

ALLEGATO 4

**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 2016.****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 2016, in relazione all'andamento della sicurezza della circolazione nel sistema ferroviario nazionale sul quale l' Agenzia svolge la sua attività di regolamentazione, autorizzazione e supervisione.

Nel corso di questo periodo, il Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 agosto 2016, emanato in attuazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n.112, ha identificato le reti regionali, che sono di rilevanza strategica per il sistema ferroviario, interconnesse con l'infrastruttura ferroviaria nazionale, estendendo, in tal modo, l'ambito delle reti di competenza dell' Agenzia in materia di sicurezza.

Lo stesso decreto ha previsto un periodo transitorio per consentire agli Operatori ferroviari coinvolti una riorganizzazione societaria, ai sensi del citato Decreto legislativo 15 luglio 2015, n°112 e per richiedere le necessarie certificazioni o autorizzazioni di sicurezza all' ANSF.

In considerazione delle peculiarità del servizio ferroviario delle Reti Regionali, di cui all'allegato "A" del citato decreto, oltre che dell'esiguità del periodo trascorso da quando queste sono entrate nella propria competenza, l' Agenzia, relativamente all'ambito della incidentalità ferroviaria, ha potuto raccogliere ed analizzare sinteticamente i dati forniti dalle Aziende ferroviarie operanti su quelle Reti, privilegiando il confronto con i nuovi soggetti in incontri bilaterali e in incontri plenari per le tematiche comuni a più Operatori.

Le condizioni maggiormente critiche sono state rilevate nelle categorie degli "incidenti ai passaggi a livello", negli "investimenti di persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento ed in particolare nella categoria "collisioni di treno con veicolo ferroviario".

Con particolare riguardo a quest'ultima categoria, per prevenire la collisione tra treni, l'Agenzia sottolinea la necessità di intervenire sulle Reti Regionali seguendo un percorso di attrezzaggio tecnologico e di allineamento alle normative ed agli standard nazionali ed internazionali vigenti e prioritariamente intervenendo con l'installazione di sistemi automatici di protezione della marcia del treno, presenti solo in minima parte su tali reti.

L'Agenzia indica, pertanto, la necessità di puntare sull'attrezzaggio di quei sistemi per garantire ed estendere i risultati registrati sulla rete RFI, dove i sistemi di protezione della marcia del treno coprono quasi il 100% del traffico e hanno impedito che dal 2007 ad oggi, si verificassero incidenti significativi dovuti alla collisione tra treni.

A tal proposito, nelle more del completamento di tali attrezzaggi, l'Agenzia ha indicato ai Gestori delle Reti Regionali le misure minime da adottare nell'immediato (nota n.9956/2016) fornendo anche indicazioni sui provvedimenti che questi devono adottare urgentemente in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario.

A fronte dell'incremento delle competenze, nel corso del 2016 la consistenza numerica del personale dell'Agenzia è aumentata a seguito dell'ingresso di un dirigente appartenente ai ruoli del Ministero vigilante ed alle procedure di mobilità avviate nel corso del 2015, ai sensi dell'art. 30 del decreto legislativo 30 marzo 2001 n. 165 e ss.mm.ii., a conclusione delle quali sono transitati nei ruoli dell'ANSF 8 amministrativi e 9 tecnici.

Per effetto delle suddette acquisizioni, al 31 dicembre 2016, erano in servizio presso l'ANSF 118 unità di personale, rispetto alle 100 unità in servizio nel 2015 ed alle 265 unità previste dalla pianta organica dell'Agenzia, rideterminata a seguito dell'ultima spending review (DPCM del 22 gennaio 2013, attuativo dell'art. 2 del D.L. n. 95/2012) invece delle 300 unità originariamente stabilite.

L'Agenzia segnala, inoltre, di aver provveduto, anche nel corso del 2016, all'aggiornamento ed allo sviluppo delle competenze del personale che svolge le attività di

supervisione, in funzione dell'evoluzione tecnica e normativa e per assicurare l'uniformità dei comportamenti nell'espletamento di tale attività.

