

RAPPORTO ANNUALE SULLA SICUREZZA

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

ANNO 2013

Piazza della Stazione, 45 50123 FIRENZE

Tel: 0039 055 2356620 - 0039 06 41582379

Fax: 055 2356495

agenzia.sicurezza@ansf.it

www.ansf.it



~~PAGINA VUOTA~~

h

INDICE

PARTE A - INTRODUZIONE
A.1 Scopo e campo di applicazione
A.2 Modifiche organizzative
PARTE B - ANDAMENTO GENERALE DELLA SICUREZZA FERROVIARIA E STRATEGIA
B.1 Principali conclusioni sull'anno di riferimento
B.2 Strategia, Programmi e iniziative nazionali in materia di sicurezza
B.2.1 Iniziative per la mitigazione delle problematiche legate all'indebita presenza di pedoni sulla sede ferroviaria
B.2.2 Iniziative per la mitigazione delle problematiche manutentive
B.2.3 Principali strategie nell'attività internazionale dell'Agenzia
B.3 Riesame dell'anno precedente
B.3.1 Monitoraggio attività degli Operatori Ferroviari a seguito del riordino normativo
B.3.2 Formazione del personale con mansioni di sicurezza
B.3.3 Ispettorato e controllo sull'attività dei Gestori dell'Infrastruttura e delle Imprese ferroviarie
B.4 Aree di interesse per il prossimo anno
PARTE C - SVILUPPI NELLE PRESTAZIONI DI SICUREZZA
C.1 Analisi dettagliata delle ultime tendenze registrate
C.2 Risultati delle raccomandazioni in materia di sicurezza
C.3 Misure attuate non in relazione a raccomandazioni in materia di sicurezza
PARTE D - SUPERVISIONE
D.1 Strategia e piano
D.2 Risorse umane
D.3 Competenza
D.4 Processo decisionale
D.4.1 Criteri decisionali su come l'Agenzia ha monitorato, promosso ed attuato il rispetto del quadro normativo e procedura per stabilire quei criteri
D.4.2 Principali reclami ricevuti da IF e GI
D.5 Coordinamento e cooperazione
D.6 Risultati delle misure adottate
PARTE E - CERTIFICAZIONE E AUTORIZZAZIONE
E.1 Linee guida per il rilascio del certificato di sicurezza
E.2 Contatti con altre Autorità Nazionali per la Sicurezza
E.3 Questioni procedurali
E.4 Feedback
E.5 Altri tipi di certificazioni
PARTE F - MODIFICHE LEGISLATIVE
F.1 Direttiva sulla sicurezza ferroviaria
F.2 Modifiche apportate alla legislazione ed alla regolamentazione
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
G.2 Feedback delle parti interessate
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
PARTE H - DEROGHE RIGUARDANTI IL PROGRAMMA DI CERTIFICAZIONE ECM

M. M.

ALLEGATI

- Allegato A: Indicatori Comuni di Sicurezza
- Allegato B: Modifiche legislative

Min M

PARTE A - INTRODUZIONE

A.1 Scopo e campo di applicazione

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

Esso descrive l'andamento nel corso del 2013 della sicurezza nella parte di sistema ferroviario italiano sulla quale, ai sensi del citato decreto, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (nel prosieguo Agenzia) svolge la sua attività di regolamentazione, autorizzazione e supervisione. Al momento tale parte è costituita dalla infrastruttura ferroviaria nazionale concessa in gestione a Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. con Decreto del Ministero dei Trasporti 138-T del 31/10/2000 (atto di concessione) e dal servizio di trasporto ferroviario svolto su di essa dalle Imprese ferroviarie in possesso del Certificato di sicurezza mentre l'Agenzia non è ancora competente sulla sicurezza della circolazione ferroviaria delle reti regionali.

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

A.2 Modifiche organizzative

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

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

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

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

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

Sulla base della rideterminazione della nuova dotazione organica è stata definita la programmazione triennale del fabbisogno di personale dell'Agenzia ed il relativo piano delle assunzioni.

L'iter di approvazione del piano delle assunzioni (da parte del Ministero dell'economia e delle finanze, del Dipartimento della Funzione Pubblica e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) si è concluso con atto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 22 ottobre 2013. Inoltre, al fine di avviare l'iter delle assunzioni, è stata necessaria l'approvazione della delibera di rideterminazione e ripartizione della dotazione organica, avvenuta con decreto interministeriale dei predetti ministeri del 8 gennaio 2014.

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

Attualmente l'Agenzia sta procedendo ad avviare le procedure di mobilità che, secondo quanto disposto dal Dlg. n. 165/2001, devono essere attivate prima dell'espletamento delle procedure concorsuali.

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

PARTE B - ANDAMENTO GENERALE DELLA SICUREZZA FERROVIARIA E STRATEGIA

B.1 Principali conclusioni sull'anno di riferimento

Nel 2013 si sono verificate 4 collisioni ferroviarie o deragliamenti di treni, elencati nella tabella seguente, che hanno causato almeno un morto o 5 feriti gravi o 2 milioni di euro di danni, e che quindi rientrano nella definizione di "incidente grave" di cui all'articolo 3 della Direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004.

Incidenti Gravi ai sensi della definizione di cui all'articolo 3 della Direttiva 2004/49/CE avvenuti nel 2013			
data	località	descrizione	conseguenze
06/05/13	Tirano - Villa di Tirano	Urto tra treno 5194 e un TIR che aveva invaso la sede ferroviaria a seguito di incidente sulla strada che corre parallela alla linea ferroviaria.	2 morti
25/06/13	Formia	Svio del treno 60629 a causa della rottura del fusello	Oltre 2 M € di danni
07/11/13	Pontida - Cisano Capr.B.	Urto tra il treno 5036 e un'ambulanza in corrispondenza del PL Km 16+279 con le barriere aperte	2 morti e 1 ferito grave
01/12/13	Ortona - Santuario Incor.	Svio del treno 3546 per esondazione fiume Carapelle	Oltre 2 M € di danni

Nel seguito di questa relazione però per incidente grave si intende un incidente rientrante nella definizione di "incidente grave" di cui all'Appendice dell'Allegato 1 della medesima Direttiva 2004/49/CE¹.

¹ Ai sensi di tale Allegato I, un incidente è considerato grave se in esso è stato coinvolto almeno un veicolo ferroviario in movimento e se ha causato almeno un decesso o un ferito grave o danni pari o superiori a

Assumendo tale definizione di "incidente grave", nello stesso anno 2013 se ne sono verificati 100, in diminuzione rispetto ai 107 del 2012.

Si è registrata una diminuzione anche degli incidenti totali, cioè considerando anche quelli non classificati come "gravi".

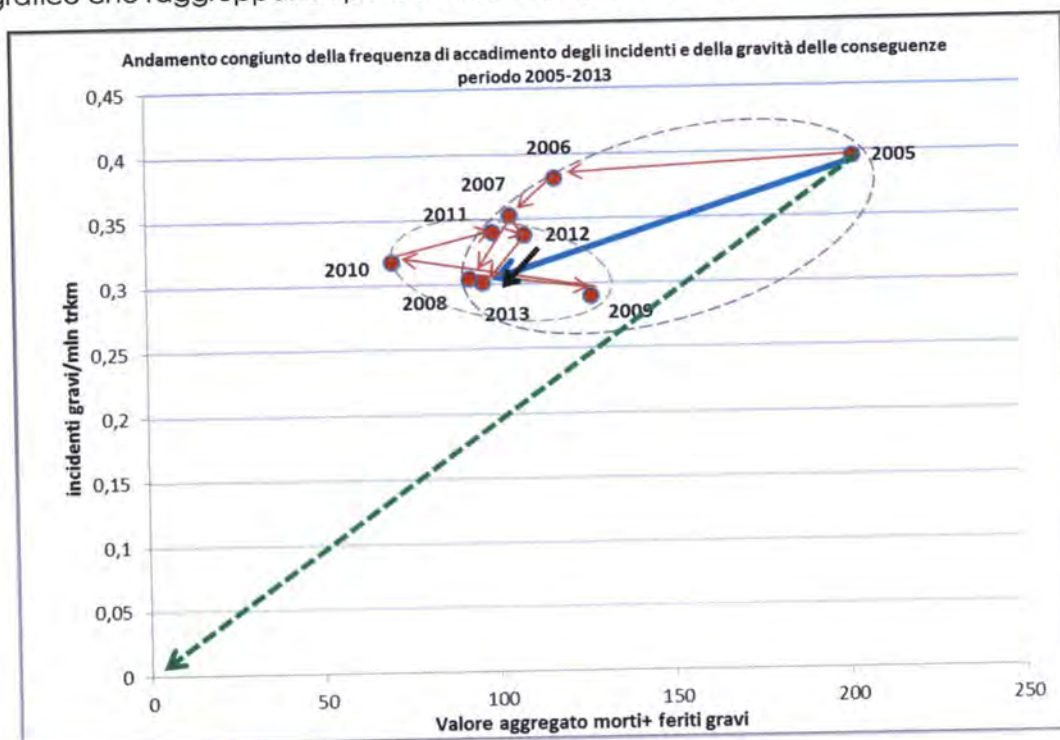
Riguardo alle conseguenze sulle persone, si sono registrati 62 morti e 34 feriti gravi (rispettivamente 69 e 39 nel 2012).

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

Tale obiettivo compendia i dettami:

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

Il grafico mostra come negli anni in esame l'andamento complessivo (freccia blu) sia in linea con l'obiettivo (freccia verde tratteggiata). Questo andamento, globalmente buono, è in realtà il risultato di una prima parte del periodo (2005-2008) marcatamente in linea con l'obiettivo e di una seconda parte (2009-2012) in cui i dati si attestano intorno ai valori più bassi del quadriennio precedente, come evidenziato con le cerchiature sul grafico che raggruppano i periodi 2005-2008 e 2009-2012.



150.000€ ai binari, agli impianti o all'ambiente oppure un'interruzione del traffico di 6 o più ore. Sono esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini o nei depositi e comunque quelli causati da atti volontari (suicidi o atti vandalici).

Nel 2013 si sono registrati valori tra i più bassi dell'intero periodo e l'andamento rispetto al 2012 (freccia nera) sembra riallinearsi all'obiettivo.

Come apparirà evidente dal dettaglio dei dati riportati nella Parte C di questa relazione, un più marcato decremento degli incidenti e delle relative conseguenze deve necessariamente passare attraverso la riduzione dell'incidentalità legata ad indebite presenze o attraversamenti della sede ferroviaria da parte di pedoni. Tale fenomeno rientra nella categoria "persone non autorizzate sulla sede ferroviaria", che nel 2013 sono all'origine del 76% degli incidenti gravi (nel 2012 il 74%) e dell'81% (nel 2012 il 77%) delle vittime. Nel periodo osservato tale dato, non ha segnato riduzioni significative, influenzando negativamente le performance e di conseguenza il superamento dei valori nazionali di riferimento (NRV) alla base del relativo obiettivo comune di sicurezza (CST).

Per contrastare tali fenomeni nel 2013 l'Agenzia ha avviato una serie di azioni di sensibilizzazione del pubblico, particolarmente dei giovani, in sinergia con il mondo scolastico, con la Polizia ferroviaria e con altre Istituzioni. L'Agenzia ha anche voluto sensibilizzare le Imprese ferroviarie e soprattutto il Gestore della rete su questa problematica, chiedendo la loro collaborazione per la predisposizione di una mappa del rischio specifico per questo tipo di incidenti che dovrebbe aiutare a concentrare gli sforzi necessari ad arginare tale fenomeno.

Non si può però abbassare il livello di attenzione sugli incidenti più strettamente legati agli aspetti tecnici del trasporto ferroviario (ad esempio i deragliamenti) che, pur avendo presentato una percentuale minoritaria di vittime, sono anche gli incidenti da cui possono potenzialmente generarsi conseguenze disastrose e per i quali è decisivo attivare ogni possibile forma di prevenzione.

Su questa tipologia di incidenti si conferma ancora alta l'incidenza di cause legate alla mancata o cattiva manutenzione (37,5% nel 2013, era il 39% nel 2012).

In questo ambito, particolarmente preoccupante è apparso il fenomeno, riscontrato nell'analisi di alcuni casi di incidenti, del non utilizzo degli impianti tecnologici o di singoli componenti che svolgono importanti funzioni di sicurezza a causa di una carente manutenzione. La massimizzazione nell'uso delle tecnologie di sicurezza disponibili è, un requisito essenziale per il funzionamento sicuro del sistema ferroviario, oltre che la modalità corretta di conseguire i benefici degli ingenti investimenti statali erogati negli anni proprio per la installazione di tali tecnologie.

Rimangono ancora ampi margini di miglioramento a livello organizzativo per gli operatori ferroviari per conseguire un Sistema di Gestione della Sicurezza in linea con le direttive comunitarie in grado di garantire procedure di controllo interno più efficaci per rafforzare le attività di monitoraggio, di manutenzione, di formazione del personale e per garantire, in caso di criticità, la tempestiva attuazione di misure di controllo del rischio.

Un richiamo merita la problematica del dissesto idrogeologico sulla quale l'Agenzia ha chiesto un'azione più incisiva da parte del Gestore della rete per l'adozione di misure cautelative finalizzate a garantire la sicurezza della circolazione, ma per la quale è necessario l'impegno costante di tutte le Istituzioni a livello locale e nazionale.

Nel 2013 non si sono verificati incidenti "gravi" legati alla problematica relativa alla stabilità delle opere civili (o opere d'arte) ma l'11 maggio si è verificato il crollo dell'impalcato di un viadotto stradale sulla linea Sulmona-Terni. Su tale problematica era emersa la necessità di adeguare i processi di verifica e controllo dei ponti e in generale delle opere d'arte; nell'agosto del 2013 il Gestore ha presentato la modifica richiesta della istruzione che regola le attività di esecuzione delle visite.

Come indicato nel punto 2.10, l'Agenzia continua a eseguire interventi ispettivi per monitorare lo stato delle opere d'arte. Così come per il dissesto idrogeologico, manca

ancora uno studio di fattibilità da parte del Gestore riguardante l'installazione di sensori di allarme sulla stabilità di tali opere d'arte per pericoli naturali.

Anche per il 2013 l'attività di supervisione svolta dall'Agenzia è stata la maggiore fonte di informazioni su cui si sono basate le raccomandazioni di sicurezza rivolte agli operatori: sono stati effettuati circa il 5% dei controlli in più rispetto al 2012 e sono risultate ancora alte le non conformità rilevate che, pur in diminuzione rispetto al 2012, si attestano sul 12% delle rilevazioni effettuate.

È necessario, comunque, incrementare l'attività di supervisione ed in tal senso occorre cogliere l'opportunità offerta dall'autorizzazione ad assumere nuovo personale da parte dell'Agenzia oltre che pervenire alla emanazione del provvedimento sulle sanzioni che potrà rendere maggiormente cogente l'attività ispettiva stessa.

Sul piano nazionale il 2013 è stato connotato dall'entrata in vigore del decreto 4/2012 dell'Agenzia e dei testi con esso emanati, tramite il quale è stato attuato il riordino dei principi relativi alla sicurezza della circolazione ferroviaria, e che è stato anche l'occasione per migliorare alcuni principi sulla sicurezza. Gli operatori ferroviari devono completare la revisione dei loro processi interni per adeguarsi ai mutamenti normativi cogliendo l'opportunità di crescita del sistema anche sotto il profilo della sicurezza, offerta da una disciplina chiara e aperte alle loro esigenze.

Relativamente al traffico merci internazionale, l'Agenzia è intervenuta tempestivamente (a seguito di incidenti, segnalazioni, Safety Alert, ecc.) per circoscrivere le criticità emerse con interventi restrittivi dell'utilizzo della componentistica interessata. Permane comunque una difficoltà per quanto riguarda l'assunzione di misure armonizzate a livello europeo; in tal senso non è mancato, anche nel 2013, l'impegno da parte dell'Agenzia direttamente o a supporto dell'azione del Ministero vigilante per rendere obbligatorie le misure condivise a livello europeo dalla Task Force istituita dopo l'incidente di Viareggio.

Sempre sul fronte internazionale è stato chiesto un maggiore impegno alle Imprese ferroviarie nazionali affinché si adoperino nei rapporti con i loro partner esteri per rafforzare i controlli e in generale per elevare la qualità del trasporto in termini di sicurezza, mediante una serie di azioni ben definite.

Le azioni da mettere in campo da parte degli Operatori non possono prescindere da un rafforzamento delle loro strutture tecniche interne in grado di garantire una più attenta gestione dei processi di sicurezza dal punto di vista dei controlli, della strutturazione dei processi stessi, dell'analisi del rischio e della formazione del personale che sono alla base del funzionamento sicuro del sistema.

Le azioni richieste al Gestore dell'infrastruttura nell'ambito del processo per il rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza definitiva stanno progredendo con eccessiva lentezza; sono state operate alcune modifiche procedurali ed organizzative ed avviate alcune azioni già richieste fin dal 2010, ma non è ancora stata conseguita la piena coerenza con il dettato della direttiva comunitaria per il Sistema di gestione della Sicurezza.

Si sta rafforzando la consapevolezza da parte del Gestore dell'infrastruttura circa la necessità di intervenire tempestivamente con provvedimenti limitativi o restrittivi della circolazione nei casi in cui non sia garantito un adeguato livello di manutenzione o comunque vi sia potenziale pregiudizio per la sicurezza.

E' invece necessario un intervento maggiormente incisivo da parte del Gestore dell'infrastruttura affinché siano maggiormente rispettate le procedure previste per lo svolgimento in sicurezza degli interventi in caso di guasti ad impianti o enti che comportano ripercussioni sull'esercizio, all'origine di inconvenienti e talvolta di incidenti gravi (incidente di Lavino del 12 luglio 2012,).



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

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

Le attività principali sono:

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

I principi generali dell'organizzazione di tali attività sono riportati nel citato Decreto dell'Agenzia 4/2012 del 9 agosto 2012. L'organizzazione specifica delle attività e i dati quantitativi sono riportati nei successivi punti di questo rapporto.

Annualmente l'Agenzia riceve dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti gli obiettivi quantitativi che deve raggiungere nell'adempimento dei compiti assegnati dal vigente quadro normativo. Il raggiungimento di tali obiettivi viene misurato in maniera quantitativa. Nel 2013 tutti gli obiettivi sono stati raggiunti.

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

Per il 2013 l'Agenzia ha individuato le seguenti aree di criticità, alcune già indicate negli anni precedenti, utili al raggiungimento dei macro obiettivi nazionali che ha indirizzato al Gestore dell'infrastruttura ed alle imprese ferroviarie:

- attuazione degli adempimenti per l'ottenimento dei certificati di sicurezza e dell'autorizzazione di sicurezza;
- diffusione della cultura della sicurezza ferroviaria, dalla definizione della politica all'effettuazione del servizio;
- organizzazione e gestione in sicurezza dei processi produttivi e controllo sistematico dei rischi ad essi connessi nella propria parte di sistema, alle interfacce con gli altri operatori, con i fornitori della manutenzione e dei servizi in genere e generati da attività esterne;
- cooperazione e comunicazione tra gli operatori ferroviari sulle problematiche di sicurezza;
- individuazione e analisi dei dati rilevanti per la sicurezza e loro monitoraggio per determinare tendenze rispetto al conseguimento di obiettivi prefissati;
- gestione delle emergenze e sinergie con le autorità competenti nella salvaguardia dell'incolumità dei passeggeri.

All'interno delle criticità sopra menzionate si delineano le due macro aree su cui è necessario intervenire che hanno pesanti ricadute sull'incidentalità:

- i fenomeni legati alle indebite presenze o attraversamenti della sede ferroviaria da parte dei pedoni;
- gli incidenti più strettamente legati agli aspetti tecnici (ad esempio deragliamenti, collisioni) e che, pur apportando una percentuale minoritaria di vittime, sono anche



la tipologia di eventi da cui possono generarsi incidenti disastrosi e relativamente ai quali, pertanto, le azioni mirate alla prevenzione devono continuare e migliorare.

B.2.1 Iniziative per la mitigazione delle problematiche legate all'indebita presenza di pedoni sulla sede ferroviaria

La riduzione dell'incidenza dei fenomeni legati alle indebite presenze di pedoni sulla sede ferroviaria è stato data come obiettivo al Gestore e alle Imprese ferroviarie. Si deve però rilevare che a tutt'oggi manca un approccio più sistematico per la mitigazione di tale problematica, nonostante gli impegni presi dagli Operatori ferroviari.

Le maggiori aspettative sono rivolte verso il Gestore e ad una maggiore copertura delle attribuzioni specifiche del ruolo ad esso assegnato (cfr. art. 36 del DPR n. 753/1980) in merito all'individuazione dei punti critici ed alla predisposizione di idonee strutture che li separino dalla sede ferroviaria.

Per quanto riguarda la sensibilizzazione dell'utenza, in attesa di uno sforzo più capillare da parte di tutti gli Operatori ferroviari, l'Agenzia non si è sottratta al proprio ruolo e ha promosso campagne pubblicitarie, raggiungendo anche il mondo delle scuole per stimolare comportamenti più responsabili.

Infatti, nel perseguimento del primario obiettivo istituzionale del mantenimento del bene collettivo della sicurezza, l'Agenzia ha, nel corso del 2013, assunto molte iniziative rivolte alla diffusione della cultura della sicurezza ferroviaria anche verso l'utenza ed in particolare verso i giovani.

