a:

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

Circa le autorizzazioni di messa in servizio dei veicoli, l'Agenzia riferisce che nel corso del 2015 sono state rilasciate 338 autorizzazioni di messa in servizio che hanno riguardato nell'ordine: i carri le carrozze passeggeri, i convogli convenzionali a composizione bloccata, le locomotive convenzionali e i convogli AV a composizione bloccata.

Nel corso del 2015 sono, inoltre, proseguite le attività dell'Agenzia finalizzate ad autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi strutturali fissi, costitutivi del sistema ferroviario, installati o gestiti sul territorio nazionale, come previsto dal D.lgs. 162/2007. L'Autorizzazione di messa in servizio (AMIS) è l'atto conclusivo di un processo attraverso il quale viene attestata la rispondenza dei sottosistemi ai requisiti di sicurezza definiti dalle Specifiche tecniche di interoperabilità (STI) e dalle norme nazionali applicate. Nel corso del 2015 l'Agenzia riferisce di aver emesso 25 Autorizzazioni di messa in servizio (nel 2014 erano state 23).

Riguardo all'attività svolta nei confronti dei centri di formazione, nel corso del 2015 è stato rilasciato il nuovo attestato di riconoscimento che ha portato a 5 il numero complessivo dei centri di formazione riconosciuti.

Nella cornice istituzionale del mantenimento del bene collettivo della sicurezza stabilito dal decreto legislativo 10 agosto 2007, n.162, si riportano alcuni tra i principali ambiti dell'attività dell'Agenzia nel 2015.

1. Nell'ambito delle sinergie istituzionali:

e continuato il rapporto di scambio di esperienze tra l'Agenzia ed il Servizio di Polizia Ferroviaria della Polizia di Stato instaurato grazie al Protocollo di intesa per la collaborazione istituzionale stipulato il 20 dicembre 2010;

l'Agenzia ha, inoltre, avviato un apposito Protocollo di intesa (27 marzo 2015) con la Polizia Ferroviaria e l'Associazione Nazionale dei Medici Cardiologi Ospedalieri (ANMCO), equipaggiando i posti di Polizia Ferroviaria delle maggiori stazioni italiane con sessanta defibrillatori automatici per uso esterno (DAE), con l'obiettivo di prestare immediata soccorso alle persone colpite da arresto cardiaco. Al contempo, sempre nel 2015, sono stati addestrati all'uso di tali dispositivi 516 Operatori di Polizia, con formazione curata da ANMCO secondo lo standard internazionale AHA (American Heart Association). Questa iniziativa è l'unica nel suo genere in Italia. Sette persone sono state soccorse e salvate grazie a questi nuovi presidi di sicurezza nelle stazioni ferroviarie italiane;

L'Agenzia ha sviluppato, per la sensibilizzazione rivolta ai giovani, una strategia di comunicazione con la Polizia Ferroviaria e con tre federazioni affiliate al CONI, sempre rivolgendosi al target giovanile. Le intese programmatiche con la Federazione Italiana Pallacanestro (FIP) (Protocollo di intesa del 23 ottobre 2015), con la Federazione Italiana Rugby (FIR) (Protocollo di intesa 11 febbraio 2015), e con la Federazione Italiana Pallavolo (FIPAV) (Protocollo d'intesa 23 novembre 2015) sono rivolte a diffondere presso i giovani la cultura dell'autofelicità e dell'uso proprio e corretto del mezzo ferroviario.

Nell'ambito delle azioni rivolte agli operatori ferroviari, l'Agenzia ha svolto un ampio ventaglio di attività ispettive e di controllo pianificate sulla base degli indirizzi su priorità ed obiettivi specifici forniti dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (con la Direttiva prot. n. 008-13/01/2015) e programmate nel documento "Piano delle attività del Settore Ispezione e Controlli dell'Agenzia - anno 2015" (emanato il 30 gennaio 2015) contenente le attività ispettive e di audit programmate nel 2015 sul Gestore dell'infrastruttura (RFI), sulle imprese ferroviarie in possesso di certificato di sicurezza o in fase di ottenimento del

certificato di sicurezza per effettuare servizio sulla rete in gestione a RFI e su altre organizzazioni come i Centri di formazione riconosciuti dall'Agenzia, per verificare il mantenimento nel tempo dei requisiti accertati al momento del rilascio del titolo.