Per quanto riguarda l'incidentalità sulla Rete RFI, l'Agenzia ha riferito che nel corso del 2016 si sono verificati 92 "incidenti significativi", rientranti nella definizione dell'Appendice dell'Allegato 1 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 98 registrati nel 2015. Tale valore è inferiore al valore medio del periodo 2005-2015 e segna una diminuzione del 31% degli incidenti totali, se raffrontato con il 2005 (primo anno di raccolta dei dati relativi all'incidentalità con le medesime classificazioni) e di circa il 6% degli incidenti totali rispetto al 2015.

Il numero complessivo delle vittime, nel 2016, è rimasto costante (83) ma si è avuto un incremento del numero dei morti, 59 rispetto ai 46 del 2015, ed un decremento del numero dei feriti gravi, rispettivamente, 24 nel 2016 e 37 nel 2015.

Tra il 2015 ed il 2016 si è avuto un incremento per le sole categorie "incidenti alle persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento" (da 67 incidenti nel 2015 a 70 nel 2016) e "altri tipi di incidenti" (da 2 incidenti nel 2015 a 5 nel 2016).

La categoria degli "incidenti ai passaggi a livello" ha registrato un decremento passando da 19 incidenti nel 2015 (il 20% del totale) ad 11 incidenti nel 2016 (il 12% del totale), così pure le "collisioni di treni" scesa da 5 incidenti nel 2015 a 3 nel 2016, i "deragliamenti dei treni", scesa da 3 incidenti nel 2015 a 2 nel 2016 e gli "incendi di materiale rotabile" scesa, da 2 incidenti nel 2015 ad 1 nel 2016.

Disaggregando gli incidenti significativi del 2016 in base alla causa principale, la quota preponderante degli incidenti (il 78%), delle vittime (19 feriti gravi, il 93% del totale) e dei morti (58 morti, il 98% del totale) risulta associata alla categoria delle "indebite presenze o attraversamenti della sede ferroviaria da parte dei pedoni". Pur nella diminuzione complessiva del numero di incidenti, il valore costante nel tempo del numero di investimenti pedonali, compresi quelli avvenuti in corrispondenza dei passaggi a livello, valore influenzato dall'indebita presenza di pedoni, fa prevedere che anche nel 2016 si avrà un superamento del valore di riferimento (NRV – National Reference Value) stabilito per la categoria "persone non autorizzate sulla sede ferroviaria".

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 dello 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, chiedendone la collaborazione per arricchire 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, RFI, per rendere di difficile valicabilità 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 2016 il numero di tali incidenti è diminuito rispetto all'anno precedente, passando da 25 a 20, in riduzione di circa il 70% rispetto al 2005.

Su questa tipologia di incidenti diminuisce l'incidenza di cause legate alla mancata o cattiva manutenzione (4 incidenti nel 2016 erano stati 5 nel 2015) e rimane invariata quella connessa all'errata esecuzione di procedure ferroviarie, di esercizio o di manovra (4 incidenti nel 2016 come nel 2015).

Aumentano leggermente gli incidenti legati alla presenza di veicoli stradali sulla sede ferroviaria (6 nel 2016 pari al 7% del totale, erano stati 5 nel 2015) e si riduce la componente

delle cadute dei passeggeri da treni in movimento, per indebite salite o discese, con tre incidenti, che passa dal 9% del 2015 al 3% del 2016.

Il risultato ottenuto nel lungo periodo, deve essere ascritto principalmente all'introduzione di sistemi tecnologici sulle porte dei treni che ne impediscono l'impropria apertura, quali i dispositivi di blocco porte e lateralizzazione. Per migliorare ulteriormente i valori è necessario che i citati 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 recenti (ad esempio il taglio trazione in caso di perdita del blocco porte).