A tale fine, poiché l'attività strettamente tecnica dell'Agenzia la fa trovare in contatto con il mondo degli Operatori ferroviari e non direttamente con gli utenti del trasporto, si è ritenuto necessario avviare azioni sinergiche con altre Istituzioni.

Anche nel corso del 2013 è continuato il rapporto di scambio di esperienze tra l'Agenzia ed il Servizio di Polizia Ferroviaria della Polizia di Stato instaurato grazie al Protocollo di intesa per la collaborazione istituzionale stipulato già il 20 dicembre 2010. In particolare, l'Agenzia ha offerto alla Polizia Ferroviaria assistenza didattica-formativa erogando 11 sessioni di formazione, di cui 3 presso Compartimenti regionali Polfer (sedi di Bari, Venezia e Verona), e 8 presso il Centro di addestramento della Polizia di Stato di Cesena (di queste ultime, una indirizzata al Nucleo Operativo Incidenti Ferroviari, tre indirizzate all'addestramento del personale Polfer che utilizza i database del Gestore dell'Infrastruttura e quattro di aggiornamento per la specialità del servizio).

Sempre nell'ambito delle sinergie istituzionali costituisce assoluta novità anche a livello comunitario il progetto di diffusione della sensibilizzazione all'uso proprio e corretto del mezzo ferroviario tra i giovani, dal momento che ogni anno si paga un prezzo elevato in termini di vite umane per indebite presenze nella sede ferroviaria. Il progetto, avviato in forma sperimentale, ma con ottimo successo, nel 2012 per la regione Toscana con il nome di "Prima ... vera educazione ferroviaria", è stato allargato nel 2013 alle regioni Sicilia (22 aprile 2013) e Lombardia (12 novembre 2013). Esso viene condiviso, localmente, con l'Ufficio Scolastico Regionale, il Compartimento di Polizia Ferroviaria e l'Amministrazione regionale ed ha come target gli Istituti scolastici superiori. A seguito della sottoscrizione di un protocollo di intesa con le Istituzioni sopra menzionate viene indetto un concorso a premi per la produzione di lavori (in qualsiasi forma espressiva e linguaggio possano essere scelti dai ragazzi: elaborati tecnici, approfondimenti, videoclip, ecc.) che inducano i ragazzi, già utenti del mezzo ferroviario o comunque potenziali utilizzatori, ad una riflessione sul tema dell'uso corretto del treno. La risposta, sia in termini di popolazione giovanile coinvolta che in termini di contenuti e creatività, è stata molto positiva nell'esperienza attuata nella regione Toscana e, pertanto, si confida anche nella riuscita dei progetti avviati nel corso del 2013.



Come ulteriore traguardo nell'opera di sensibilizzazione rivolta ai giovani per l'uso consapevole, responsabile e sicuro del mezzo di trasporto ferroviario, l'Agenzia ha sviluppato una strategia di comunicazione assolutamente innovativa con la Polizia Ferroviaria e la Federazione Italiana Pallacanestro (FIP), sempre rivolgendosi al target giovanile. L'intesa programmatica (22 luglio 2013) è rivolta a diffondere presso i giovani la cultura dell'autotutela e dell'uso proprio e corretto del mezzo ferroviario, utilizzando, come forma di comunicazione, la contaminazione tra le regole del civismo in ambito ferroviario e le regole dello sport. Questo progetto si sforza di comunicare ai ragazzi il tema dell'autotutela in modo valoriale e attrattivo piuttosto che calare dall'alto messaggi troppo generalisti per risultare efficaci.

In particolare, è stato scelto il gemellaggio tra la "linea gialla" di sicurezza che è tracciata sui marciapiedi delle stazioni ferroviarie e la "riga gialla" che delimita il campo da basket. Alla campagna di sensibilizzazione è stato dato il nome "Non calpestiamo la linea gialla. Restiamo in campo" e le attività ad essa relative si sono svolte e continuano a svolgersi seguendo due filoni: la realizzazione e la diffusione di uno spot televisivo e l'allestimento di playground itineranti.

Lo spot è stato girato il 29 luglio 2013 presso la stazione ferroviaria di Firenze Santa Maria Novella con la partecipazione di giocatori della nazionale maggiore di pallacanestro in funzione di testimonial. Lo spot è stato trasmesso dalle reti Rai Sport e Sky nel settembre 2013 in occasione dei campionati europei di basket per nazioni.

I playground itineranti, che in alcune tappe copriranno il territorio nazionale, sono in fase di programmazione: la prima tappa è stata quella di Bari (30 novembre 2013) e le altre seguiranno nel 2014, secondo le disponibilità degli spazi che verranno concessi localmente. I playground vengono allestiti e gestiti con risorse messe a disposizione esclusivamente da ANSF, POLFER e FIP. Per ogni tappa viene ricercata, di volta in volta, la collaborazione dell'Ufficio Scolastico Regionale del MIUR, per il coinvolgimento delle scolaresche, e del Comune ospitante, per la necessaria disponibilità della piazza. Infatti, il playground prevede l'allestimento "open" di un villaggio di gonfiabili comprensivo di un campo da basket. Nella sessione mattutina un team di animatori intrattiene le scolaresche (scuole elementari, circa 200 bambini) con giochi individuali e di gruppo che mescolano i generi (regole di comportamento e di gioco). Nel pomeriggio, invece, si tengono tornei di minibasket con la partecipazione dei locali vivai di basket. Secondo le disponibilità, sono presenti anche testimonial legati al mondo del basket. L'intrattenimento dei bambini comprende anche una visita agli stand (ANSF, POLFER e FIP) dove personale qualificato dei tre Enti propaga i principi della sicurezza utilizzando audiovisivi ed altro materiale. Si tratta, in buona sostanza, di una festa di piazza, aperta naturalmente alla cittadinanza, dove il gioco viene utilizzato per veicolare e diffondere il senso delle regole, il cui rispetto è salvifico in ogni ambito.

Una analoga iniziativa è stata avviata con la Federazione Italiana Rugby ed è previsto il concreto avvio delle attività nel corso del 2014.

B.2.2 Iniziative per la mitigazione delle problematiche manutentive

Per quanto riguarda gli aspetti più strettamente collegati alle attività degli operatori ferroviari, le attività istituzionali dell'Agenzia vigilano d'istituto sulla adeguatezza delle attività manutentive come rappresentato nel successivo punto B.3. Nel 2013 le azioni svolte dall'Agenzia per perseguire tale obiettivo primario hanno riguardato ulteriori iniziative sul piano nazionale e sul piano internazionale.

Anche per il 2013 il modus operandi dell'Agenzia si è sostanziato principalmente nella richiesta di interventi puntuali al Gestore dell'infrastruttura o alle Imprese ferroviarie e nella successiva verifica circa l'ottemperanza da parte degli operatori, anche in considerazione della circostanza che non è ancora stato definito un sistema sanzionatorio.



Nel caso di eventi per i quali l'Agenzia ha avviato o ricevuto da altre Autorità nazionali di sicurezza i cosiddetti Safety Alert sono state richieste verifiche alle Imprese ferroviarie anche con il coinvolgimento dei detentori dei veicoli e dei soggetti responsabili della manutenzione.

L'Agenzia ha preso posizione rispetto alla rilevazione di alcune disomogeneità a livello gestionale della manutenzione sui carri merci, scadenze e approcci differenti in merito alle regole di intervento, stimolando scelte maggiormente consapevoli da parte degli operatori ferroviari (le Imprese Ferroviarie che svolgono servizio in Italia ma anche il Gestore dell'infrastruttura) sottolineando la loro potestà nell'individuare criteri per la scelta dei veicoli che diano migliori garanzie di sicurezza. Con tale intervento si è inteso richiamare i propri diretti interlocutori nazionali all'esercizio di compiti e responsabilità ad essi già attribuiti dalla vigente normativa nazionale ed internazionale.

Sul piano internazionale l'Agenzia ha chiesto in tutti i tavoli europei competenti di rendere obbligatori i criteri di buona esecuzione della manutenzione dei veicoli (misure decise dalla Task Force Manutenzione carri, attivata dopo l'incidente di Viareggio in ambito ERA) che continuano ad essere adottabili su base volontaria. L'Agenzia ha inoltre formalmente chiesto il supporto all'Agenzia ferroviaria europea (ERA) per pervenire ad una maggiore armonizzazione delle regole manutentive a livello europeo e per proporre una modifica all'attuale Specifica Tecnica di Interoperabilità (STI) relativa ai Carri merci e del regolamento internazionale concernente le merci pericolose (RID) per quanto riguarda l'utilizzo di dispositivi di rilevamento degli svii. Anche per quanto riguarda questo dispositivo è stato chiesto agli operatori ferroviari nazionali di valutare l'opportunità - in quanto responsabili del funzionamento sicuro della propria parte di sistema - di selezionare partner che ne avessero già disposto l'adozione.

B.2.3 Principali strategie nell'attività internazionale dell'Agenzia

In applicazione dell'Atto di indirizzo del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, nel 2013 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;
- Interoperabilità - Specifiche Tecniche di Interoperabilità (Infrastruttura, energia, materiale rotabile, applicazioni telematiche, esercizio);
- mutuo riconoscimento;
- creazione di registri e database comuni;
- sistema di segnalamento ERTMS;
- Joint Network Secretariat - organo di intervento ERA in materia di sicurezza.

Per quanto attiene alla sicurezza, in particolare, l'Agenzia ha segnalato le criticità e collaborato con la Direzione Generale citata per la formazione della posizione italiana in sede RISC (Railway Interoperability and Safety Committee), assicurando in tale sede l'idoneo supporto tecnico.

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, e a seminari e workshop presso l'ERA, dove ha condiviso le problematiche emerse nello svolgimento della propria attività e illustrato le soluzioni adottate.

L'Agenzia ha perseguito, su tutti i tavoli ai quali ha partecipato, l'adozione di misure comuni armonizzate da parte di tutte le Autorità nazionali, ferma restando la possibilità di adottare misure di urgenza in caso di possibile pregiudizio della sicurezza. Un esempio è rappresentato dal lavoro svolto presso la Task force istituita a seguito dell'incidente di Viareggio e sulla "Quick Response procedure" da attivarsi in caso di criticità legate alla

Mina

sicurezza o all'efficienza del trasporto (come ad esempio dopo un incidente), al fine di evitare che i soggetti interessati prendano decisioni isolate che possano diventare di ostacolo all'interoperabilità, alla sicurezza o all'efficienza del trasporto ferroviario.

Anche per quanto riguarda gli Obiettivi Comuni di Sicurezza (Common Safety Targets – CST) l'Agenzia ha voluto rappresentare la propria posizione alla luce delle esperienze dei primi anni, delle discussioni interne ai gruppi di lavoro e delle conclusioni di una task force istituita proprio dall'Agenzia ferroviaria europea (ERA) su tale argomento. La critica metodologica si concentra principalmente sulla scarsa utilità di fissare come "obiettivo" un numero di vittime degli incidenti ferroviari dedotto dall'andamento storico dell'incidentalità ferroviaria. Ogni incidente ferroviario può provocare vittime e deve essere analizzato per individuarne le cause e adottare i provvedimenti idonei ad evitarne il ripetersi. Il calcolo a posteriori dei danni causati può essere utile solo per verificare l'efficacia dei provvedimenti adottati ed individuare eventuali aree residue di criticità ma non certo a far ritenere accettabile un numero di vittime diverso da zero. Sarebbe necessario invece un obiettivo comune europeo incentrato sulla progressiva riduzione delle cause degli incidenti per ridurre così anche la probabilità che accadono gli incidenti "gravi" e di conseguenza le vittime.

Nell'impossibilità attuale di determinare differenzialmente i CST, l'Agenzia ne ha chiesto una revisione mirata ad una riduzione dei margini di tolleranza (che teoricamente rendono accettabili nel tempo prestazioni progressivamente peggiori) utilizzati nelle verifiche di conformità agli obiettivi di sicurezza di ogni singolo Paese. In un periodo di tempo più ampio l'Agenzia ha chiesto anche di modificare l'attuale sistema di calcolo dei CST basato sui valori registrati da ogni singolo Paese per traghettarlo verso un obiettivo veramente comune rappresentato dal valore medio dei paesi europei così da poter limare nel tempo i differenti approcci alla sicurezza e determinare per i Paesi meno virtuosi, che si attestano su valori superiori al valore medio, la necessità di doversi riallineare.

B.3 Riesame dell'anno precedente

Si riportano di seguito i dettagli delle attività che l'Agenzia ha svolto nel corso del 2013 con le risorse a disposizione e nel rispetto degli obiettivi prefissati. Per la rendicontazione dell'attività di certificazione di sicurezza e di autorizzazione di messa in servizio si rimanda alla parte E. Per i dettagli dell'analisi degli incidenti e inconvenienti si rimanda al precedente punto B.1 ed alla successiva parte C.

B.3.1 Monitoraggio attività degli Operatori Ferroviari a seguito del riordino normativo

A seguito dell'attività del riordino normativo, le attività in capo 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 tra il proprio personale e quello delle Imprese ferroviarie.

Tale attività di monitoraggio, finalizzata a verificare la coerenza delle disposizioni emanate dagli Operatori con i principi di sicurezza, ha evidenziato, sin dalle fasi iniziali, alcune criticità.

Nel 2013 sono state esaminate 370 disposizioni e prescrizioni di esercizio degli operatori ferroviari, di cui 132 nel 1° semestre e 238 nel secondo, pari al 100% di quelle ricevute. Per le valutazioni sull'attività si rimanda alla successiva parte D.



B.3.2 Formazione del personale con mansioni di sicurezza

La corretta, e continuativa, formazione del personale costituisce uno dei pilastri della sicurezza, soprattutto in un momento in cui le direttive comunitarie hanno introdotto delle innovazioni rispetto al precedente scenario.

In questo contesto si colloca l'emanazione da parte dell'Agenzia delle "Linee guida per l'applicazione delle norme per la qualificazione del personale impiegato in attività di sicurezza" che ha armonizzato le norme nazionali al mutato scenario tracciato dalle direttive europee.

Il punto di partenza è stata la Direttiva 59/2007 (Direttiva macchinisti) recepita in Italia con il Decreto Legislativo n° 247/2010, ma, ritenendo indispensabile disciplinare la formazione relativa anche a tutte le altre mansioni di sicurezza, sono stati mutuati e contestualizzati i principi della Direttiva con riferimento appunto a tutte le attività.

In particolare il nuovo quadro normativo, oltre ad aggiornare i precedenti sistemi abilitativi che si basavano su disposizioni del Gestore dell'Infrastruttura dei primi anni 2000, ha disciplinato l'attività di sicurezza "manutenzione dei veicoli", ritenuta dall'Agenzia un elemento importante su cui si basa la sicurezza ferroviaria, rendendo obbligatoria l'istituzione di un sistema abilitativo basato sui principi dell'indipendenza tra la formazione e la certificazione delle competenze e sulla definizione di procedure che garantiscano la tracciabilità del processo di qualificazione del personale impiegato nella manutenzione degli organi di sicurezza dei rotabili.

In applicazione del suddetto quadro normativo, nel 2013 l'Agenzia ha provveduto al rilascio delle Licenze di conduzione treni (1737 Licenze emesse; 4 Licenze di conduzione treni ritirate), al riconoscimento degli istruttori e degli esaminatori del personale con mansioni di sicurezza per titoli ed esami (550 candidati valutati, 526 attestati di riconoscimento emessi; 41 attestati di riconoscimento ritirati e a partecipare con propri rappresentanti a 17 commissioni di esame al personale con mansioni di sicurezza coinvolto in inconvenienti di esercizio).

Nel mese di dicembre inoltre l'Agenzia ha notificato un piano di allineamento dei requisiti di valutazione degli istruttori e degli esaminatori dell'attività di sicurezza "Condotta dei treni" riconosciuti prima dell'istituzione dell'Agenzia che troverà attuazione nel primo semestre 2014. Tale attività prevede l'effettuazione di una giornata di corso e di due giornate di esame a cui sarà vincolato il rinnovo dell'attestato di riconoscimento per 86 esaminatori dell'attività di sicurezza "Condotta dei treni", con lo scopo di verificare la sussistenza dei requisiti del personale cui sono state rilasciate le attestazioni in un contesto normativo diverso.

B.3.3 Ispettorato e controllo sull'attività dei Gestori dell'Infrastruttura e delle Imprese ferroviarie

L'attività di Ispettorato e controllo dell'Agenzia sulle Imprese ferroviarie e sul Gestore dell'infrastruttura nazionale è stata svolta con i seguenti strumenti:

- attività ispettiva, intesa come controllo puntuale e non riproducibile su singoli elementi del sistema ferroviario, articolata in:
 - o monitoraggio "routinario", che consiste in controlli a campione svolti in modo continuo,
 - o ispezioni specifiche, che consistono in approfondimenti a seguito di segnalazioni (anche da parte della Polizia Ferroviaria), incidenti e inconvenienti, esiti dell'attività di monitoraggio e in generale a seguito di esigenze non coperte dal monitoraggio "routinario";
- audit, processo sistematico sugli operatori certificati per stabilire in quale misura politiche, procedure e requisiti sono stati soddisfatti (audit documentali e sul campo);



- accertamenti mirati sugli incidenti e inconvenienti ritenuti più significativi, al fine di acquisire tempestivamente gli elementi utili all'individuazione delle cause dell'accaduto e poter adottare provvedimenti da parte dell'Agenzia o degli operatori che contribuiscano ad evitare il ripetersi di tali eventi;
- monitoraggio e analisi degli incidenti e degli inconvenienti;
- adozione di provvedimenti verso gli operatori coinvolti, a seguito dell'analisi delle raccomandazioni emesse dalla Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie, e monitoraggio dell'attuazione di tali provvedimenti.

Nel 2013 sono stati effettuati:

- 127 audit, circa il 40% in più rispetto a quelli effettuati nel 2012;
- 985 ispezioni, circa il 38% in meno rispetto a quelle effettuate nel 2012; nel corso di tali ispezioni sono stati effettuati 10293 controlli, circa il 5% in più rispetto a quelli effettuati nel 2012;
- 145 accertamenti mirati (pressoché in linea con i 142 accertamenti svolti nel 2012).

Nell'attività svolta sull'infrastruttura ferroviaria, che ha riguardato tutte le strutture territoriali di RFI (le "Direzioni Territoriali Produzione"), sono stati effettuati:

- 29 interventi di audit sul campo (rispetto ai 25 interventi effettuati nel 2012);
- 561 controlli di routine su deviatoi e circuiti di binario (circa il 5% in meno rispetto al 2012), per un totale di 3417 misure eseguite (circa il 30% in meno rispetto al 2012) e in cui sono state rilevate 195 non conformità (pari al 5,7% delle misure, a fronte del 10,8% relativo al 2012). In dettaglio sono stati effettuati:
 - o 2401 misure su 218 deviatoi per gli aspetti relativi al binario, rilevando 168 misure non conformi (pari al 7%); nel 2012, a fronte di 3621 controlli su 291 deviatoi erano state rilevate 428 misure non conformi (pari all'11,8%);
 - o 912 controlli su 239 deviatoi per gli aspetti relativi al segnalamento, rilevando 23 non conformità (pari al 2,5% delle misure); nel 2012, a fronte di 841 controlli su 255 deviatoi erano state rilevate 56 non conformità (pari al 6,7% delle misure);
 - o 104 controlli su circuiti di binario, con 4 non conformità rilevate (pari a circa il 3,8% delle misure); nel 2012 erano stati controllati 60 circuiti di binario, con una percentuale di misure non conformi pari al 6,7% delle misure effettuate;
- ispezioni su 118 passaggi a livello, nel corso delle quali sono stati effettuati 1529 controlli e riscontrate 139 non conformità (pari a circa il 9% dei controlli); l'attività di verifica della funzionalità dei passaggi a livello nel 2013 è stata fortemente incrementata rispetto al 2012 ed è entrata nel monitoraggio di routine.

Sono state visitate 8 gallerie (a fronte delle 24 visitate nel 2012), verificando i seguenti aspetti:

- presenza dell'analisi del rischio, risultata effettuata da RFI per tutte le gallerie;
- presenza del Piano Generale di Emergenza, risultato mancante per tutte le gallerie visitate;
- presenza di sentieri, risultati sempre presenti;
- presenza di illuminazione di emergenza, risultata in 3 casi del tutto assente, negli altri casi parzialmente presente o in corso di realizzazione;
- presenza di sistemi di comunicazione di emergenza e di diffusione sonora, risultati in 4 casi mancanti, negli altri casi parzialmente presenti o in corso di realizzazione;
- presenza di segnaletica di emergenza, risultata in 3 casi del tutto assente, negli altri casi parzialmente presente o in corso di realizzazione.

Sono state inoltre visitate 12 opere d'arte diverse dalle gallerie per verificare la tenuta delle registrazioni, la frequenza delle visite di controllo, la disponibilità della documentazione tecnica e della strumentazione, l'accessibilità dell'opera per i controlli previsti; sono stati percorsi circa 705 km di linea a bordo del treno per controllare lo stato del binario con treno in movimento, la presenza di vegetazione laterale, la visibilità dei segnali, la presenza di segnaletica quali tabelle distanziometriche, PL, cippi chilometrici, la presenza di materiale sulla sede ferroviaria e di parapetti su ponti e viadotti; è stata verificata la funzionalità di segnali e apparati e sottosistemi di stazione e linee. Sono stati



anche effettuati controlli su lunga rotaia saldata, giunzioni, traverse in legno, scali di merci pericolose.