La pianificazione delle attività ha tenuto conto della disponibilità di risorse qualificate per lo svolgimento delle attività e sulla possibilità della loro utilizzazione in relazione alle specifiche competenze richieste per ciascuna tipologia di attività e del Piano Triennale di Prevenzione della Comazione. In sintesi, le attività svolte dall'Agenzia in sede ispettiva e di monitoraggio sul Gestore dell'infrastruttura ferroviaria e sulle imprese ferroviarie e riferite al 2015 sono state:

- o 154 attività sui Sistemi di Gestione della Sicurezza e sui processi operativi degli Operatori ferroviari, di cui:

- \* 74 auditi sul campo presso le imprese ferroviarie e il Gestore dell'infrastruttura;
- \* 1 auditi sul campo presso un Centro di Formazione riconosciuto;
- \* 51 auditi documentali sui Sistemi di Gestione della Sicurezza delle imprese ferroviarie e del Gestore dell'infrastruttura;
- \* 28 follow up documentali sulle evidenze trasmesse dagli Operatori ferroviari per il trattamento e la risoluzione delle non conformità emerse in precedenti interventi svolti sul campo;

- o 166 accertamenti mirati;

1202 ispezioni (circa il 20% in più rispetto a quelle effettuate nel 2014) nel corso delle quali sono stati verificati 2274 elementi sulle imprese ferroviarie e 1081 elementi sul Gestore dell'infrastruttura.

Nell'ambito della attività ispettiva svolta sull'infrastruttura ferroviaria, che ha riguardato tutte le strutture territoriali di RFI (le "Direzioni Territoriali Produzione") sono state svolte:

- o 41 interventi di auditi sul campo (rispetto ai 38 effettuati nel 2014);
- o un auditi documentale sul Sistema di Gestione della Sicurezza del Gestore dell'infrastruttura;

1051 elementi controllati tra deviatori, circuiti di binario, passaggi a livello, posti di blocco automatici, apparecchi di stazione e di linea, per un totale di 8098 misure eseguite, in cui sono state rilevate il 6,6 % di non conformità (erano il 6% le non conformità rilevate nel 2014). Nell'ambito delle verifiche sulle misure caratteristiche dei deviatori non sempre è stato possibile rilevare le misure in maniera confrontabile con i dati rilevati negli anni precedenti in quanto nel 2015 è stata emessa una nuova procedura per il controllo di tali grandezze; per gli altri elementi sono state registrati piccoli scostamenti nelle percentuali di non conformità rilevate.

Verifiche ai passaggi a livello da cui si è riscontrata una diminuzione significativa, di non conformità passate dal 9% (nel 2014) al 6% (nel 2015).

L'Agenzia riferisce, inoltre, in aggiunta ai controlli di routine, di avere visitato, nel corso del 2015, 1 galleria e 2 opere d'arte e di aver percorso circa 1295 km di linea ferroviaria a bordo di locomotore.

Nell'ambito dell'attività ispettiva sulle imprese ferroviarie, nel corso del 2015, sono state svolte:

50 attività documentali sui Sistemi di Gestione della Sicurezza di Imprese ferroviarie che hanno riguardato 32 imprese ferroviarie (rispetto ai 46 interventi effettuati nel 2014);

33 attività sul campo presso le imprese ferroviarie, che hanno coinvolto 23 imprese ferroviarie inclusa Trenitalia (rispetto ai 38 interventi effettuati nel 2014, che hanno coinvolto 30 imprese ferroviarie inclusa Trenitalia); in 11 casi sono state svolte verifiche relative al trasporto di merci pericolose;

1072 attività ispettive, per un totale di 7274 verifiche relative a 33 imprese ferroviarie che hanno effettuato servizi di trasporto ferroviario, comprese quelle con volumi di traffico poco rilevanti. Nel corso dei controlli sono state rilevate 1078 non conformità, pari al 15% del totale dei controlli effettuati, a fronte del 20% di non conformità riscontrate durante il 2014. La diminuzione delle non conformità rilevate si è riscontrata nei seguenti ambiti di controllo: veicoli passeggeri, veicoli

merci, veicoli passeggeri con cabina di guida e veicoli con cabina non adibiti al trasporto passeggeri. Un incremento di non conformità rispetto al 2014 è, invece, emerso sull'operatività e sulla gestione del personale addetto alla verifica tecnica, in particolare per le attività di:

- campagne di ispezioni specifiche: sono state condotte in diversi ambiti, quali l'operatività del personale di condotta e accompagnamento treni, il sovraccollamento nei treni del trasporto locale, la gestione delle manovre e della movimentazione dei veicoli all'interno degli scali, le informazioni dichiarate dai detentori e/o proprietari di veicoli all'atto della registrazione o modifiche della stessa sul Registro nazionale RIN, lo svolgimento delle commissioni di esame al personale coinvolto in inconvenienti di esercizio e l'applicazione delle norme relative ai processi formativi del personale; le attività congiunte con l'Ufficio federale dei trasporti della Confederazione Svizzera; in ambito di verifica e manutenzione dei veicoli.

Nella svolgimento dell'attività di supervisione l'Agenzia ha rilevato che permangono criticità nei rapporti delle imprese con i soggetti responsabili della manutenzione, la cui attivazione non avviene sempre tempestivamente. Analogo problema si è rilevato nello scambio delle necessarie informazioni per l'adeguamento dei piani manutentivi, da parte delle imprese.

L'Agenzia ha richiesto alle imprese un presidio più efficace dei processi manutentivi attivando tutte le possibili sinergie e gli strumenti di controllo nei confronti delle altre figure interessate (detentori e soggetti responsabili della manutenzione) ha, inoltre, sollecitato l'adozione di azioni che intervengano sulla mitigazione delle conseguenze degli incidenti, (come ad esempio l'opportunità di dotare alcuni locomotori di impianto antincendio automatico, di installare dispositivi di taglio trazione e di avviso acustico in mancanza del blocco porte che ridurrebbero le conseguenze di una indebita discesa del freno in movimento).

• nell'ambito dell'attività internazionale l'Agenzia:

- ha partecipato a lavori a livello europeo sulle problematiche manutentive dei veicoli che, in considerazione dell'apertura del mercato ferroviario e del fatto che

la manutenzione di molti veicoli ferroviari in Italia è assegnata a società estere, hanno una rilevanza sovranazionale

è intervenuta, relativamente al traffico merci internazionale, con interventi restrittivi dell'utilizzo della componentistica per circoscrivere le criticità emerse a seguito di incidenti, segnalazioni, safety alert, ecc. Permane, comunque, una difficoltà a livello europeo per quanto riguarda la tracciabilità della manutenzione dei componenti e la definizione della loro vita utile, permessa dall'introduzione di tecniche più innovative, e la necessità di una maggiore precisione e coerenza dei ruoli e delle responsabilità dei soggetti che gestiscono, utilizzano e mantengono i veicoli ferroviari.

In particolare, per i carri merci, l'Agenzia, dopo aver concorso ad ottenere l'importante risultato dell'inserimento dei criteri sulla tracciabilità degli assi ferroviari e dei controlli visivi degli stessi, nella Specifica Tecnica di Interoperabilità (STI) sui Carri merci (emanata con il Regolamento UE n° 321/2013 ed entrata in vigore il 1° gennaio 2014) ha convalidato il Ministero al recepimento in ambito UE [Organizzazione Intergovernativa per i Trasporti Ferroviari Internazionali] della tracciabilità dei componenti critici per i carri provenienti da Paesi non appartenenti alla Unione europea:

è impegnata su tutti i tavoli per ottenere la possibile estensione della certificazione obbligatoria a tutte le officine di manutenzione in relazione al fatto che l'Agenzia dell'Unione Europea per le Ferrovie (nuova denominazione dell'ERA) sta predisponendo, nell'ambito del lavoro di revisione del Regolamento n. 445/2011 e di valutazione dell'estensione dell'obbligo di certificazione per i Soggetti Responsabili della Manutenzione dei carri anche agli ECM di veicoli diversi dai carri, il progetto per adempiere il mandato ricevuto con il quale procederà.

- ha proseguito le attività di cooperazione con l'Ufficio Federale dei Trasporti (UET) e l'Autorità Nazionale di Sicurezza Svizzera, per l'effettuazione di attività ispettive congiunte;
- inoltre, ha avviato attività per la definizione di un accordo di cooperazione in materia di supervisione con l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSP), l'Autorità Nazionale di Sicurezza francese. In proposito il 18 febbraio 2015 è stato effettuato un incontro a Firenze tra rappresentanti di ANSF e di EPSP per stabilire un percorso condiviso per il raggiungimento dell'accordo di cooperazione. A tale primo incontro sono seguiti scambi mirati alla definizione dell'accordo che è tuttora oggetto di approfondimenti.