L'Agenzia nell'attività di verifica del raggiungimento delle performance da parte del Gestore dell'infrastruttura e delle Imprese ferroviarie, nel corso del 2016, ha rilevato come i provvedimenti messi in atto, abbiano portato:

- alla diminuzione tendenziale degli incidenti significativi e in particolare, 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 di merci pericolose;
- alla crescita della consapevolezza del proprio ruolo da parte degli Operatori ferroviari;
- alla riduzione tendenziale delle problematiche relative alle porte di salita e discesa passeggeri ed ai cantieri di lavoro.

Per quanto riguarda le nuove competenze attribuite all'Agenzia con il Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 5 agosto 2016, questa riferisce di aver intrapreso numerose iniziative nei confronti delle aziende operanti sulle reti regionali individuate dall'allegato 'A' del citato decreto.

Per favorire il processo di adeguamento al mutato quadro normativo di riferimento, l'ANSF ha provveduto, da un lato, ad effettuare una ricognizione della attuale situazione organizzativa e tecnologica degli Operatori soggetti al citato decreto, dall'altro, a supervisionare il presidio della sicurezza della circolazione sulle reti interessate nel periodo transitorio, salvaguardando per quanto possibile la continuità del servizio.

L'Agenzia ha, quindi, condotto, tra novembre e dicembre 2016, incontri bilaterali con le aziende che gestiscono tali reti e con le imprese ferroviarie esercenti il trasporto sulle medesime, acquisendo informazioni generali sull'assetto impiantistico, organizzativo e operativo e fornendo i primi elementi a supporto dello sviluppo dei Sistemi di Gestione della Sicurezza e della predisposizione delle misure di sicurezza minime da adottare immediatamente nelle more dell'adeguamento e dei requisiti urgenti che le ferrovie regionali devono rispettare.

Tali requisiti discendono dai principi di sicurezza stabiliti nel "Regolamento per la Circolazione Ferroviaria", emanato con il decreto ANSF n° 4/2012, e riguardano sostanzialmente l'attrezzaggio della linea e dei treni con sistemi tecnologici aventi lo scopo di mitigare le conseguenze degli errori del personale di prima linea con compiti di sicurezza della circolazione.

L'adeguamento tecnico, organizzativo e tecnologico necessario avrà una durata variabile in funzione delle disponibilità economiche e della reattività dei nuovi Operatori che saranno responsabili della realizzazione di quegli interventi. L'Agenzia, in tal senso, è fortemente impegnata nello svolgimento delle proprie funzioni di vigilanza, di autorizzazione, di supervisione e di presidio della sicurezza delle reti regionali ricadenti nel proprio ambito di competenza.

In merito all'attività svolta nell'ambito delle autorizzazioni di sicurezza l'Agenzia riferisce che da parte dei gestori dell'infrastruttura delle reti regionali ricomprese nell'allegato "A" del Decreto ministeriale 5 agosto 2016, nel 2016 non è pervenuta all'Agenzia alcuna richiesta (i termini stabiliti dal decreto scadevano il 15 marzo 2017), mentre nei confronti dei Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, nel 2016, l'ANSF si è impegnata nella verifica della documentazione del Sistema di Gestione della Sicurezza presentata da RFI S.p.A. nel mese di gennaio, al fine di valutare il superamento delle non conformità riportate nelle prescrizioni trasmesse contestualmente al rilascio dell'Autorizzazione di Sicurezza (avvenuto in data 30 giugno 2014 e con scadenza al 30 giugno 2019). Le prescrizioni riguardavano la rispondenza dell'organizzazione del Gestore ed il conseguente adeguamento del Sistema di Gestione della Sicurezza ai criteri previsti dal Regolamento Europeo 1169/2010 ed alle normative vigenti in materia. Il termine dell'analisi documentale è previsto nei primi mesi del 2017.