Gli aspetti maggiormente critici emersi dall'insieme delle attività svolte sull'infrastruttura sono riportati di seguito:

- le attività manutentive "a data vincolata", connesse con la sicurezza dell'esercizio, non sempre risultano completate;
- gli interventi manutentivi e per avarie ai sistemi di protezione della marcia dei treni non sono sempre tracciabili;
- la gestione degli avvisi di attività non è risultata sempre conforme alla procedura vigente, come pure la gestione dei provvedimenti adottati a seguito dei rilievi della diagnostica; sui sistemi informativi sono presenti avvisi di difettosità scaduti;
- per quanto riguarda lo stato degli enti, sono stati riscontrati frequenti casi di giunti isolati incollati aventi evidenti segni di usura non controllati, la costituzione della lunga rotaia saldata è raramente riscontrabile sui binari di circolazione e secondari e anche sui binari di corsa risultano carenze di costituzione e di controllo della stessa, il controllo del corretto posizionamento piano altimetrico del binario risulta spesso non garantito per l'assenza dei riferimenti o della documentazione di progetto, molti passaggi a livello frequentemente sono realizzati e mantenuti in difformità ai capitolati tecnici, la manutenzione dei binari secondari e di circolazione, compresi i deviatori in essi inseriti, risulta carente soprattutto in presenza di traverse in legno; alcune tipologie di impianti di sicurezza, quali i Rilevatori di Temperatura Boccole, sono risultati spesso fuori servizio per guasti per tempi prolungati e su alcune tratte tali impianti non risultano installati alle distanze previste
- il processo di gestione del rischio idrogeologico non è ancora adeguato, sia per quanto riguarda le attività operative, in particolare in presenza di condizioni meteorologiche avverse, sia per quanto riguarda l'esecuzione delle attività di compatibilità idraulica;
- le gallerie visitate spesso non soddisfano i requisiti minimi definiti dal DM 28.10.2005 e le analisi dei rischi non risultano utilizzate per l'adozione di misure di mitigazione a livello delle direzioni territoriali;
- il processo di gestione e controllo delle opere d'arte non risulta ancora completamente presidiato in tutti gli aspetti (documentazione, formazione, strumentazione a disposizione, frequenza delle visite previste, controlli svolti nel caso di attraversamenti di proprietà terze, ecc.);
- l'esecuzione e l'attivazione di modifiche di impianto effettuate mediante attività interne non sempre sono supportate dallo sviluppo della necessaria documentazione progettuale e non sempre è risultato applicato il processo di gestione delle modifiche in coerenza con il quadro normativo di riferimento;
- nell'esecuzione dei lavori e delle opere spesso non sono rispettati i capitolati tecnici esistenti e non sempre sono chiari il ruolo e le responsabilità del personale delle strutture territoriali nella gestione delle attività svolte dalle imprese appaltatrici. La tracciabilità delle operazioni di manutenzione e di circolazione e dei rapporti tra il personale addetto alla manutenzione ed il regolatore della circolazione non è sempre garantita;
- l'attività di controllo ed il monitoraggio della sicurezza non sono effettuati in maniera completa e sistematica, come pure risulta carente l'attività di riesame, anche per quanto riguarda la gestione delle non conformità e delle azioni correttive e preventive;
- nella gestione dei rapporti tra RFI e le Imprese ferroviarie sono emerse non conformità riguardanti principalmente il servizio di manovra e la gestione della Documentazione di Sicurezza per le interfacce;
- la documentazione di sicurezza non risulta sempre aggiornata, registrata e archiviata;
- l'attività di audit/ispettiva svolta negli scali terminali di merci pericolose ha evidenziato varie criticità, in particolare sulla formazione specifica del personale e



sull'adozione di misure cautelative in occasione di sosta di carri con merci pericolose oltre il termine programmato di sosta tecnica.

Sulle imprese ferroviarie sono stati effettuati:

- 52 audit documentali su 33 imprese ferroviarie (rispetto ai 21 interventi del 2012):
 - o 3 valutazioni per il rilascio di un nuovo certificato parte A e B e 6 valutazioni per concludere il processo di conversione del certificato di sicurezza nel nuovo certificato parte A e Parte B,
 - o 29 valutazioni per il rinnovo di certificati di sicurezza con prescrizioni,
 - o 14 valutazioni per aggiornamento del certificato di sicurezza per estensione linee o per nuovi servizi;
- 38 interventi di audit sul campo, che hanno coinvolto 24 imprese ferroviarie inclusa Trenitalia (rispetto ai 44 interventi effettuati nel 2012, che hanno coinvolto 26 imprese ferroviarie inclusa Trenitalia);
- 5299 controlli di routine (circa il 3% in più rispetto al 2012), nel corso dei quali sono state rilevate 869 non conformità, pari al 16% del totale dei controlli effettuati (a fronte del 20% di non conformità riscontrate durante il 2012). I controlli di dettaglio del 2013, che si riportano di seguito, sono confrontabili solo con il secondo semestre 2012 nel quale erano già state adottate le medesime modalità di rilevazione:
 - o 1695 veicoli passeggeri senza cabina di guida; di tali controlli 311 hanno avuto esito non conforme, circa il 18%, a fronte del 16% di controlli con esito non conforme del secondo semestre del 2012,
 - o 1617 veicoli merci (di cui 357 adibiti al trasporto di merci pericolose); di tali controlli 166 hanno avuto esito non conforme, circa il 10%, a fronte del 7% di controlli con esito non conforme del secondo semestre del 2012,
 - o 577 veicoli passeggeri con cabina di guida; di tali controlli 206 hanno avuto esito non conforme, circa il 36%, stessa percentuale di quella registrata nel secondo semestre 2012,
 - o 185 veicoli con cabina non adibiti al trasporto passeggeri; di tali controlli 73 hanno avuto esito non conforme circa il 39%, a fronte del 61% di controlli con esito non conforme del secondo semestre del 2012,
 - o 763 veicoli passeggeri controllati in marcia tramite scorta; di tali controlli 103 hanno avuto esito non conforme, circa il 13%, a fronte del 23% di controlli con esito non conforme del secondo semestre del 2012,
 - o 462 sul personale addetto alla verifica tecnica dei veicoli; di tali controlli 11 hanno avuto esito non conforme, circa il 2,4%, a fronte del 1,8% di controlli con esito non conforme del secondo semestre del 2012.

Inoltre sono state effettuate campagne di ispezioni specifiche su diversi ambiti, dei quali si elencano di seguito i più rilevanti:

- operatività del personale di condotta e accompagnamento treni;
- funzionalità e manutenzione del sistema porte;
- gestione delle manovre da e per i raccordi e dei rapporti tra Gestore infrastruttura e i soggetti coinvolti;
- informazioni dichiarate da detentori e/o proprietari di veicoli all'atto della registrazione o modifica della stessa sul Registro nazionale RIN;
- conformità alle norme di carico nei treni merci.

Le principali carenze emerse dall'attività di audit, documentale e sul campo, sulle imprese ferroviarie diverse da Trenitalia, sono state riscontrate nei seguenti ambiti:

- definizione delle funzioni di Soggetto Responsabile della Manutenzione, qualora il ruolo sia svolto dall'Impresa ferroviaria e attuazione di un sistema della manutenzione strutturato;
- gestione delle forniture di sicurezza in generale e della manutenzione veicoli in particolare, nei casi in cui il Soggetto Responsabile della Manutenzione sia esterno all'Impresa ferroviaria, e controlli dei rischi legati alle forniture di materiali e servizi;
- gestione delle modifiche, anche in applicazione del regolamento (CE) 352/2009;
- interfaccia tra l'esercizio e la manutenzione;



- misura delle prestazioni di sicurezza attraverso opportuni indicatori che consentano alle imprese ferroviarie di tenere sotto controllo i rischi della propria parte di sistema;
- riesame direzionale, al fine di individuare politiche, obiettivi ed azioni atti a garantire la sicurezza dell'esercizio ferroviario;
- controllo dei rischi esterni;
- sistema di controllo interno delle prestazioni di sicurezza;
- gestione delle competenze del personale.

Per quanto riguarda l'impresa ferroviaria Trenitalia sono emerse carenze soprattutto nella conoscenza e nell'attuazione, a livello delle strutture territoriali, delle procedure del Sistema di Gestione della Sicurezza, determinando quindi un incompleto controllo dei processi; inoltre, il sistema di controllo interno si è rivelato spesso inefficace e non adeguato ad evidenziare carenze importanti. Tra i processi operativi, sono emerse carenze nella tracciabilità delle operazioni manutentive effettuate, nella gestione ed analisi delle anomalie e nella successiva adozione di misure correttive, nel controllo delle forniture in generale e di manutenzione in particolare, nella gestione e nella registrazione delle competenze.

Le principali non conformità evidenziate nelle attività di monitoraggio ispettivo sulle imprese ferroviarie sono riconducibili a:

- malfunzionamento del sistema porte di salita/discesa viaggiatori;
- irregolarità nella piombatura del commutatore di esclusione dell'apparecchiatura di sicurezza (CEA);
- anomala rumorosità proveniente dal sotto cassa.

Gli accertamenti mirati condotti dall'Agenzia hanno riguardato gli eventi maggiormente critici per tipologia di incidente o per la gravità delle possibili conseguenze, anche in condizioni diverse rispetto a quelle verificatesi, secondo la seguente ripartizione dei fattori di rischio:

- 9% di casi legati al fattore umano "esterno al sistema ferroviario";
- 30% di casi legati al fattore umano "interno al sistema ferroviario";
- 16% di casi legati alla manutenzione dell'infrastruttura;
- 45% di casi legati alla manutenzione del materiale rotabile.

B.4 Aree di interesse per il prossimo anno

Il rafforzamento dei processi manutentivi continua ad essere una priorità per la sicurezza in termini di prevenzione degli incidenti che possono potenzialmente portare a conseguenze disastrose e ciò vale sia per l'infrastruttura che per il materiale rotabile.

Restano valide le azioni già tracciate in occasione del Rapporto dello scorso anno e, pertanto, è necessario che gli Operatori ferroviari nell'obiettivo di tendere al raggiungimento di valori nulli di incidentalità realizzino l'obiettivo del mantenimento e ove ragionevolmente praticabile del costante miglioramento della sicurezza ferroviaria. In tale contesto essi devono:

- consolidare il presidio dei processi di manutenzione sia relativamente all'infrastruttura che al materiale rotabile, inserendo nella gestione di tale problematica i rapporti con i soggetti terzi, anche esteri, che svolgono tale servizio;
- rafforzare il presidio sul personale, curando l'organizzazione del servizio, il controllo sistematico delle attività e, soprattutto, la formazione sulle competenze di sicurezza e il costante mantenimento delle stesse;
- rafforzare le strutture tecniche per gestire in conformità alle direttive comunitarie i processi di analisi del rischio ed i compiti necessari ad attuare la nuova fase di riorganizzazione, avviata con il riordino normativo, per coniugare le esigenze produttive con la garanzia del mantenimento dei livelli di sicurezza ed il rispetto dei principi e delle raccomandazioni emanati dall'Agenzia;
- mantenere il presidio del trasporto delle merci pericolose in ogni sua fase, dalla spedizione alla terminalizzazione per organizzare il servizio, e gli interventi



manutentivi in un'ottica che superi gli interessi dei singoli (ad esempio controlli negli scali, soste e disponibilità di siti idonei per interventi di riparazione) e privilegi la sicurezza del trasporto per consolidare i risultati positivi conseguiti nell'ultimo quadriennio;

- massimizzare l'utilizzo delle tecnologie di sicurezza disponibili garantendone la manutenzione e la disponibilità, in particolare il Gestore dell'infrastruttura dal momento che le tecnologie per la sicurezza sulla rete sono state realizzate con finanziamenti pubblici.

Inoltre è necessario che il Gestore dell'infrastruttura:

- garantisca una maggiore efficacia e costanza della manutenzione del binario e delle relative apparecchiature e che proceda nel rafforzamento delle strutture preposte al controllo dei processi manutentivi;
- completi il processo di riorganizzazione delle proprie strutture e delle procedure relative alla sicurezza;
- completi l'attività di interfaccia con i soggetti esterni finalizzata a dotare le gallerie dei Piani di emergenza esterni;
- rafforzi il monitoraggio e prosegua l'interlocuzione con i soggetti terzi in relazione ai fenomeni di dissesto idrogeologico, intervenga sugli effetti che possono causare alla sicurezza ferroviaria mediante adeguate azioni preventive, ivi compresa l'introduzione di tecnologie predittive e di restrizioni alla circolazione dei treni;
- riscontri con maggiore tempestività le richieste dell'Agenzia, in particolare per quanto riguarda le tematiche del transito dei treni nelle stazioni e la mappatura degli investimenti di persone sulla rete;
- dia corso alle azioni per rafforzare la sicurezza nei Passaggi a Livello, per quanto concerne le tecnologie, l'interlocuzione con i soggetti terzi, l'adeguamento delle procedure in caso di degrado, oltre che procedere con il programma di soppressione dei Passaggi a Livello stessi;
- elimini ogni forma di intervento in caso di guasti la cui gestione non sia allineata con le procedure previste anche nei casi in cui sono necessari interventi urgenti.

Il compito dell'Agenzia anche per il 2014 permane quello di vigilare sul corretto svolgimento da parte degli operatori ferroviari dei propri adempimenti in materia di sicurezza e di garantire attraverso l'attività di certificazione, omologazione e normazione l'ingresso nel sistema di prodotti e operatori allineati con i requisiti di sicurezza vigenti, mantenendo la flessibilità necessaria a indirizzare la propria attività, all'occorrenza, a fronteggiare le criticità emergenti.

PARTE C – SVILUPPI NELLE PRESTAZIONI DI SICUREZZA

C.1 Analisi dettagliata delle ultime tendenze registrate

Nella tabella seguente il numero di incidenti "gravi" verificatisi nel 2013 è messo a confronto con i corrispondenti valori degli anni precedenti, a partire dal 2005, primo anno per il quale sono disponibili in ambito nazionale i dati raccolti in conformità alle soglie di riferimento stabilite dal citato Allegato I.

La fonte di tali informazioni per l'infrastruttura ferroviaria nazionale è la "Banca Dati Sicurezza" (BDS) tenuta e alimentata dal Gestore dell'infrastruttura RFI in virtù dell'atto di concessione governativo (Decreto del Ministero dei Trasporti n. 138/T del 31 ottobre 2000).



Numero di incidenti gravi periodo 01/01/2005 - 31/12/2013									
INCIDENTI	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
collisioni di treni	5	4	4	2	3	2	6	7	4
di cui collisioni di treni contro ostacoli	3	3	4	2	3	2	6	7	4
di cui collisioni tra treni	2	1	0	0	0	0	0	0	0
deragliamenti di treni	6	11	8	8	5	3	4	5	6
incidenti ai passaggi a livello	25	32	19	9	5	15	18	13	14
incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento	90	76	83	79	74	80	78	80	73
incendi al materiale rotabile	4	4	4	2	0	0	0	1	2
altri tipi di incidenti (*)	4	5	3	3	7	3	2	1	1
TOTALE INCIDENTI GRAVI	134	132	121	103	94	103	108	107	100
(*) per "altri incidenti" si intendono tutti gli incidenti non rientranti nelle casistiche precedenti, come ad esempio svii e urti in manovra o di mezzi d'opera, fuoriuscita di merci pericolose, ecc.									

Il numero complessivo di incidenti registrati nel 2013, 100, è il secondo valore più basso dal 2005 (il minimo si è registrato nel 2009, anno in cui è avvenuto l'incidente di Viareggio). Il 2013 si pone al di sotto del valore medio del periodo 2005-2012.

Tra il 2005 e il 2013 gli incidenti totali sono diminuiti del 25%. Nel 2013 sono aumentati di una unità ciascuno, rispetto al 2012, i "deragliamenti di treni", gli "incidenti ai passaggi a livello" e gli "incendi al materiale rotabile". Le variazioni percentuali sul breve periodo sono influenzate dal fatto che si tratta di numeri piccoli in valore assoluto che variano unitariamente. L'analisi di tali incrementi per ogni singola categoria di incidenti, ponderati per i volumi di traffico (milioni di treni chilometro), è riportata nel seguito e fornisce dati sostanzialmente allineati con il 2012.

I più frequenti continuano ad essere gli "incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento" (il 73% degli incidenti nel 2013, erano quasi il 75% nel 2012) e gli "incidenti ai passaggi a livello" (il 14% degli incidenti nel 2013, l'anno scorso erano il 12%).

I valori del 2013 relativi ai "deragliamenti dei treni", "incendi al materiale rotabile" e "incidenti ai passaggi a livello", registrano un incremento unitario rispetto al 2012. nseriti in tabella

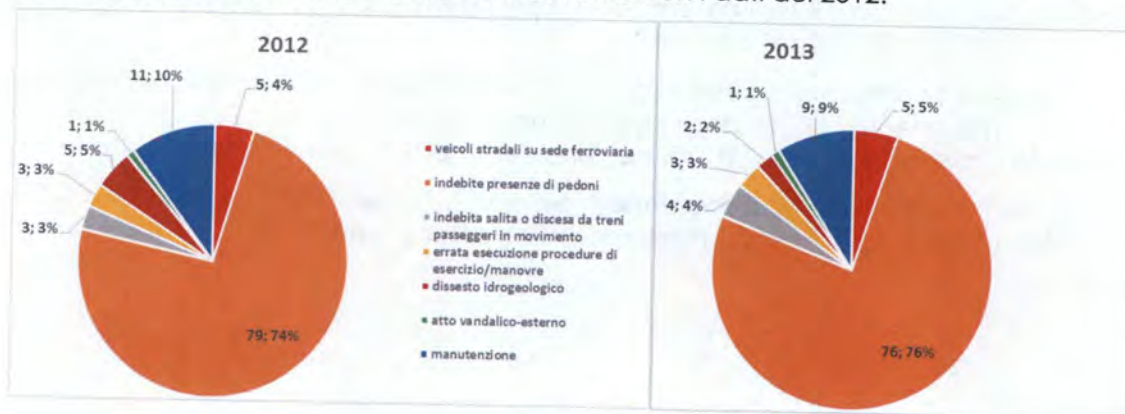


Valore aggregato dei morti e dei feriti gravi avvenuti in incidenti ferroviari suddivisi per tipologia d'incidente								
TIPOLOGIA INCIDENTE	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Collisioni di treni	2	2	1	1	1	0	0	2
Deragliamenti di treni	0	0	0	43	0	0	1	2
Incidenti al PL	31	18	8	5	15	18	22	17
Incidenti alle persone per rotabili in movimento	80	83	83	74	85	81	84	75
Incendi al materiale rotabile	0	0	0	0	0	0	0	0
Altri	4	1	0	4	2	0	1	0
TOTALE	117	104	92	127	103	99	108	96

Il numero totale di vittime (morti + feriti gravi) scende da 108 nel 2012 a 96 nel 2013 con una diminuzione superiore al 10%. Nel 2013 si è registrato un decremento del valore complessivo dei morti e dei feriti gravi rispetto al biennio precedente, riprendendo il trend in diminuzione iniziato nel 2010 e arrestatosi nel 2012. Dal 2005, solo nel 2008 si è avuto un numero inferiore di vittime.

Le uniche componenti in crescita sono i decessi conseguenti alle "collisioni di treni" (2 in un singolo incidente, avvenuto il 18 febbraio nei pressi di Tirano, nel quale un autoarticolato ha invaso la sede ferroviaria a seguito di un incidente stradale, rendendo inevitabile per il treno l'impatto contro il mezzo stradale) e i feriti gravi nei "deragliamenti di treni" (2 feriti gravi tra il personale di un treno deragliato nei pressi di Cervaro per l'esonazione di un fiume il 1° dicembre). Per i dettagli delle altre variazioni si rimanda alle analisi riportate nella parte C.

Nei diagrammi a torta che seguono gli incidenti sono aggregati in base alla causa principale, mettendo a confronto i dati del 2013 con i dati del 2012.



La quota preponderante, il 76% (nel 2012 il valore era di circa il 74%), dipende da indebite presenze o attraversamenti della sede ferroviaria da parte di pedoni, inclusi i casi in corrispondenza dei passaggi a livello). L'incremento percentuale di tale componente è legato a un decremento degli incidenti totali (-6,5%) maggiore rispetto al decremento degli incidenti legati a indebiti attraversamenti o presenze di pedoni (-3,8%).

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

Nel 2012 si era concluso evidenziando le due macro aree su cui è necessario intervenire:

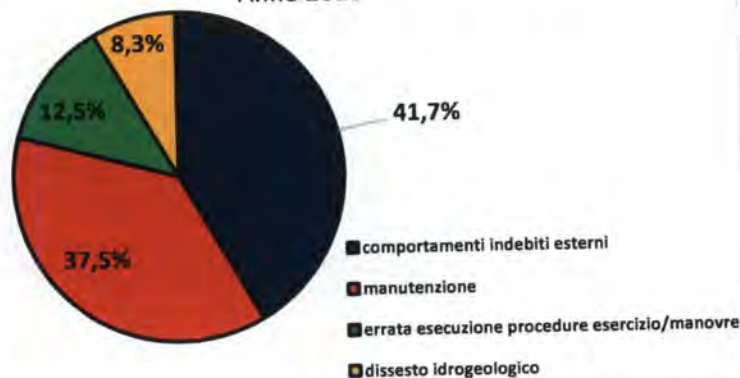


- da un lato i fenomeni legati alle indebite presenze o attraversamenti della sede ferroviaria da parte dei pedoni;
- dall'altro lato tutti i rimanenti incidenti più strettamente legati agli aspetti tecnici (ad esempio deragliamenti, collisioni) e che, pur apportando una percentuale minoritaria di vittime,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

Per quanto concerne la prima tipologia di eventi, si ritiene che, nonostante il decremento registrato nel 2013 rispetto al 2012 (circa un 3,8 % degli incidenti e il 6% delle vittime), è necessario attivare ulteriori iniziative per contrastare l'indebita interazione tra la circolazione ferroviaria e le persone che vi accedono.