Ai fini della mitigazione del rischio di deragliamento, con la decisione del Consiglio europeo del 6 maggio 2014 è stata stabilita di mantenere l'adozione del dispositivo rilevatore di via su base volontaria anche nell'edizione 2015 del Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose (RID) ed è stata incaricata l'ERA di verificare la possibilità di renderla obbligatoria. Sulla base di questa decisione è stato stabilito di creare all'interno dell'Organizzazione Intergovernativa per i Trasporti Ferroviari Internazionali (OIE) uno specifico gruppo di lavoro, al cui ha partecipato anche l'Agenzia, che ha concluso le proprie attività con un accordo con la Commissione e l'ERA, per regolarizzare ed armonizzare, nelle Specifiche Tecniche di Interoperabilità, le regole per l'autorizzazione e l'utilizzo del dispositivo ODD - *Derailment Detection Device* (cioè l'attuale ODD di tipo meccanico che il tipo elettronico ancora in fase di sviluppo).

In applicazione dell'Atto di Indirizzo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel 2015 l'Agenzia ha curato i rapporti con l'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA) in materia di sicurezza ferroviaria e interoperabilità e ha provveduto, anche d'intesa con la Direzione Generale per il trasporto ferroviario, a partecipare, presso l'ERA, agli incontri riguardanti le seguenti aree di attività:

Sicurezza - Sistema di gestione, attività di supervisione e indagine, attività normativa e monitoraggio; CSM su Risk Assessment, Revision of CSM on Conformity Assessment, CSM on Supervision, Gestione del rischio nel trasporto di merci pericolose, Human Factors Network, NOUE II dell'ERA (attività di alimentazione dei Data Base per norme tecniche a nome di

sicurezza e partecipazione a Working Party). Freight Factor Group (su applicazione Reg. 445/20122 su ECM), Joint Network Secretariat (organo di intervento ERA in materia di sicurezza), Railway Indicators ERA SIS (Safety Information System);

interoperabilità: Specifiche Tecniche di Interoperabilità (infrastruttura, energia, materiale rotabile, applicazioni telematiche, esercizio, persone e mobilità ridotta, sicurezza nei tunnel, rumore);

"Operational Harmonisation of ERTMS" (verifica sulla revisione dell'Appendice A della STI Esercizio);

Sistema di segnalamento ERTMS;

Mutuo riconoscimento (Task Force ERA-Commissione su certificato unico);

Patente europea (monitoraggio implementazione direttiva macchinisti);

Creazione di registri e database comuni;

Cross Acceptance (Working Party, GIG (Geographical Interest Group – Central Eastern South));

Cross audit Committees: nell'ambito del quale sono state sviluppate le procedure per lo svolgimento dei cross audit fra NSA coordinate dall'ERA.

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

Attivo è stato anche la partecipazione dell'Agenzia ai "cross audit" fra Autorità nazionali di sicurezza, miranti a valutare il rispetto da parte di ogni NSA di quanto previsto dalla direttiva 2004/49/CE e ai seminari e workshop presso l'ERA, dove ha condiviso con i propri interlocutori le problematiche emerse nello svolgimento della propria attività e illustrato le soluzioni adottate.

nel 2015 si è svolto il Cross Audit dell'ERA sull'Agenzia che ha interessato le attività di Supervisione e Audit, Certificato e Autorizzazione di Sicurezza, Autorizzazione allo stesso in servizio dei veicoli, integrate dall'attività trasversale "Capacità Organizzativa". L'attività si è svolta nel periodo 8-12 giugno 2015 con interviste ai responsabili di processo, audit sul campo, interviste al Management e meeting di uscita.

Nel meeting di chiusura (28.10.15) è stato presentato il report finale nel quale l'ERA ha evidenziato come punti di forza dell'ANSF la produzione di linee guida per i richiedenti, il rispetto delle tempistiche previste e la presenza di procedure interne per lo svolgimento delle attività. Come osservazione generale l'ERA ha espresso un giudizio di non sufficiente apertibilità e misurabilità delle attività svolte.