In merito invece all'attività relativa al rilascio dei Certificati di sicurezza, l'ANSF riferisce che le Imprese ferroviarie in possesso di un certificato di sicurezza sono 36, di cui 17 per il solo trasporto merci, 10 solo passeggeri e 9 passeggeri e merci.

Il numero dei Certificati di Sicurezza parte A, tra nuovi, aggiornamenti e rinnovi, rilasciati nel 2016, è stato lo stesso rispetto all'anno 2015 (18) ma per la prima volta, nel corso del 2016, sono stati rilasciati dei rinnovi (3) alla scadenza prevista dei cinque anni.

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), l'Agenzia ha segnalato il permanere, anche nel 2016, di 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.

Per quanto riguarda le imprese ferroviarie che operano sulle Reti Regionali Interconnesse, il citato Decreto ministeriale 5 agosto 2016 ha fissato, all'art. 3, al 15 dicembre 2016 la scadenza per la presentazione all'ANSF delle istanze di richiesta per l'ottenimento della certificazione di sicurezza.

Tale scadenza è stata rispettata da parte di tutte le imprese interessate. Le analisi effettuate sulle 15 istanze pervenute ha evidenziato generali carenze nella completezza della documentazione necessaria ad attivare il processo di valutazione definito dai CSM (Common Safety Methods – Metodi Comuni di Sicurezza) in vigore, comportando la sospensione dei procedimenti e la contestuale richiesta di integrazioni per la riattivazione del procedimento di valutazione.

Circa le autorizzazioni di messa in servizio dei veicoli, l'Agenzia riferisce che nel corso del 2016 sono state rilasciate 311 autorizzazioni di messa in servizio che hanno riguardato

nell'ordine: le carrozze passeggeri, i carri, le locomotive convenzionali ed i convogli convenzionali a composizione bloccata, i convogli AV a composizione bloccata ed i convogli speciali.

Nel corso del 2016 sono, inoltre, proseguite le attività dell'Agenzia finalizzate ad autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi strutturali fissi, costitutivi del sistema ferroviario, come previsto dal D.lgs. 162/2007. L'Autorizzazione di messa in servizio (AMIS) è l'atto conclusivo di un processo attraverso il quale viene attestata la rispondenza dei sottosistemi ai requisiti di sicurezza definiti dalle Specifiche tecniche di Interoperabilità (STI) e dalle norme nazionali notificate. Nel corso del 2016 l'Agenzia riferisce di aver emesso 60 Autorizzazioni di messa in servizio (nel 2015 erano state 25).

Riguardo all'attività svolta nei confronti dei centri di formazione, nel corso del 2016 il numero complessivo dei centri di formazione riconosciuti è di 5 unità.

Nella cornice istituzionale del mantenimento del bene collettivo della sicurezza, stabilita dal decreto legislativo 10 agosto 2007, n.162, si riportano le principali attività svolte, nel 2016, nei diversi ambiti di competenza dell'ANSF.

- Nell'ambito delle sinergie istituzionali:
  - o è continuato il rapporto di scambio di esperienze tra l'Agenzia ed il Servizio di Polizia Ferroviaria, instaurato grazie al Protocollo di intesa per la collaborazione istituzionale, stipulato il 20 dicembre 2010;
  - o l'Agenzia, con la collaborazione della Polizia Ferroviaria e con tre Federazioni affiliate al CONI, ha sviluppato una strategia di comunicazione per la sensibilizzazione dei giovani sui temi della sicurezza ferroviaria. Nel corso del 2016 sono state effettuate 5 giornate di eventi con la Federazione Italiana Pallacanestro (FIP) 7 giornate di eventi con la Federazione Italiana Rugby (FIR) e 7 giornate di eventi con la Federazione Italiana Pallavolo (FIPAV), con la partecipazione di circa ventimila ragazzi, rivolte a diffondere presso i giovani la cultura dell'autotutela e dell'uso proprio e corretto del mezzo ferroviario;
  - o l'Agenzia ha, inoltre, proseguito una attiva collaborazione con il mondo della scuola anche nel 2016. In Piemonte, con la Polizia Ferroviaria, l'Ufficio Scolastico Regionale e la Regione, ha avviato un concorso presso gli istituti superiori, che si concluderà nel