Per quanto concerne gli incidenti strettamente legati al funzionamento dei sottosistemi ferroviari (infrastruttura, armamento, impianti di segnalamento e sicurezza), va ricordato che si tratta di incidenti le cui conseguenze possono essere anche catastrofiche e, pertanto è necessario attivare tutte le possibili azioni di prevenzione anche per quelle tipologie dove il numero delle vittime è basso. Dal grafico seguente vediamo come si distribuiscono le cause prevalenti.

Problematiche connesse agli incidenti gravi al netto delle indebite presenze di pedoni sulla sede ferroviaria.
Anno 2013



Il valore complessivo di tali incidenti decreta quasi del 14%, passando dai 28 incidenti "gravi"² del 2012 ai 24 del 2013. Analizzando poi le altre componenti incidentali rileviamo che nel confronto 2012-2013 aumenta il numero degli incidenti legati a indebiti comportamenti esterni³ che passano da 9 a 10, il valore delle errate esecuzioni di procedure di esercizio e delle manovre rimane costante in valore assoluto di incidenti (3) ma aumenta come incidenza percentuale (dall'11% al 13%). Diminuiscono tutte le altre componenti sia in valore assoluto che in percentuale rispetto al totale. Nel 2012 le problematiche manutentive rappresentavano la causa o concausa principale di questa aggregazione di incidenti "gravi"⁴, attestandosi su valori vicini al 39%. Nel 2013 la componente legata a problematiche manutentive di questa aggregazione di incidenti gravi, seppure in flessione rispetto al 2012 (si è ridotta in valore assoluto interessando 9 incidenti rispetto agli 11 del 2012), ne rappresenta ancora circa il 37,5%.

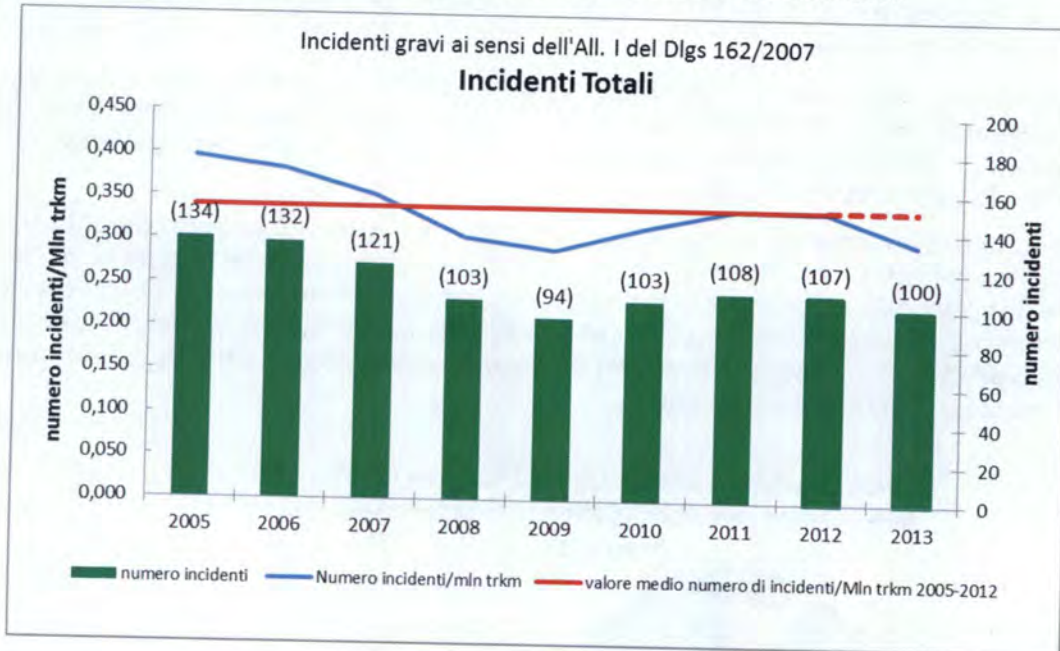
² N.B. il numero riportato è una parte dei 100 incidenti "gravi" avvenuti nel 2013 ma la sua classificazione non è sovrapponibile con le tipologie di incidenti individuate nell'Allegato I della direttiva 2004/49/CE riportate nella tabella "Numero di incidenti gravi periodo 01/01/2005 - 31/12/2013" all'inizio di questo paragrafo.

³ Per "comportamenti indebiti esterni" si intendono le indebite discese dai treni in movimento, ad esempio mediante azionamento di maniglie di emergenza o gli attraversamenti dei passaggi a livello, l'indebita presenza di veicoli stradali sulla sede ferroviaria, ad esempio in fase di chiusura delle barriere, o atti vandalici/ furti.

⁴ I valori sono al netto degli incidenti "gravi" legati alle indebite presenze di persone sulla sede ferroviaria.

Min M

I valori relativi al numero di incidenti totali e di decessi o ferimenti gravi sono analizzati in valore assoluto nel precedente punto B.3.4. Si raffigura di seguito l'andamento del numero degli incidenti gravi totali nel periodo 2005-2013, riportando oltre al numero di incidenti in valore assoluto, rappresentato tramite istogrammi e valori in cifre, con due linee continue anche l'andamento del numero degli incidenti rapportato ai milioni di treni chilometro effettuati e il suo valore medio nel periodo considerato.



Le variazioni di traffico negli anni non sono così significative da modificare l'andamento degli incidenti e delle conseguenze degli incidenti in valore assoluto. Tali valori ponderati sono più utili per la comparazione con le performance degli altri Paesi della UE. Si segnala comunque che nel 2013 si è registrato un incremento dei volumi di traffico che ritornano sopra i 330 milioni di treni chilometro (331,630).

Analizziamo ora nel dettaglio le componenti del numero totale dei morti e feriti gravi nel periodo 2006-2013. L'analisi tiene conto del valore aggregato dei morti e feriti gravi rispettando l'equivalenza 1 morto = 1 ferito grave (non si ritiene utile impiegare il parametro dei morti equivalenti 1 morto = 10 feriti gravi) per fornire un quadro di andamento il più completo possibile. Per comodità di rappresentazione sono state utilizzate le categorie di persone (Passeggeri, Personale Ferroviario e Altre persone) previste dalle statistiche di EUROSTAT.

Morti e feriti gravi in incidenti ferroviari divisi per categorie di persone								
Categorie di persone	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Passeggeri	19	14	9	15	13	4	8	4
Personale ferroviario	14	7	9	12	10	1	8	4
Altre persone	84	83	74	100	80	94	92	88
TOTALE	117	104	92	127	103	99	108	96

I valori rappresentati in tabella del 2013 sono tutti in diminuzione rispetto al 2012, riprendendo il trend in diminuzione del valore di morti e feriti gravi totali segnato dagli anni 2010 e 2011.

In un quadro di sostanziale diminuzione delle vittime degli incidenti ferroviari i valori in aumento sono: i decessi conseguenti a "collisioni di treni" e i feriti gravi nei

Handwritten signature

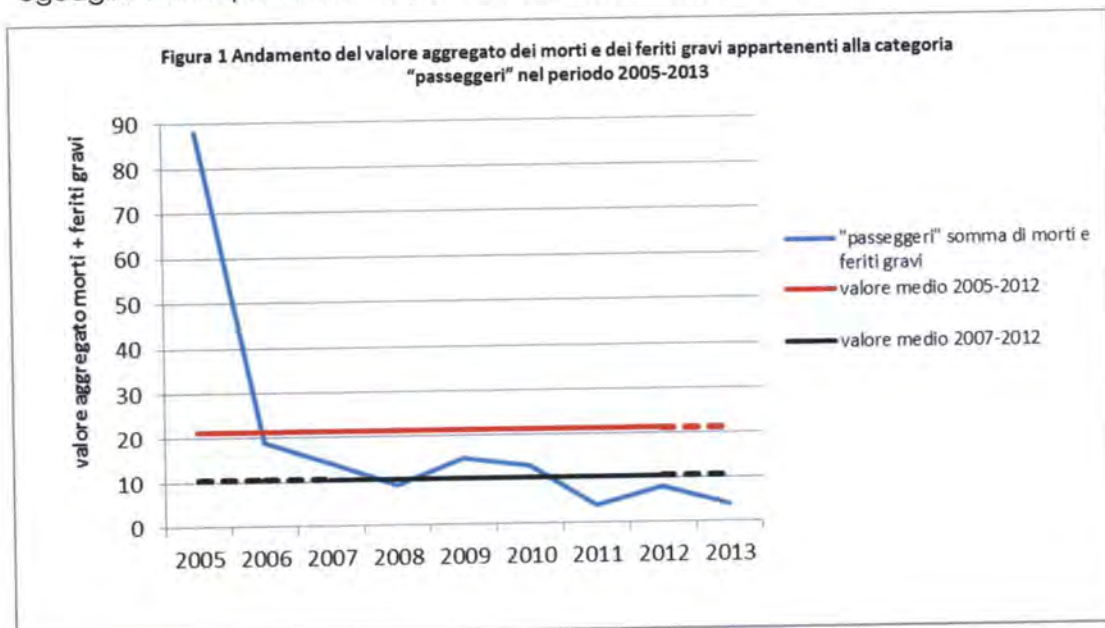
"deragliamenti di treni". Il numero complessivo delle vittime degli incidenti ai passaggi a livello diminuisce, passando da 22 a 17, ma cresce da 5 a 7 la componente dei feriti gravi tra gli utenti dei passaggi a livello (l'incremento è legato anche alle vittime dell'incidente accaduto il 7 novembre a Pontida, dove una autoambulanza è stata investita da un treno mentre attraversava il passaggio a livello con le barriere aperte e il segnale disposto a via libera). Aumenta anche il numero dei morti tra il "personale ferroviario" in "incidenti alle persone causati da materiale rotabile in movimento" che sale a 2 (in entrambi i casi le persone sono state investite nel tragitto verso la sede di lavoro) e il numero dei feriti gravi tra le "altre persone" (fenomeno principalmente collegato con gli indebiti attraversamenti della sede ferroviaria).

Con le seguenti figure rappresentiamo l'andamento delle tre categorie di persone sopra citate e delle loro componenti, evidenziando i valori di ognuna di essi rispetto alle tipologie di incidenti più significative.

Nelle figure 1, 3, 5 e 7 è riportato l'andamento del numero complessivo di persone ferite o decedute a seguito di incidenti occorsi nel periodo 2005-2013, raffrontato con il valore medio del periodo 2005-2012 e con il valore medio degli ultimi 6 anni 2007-2012, particolarmente significativo perché generalmente contraddistinto da una diminuzione del numero di vittime rispetto agli anni precedenti. In ogni figura è rappresentato l'andamento annuale del valore aggregato delle persone ferite o decedute relative ad una singola categoria di persone (passeggeri nella figura 1, personale ferroviario nella figura 3, altre persone nella figura 5, utenti dei passaggi a livello nella figura 7).

Nelle figure 2, 4 e 6 sono riportati i grafici relativi ai valori globali delle vittime, per ciascuna categoria di persone, e quelli relativi ad ogni singola tipologia di incidente (collisione di treni, deragliamento di treni, incidenti ai passaggi a livello, incidenti alle persone provocati dal materiale rotabile in movimento, incendi al materiale rotabile e altro). Per facilitare la lettura dei dati in ogni figura sono state eliminate le tipologie di incidenti che nelle serie storiche in esame non hanno prodotto danni alle persone (morti o feriti gravi).

Le seguenti figure 1 e 2 analizzano l'andamento aggregato del numero di vittime (morti e feriti gravi) appartenenti alla categoria "passeggeri". Si può rilevare dalla figura 1 come il valore del 2013 si collochi al disotto dei valori medi rappresentati e che il 2013 eguagli il valore più basso del periodo registrato nel 2011.

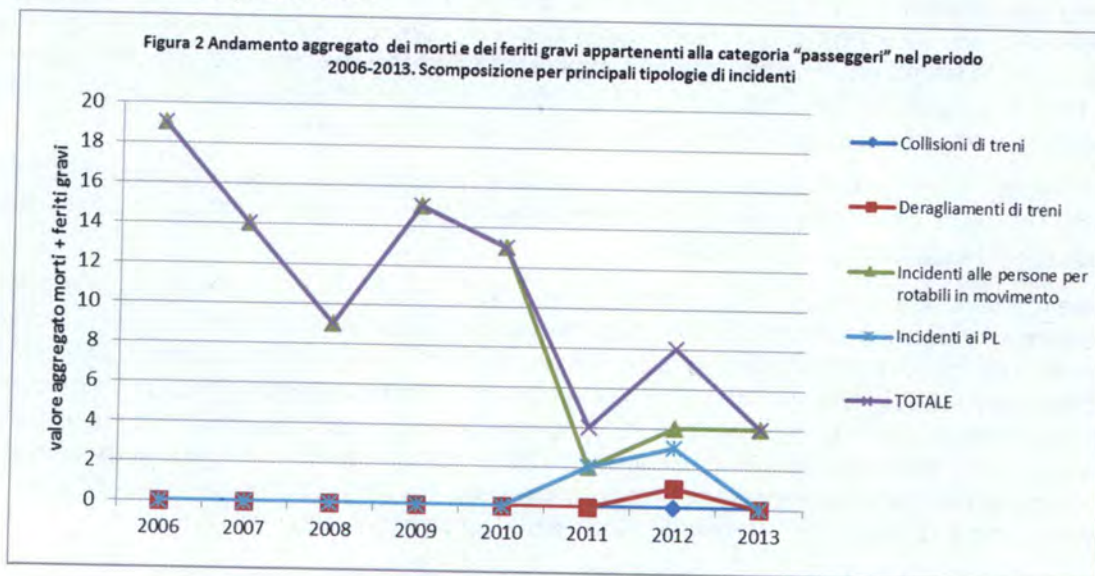


Per ottimizzare l'analisi sull'andamento delle singole componenti incidentali nella figura 2 è stato escluso l'anno 2005 che presenta valori superiori al resto del periodo. Tale figura mostra un riallineamento al trend di lungo periodo e quindi alla riduzione delle vittime

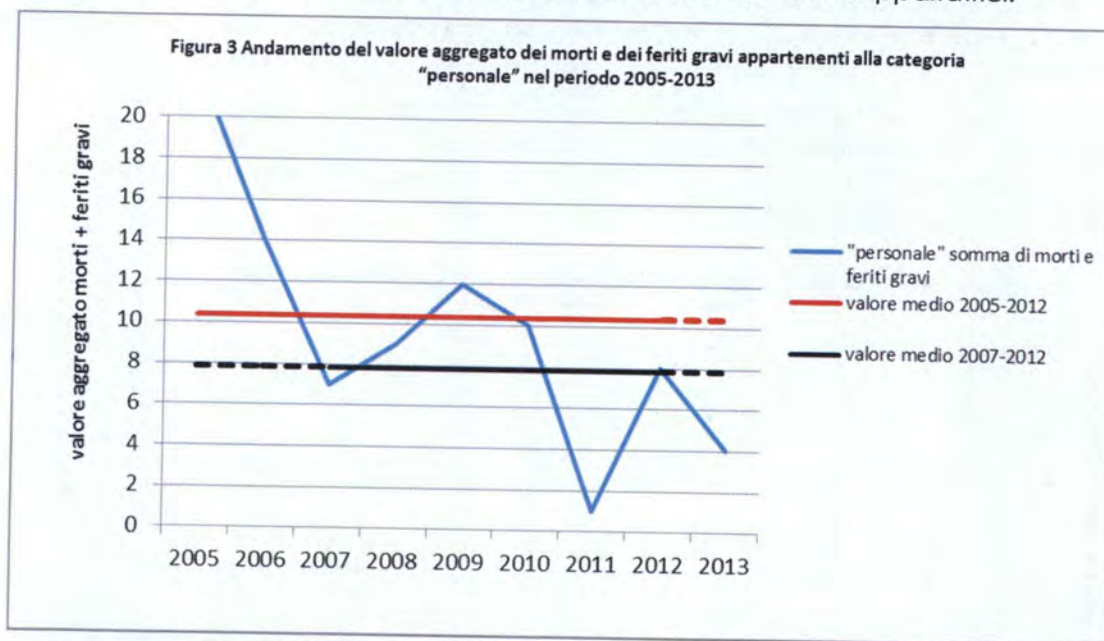
Handwritten signature

legate alle varie componenti incidentali ad eccezione di quelle legate agli "incidenti alle persone per rotabili in movimento" che si attesta sugli stessi valori del 2012 e per la quale si rimanda alle successive analisi relative a questa tipologia di incidenti.

Come detto in precedenza dal 2007 in poi la componente di passeggeri vittime di collisioni di treni è pari a zero.

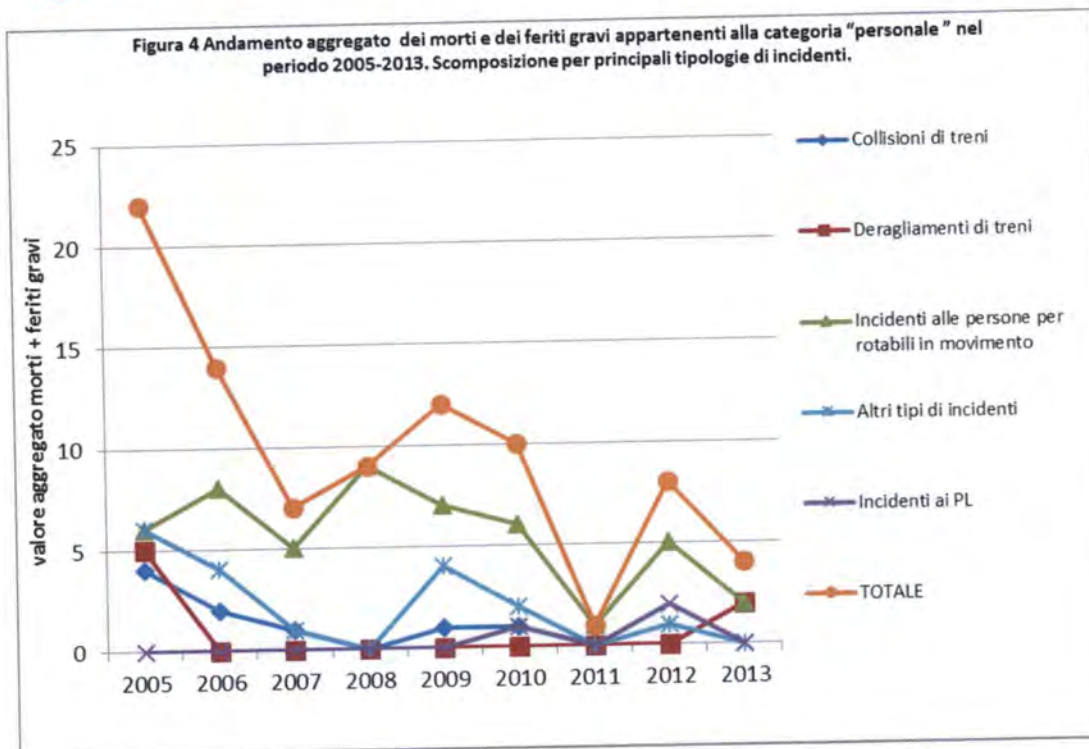


Con le figure 3 e 4 si analizza invece l'andamento aggregato del numero di vittime (morti e feriti gravi) appartenenti alla categoria "personale" ferroviario in cui sono comprese anche le persone che operano per conto delle ditte appaltatrici.

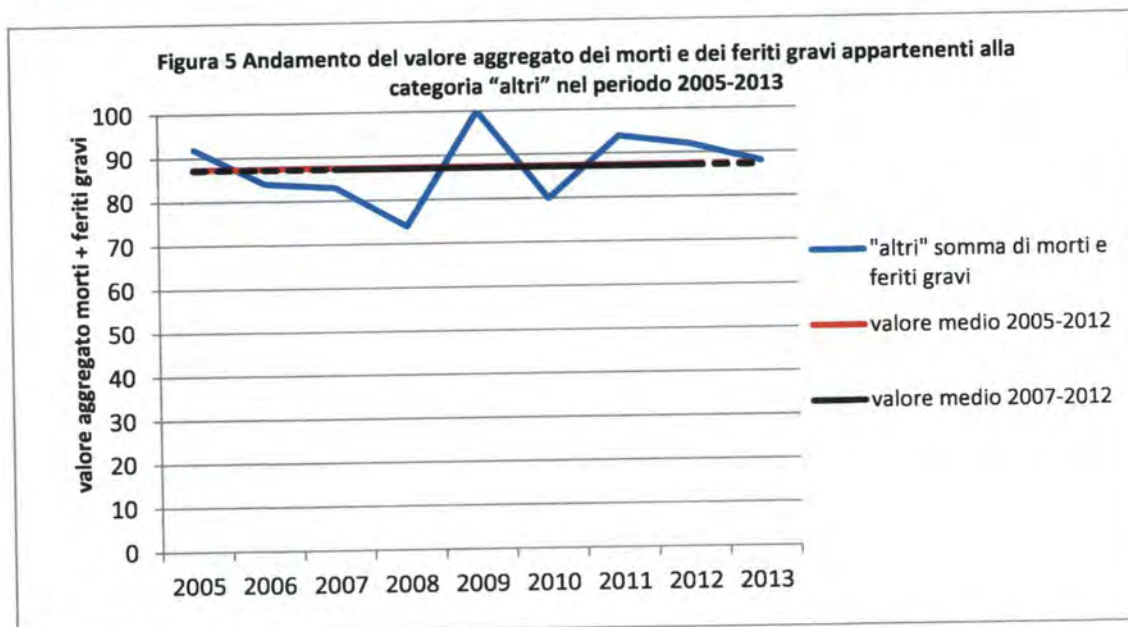


La figura 3 mostra come nel 2013 sia diminuito il numero complessivo delle vittime rispetto all'anno precedente pur rimanendo sopra i valori del 2011 che rappresentava però il valore più basso del periodo. Tale valore si colloca al di sotto del valore medio del periodo 2005-2012 e del periodo 2007-2012. La figura mostra un andamento altalenante ma con una tendenza nel lungo periodo al decremento delle occorrenze. La figura 4 evidenzia come nel 2013 ci sia stata una generalizzata diminuzione delle vittime tranne che per i "deragliamenti di treni" dove si registrano due feriti gravi collegati ad un singolo evento determinato da fenomeni di dissesto idrogeologico. Per quanto riguarda la componente legata agli "incidenti alle persone per rotabili in movimento" si rimanda alle successive analisi relative a questa tipologia di incidenti.