L'Agenzia riferisce di aver perseguito, su tutti i tavoli ai quali ha partecipato, l'adozione di misure comuni armonizzate da parte di tutte le Autorità nazionali, ferma restando la possibilità di adottare misure di urgenza in caso di possibile pregiudizio della sicurezza. Un esempio è rappresentato dal lavoro svolto sulla "Quick Response procedure" da attivarsi in caso di criticità legate alla sicurezza o all'efficienza del trasporto (come ad esempio dopo un incidente), al fine di evitare che i soggetti interessati prendano decisioni isolate che possono diventare di ostacolo all'interoperabilità, alla sicurezza o all'efficienza del trasporto ferroviario.

L'Agenzia ha preso inoltre parte attiva all'attività di Cross Acceptance sui corridoi trans-europei ed ha partecipato all'attività dei seguenti ulteriori organismi internazionali:

- Comitato "D" Valencia-Budapest - Working Group Harmonization;
- ITSGRP;
- CITE;
- ERTMS Corridor Task force;

A seguito dell'attività del quadro normativo, le attività in corso all'Agenzia sul fronte normativo si sono concentrate verso 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 delle procedure di interfaccia fra il proprio personale e quello delle imprese ferroviarie.

Nel corso del 2015 sono state esaminate tutte le 309 disposizioni e prescrizioni di esercizio degli Operatori ferroviari.

Anche per quanto riguarda l'applicazione del metodo comune (CSM) per la determinazione e la valutazione dei rischi, l'Agenzia, nel 2012, aveva richiamato tutti gli Operatori ferroviari al loro obbligo di fornire una sintesi delle attività di applicazione del metodo, così come richieste dall'allora vigente regolamento (CE) 352/2009.

L'Agenzia aveva anche indicato la struttura con la quale fornire gli elementi informativi necessari a soddisfare il nuovo e subentrante Regolamento (UE) 4027/2013, che a decorrere dal 21 maggio 2015 ha sostituito il precedente, per valutare l'accettabilità dei rischi connessi a modifiche della propria normativa di esercizio.

Nel corso del 2015 tali elementi sono stati forniti all'Agenzia dalla quasi totalità delle Imprese Ferroviarie, dal Gestore infrastrutturale RFI e da un costruttore di veicoli ferroviari. Anche nel 2015, come già evidenziato nel rapporto del 2014, si osserva tuttavia che rimane una non completa comprensione da parte degli operatori dei principali contenuti del Regolamento stesso - come l'ANSF ha potuto constatare nel corso delle verifiche effettuate, dalle quali emerge una serie di non conformità frequenti.

L'ANSF evidenzia inoltre che, in linea generale i dati forniti dagli Operatori ferroviari con riguardo alle attività del CSM assessor ed all'applicazione del Regolamento, non risultano completi e strutturati come richiesto, anche se si osserva un netto miglioramento nella standardizzazione dell'utilizzo del metodo. L'Agenzia ritiene necessaria una ulteriore sensibilizzazione verso tutti gli attori coinvolti, con particolare riguardo ai Soggetti Responsabili della Manutenzione e ai costruttori, per una migliore capacità operativa nella applicazione del Regolamento.

Sempre nel corso del 2015, l'Agenzia ha effettuato verifiche anche sull'applicazione del metodo di sicurezza comune per il monitoraggio, come stabilito dal Regolamento (UE) 1078/2012 ed ha emanato delle linee guida agli Operatori ferroviari per la stesura delle Relazioni Annuali sulla materia (nota n°841).

L'analisi delle Relazioni Annuali ha evidenziato una applicazione disomogenea del metodo sul processo di monitoraggio e una differente attenzione nel relazione in riguardo da parte dei 15 Operatori ferroviari in possesso di certificato di sicurezza e autorizzazione di sicurezza.

In linea generale si può affermare che pur emergendo una sostanziale rispondenza formale a quanto previsto dal regolamento europeo e dalle linee guida di ANSF e una generale applicazione del Regolamento (UE) 1078/2012, sia 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.

Inoltre l'Agenzia, in ottemperanza all'articolo 24, comma 2, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, ha tenuto, anche nel corso del 2015, 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) ed ha operato affinché esse si traducano in misure concrete. In ottemperanza al comma 3 del citato articolo, comunica all'Organismo investigativo, almeno una volta l'anno, le misure adottate o previste, in rapporto alle raccomandazioni emanate.

Il Direttore Generale

Dot. Antonio Pirelli



PC