- 2017, per premiare i migliori lavori sviluppati sul tema del rispetto delle regole nella mobilità ferroviaria. In Toscana è stato avviato, con l'Ufficio Scolastico Regionale e la Regione, un ciclo di interventi diretti sia verso il corpo docente (un intervento) che verso le scolaresche (tre interventi) con il coinvolgimento di circa 400 tra docenti e studenti;
- o l'ANSF sta anche attivando delle sinergie con il mondo universitario per effettuare un'analisi del fenomeno dell'indebito attraversamento, finanziando specifiche borse di studio per tesi di laurea in materia di sicurezza ferroviaria;
  - o nel corso del 2016 si è avviata la produzione di uno spot, che si è completata nel 2017, quale base di una più ampia campagna di comunicazione sui temi della sicurezza ferroviaria a contrasto dei comportamenti scorretti nelle stazioni, lungo i binari e a bordo dei treni.
- 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 e degli obiettivi specifici forniti dal Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti (con la Direttiva prot. n. 021 del 2 febbraio 2016) e programmate nel documento "Piano delle attività ispettive di audit e delle valutazioni documentali Settore Ispettorato e Controlli dell'Agenzia - anno 2016" (emanato l'11 marzo 2016) contenente le attività ispettive e di audit programmate nel 2016 sul Gestore dell'infrastruttura (RFI), sulle Imprese ferroviarie in possesso di certificato di sicurezza o in fase di ottenimento 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 Corruzione. In sintesi, le attività svolte nel 2016 dall'Agenzia in sede ispettiva e di monitoraggio sul Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria e sulle Imprese ferroviarie sono state:
- o 190 attività di valutazione svolte sui Sistemi di Gestione della Sicurezza e sui processi operativi degli Operatori ferroviari;

- o 120 accertamenti mirati;
- o 1331 ispezioni (circa il 10% in più rispetto a quelle effettuate nel 2015).
- 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 39 interventi di audit sul campo (rispetto ai 41 effettuati nel 2015);
  - o un audit documentale sul Sistema di Gestione della Sicurezza del Gestore dell'infrastruttura;
  - o 1166 elementi controllati tra deviatori, circuiti di binario, passaggi a livello, posti di blocco automatici, apparati di stazione e di linea, per un totale di 7243 misure eseguite, in cui sono state rilevate il 14% di non conformità.

L'Agenzia riferisce, inoltre, in aggiunta ai controlli di routine, di avere visitato, nel corso del 2016, 3 gallerie e 5 opere d'arte e di aver percorsi 843 km di linee ferroviarie a bordo di locomotore.

- Nell'ambito dell'attività ispettiva sulle imprese ferroviarie, nel corso del 2016, sono state svolte:
  - o 64 audit documentali sui Sistemi di Gestione della Sicurezza di Imprese ferroviarie che hanno riguardato 27 Imprese ferroviarie (rispetto ai 50 interventi effettuati nel 2015);
  - o 29 audit sul campo presso le Imprese ferroviarie, inclusa Trenitalia (rispetto ai 33 interventi effettuati nel 2015): in 7 casi sono state svolte verifiche relative al trasporto di merci pericolose;
  - o 1198 attività ispettive, per un totale di 7716 verifiche relative a 32 Imprese ferroviarie che hanno effettuato servizi di trasporto ferroviario, comprese quelle con volumi di traffico poco rilevanti. Nel corso dei controlli sono state rilevate l'11% di non conformità sul totale dei controlli effettuati;
  - o campagne di ispezioni specifiche sono state condotte in diversi ambiti, quali: l'operatività del personale di condotta e accompagnamento treni, il sovraffollamento nei treni del trasporto locale, la gestione delle manovre e della movimentazione dei veicoli all'interno degli scali, le informazioni dichiarate da detentori e/o proprietari di veicoli all'atto della registrazione o modifica 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 e le segnalazioni pervenute da detto Ufficio e da altre autorità competenti estere (NSA Germania – EBA), con particolare riguardo al trasporto di merci pericolose.