Handwritten signature



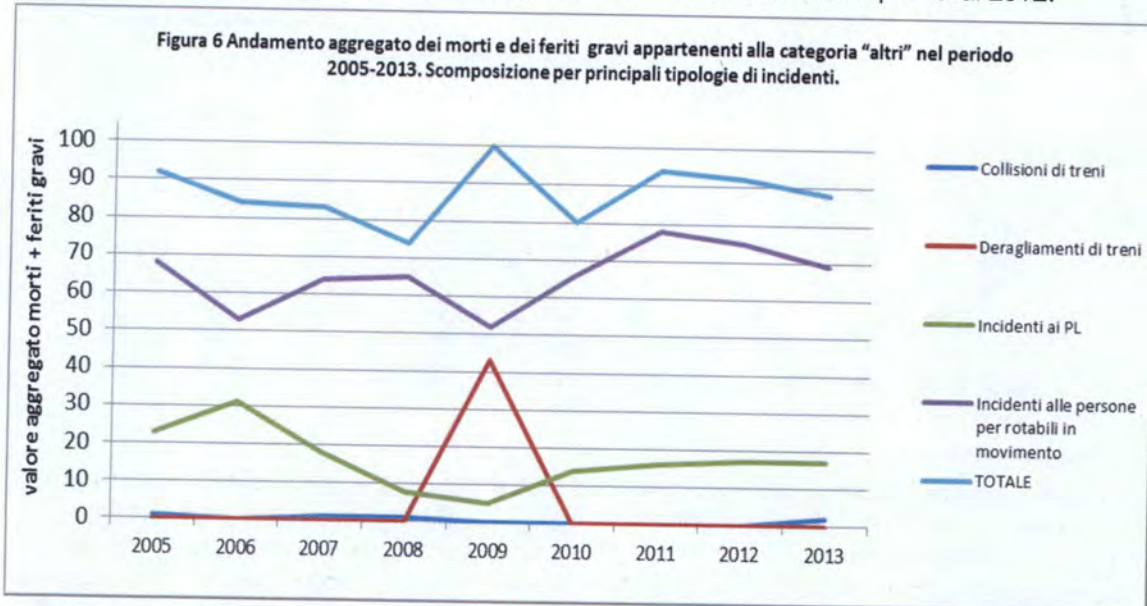
Le figure 5 e 6 focalizzano l'attenzione sull'andamento aggregato del numero di morti e feriti gravi appartenenti alla categoria "altri" (altri tipi di persone) in cui sono conteggiate tutte le categorie di persone non ricomprese nelle due precedenti categorie "passeggeri" e "personale ferroviario". Rientrano in questa categoria le "persone non autorizzate", gli "utenti dei passaggi a livello" e tutte le altre persone non incluse in altre categorie così come definiti dall'allegato I del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.



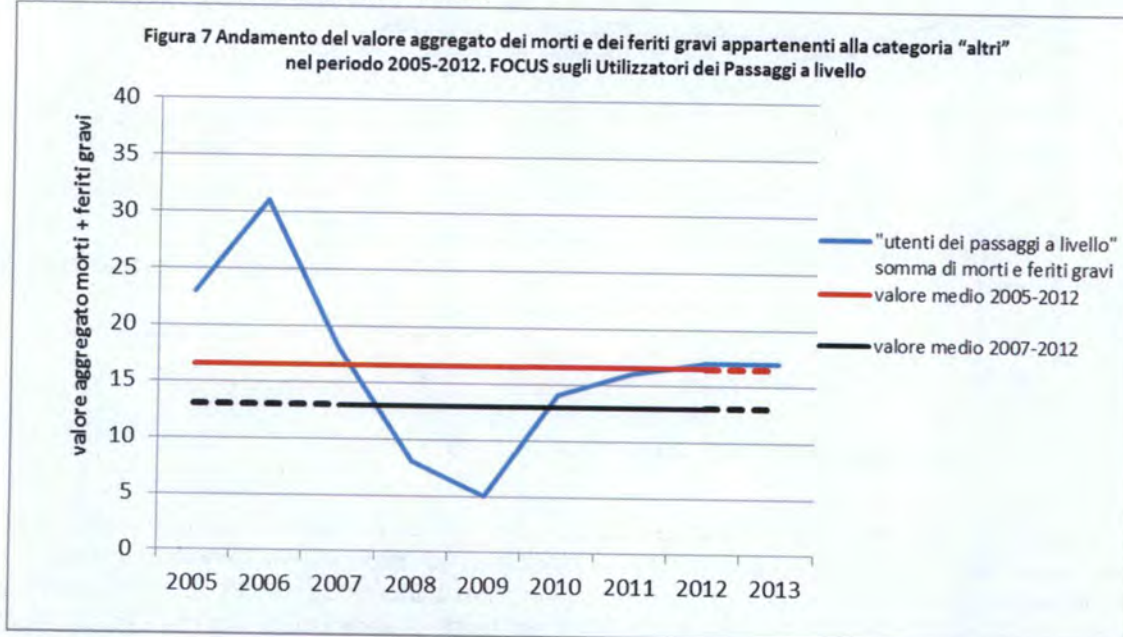
La figura 5 mostra che il valore medio dell'intero periodo e quello dell'ultimo quinquennio sono quasi coincidenti. L'andamento pluriennale evidenzia come il fenomeno sia influenzato da indebiti comportamenti individuali e da fattori esogeni di non facile gestione. Il 2013, si colloca lievemente al di sopra di entrambi i valori medi rappresentati, anche se si segnala una tendenza al calo del numero delle vittime complessive iniziato dal 2012, contraddistinto però da un aumento del numero dei decessi.

Man M

Come si evince dalla figura 6 il maggior numero di vittime avviene negli "incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento". Aumentano i decessi conseguenti a "collisioni di treni" (2 in un singolo incidente, avvenuto il 18 febbraio nei pressi di Tirano, nel quale un autoarticolato ha invaso la sede ferroviaria a seguito di un incidente stradale) che fanno registrare un numero diverso da zero di vittime riferibili alla categoria di persone classificate come "altri" negli Indicatori Comuni di Sicurezza e nell'allegato I del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 (non si registravano vittime in questa categoria dall'incidente avvenuto a Viareggio nel 2009). La componente delle vittime negli "incidenti ai passaggi a livello" rimane stabile rispetto al 2012.



Per poter analizzare meglio la problematica degli incidenti ai passaggi a livello è riportata di seguito la figura 7 che focalizza l'attenzione proprio su tale tipologia di incidenti e sulle loro conseguenze sui cosiddetti "utenti dei passaggi a livello". Anche questo indicatore presenta un andamento altalenante nel periodo in esame con i valori dell'ultimo triennio, superiori al valore medio del periodo 2007-2012, che si allineano al valore medio del periodo 2005-2012.

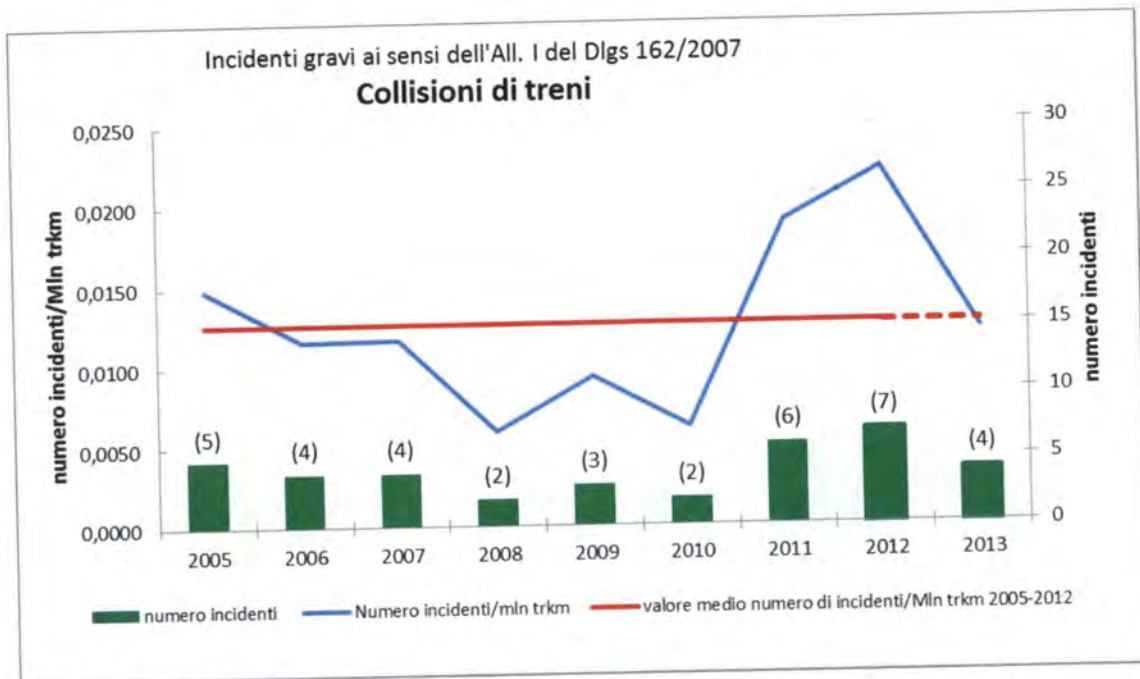


Si evidenzia come nell'ultimo biennio si siano registrati incidenti con vittime plurime. Per i dettagli e i provvedimenti adottati si rimanda a quanto riportato nel prosieguo sulla casistica degli incidenti ai passaggi a livello.

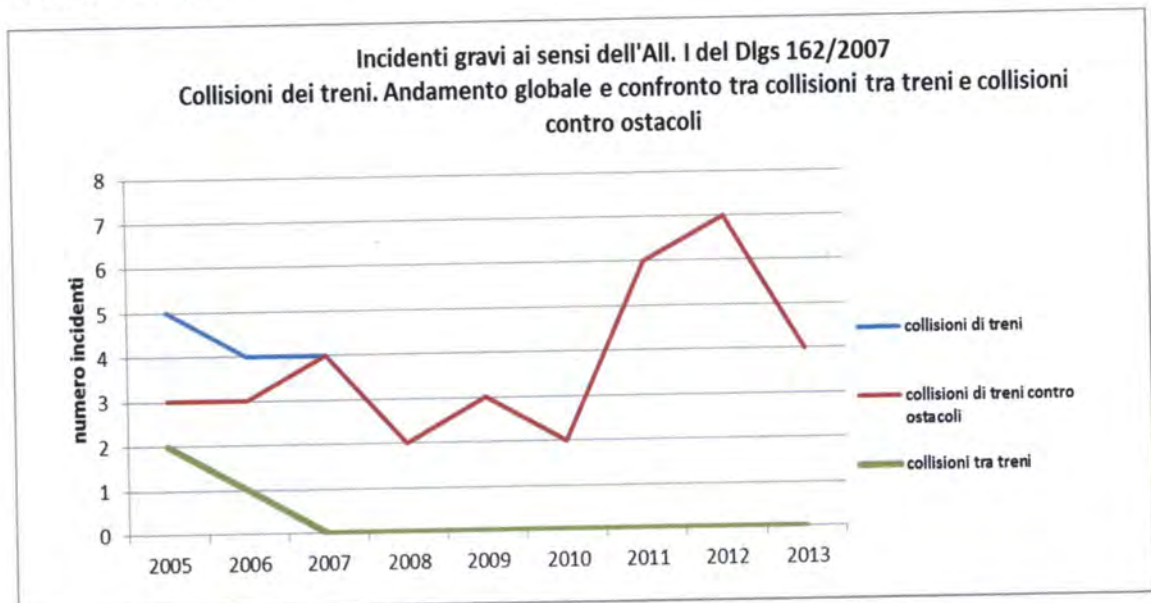
Man M

Passiamo ad analizzare le singole componenti dell'incidentalità.

Nel 2013 si registra un decremento delle "collisioni di treni", in controtendenza con gli incrementi registrati nell'ultimo biennio, con valori che si attestano di nuovo al di sotto del valore medio del periodo considerato (2005-2012).



Separando il dato relativo alle collisioni tra treni da quello relativo alle collisioni contro altri ostacoli, anche nel 2013 si conferma che dal 2007 il numero delle collisioni tra treni è pari a zero e, pertanto, dal 2007 in poi le collisioni totali coincidono con le collisioni contro ostacoli.

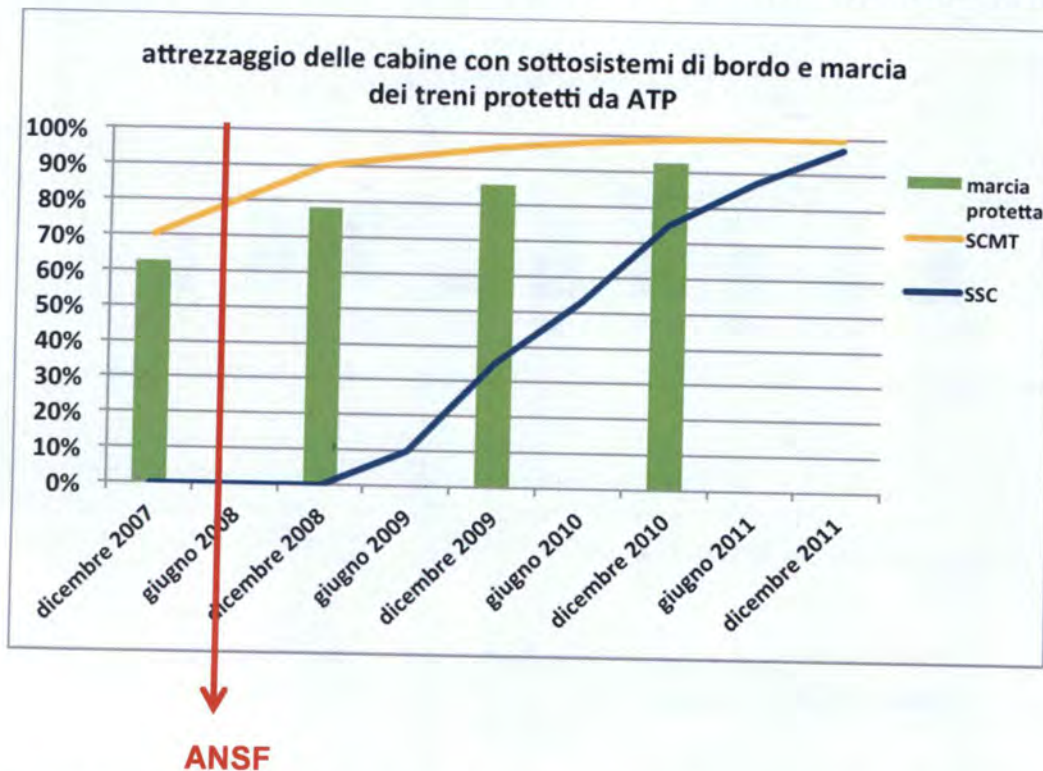


Tale risultato è ascrivibile in larga parte all'adozione di sistemi di protezione della marcia del treno (SCMT, SSC, ETCS) che ha permesso di raggiungere percentuali prossime al 100% di chilometri percorsi dai treni protetti da tali sistemi. Il mancato raggiungimento della completa copertura del traffico è dovuto ai malfunzionamenti del sistema causati da guasti.

Man M

A norma del Regolamento per la Circolazione Ferroviaria, la circolazione dei treni non protetti da sistemi di sicurezza non è più consentita. Sono stati disciplinati in senso restrittivo i casi di guasto durante l'esercizio, limitando la circolazione al solo tragitto necessario a raggiungere la stazione termine del servizio, imponendo una riduzione di velocità e limitazioni alle interferenze di circolazione con gli altri treni. Il fenomeno dei guasti ai sistemi di sicurezza è costantemente sotto osservazione da parte dell'Agenzia ed attualmente ammonta a circa l'un per mille dei treni, valore solo apparentemente basso atteso che sulla rete nazionale circolano circa 9000 treni al giorno.

Il grafico seguente mostra come la fase temporale che precede il raggiungimento del completo attrezzaggio delle cabine con sottosistemi di bordo coincide con il primo periodo di attività dell'Agenzia. Durante tale periodo l'Agenzia ha stimolato gli operatori ferroviari a rispettare le tempistiche previste, attraverso un continuo lavoro di controllo e l'introduzione di progressive limitazioni alla circolazione dei convogli non attrezzati.



Dal grafico si evidenzia che, al giugno 2008, a fronte dell'intera rete attrezzata con sistemi di protezione della marcia del treno (sistema SCMT sulla rete fondamentale e sistema SSC sulla rete complementare), circa l'80% dei veicoli dotati di cabina risultava attrezzato con il corrispondente sottosistema di bordo SCMT e nessun veicolo dotato di cabina risultava attrezzato con il corrispondente sottosistema di bordo SSC, denotando un chiaro difetto di programmazione e coordinamento fra le attività del Gestore della rete e delle Imprese ferroviarie. Nell'arco di poco più di tre anni, grazie anche alla azione sopra descritta svolta dall'Agenzia, è stato possibile completare l'attrezzaggio dei sottosistemi di bordo dei veicoli dotati di cabina, sia per quanto concerne il sistema SCMT (linea gialla) in uso sulla parte di rete a maggiore traffico esclusa l'Alta Velocità (AV), nata con il sistema ERTMS, sia per quanto concerne il sistema SSC (linea blu) in uso nella parte di rete a minore traffico.

Le 4 collisioni di treni contro ostacoli verificatesi nel 2013 sono:

- urto contro un TIR, precipitato a seguito di incidente stradale sulla sede ferroviaria avvenuto nei pressi di Tirano il 28/02;
- urto contro componenti distaccatisi da altro treno tra S. Martino e Verona il 13/09, evento quindi collegato a contesti manutentivi;

[Handwritten signature]

- urto contro una frana avvenuto tra Brunico e Perca il giorno 11/05, collegato alle problematiche del dissesto idrogeologico;
- urto dei portelloni di un treno merci apertisi a seguito di un furto contro componenti infrastrutturali all'interno di una galleria avvenuto tra Ronco Scrivia e Mignanego il 26/03.

Di tali incidenti, l'unico che ha causato vittime (2 morti) è quello di Tirano: i componenti del TIR proiettati a seguito dell'incidente hanno colpito mortalmente il conducente del TIR stesso ed una persona ferma sulla sede stradale.

È evidente che la causa prima di questo incidente è da ricercarsi nella sicurezza della circolazione stradale; è comunque necessario preservare la circolazione ferroviaria per quanto possibile da siffatti rischi. Pertanto, prendendo spunto anche da una casistica pregressa di cadute di veicoli stradali sulla sede ferroviaria (12/08/2013 Rometta Marea, 03/08/13 Macomer - Campeda, 11/02/12 Priverno - Monte San Biagio), è stato chiesto a RFI di individuare i punti critici per tale problematica (ponti o punti in cui le strade corrono parallelamente a distanza ridotta), verificare con gli enti che gestiscono le strade che esse siano dotate di strumenti di contenimento dei veicoli stradali adeguati alle caratteristiche del traffico presente e dotare i punti critici di sistemi automatici di rilevamento caduta veicoli. Su tale problematica e su quella più generale di rilevamento ostacoli sui binari ad essa collegata, l'Agenzia aveva richiesto interventi a RFI già nel 2010 ma nonostante i solleciti non sono ancora pervenute risposte esaustive.

L'altra causa ricorrente delle collisioni dei treni contro ostacoli con possibili conseguenti deragliamenti è il dissesto idrogeologico, nei confronti del quale l'Agenzia ha chiesto a più riprese ad RFI l'adozione di misure mitigative sin dall'acquisizione delle competenze sul Gestore dell'infrastruttura (gennaio 2010), confronto che allo stato attuale non può ritenersi concluso.

In particolare è stato chiesto al Gestore dell'infrastruttura di:

- mappare tutte le zone a rischio idrogeologico e i relativi sistemi di monitoraggio installati;
- allineare la propria banca dati a quelle dell'ISPRA e delle Autorità locali
- adottare misure a cautela della sicurezza, imponendo se necessario restrizioni alla circolazione dei treni, fino ad interromperla, in presenza di allarmi meteo di grave entità;
- predisporre un piano di interventi di natura organizzativa o di investimenti mirati al miglioramento dei livelli di sicurezza, formulato sulla base delle analisi effettuate a seguito della ricognizione sullo stato della rete;
- comunicare i risultati dello studio di fattibilità relativo alla realizzazione di un piano di installazione di sensori di allarme per pericoli in quei punti che, dall'analisi del rischio idrogeologico, risultassero meritevoli di specifica e continua attività di monitoraggio, aspetto già inserito nella direttiva 1/dir/2010.

Nel 2012 RFI ha risposto di aver avviato la sperimentazione nell'area piemontese della procedura "Gestione delle informazioni e degli avvisi meteo emessi dal Sistema di Allertamento Regionale ai fini della Protezione Civile e attività di vigilanza straordinaria nei punti a rischio molto elevato (RME) riguardanti le infrastrutture ferroviarie". Gli esiti risultano tuttora in corso di verifica, per la successiva estensione a tutta la rete.

Da ultimo, a seguito degli eventi meteorologici che hanno colpito la Sardegna nel mese di novembre, questa Agenzia ha ancora una volta sollecitato il Gestore dell'infrastruttura ad intervenire in maniera risolutiva sulla problematica del dissesto idrogeologico, avviando una revisione dell'insieme di procedure e tecnologie con le quali affronta le situazioni legate a fenomeni meteorologici intensi, fornendo un quadro aggiornato ed esaustivo delle modalità operative con cui sono affrontate e gestite le situazioni critiche o potenzialmente critiche associate ad eventi meteorologici intensi oltre che degli strumenti di prevenzione delle stesse, fornendo evidenze in merito al soddisfacimento delle prescrizioni inviate nel 2012, rendendo note le modalità operative

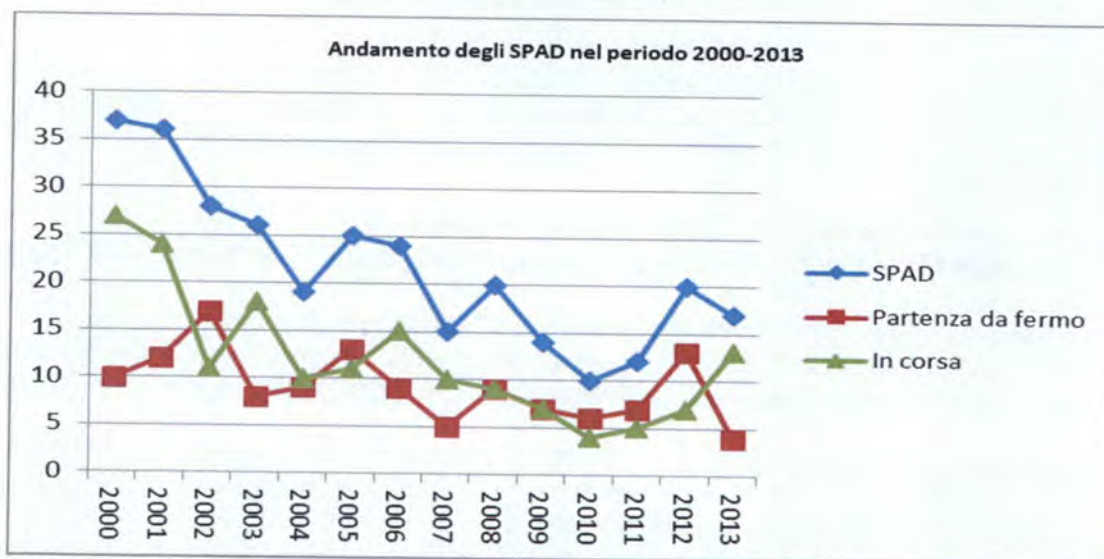


con le quali si intende dare attuazione alla installazione dei sistemi di monitoraggio per fenomeni alluvionali descritti nella Linea Guida RFI "Procedure e interventi di protezione della sede dai fenomeni di dissesto idrogeologico" e fornire elementi in merito a quelli eventualmente già in esercizio (numerosità, localizzazione, funzionalità, ritorni di esperienza).

Per quanto riguarda le cause delle altre due collisioni per una si rimanda all'analisi delle problematiche manutentive del materiale rotabile, mentre per l'altra (urto di un portellone aperto a seguito di un furto contro l'infrastruttura) si deve evidenziare come anche atti esterni e volontari (vandalici, furti, ecc.) possano essere alla base di incidenti gravi. È quindi necessario ottimizzare gli sforzi nell'ottica del raggiungimento di una sicurezza che coniughi la difesa della proprietà con la tutela dell'esercizio ferroviario da questi pericoli. Gli strumenti più utili per contrastare tale fenomeni sono la vigilanza e la sorveglianza, attività di competenza degli operatori ferroviari.

Si riporta di seguito l'andamento degli indebiti superamenti di segnale disposto a via impedita da parte di un treno (cosiddetti SPAD), uno dei principali precursori delle collisioni tra treni.

Il 2013 segna il ritorno alla diminuzione degli inconvenienti dopo un biennio 2011-2012 segnato invece dalla crescita degli inconvenienti stessi.



Gli SPAD sono stati suddivisi in 2 categorie quelli "in partenza da fermo" e quelli in cui il treno supera il segnale "in corsa". Gli SPAD "in partenza da fermo" sono principalmente collegati alle interrelazioni tra il personale di macchina e il personale di accompagnamento. Gli SPAD "in corsa" sono invece quelli in arrivo o in transito nelle stazioni e, in base alle conseguenze degli eventi che si sono verificati nel periodo analizzato, rappresentavano la maggiore criticità prima dell'installazione dei sistemi di protezione della marcia dei treni. Nel 2013 diminuiscono sensibilmente gli SPAD in partenza da fermo mentre continuano a crescere i cosiddetti SPAD in corsa o dinamici. Sono diminuiti in particolare gli SPAD che hanno come principali cause le indebite interazioni tra gli operatori (macchinista e capotreno) coinvolti nella fase di avvio dei treni che effettuano fermate per servizio viaggiatori (che caratterizzavano un 50% degli SPAD del 2012). Tra gli SPAD legati all'indebita esclusione delle funzioni di sicurezza dei sistemi tecnologici da parte del personale di condotta si conteggia un solo evento (erano circa il 20% degli SPAD del 2012) che ha determinato anche lo svio del treno, avvenuto il 28/06/2013 nei pressi di Roma Tuscolana nel quale il personale di macchina, credendo di aver visto il segnale con l'aspetto rosso - giallo - giallo (via libera per il treno con conferma di riduzione di velocità a 30 km/h che indica un successivo segnale d'arresto a distanza ridotta) è intervenuto d'iniziativa sul sistema di protezione della marcia del treno. In base alle norme attualmente in vigore, l'esclusione delle funzioni di

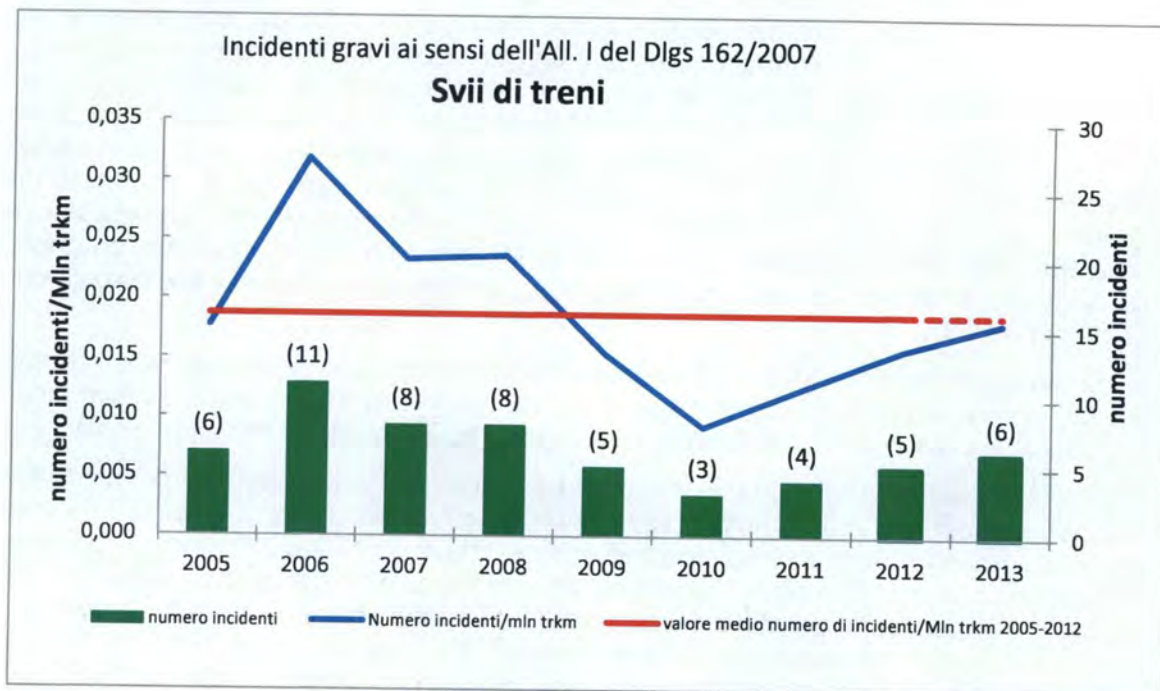


sicurezza dei sistemi di protezione della marcia del treno deve essere sempre autorizzata dal regolatore della circolazione (Dirigente Movimento o DCO), che detiene le informazioni relative alla libertà della via. Il Gestore dell'infrastruttura ne aveva però sospeso l'applicazione proprio in caso di effettuazione di "supero rosso" in corrispondenza di un segnale con aspetto di rosso -giallo -giallo, ritenendola in tal caso eccessivamente gravosa per la regolarità della circolazione. L'Agenzia è intervenuta chiedendo ad RFI di garantire che in ogni condizione l'attivazione della procedura di "supero rosso" sia legata all'autorizzazione da parte del Regolatore della circolazione. Il riallineamento delle disposizioni di esercizio di RFI con i principi di sicurezza emanati dall'Agenzia è stato conseguito con l'emanazione della disposizione di esercizio di RFI 16 dell'11/11/13.

Si conferma anche per il 2013 l'incidenza di un altro fattore che influenza il numero degli SPAD, l'eccessivo affidamento, durante la condotta, ai sistemi tecnologici di protezione della marcia del treno. Nel 2013 tale problematica ha interessato il 38% degli SPAD.

Una problematica latente nel sistema è la possibilità che il personale di condotta escluda indebitamente il sistema di protezione della marcia dei treni. Proprio a tal fine l'Agenzia ha effettuato attività ispettive mirate che hanno rilevato, con particolare frequenza, non conformità sul sigillo di sicurezza posto a protezione dell'indebita esclusione dell'apparecchiatura di sicurezza (CEA). Tale evidenza è stato lo stimolo per una specifica nota di richiamo a tutte le Imprese ferroviarie. Uno degli SPAD del 2012 è avvenuto in un contesto particolare visto che il treno che circolava sul binario illegale (il 27/03 a Racconigi) non ha rispettato la prescrizione di fermarsi prima del deviatoio estremo della stazione. In base al vigente quadro normativo il treno non sarebbe dovuto circolare in tali condizioni.

Nella figura seguente si riporta l'andamento dei "deragliamenti (svii) dei treni". Anche in questo caso si rileva nel 2013 un incremento di una unità degli incidenti che segue la tendenza riscontrata già nel 2011 e nel 2012. Il numero degli eventi comunque risulta inferiore al valore medio del periodo in esame. Gli approfondimenti su tali eventi sono, in alcuni casi, ancora in corso di svolgimento ma si può rilevare come in 5 incidenti su 6 sono state rilevate problematiche legate alla manutenzione, in tre casi dell'infrastruttura e in due casi del materiale rotabile. Il sesto evento, nel quale sono rimasti feriti due membri dell'equipaggio del treno, è dovuto invece al dissesto idrogeologico o meglio all'allagamento del binario a seguito di abbondanti piogge, tematica già trattata in precedenza.



Nei tre casi di deragliamenti collegati a problematiche infrastrutturali si segnalano 2 casi in cui sono stati rilevati difetti all'armamento e un caso in cui lo svio è stato causato da un intervento manutentivo all'infrastruttura, eseguito impropriamente, che ha determinato condizioni della via incoerenti con le indicazioni ricevute dal treno.

Come già accennato nella relazione riguardante il 2012, l'Agenzia, sin dall'acquisizione delle competenze in materia avvenuta nel 2010, ha chiesto al Gestore un maggiore presidio dei processi manutentivi dell'infrastruttura e in particolare dell'armamento ferroviario. Per favorire il perseguimento di tale scopo da parte del Gestore, l'Agenzia nel corso degli anni, ha effettuato numerosi interventi di audit o ispezione o accertamenti diretti a seguito di incidenti. Le numerose problematiche rilevate sulla gestione della manutenzione dell'infrastruttura sono poi state oggetto di segnalazione al Gestore e di richiesta di una puntuale correzione delle non conformità rilevate. L'attività di ispezione svolta dall'Agenzia è comunque una attività sussidiaria rispetto a quella di controllo interna che il Gestore è tenuto ad eseguire nell'ambito del proprio Sistema di Gestione della Sicurezza. L'Agenzia ha chiesto l'adozione da parte del Gestore di strumenti interni che consentano di verificare la validità del proprio operato in campo manutentivo, una politica manutentiva tarata rispetto all'effettivo esercizio a cui l'infrastruttura è sottoposta (come ad esempio una cura particolare dei binari sottoposti a maggiori sollecitazioni) e una disponibilità continuativa degli strumenti di diagnostica mobile per il rilievo dei dati caratteristici dell'infrastruttura. Tale politica avviata negli anni precedenti dovrebbe portare a miglioramenti della sicurezza maggiori e più duraturi di quelli comunque registrati nel 2013.

Estendendo l'analisi anche agli incidenti non classificabili come "gravi", ma comunque conseguenti a carenze manutentive dell'infrastruttura, possono essere individuate due tipologie di eventi. La prima ha interessato la rete a maggiore traffico (compresa la rete AV):

Pinelli

data	località	descrizione
22/03/13	Ventimiglia	Svio treno 86033
19/06/13	Roma Tuscolana	Svio treno 51075
18/10/13	Morolo - Biv/Pc Sgurgola	Svio del treno 57350
23/11/13	Ventimigl.P.Roja - Bivio Calandre	Svio del treno 48361

Tali eventi sono in decremento rispetto ai 5 del 2012 e nessuno di essi si è verificato su una linea AV. In tre casi su quattro il treno coinvolto nell'incidente è stato un treno merci. In 2 casi le problematiche si sono rilevate nelle tratte di confine. In particolare lo svio del 23/11 è avvenuto su una tratta concessa in gestione da RFI a SNCF e in cui la manutenzione è a quest'ultima delegata. Come detto nel documento del 2012 tali incidenti non sono verosimilmente legati alla disponibilità di risorse per la manutenzione visto che sono avvenuti su linee della rete a maggiore traffico. Rispetto al 2012 si rileva un miglioramento, evidenziato anche nell'attività di supervisione dell'Agenzia come riportato nel punto 2.10, ma permane la necessità di migliorare da parte del Gestore della rete gli aspetti organizzativi relativi ai controlli ed alla conseguente tempestività negli interventi di manutenzione; la rivisitazione delle procedure organizzative si inserisce appunto nel processo per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza al Gestore di rete di cui si è riferito in precedenza.

La seconda tipologia di eventi riguarda casi avvenuti sulla rete complementare a più scarso traffico, che hanno interessato tratti di armamento con traversine in legno:

data	località	Descrizione
26/02/13	Milano Porta Genova	Svio treno 10508
02/04/13	Bra	Svio treno 4372

A tale elenco andrebbe aggiunto lo svio avvenuto il 19/06 a Roma Tuscolana, inserito nel precedente elenco, perché anch'esso caratterizzato dalla presenza di traverse in legno ammalorate. Anche per tali eventi è necessario un miglioramento nella organizzazione, unitamente ad una serie di azioni e di verifiche straordinarie che sono state chieste al Gestore della rete. Il 26/04/13 RFI ha comunicato che è stata ultimata la verifica straordinaria delle linee dotate di traverse in legno finalizzata all'adozione di opportune misure atte a garantire la sicurezza della circolazione dei treni e l'eliminazione sistematica dei difetti riscontrati, confermando il buono stato dell'armamento. A seguito dello svio del 19/06 a Roma Tuscolana, l'Agenzia ha eccepito sull'efficacia di tale verifica straordinaria che al tempo dell'incidente era legato a criticità di gestione locali e non generalizzabile e ha comunque dato assicurazione della prosecuzione di un intenso programma di manutenzione dei piazzali del nodo di Roma e della rete. Nel 2013 non ci sono stati deragliamenti successivi a quello del 19/06 collegati alle medesime problematiche.

Permane nel 2013 una fenomenologia di incidenti ricorrenti legata non a carenze manutentive ma all'indebita ed erronea effettuazione di interventi manutentivi all'infrastruttura in presenza di treni (anche questa analisi è stata estesa agli incidenti non classificabili come "gravi"):



data	località	descrizione
13/01/10	Viterbo Porta Romana	Pericolato urto tra il treno 21946 e il treno 22161
07/10/11	P.M. Eccellente	Treno 3672 tallona deviatoio in posizione non congruente con l'itinerario da percorrere
07/03/12	Boiano	Indebita riapertura passaggi a livello
14/07/12	PM Lavino	Svio del treno 2885
15/03/13	Empoli	Indebita indicazione per il libero passaggio di un segnale basso
20/05/13	Chieti	Svio del treno 12090

Per la risoluzione di tale problematica, connessa con la possibilità, ammessa dalle procedure di RFI, di eseguire interventi manutentivi senza alcuna formalità e che non può considerarsi ancora risolta, l'Agenzia ha ripetutamente chiesto al Gestore, da ultimo anche sulla base delle raccomandazioni ricevute dall'Organismo investigativo a seguito dell'incidente di Lavino, di garantire una adeguata formazione del personale e di verificare che le proprie procedure siano conformi ai principi di sicurezza emanati dall'Agenzia, coerenti con le condizioni di esercizio ed esplicitino in quali situazioni e condizioni sia possibile mantenere in esercizio gli impianti durante la manutenzione. È stata chiesta inoltre una tracciabilità delle condizioni di esercizio nelle quali si svolge ogni operazione di manutenzione e lo studio di procedure a sicurezza intrinseca volte a impedire che il personale della manutenzione operi senza l'esplicito consenso del Regolatore della circolazione.

I due deragliamenti legati a problematiche manutentive dei veicoli, appartenenti rispettivamente alle tipologie di precursori ERA "ruote danneggiate" e "assali danneggiati", sono:

data	località	descrizione	Impresa ferroviaria	Detentore del veicolo
06/05/13	Pc Vesuvio - Bivio Sarno	Svio del treno 2436 per scalettamento di un cerchione riportato.	Trenitalia	Trenitalia
25/06/13	Formia	Svio del treno 60629 a causa della rottura del fusello	Trenitalia	SITFA

A seguito dello svio del 06/05 è stata chiesta all'Impresa ferroviaria interessata l'effettuazione di controlli straordinari su tutti i veicoli dello stesso tipo aventi ruote con cerchione riportato e presso le officine presso le quali avviene il calettamento. Trenitalia ha eseguito una verifica presso gli impianti di manutenzione per individuare tutte le ruote assimilabili a quelle interessate dallo scalettamento del cerchione, disponendo la sostituzione di tutte quelle aventi valori a rischio al primo rientro in officina. Trenitalia ha disposto altresì la sostituzione progressiva di tale tipo di ruota con le ruote monoblocco.

L'Agenzia ha comunque chiesto a Trenitalia di analizzare anche le eventuali problematiche degli altri tipi di ruota aventi il cerchione riportato, proprio per evitare che lo stesso difetto potesse verificarsi in contesti differenti. In considerazione della possibilità che l'evento potesse verificarsi anche sul materiale di altre Imprese ferroviarie, l'Agenzia ha ritenuto opportuno informare dell'accaduto le altre Imprese chiedendo di verificare le ruote aventi e medesime caratteristiche, coinvolgendo eventualmente i soggetti responsabili della manutenzione.

Nello svio del 25/06 è stata rilevata la rottura di un asse di uno dei carri sviati, in particolare il corpo boccola della sala montata interessata era scarsamente lubrificata e nel fusello dell'asse erano presenti segni di fusione causati da surriscaldamento della boccola stessa che ha causato la rottura del fusello stesso. Analizzata la potenziale ripetibilità dell'evento l'Agenzia ha inviato un "Safety Alert" attraverso l'apposito

applicativo dell'Agenda Ferroviaria europea (ERA) e ha provveduto a informare tutte le imprese ferroviarie circolanti in Italia affinché accettassero in composizione ai propri treni carri dello stesso tipo dello stesso detentore e ECM solo dopo aver ricevuto evidenza tracciabile dalla Società SIFTA S.p.A. che fossero state fatte tutte le verifiche al fine di escludere il ripetersi di un incidente simile.