Nello svolgimento dell'attività di ispezione l'Agenzia ha rilevato che permangono criticità nel trattamento delle non conformità da parte dei soggetti coinvolti, in quanto, a fronte di un miglioramento del rispetto delle tempistiche degli impegni assunti e dei riscontri in generale strutturati in modo più organico, in molti casi le evidenze prodotte non mostrano una adeguata analisi delle cause, per assicurare che non si reiterino non conformità.

Per quanto riguarda le problematiche manutentive, con l'emissione delle "Linee guida per l'attestazione dei Soggetti Responsabili della Manutenzione dei veicoli ferroviari (ad esclusione dei carri merci)", l'ANSF ha creato uno strumento per mutuare l'applicazione del Regolamento 445/2011 nei contesti non coperti da esso, al fine di garantire uniformità nell'applicazione degli standard e delle modalità operative.

Dal quadro complessivo dei risultati della supervisione condotta, l'Agenzia evince il permanere di criticità di sistema che individua:

- o nella definizione delle modalità di attuazione delle misure di mitigazione dei rischi e nella valutazione della loro efficacia;
  - o nella attuazione del Regolamento (UE) n.1078/2012 che stabilisce un metodo comune di sicurezza (CSM) durante l'esercizio e la manutenzione;
  - o nella valutazione e nell'attuazione degli aspetti correlati alla gestione delle modifiche del sistema di riferimento, ai sensi del Regolamento (UE) n.402/2013.
- Nell'ambito dell'attività internazionale l'Agenzia:
- o ha partecipato a tavoli 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;

- o 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. Nel 2016, per veicolare le informazioni critiche provenienti dal ciclo di vita di componenti utilizzati in contesti europei, l'ANSF ha trattato 10 casistiche (rinvenibili nell'apposita sezione del sito dell'Agenzia).  
In particolare nel 2016 l'ANSF, a seguito di un «Safety alert» della NSA Polacca riguardante il rilevamento di alcuni difetti sui carrelli dei convogli ATR 220 e ATR 220Tr, ha allertato le Imprese ferroviarie italiane potenzialmente interessate e il costruttore di tali veicoli affinché adottassero gli opportuni provvedimenti cautelativi. Nel corso di controlli congiunti tra il costruttore e le Imprese ferroviarie, sono emersi difetti sui carrelli, non direttamente associabili a quelli descritti nel «Safety alert», rilevati anche su complessi non ancora in esercizio e quindi probabilmente riconducibili a criticità in fase di fabbricazione. L'ANSF ha inoltre chiesto l'intervento dell'Organismo certificatore dei convogli nell'analisi della problematica. Il tempestivo intervento ha consentito di attivare misure di controllo straordinarie e di avviare interventi di ripristino dei carrelli.
- o ha proseguito le attività di cooperazione con l'Ufficio Federale dei Trasporti (UFT), l'Autorità Nazionale di Sicurezza Svizzera, per l'effettuazione di attività ispettive congiunte;
- o ha proseguito l'attività di controllo specificamente rivolta al trasporto di merci pericolose, da e per la Germania, in riscontro alle segnalazioni pervenute da parte dell'Autorità competente della Germania (EBA) di ripetute violazioni del regolamento RID in tale traffico;
- o ha concluso l'accordo di cooperazione in materia di supervisione con l'Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), l'Autorità Nazionale di Sicurezza Francese;
- o ha partecipato con altre NSA (NSA Francia ed NSA Bulgaria) al Progetto Europeo HIPOPS coordinato da RINA.