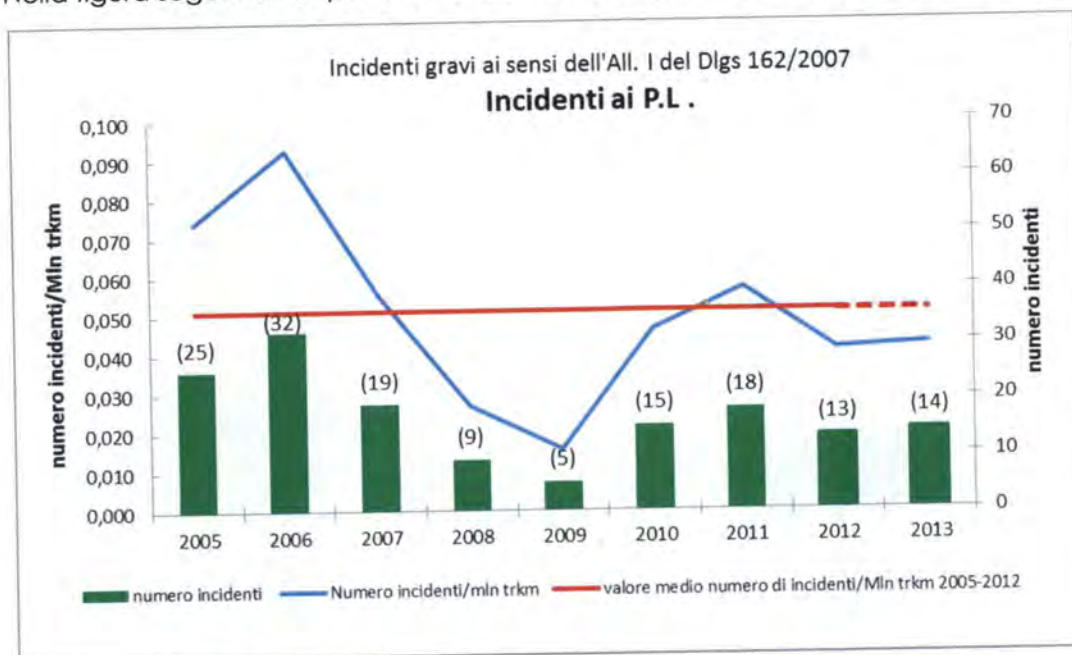
Una problematica strettamente collegata a tali incidenti è la manutenzione dei rotabili detenuti da soggetti esteri. Nel 2013 si è verificato in Italia un solo caso di una certa rilevanza:

data	località	descrizione	detentore
05/06/13	Cassano Spinola	danneggiamento della timoneria del freno su un carro proveniente dall'estero in regime di visita tecnica di fiducia	CTC

Per il caso specifico sono state adottate le medesime cautele adottate a seguito dello svio del 25/06 a Formia, inviando un "Safety Alert" e informando tutte le Imprese ferroviarie circolanti in Italia affinché accettassero in composizione ai propri treni carri dello stesso tipo dello stesso detentore e Soggetto Responsabile della Manutenzione solo dopo aver ricevuto evidenza tracciabile che fossero state fatte tutte le verifiche al fine di escludere il ripetersi di un incidente simile.

Per la problematica più generale della manutenzione dei carri merci, con riferimento agli aspetti connessi alla libera circolazione di carri la cui manutenzione è affidata a soggetti esteri, si rimanda al successivo paragrafo 5.

Nella figura seguente è riportato l'andamento degli incidenti ai passaggi a livello.



Per questo tipo di incidenti nel 2013 si conferma un numero al di sotto del valore medio del periodo 2005-2012, anche se superiore al 2012, e una diminuzione delle vittime (nel 2012 in un solo incidente a Rossano erano decedute 6 persone).

Dei 14 incidenti ai Passaggi a Livello occorsi nel 2013, 13 sono avvenuti con le barriere del passaggio a livello chiuse, 9 dei quali sono investimenti di pedoni (erano 8 nel 2012) e 4 collisioni di treno contro veicoli stradali (erano 5 nel 2012).

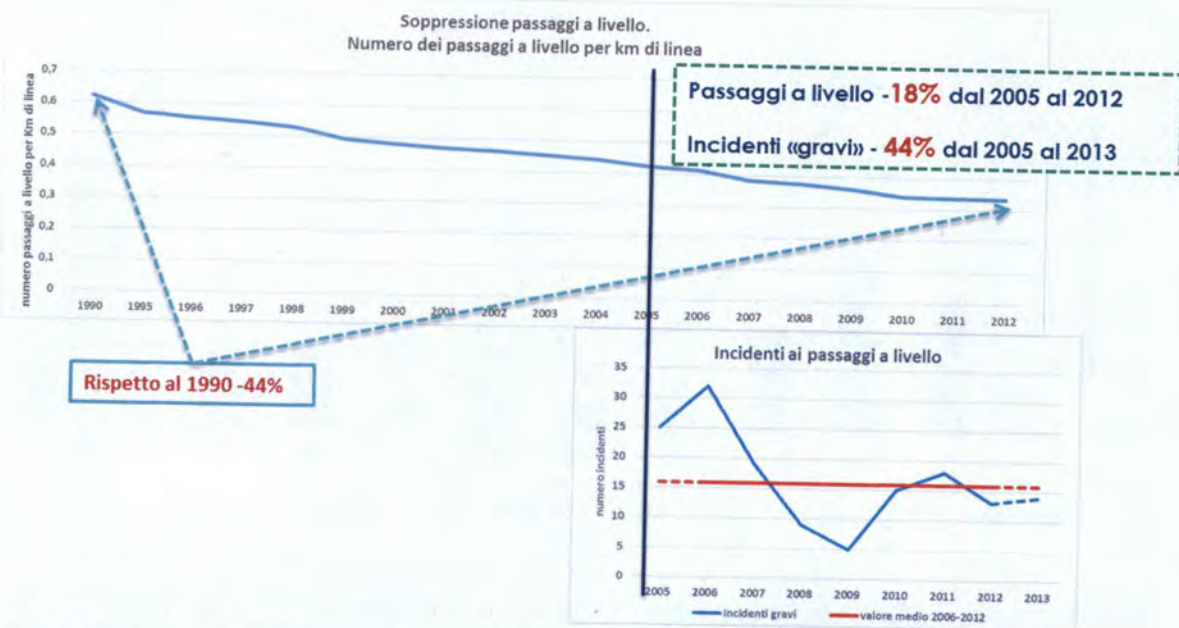
Nell'incidente avvenuto il 07/11 nei pressi di Pontida il treno ha urtato un'ambulanza provocando 2 morti e un ferito grave tra gli occupanti di quest'ultima che aveva attraversato il passaggio a livello con le barriere aperte.

In base agli elementi a disposizione, si tratta di una problematica interna al sistema ferroviario (indebito azionamento di una funzione di soccorso dell'apparato da parte di personale delle ferrovie), contrariamente agli altri 13 casi connessi a infrazioni o comportamenti indebiti da parte di utenti del passaggio a livello. E' stato pertanto chiesto al Gestore di svolgere alcune verifiche circa la coerenza delle funzioni di sicurezza presenti nell'impianto con quanto previsto dai principi di sicurezza emanati dall'Agenzia e, comunque, di valutare soluzioni impiantistiche che eliminino o minimizzino l'incidenza o la probabilità di accadimento di una errata manovra degli apparati.

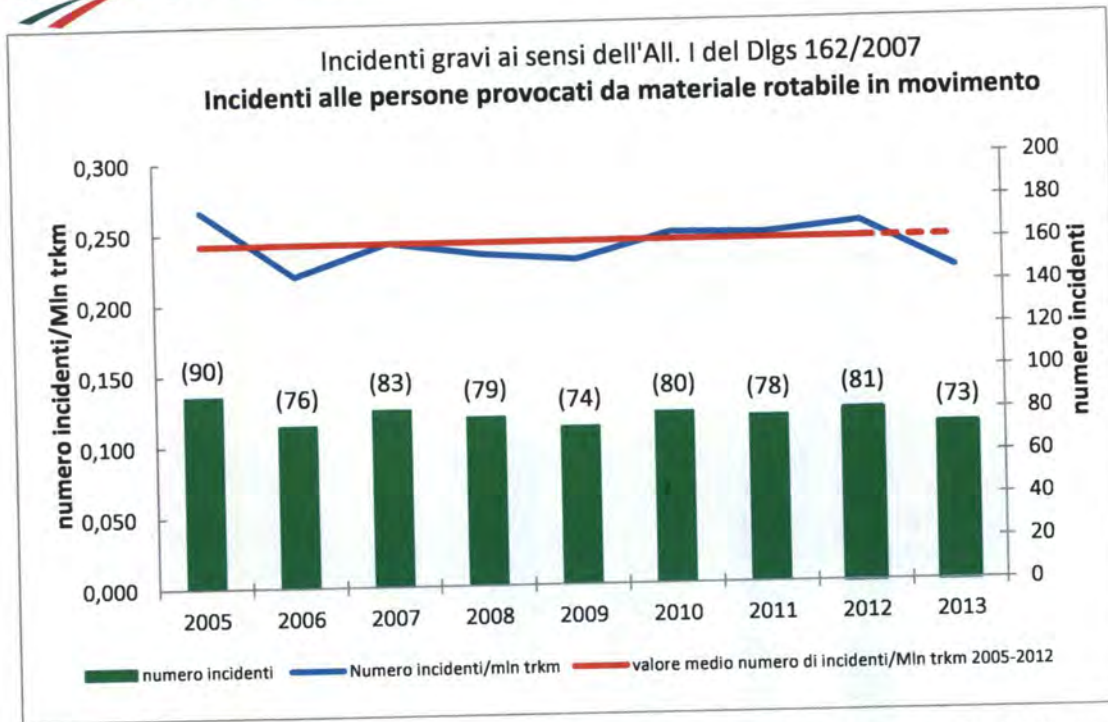
In base alle cause ricorrenti degli incidenti ai passaggi a livello, restano valide le azioni da mettere in campo per mitigare questo fenomeno incidentale, già tracciate lo scorso anno:

- migliorare la consapevolezza da parte degli utenti stradali dell'approssimarsi ad un passaggio a livello e dei rischi che si corrono in caso di un indebito utilizzo dello stesso;
- dotare i passaggi a livello di sistemi di rilevamento degli ostacoli ovvero di sistemi di monitoraggio; tali ultimi sistemi sono stati resi obbligatori per alcune tipologie di attraversamenti;
- limitare l'accessibilità ferroviaria ai pedoni con passaggio a livello chiuso;
- umentare i livelli di sicurezza nell'utilizzo dei passaggi a livello in consegna ai privati;
- proseguire nel programma di soppressione dei passaggi a livello.

Con riferimento al programma di soppressione dei passaggi a livello possiamo verificare che alla riduzione occorsa tra il 2005 e il 2012 del 18% del numero dei passaggi a livello corrisponde una riduzione tra il 2005 e il 2013 del 44% degli incidenti "gravi".



Nella figura successiva è riportato l'andamento degli "incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento".

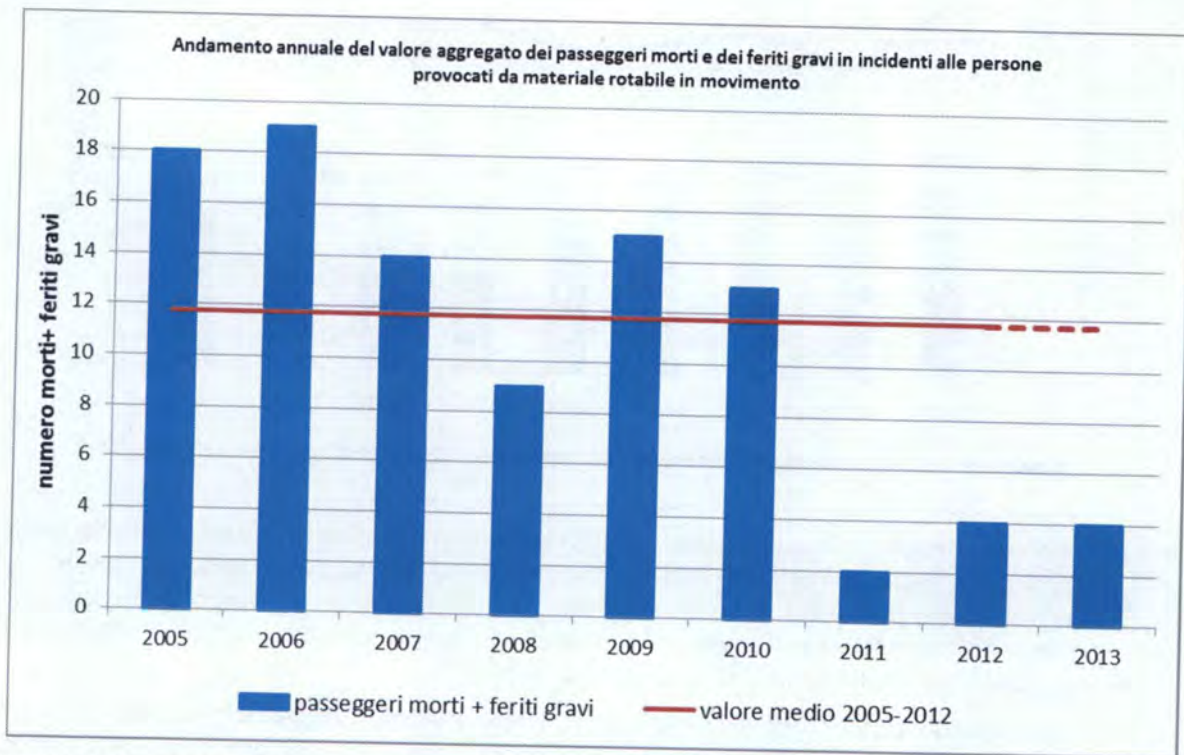


I casi sono riconducibili nella quasi totalità ad investimenti di persone indebitamente presenti sulla sede ferroviaria, ma in tale tipologia potrebbero ricadere anche gli incidenti in cui le persone sono danneggiate da parti sporgenti dai veicoli ferroviari o da elementi distaccatisi dagli stessi, investimenti di "personale ferroviario" o cadute di passeggeri durante la salita o la discesa dai treni.

Il numero degli incidenti nel 2013 eguaglia il valore minimo del periodo, quello del 2009, e si pone al disotto del valore medio del periodo 2005-2012. L'andamento generale di questa componente incidentale mostra comunque una sostanziale rigidità dei valori che sono allineati con il valore medio del periodo.

Si riportano di seguito gli interventi effettuati per tale tipo di incidenti, scomposti per singola tematica.

La prima componente da analizzare è il dato relativo ai "passeggeri" coinvolti in "incidenti alle persone provocate da materiale rotabile in movimento" che si riferisce essenzialmente ad eventi che hanno riguardato persone nelle fasi di salita e discesa dalle porte dei treni viaggiatori.



Nel 2013 si sono registrate 4 vittime (2 morti e 2 feriti gravi), valori analoghi a quelli del 2012. I valori dell'ultimo triennio si pongono molto al di sotto del valore medio del periodo 2005-2012. Gli eventi occorsi sono per lo più riconducibili a impropri comportamenti da parte dei passeggeri che hanno in alcuni casi azionato maniglie di apertura di emergenza delle porte e sono scesi con il treno in movimento o all'uscita dei passeggeri dai finestrini delle vetture.

E' invece riconducibile alle problematiche progettuali e manutentive dei dispositivi di blocco porte l'incidente occorso ad Arezzo il 7 gennaio 2013, nel quale un viaggiatore, ritenendo di essere giunto in stazione ha aperto a treno fermo la porta ed è sceso sulla sede ferroviaria, venendo quindi travolto da un treno circolante sul binario adiacente.

Allo stato attuale non è stato possibile determinare quale sia stata la natura del guasto che ha consentito l'apertura della porta ma comunque Trenitalia ha avviato una serie di modifiche.

Come testimoniato anche dagli incidenti del 2013, si conferma il dato 2012 con una riduzione degli eventi incidentali del 73% rispetto al 2009, grazie alla introduzione, imposta dall'Agenzia a partire dal 2009, dei dispositivi di blocco porte e lateralizzazione, che centralizzano il comando di blocco delle porte in cabina di guida e consentono al macchinista, in fase di fermata, di sbloccare solo le porte disposte sul lato del treno servito dal marciapiede consentendo così ai passeggeri di scendere o salire solo dal lato sicuro.

Tuttavia esiste ancora un'incidentalità residua legata al miglioramento della "sensibilità" dei bordi di alcune tipologie di porte (che devono meglio avvertire la presenza di un corpo estraneo in fase di chiusura), alla sensibilizzazione degli utenti affinché non adottino comportamenti incauti nel tentativo di salire o scendere dai treni quando questi ultimi sono in movimento o si accingono a farlo e, infine, alla manutenzione del sistema porte.

Man M

Quest'ultimo aspetto è monitorato in modo continuo dall'attività ispettiva svolta dall'Agenzia sul materiale rotabile in esercizio, attività che prevede un elevato numero di controlli a campione in diversi ambiti riferibili alla verifica e alla manutenzione dei veicoli. Tra questi è previsto in particolare il costante monitoraggio della frequenza di carrozze con porte guaste.

L'attività ispettiva ha confermato una generale problematica riferibile a elevate frequenze di maniglie per l'apertura di emergenza delle porte prive di sigilli e di carrozze con porte guaste (pur etichettate e assicurate in posizione di chiusura), evidenziando in definitiva un sistema manutentivo delle imprese che non si fa sempre carico del ripristino delle condizioni di efficienza del sistema porte.

Tale evidenza è stata stimolo per attività ispettive specifiche e per frequenti raccomandazioni alle imprese finalizzate a ricondurre gli operatori a un rigoroso e tempestivo rispetto delle norme vigenti per la gestione in sicurezza delle situazioni di degrado delle porte e per la manutenzione delle stesse.

Va però evidenziato che dal monitoraggio ispettivo stesso emerge durante il 2013 un calo della frequenza di porte guaste in esercizio, che sembra al momento supportare l'idea che le azioni svolte stiano producendo un miglioramento.

La percentuale di carrozze controllate con almeno una porta guasta è infatti passata da percentuali di circa il 7-8% (dato caratteristico dei trimestri che vanno dal primo trimestre del 2011 fino al primo trimestre del 2013), a percentuali di circa il 2-3% (dato caratteristico dei rimanenti trimestri del 2013), percentuali riferite a una media di carrozze controllate a trimestre di circa 600 unità, con controlli distribuiti sul territorio e sulle imprese ferroviarie in modo uniforme e proporzionale ai volumi di traffico.

Con riferimento, invece, all'aspetto culturale che riguarda l'utenza genericamente intesa, l'Agenzia ha attivato importanti sinergie con la Polfer, Istituti scolastici e federazioni sportive per i quali si rimanda alla precedente trattazione.

Di seguito si analizza il dettaglio degli incidenti che hanno determinato la morte o il ferimento di "personale ferroviario" operante nei cantieri di lavoro. Particolare attenzione è stata posta sugli investimenti di detto personale, tipologia di incidenti strettamente collegata con la protezione dei cantieri.

La sicurezza dei cantieri di lavoro ferroviari ha due aspetti. Il primo, di competenza dell'Agenzia, attiene alla interferenza di tali lavorazioni con la circolazione dei treni. Il secondo, invece, investe il Gestore di rete nella sua veste di datore di lavoro, per la sicurezza del lavoro ovvero per la stretta salvaguardia dell'incolumità del personale operante e dei terzi.

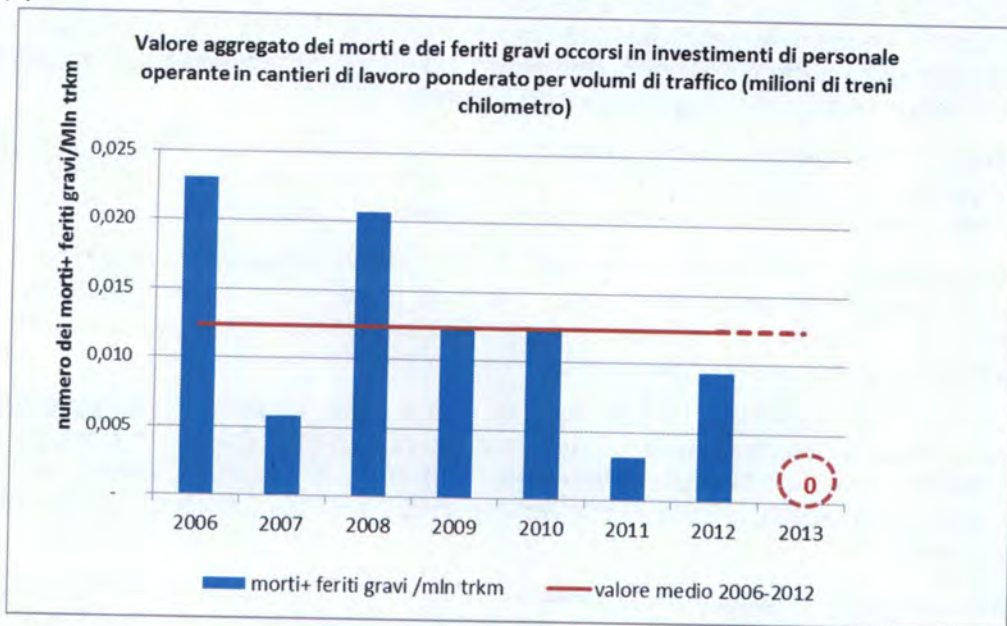
Per quanto riguarda gli aspetti di sicurezza dell'esercizio ferroviario di competenza dell'Agenzia da un confronto effettuato nel 2009 è stato rilevato come i valori di incidentalità fossero superiori a quelli dei principali paesi europei.