In applicazione dell'Atto di indirizzo del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, nel 2016 l'Agenzia ha curato i rapporti con l'Agenzia dell'Unione Europea per le Ferrovie (nuova

denominazione dell'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: l'ANSF ha partecipato al Gruppo ERA di revisione dei Regolamenti sui CSM su Risk Assessment, Revision of CSM on Conformity Assessment, CSM on Supervision, lavorando tramite questionari sulla valutazione d'impatto dei nuovi regolamenti e sui legami con gli aspetti del fattore umano;
- Interoperabilità - Specifiche Tecniche di Interoperabilità: l'ANSF ha partecipato al gruppo di lavoro per la revisione della sulla nuova STI Esercizio da integrare nel Sistema di Gestione della Sicurezza. In uno specifico incontro bilaterale con l'Agenzia Europea, svoltosi a Roma il 12 ottobre 2016, l'ANSF ha evidenziato delle criticità nel recepimento dell'attuale versione della STI esercizio all'interno del quadro normativo nazionale per un'imperfetta sovrapposizione delle due normative che minerebbe la coerenza interna della normativa nazionale con potenziali rischi per la sicurezza dell'esercizio. Tali rischi potrebbero essere evitati solo se la STI Esercizio includesse un insieme completo di norme di esercizio con cui sostituire interamente quelle nazionali. Inoltre l'Agenzia ha rappresentato la necessità, per l'effettiva armonizzazione europea delle norme di esercizio, di definire chiaramente i sottostanti principi di sicurezza contenuti nella STI OPE. In particolare i principi riguardanti le funzioni di sicurezza svolte dai sistemi di terra (interlocking, sistemi di blocco e sistemi di protezione della marcia).  
Sulla STI TAF (Telematic Applications for Freight) l'Agenzia in collaborazione con l'ERA e con i Punti di contatto nazionali di Slovenia e Croazia, ha organizzato un Regional Workshop con lo scopo di informare le imprese del settore ferroviario sullo stato dell'arte, sugli strumenti di implementazione, sulla pianificazione a medio e lungo termine e su come la STI TAF stia diventando una realtà nell'esercizio ferroviario;
- Corridoi Ferroviari Merci di cui al Regolamento (UE) 913/2010: esperti dell'ANSF hanno partecipato direttamente all'Executive Board dei Corridoi: Reno-Alpi (REALP), Scandinavo-Mediterraneo (SCANMED) e Mediterraneo (MED), allo Steering Committee dei Corridoi

Reno-Alpi e Scandinavo-Mediterraneo ed alla Task force dell'ERTMS del Corridoio Reno-Alpi, predisponendo memorie in occasione di tutte le riunioni.

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 e le infrastrutture ferroviarie per la formazione della posizione italiana presso la Commissione Europea e al Comitato formato dai rappresentanti degli Stati Membri RISC (Railway Interoperability and Safety Committee), ha fornito e assicurato informazioni e supporto tecnico per la partecipazione al Working Group Tech presso l'OTIF ed ai gruppi istituiti per l'implementazione del 4° Pacchetto Ferroviario (Gruppo di Esperti sull'implementazione e Gruppo "Fees and charges").

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

Nel febbraio 2016 è stato condiviso, con il Team di Cross Audit dell'ERA, il Report finale del Cross-Audit, svoltosi sull'Agenzia, con autorizzazione alla sua pubblicazione. Il Cross-Audit, iniziato nel 2014 e terminato nell'ottobre 2015 con un Close-meeting, ha interessato le attività di Supervisione e Audit, di rilascio Certificato e Autorizzazione di Sicurezza, di Autorizzazione alla messa in servizio dei veicoli, integrate dall'attività trasversale "Capacità Organizzativa".

L'Agenzia ha partecipato, inoltre, su incarico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Gruppo "Sicurezza nei tunnel ferroviari della regione alpina" (seguiti di Zurigo) che si occupa della sicurezza nelle gallerie ferroviarie della zona alpina e al progetto IMI (Internal Market Information System), piattaforma informatica multilingue sviluppata dalla Commissione europea per lo scambio di informazioni sulle licenze dei macchinisti tra Autorità di sicurezza dei vari Stati Membri, sotto il coordinamento del Ministero dell'Interno. L'Agenzia ha utilizzato regolarmente il sistema IMI che consente di ricevere le richieste di accesso (abituamente da Belgio e Francia) alle informazioni del RNL (Registro Nazionale delle Patenti) e di inviarne a propria volta.

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.

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:

- ILGGRI (International Liaison Group of Government Railway Inspectorates);
- OTIF (Organisation Intergouvernementale pour les transports Internationaux Ferroviaires);
- Forum europei sul trasporto ferroviario organizzati dalla Florence School of Regulation che fa capo all'Istituto Universitario Europeo di Fiesole. In particolare, il 2 maggio 2016, ANSF ha presentato una relazione sul Registro infrastruttura nell'ambito del Forum dal titolo: "How to define, measure, and improve the performance of the European railway system?".

A seguito dell'attività del riordino normativo operata con il decreto n.4/2012, le attività in capo all'Agenzia, riguardo ai soggetti operanti sulla rete RFI, 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 tra il proprio personale e quello delle Imprese ferroviarie.

Nel 2016 sono state esaminate tutte le 472 disposizioni e prescrizioni di esercizio trasmesse dagli Operatori ferroviari.

Nel corso del 2016 sono state, inoltre, revisionate le seguenti linee guida a supporto dell'attività degli operatori ferroviari:

- "Guideline for CCS Authorisation on Rail Freight Corridors";
- "Linee guida per la redazione della relazione annuale della sicurezza - Tabelle dati linee guida".

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 sulla applicazione del metodo, così come richiesto 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 Regolamento (UE) 402/2013, 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 2016 tali elementi sono stati forniti all'Agenzia dalla quasi totalità delle Imprese Ferroviarie, dal Gestore infrastruttura RFI e da un costruttore di veicoli ferroviari. Come già evidenziato nel rapporto del 2015 e del 2014, anche nel 2016 l'ANSF osserva, tuttavia, il permanere di una non completa comprensione, da parte degli operatori, dei principali contenuti del Regolamento stesso, aspetto che si conferma dall'esito 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 dei CSM assessor ed all'applicazione del Regolamento, non risultano completi e strutturati come richiesto, anche se si osservano segni di miglioramento rispetto all'anno precedente ed una migliore standardizzazione dell'utilizzo del metodo.

Sempre nel corso del 2016, 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.5841 del 25.5.2016).

L'analisi delle Relazioni Annuali, prodotte dagli Operatori ferroviari, ha evidenziato una maggiore attenzione nella rendicontazione dell'attuazione del Regolamento pur permanendo un disomogeneo livello di approfondimento del metodo sul processo di monitoraggio e una differente attenzione nel relazionare.

La conforme attuazione del CSM è stata anche oggetto di verifica sul campo da parte dell'Agenzia. Gli esiti di tali controlli, unitamente all'analisi di quanto presentato con le Relazioni Annuali, mostrano la necessità di proseguire nell'azione di sensibilizzazione degli operatori ferroviari per l'adozione di un sistema strutturato ed efficace di monitoraggio dei processi e delle prestazioni di sicurezza, nel pieno rispetto del Regolamento (UE) 1078/2012.

Infine l'Agenzia, in ottemperanza all'articolo 24, comma 2, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, ha tenuto, anche nel corso del 2016, 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, l'ANSF comunica all'Organismo investigativo, almeno una volta l'anno, le misure adottate o previste, in rapporto alle raccomandazioni emanate. L'Agenzia ha provveduto a trasmettere anche agli Operatori delle Reti Regionali Interconnesse le raccomandazioni degli ultimi anni.

Il Direttore Generale

Dott. Enrico Maria PUJIA

 PV