In tale ambito a metà del 2011 è entrato in vigore il decreto ANSF 16/2010, recepito nel riordino normativo, che ha imposto che la manutenzione dell'infrastruttura avvenga in assenza di circolazione dei treni, determinando l'eliminazione della protezione "su avvistamento" dei cantieri ferroviari e la sua sostituzione con il regime della "interruzione di linea". Nel 2013 non si sono registrati eventi afferenti a tale problematica; si deve invece rilevare che il 17 luglio 2014 sono deceduti tre operai in un singolo incidente avvenuto tra Falconara e Butera. L'Agenzia continua pertanto a monitorare il fenomeno per verificare che la riduzione dell'incidentalità prosegua nel tempo.



Incidenti nei cantieri di lavoro che hanno causato morti o feriti gravi di personale						
	totali			In investimenti		
	incidenti	Morti	Feriti Gravi	incidenti	Morti	Feriti gravi
2005	4	3	3	3	2	1
2006	8	7	3	7	5	3
2007	3	1	2	2	1	1
2008	4	5	2	4	5	2
2009	8	3	6	3	3	1
2010	5	3	3	3	3	1
2011	1	1	0	1	1	0
2012	3	0	3	3	0	3
2013	0	0	0	0	0	0

Il grafico seguente, che si riporta solo per confronto con l'anno scorso, analizza la sola componente degli incidenti nei cantieri ricompresa nella voce "incidenti alle persone per materiale rotabile in movimento". Si rileva che, sulla rete RFI, il numero di morti e di feriti gravi ha avuto un andamento altalenante, che il 2010 ha registrato valori pressoché costanti rispetto al 2009 e che il 2013 ci fornisce il valore minimo del periodo in esame (0).



L'attività di manovra è seguita dall'Agenzia tramite l'attività ispettiva e di audit e tramite gli accertamenti diretti a seguito di incidenti.

Gli strumenti di supervisione utilizzati dall'Agenzia, al di là del numero di incidenti gravi avvenuti in tale contesto operativo, che sono diminuiti rispetto al 2012, hanno confermato come oltre a carenze professionali emergano anche problematiche organizzative e di controllo puntuale delle attività. Le problematiche sono risultate alcune volte collegate a problemi di interfaccia visto che l'attività di manovra è spesso svolta da società che operano per conto delle Imprese ferroviarie o del Gestore dell'Infrastruttura.

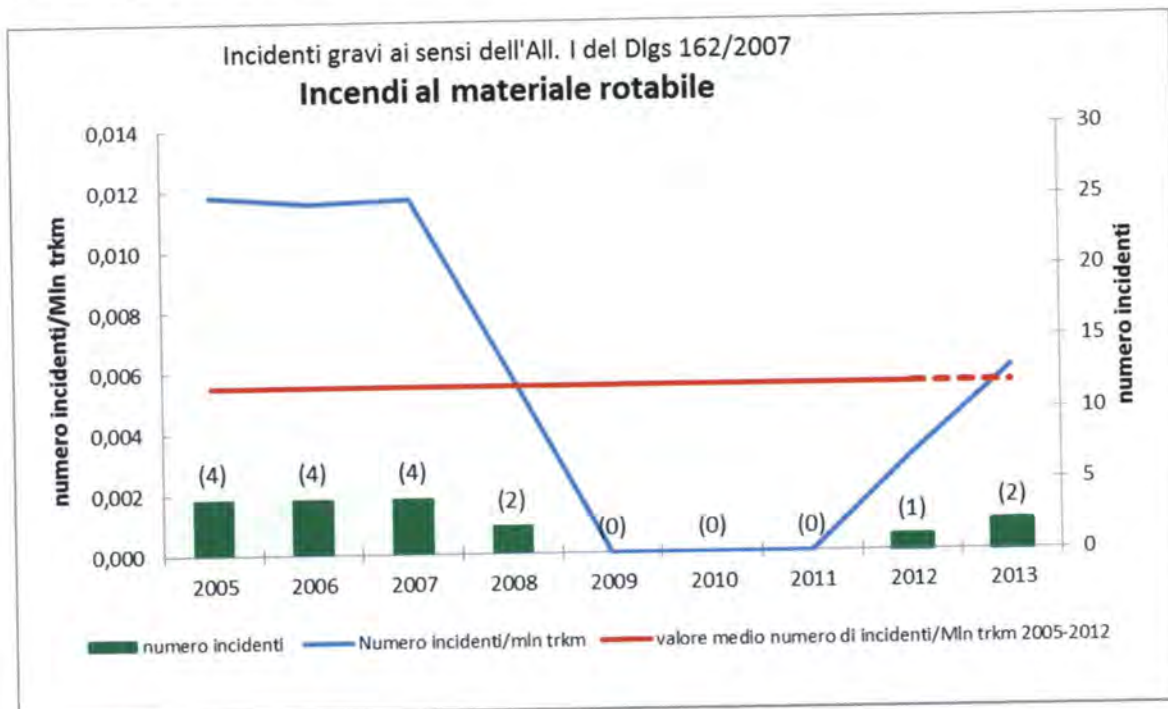
Nel 2013 si sono presentate situazioni che avrebbero potuto comportare il coinvolgimento di persone presenti sui marciapiedi e alcuni incidenti nei quali sono state coinvolte persone poste oltre la linea gialla come ad esempio nell'investimento di Priverno del 06/07/13.

Man M

L'Agenzia ha avviato un controllo puntuale dei danni alle persone cosiddette estranee per verificare se risultino casi in cui persone a distanza di sicurezza siano rimaste coinvolte in investimenti a causa dello spostamento d'aria provocato dal passaggio del treno. Tale approfondimento è a tutt'oggi in corso. L'Agenzia ha chiesto ad RFI, fin dal giugno 2012 di inserire il transito dei treni su binari adiacenti a marciapiedi affollati come uno dei rischi di interfaccia: laddove non si fosse riusciti ad evitare tali potenziali conflitti si dovevano adottare misure di contenimento del rischio. Le analisi presentate a tutt'oggi da RFI non tengono conto del potenziale affollamento dei marciapiedi e comunque non sono esaustive. In occasione dell'investimento occorso a Priverno è stata inoltre chiesta una analisi del caso specifico e in particolare dei marciapiedi costeggiati da binari di transito su entrambi i lati.

Altra problematica significativa è quella degli investimenti di pedoni indebitamente presenti sui binari, che nel 2013 hanno rappresentato il 76% degli incidenti gravi e dell'81% delle vittime. È stato chiesto a RFI di predisporre una mappa del rischio specifico, avvalendosi delle segnalazioni delle Imprese ferroviarie e dei dati storici, e di adottare appositi interventi per mitigare il rischio, quali l'informazione delle persone interessate e la limitazione degli accessi. RFI ha avviato un protocollo con le imprese per creare la mappa del rischio ma non ha ancora inserito i propri dati storici. Per le relative considerazioni si rimanda al punto B. Si conferma la considerazione dell'anno scorso sul numero troppo elevato di tale tipo di incidenti anche se il 2013 segna una leggera diminuzione del fenomeno.

Nella figura seguente si passa ad analizzare la categoria di incidenti dovuti a "incendi al materiale rotabile". Nel 2013 si sono verificati 2 incidenti che non hanno causato danni alle persone. In considerazione dell'esiguità di tale tipo di incidenti pur incrementando di una unità il valore supera il valore medio del periodo 2005-2012. La serie storica di questi eventi mostra comunque un numero di casi contenuto che si è ulteriormente ridotto negli ultimi 5 anni.

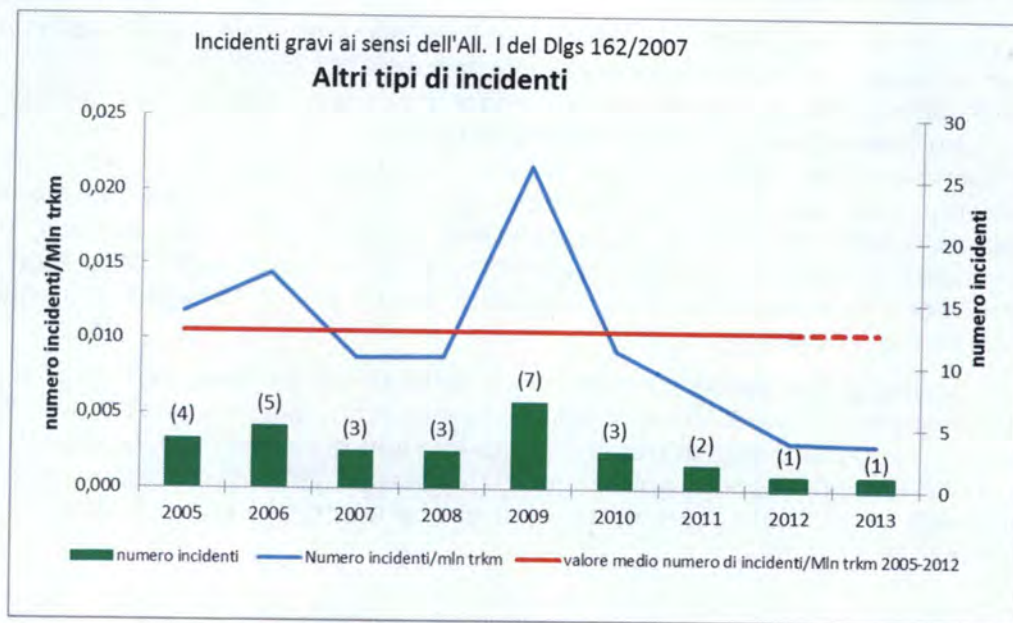


Questo tipo di incidenti, collegato principalmente a problematiche manutentive, non deve essere sottovalutato per le potenziali ricadute anche di un singolo incidente. A tal fine l'Agenzia ha dedicato numerosi interventi di audit e di ispezione sulle attività manutentive delle imprese ferroviarie e nel 2013 ha eseguito 19 accertamenti diretti su altrettanti incendi al materiale rotabile di lieve entità. Nel corso degli accertamenti si è

Man M

rilevato anche un non perfetto bilanciamento tra le attività manutentive e l'esercizio a cui spesso i materiali sono sottoposti.

Nella categoria "altri tipi di incidenti" sono inseriti tutti gli incidenti ferroviari che non rientrano in nessuna delle altre categorie di incidenti, come ad esempio lo svio o la collisione di un mezzo d'opera o di una manovra o la fuoriuscita di merci pericolose. Quindi sono inseriti in questa categoria anche i dati relativi a una parte degli eventi connessi alla problematica della sicurezza dei cantieri e delle manovre, un'altra parte dei quali rientra invece negli "incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento" nella quale è stato coinvolto il "personale ferroviario" o operante per conto delle ditte appaltatrici.

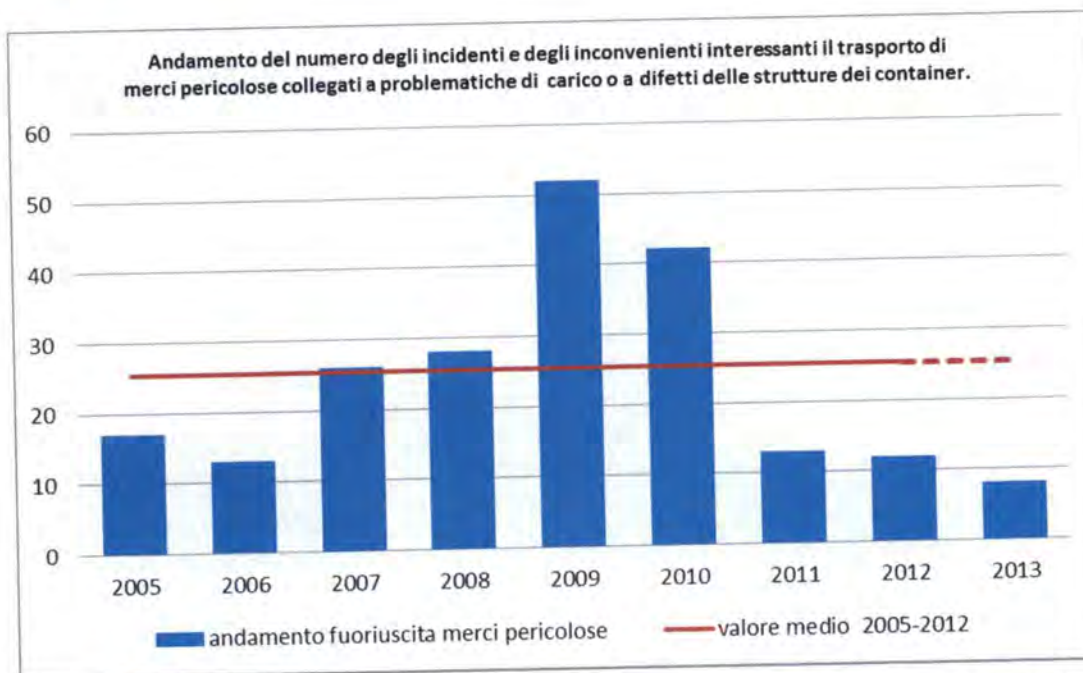


Come si può vedere dal grafico precedente nel 2013 si è verificato un solo incidente, un urto in manovra contro un tronchino. Per l'analisi delle problematiche relative si rimanda a quanto già detto per gli incidenti in manovra.

Anche quest'anno l'analisi della incidentalità non si è limitata agli incidenti classificati come "gravi" ma è stata estesa anche agli incidenti che non hanno avuto conseguenze significative ma che comunque costituiscono fonte di potenziale rischio. Si tratta sempre di eventi presenti nella Banca Dati Sicurezza di RFI. Il numero di incidenti nel 2013 è diminuito rispetto al 2012 e si segnala comunque un trend in diminuzione nel lungo periodo.

Uno dei fattori dell'incidentalità globale su cui l'Agenzia ha focalizzato la propria attenzione è quello delle fuoriuscite di merci pericolose, piccoli rilasci di sostanze legati a problematiche di carico o difettosità delle cisterne, che avevano fatto registrare un andamento in crescita culminato con i valori registrati nel 2009. Dal grafico successivo si può apprezzare come nel 2010 si sia registrata una inversione di tendenza che anche il 2013 sembra confermare visto che segna il valore più basso del periodo.

Man M



Nel 2009, 19 eventi su 52 si riferivano a trasporti provenienti dall'estero e di essi 8 su 19 erano stati rilevati al confine del territorio nazionale.

Le fuoriuscite registrate nel 2013 sono inferiori di quasi l'85% rispetto a quelle registrate nel 2009 e sono state tutte rilevate nella fase di verifica tecnica dei veicoli e quindi prima che il treno fosse messo in circolazione.

Gli interventi che hanno consentito di ridurre tale casistica di eventi sono stati di due tipologie:

- per il traffico nazionale, di concerto con l'Autorità competente per il trasporto di merci pericolose, è stata imposta la tracciabilità di specifici controlli nei punti di origine del trasporto;
- per il traffico internazionale l'Agenzia ha imposto alle Imprese ferroviarie di svolgere controlli supplementari ai confini in modo da intercettare i carri che presentano difettosità prima del loro ingresso nella rete nazionale.

Si conferma l'analisi effettuata negli anni precedenti sull'efficacia dei provvedimenti adottati e in particolare dei controlli al confine richiesti dall'Agenzia e, indirettamente, delle attività di prevenzione effettuate in Italia.

Un'altra area nella quale si sono verificati una serie di inconvenienti e anche alcuni incidenti è il servizio passeggeri a lunga percorrenza ad elevata velocità, inclusi i servizi AV. La tematica è stata posta sotto osservazione dall'Agenzia fin dal 2011, tenuto conto delle caratteristiche innovative del servizio, delle elevate velocità e, a partire dal 2012, della presenza di un nuovo operatore con materiale rotabile nuovo e esterno al gruppo FS, con potenziali problematiche di interfaccia.

Nel corso del 2013 in tale tipologia di servizi si sono verificati oltre 720 eventi in aumento di circa il 7% rispetto ai circa 670 del 2012, incremento allineato con il valore del traffico che nel 2013 ha registrato un + 7% circa rispetto al 2012.

Si tratta solo in 2% di incidenti classificabili come "gravi" (tutti investimenti di persone) o di incidenti di lieve entità (22% nel 2013 e 23% nel 2012) mentre la maggior parte (76% nel 2013 e 75% nel 2012) è rappresentata da inconvenienti di esercizio che non hanno causato ripercussioni sulla sicurezza.

Si rileva una preponderanza degli eventi legati a fattori esogeni all'esercizio ferroviario (54,7% mentre nel 2012 erano circa il 43%) seguiti dalle problematiche manutentive sul

materiale rotabile o sull'infrastruttura (il 42,6% mentre nel 2012 pesava per circa il 54%), e in ultimo le problematiche di esercizio che si confermano a circa il 3,5%.

Il 2013 segna in particolare una crescita delle problematiche relative alla manutenzione dei rotabili. Le valutazioni su ogni singolo caso possono variare e di conseguenza anche le necessarie contromisure. Vista comunque la crescita dei volumi di traffico di tale tipo di servizi e la particolarità di esercizio degli stessi collegata appunto alle alte velocità e quindi alle conseguenti sollecitazioni sulla componentistica di terra e di bordo l'Agenzia ha ritenuto opportuno affrontare la problematica attraverso diversi strumenti. Ha effettuato tra la fine del 2012 e il 2013 audit su NTV e sui servizi Freccia Rossa, Freccia Argento di Trenitalia, ha condotto accertamenti mirati sulle principali problematiche emerse e ha avviato un tavolo di confronto tra i vari operatori coinvolti proprio per sollecitare l'adozione di soluzioni sulle problematiche ricorrenti. Permane la problematica, già evidenziata in passato da questa Agenzia, della conflittualità tra operatori ferroviari in occasione di incidenti e inconvenienti laddove si rileva una scarsa collaborazione e in alcuni casi comunicazione che rende difficile la ricerca delle cause dell'accaduto.

Un'altra problematica affrontata dall'Agenzia fin dall'acquisizione delle competenze di supervisione dell'infrastruttura ferroviaria riguarda i sistemi di protezione dell'infrastruttura dai rischi di interfaccia derivanti dall'attività degli operatori ferroviari differenti dal Gestore della rete. La direttiva dell'Agenzia 1/dir/2010 del 22/2/2010 sugli adempimenti del Gestore dell'infrastruttura RFI concernenti la sicurezza della circolazione ferroviaria e attività propedeutiche al rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza, sollecitava il Gestore ad adottare sistemi tecnologici di protezione della circolazione, in particolare:

- la mappatura degli impianti di rilevamento temperatura boccole (RTB), un report sugli inconvenienti e sui guasti agli impianti e su eventuali criticità manutentive, il programma per l'installazione sulla rete degli ulteriori impianti necessari,
- il programma per l'installazione dei sistemi di pesatura dinamica e dei portali multifunzione

Nel monitoraggio dell'avanzamento degli adempimenti di cui alla direttiva 1/dir/2010, sono emerse difficoltà anche di tipo economico. Pertanto è stato istituito, un "tavolo permanente di interlocuzione" per determinare le priorità di investimento tra gli organismi che nell'assetto istituzionale hanno competenza in materia in ruoli diversi (controllo e vigilanza, committente del Contratto di Programma e del Contatto di Servizio, azionista del Gruppo FS) (Ministero Economia e finanza le Direzioni Generali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti interessate, Agenzia). L'attività del tavolo, istituito nel gennaio del 2010 dal Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si è concentrata principalmente su: adeguamento gallerie al DM 28/10/2005 "sicurezza gallerie", installazione portali multifunzione e rilevatori temperatura boccole, sistemi di pesatura dinamica, attrezzaggio tecnologico delle reti regionali al fine di consentire il passaggio delle competenze all'Agenzia.

Nell'ambito del processo di rilascio dell'autorizzazione di sicurezza a RFI sono emersi ulteriori approfondimenti necessari sulla realizzazione di questi sistemi.

Allo stato attuale i portali multifunzione risultano ancora in fase di progettazione, sulla base delle specifiche funzionali del 2011 per il rilievo dell'incendio a bordo treno e dei carichi fuori sagoma limite con indicazione solo dell'ubicazione della loro installazione. L'attivazione all'esercizio delle pese dinamiche, installate a Verona Quadrante Europa e di Domodossola prevista entro il 2013 non ha ancora avuto luogo.

Per quanto riguarda gli RTB, è stata richiesta ad RFI una verifica dello stato di funzionamento di tutti gli impianti installati sulla rete, l'adozione di provvedimenti atti garantirne il corretto funzionamento e la valutazione dell'efficacia delle procedure manutentive esistente per garantirne la disponibilità. La verifica dello stato di funzionamento deriva dagli esiti dell'attività ispettiva e dall'analisi di alcuni incidenti tra cui in particolare lo svio del treno 60629, avvenuto a Formia il 25/06, che pochi chilometri



prima di deragliare aveva incontrato un RTB, che avrebbe potuto segnalare il surriscaldamento della boccola, disattivato da più di un mese per guasto.

Per quanto riguarda gli altri indicatori previsti dall'allegato I del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162 si riporta quanto segue:

- i valori delle "ruote danneggiate" e degli "assili danneggiati" del 2012, dopo un confronto con le imprese ferroviarie per chiarire le relative definizioni, sono stati corretti riportandoli su valori (2 ruote danneggiate e 1 assile danneggiato) allineati con gli anni precedenti e con il 2013 (1 ruota danneggiata e 1 assile danneggiato);
- i valori degli "sghembi del binario" (ex difetti del binario) e delle "rotaie danneggiate" nel 2013 sono rispettivamente 338 e 1613; il primo dato segna un incremento unitario rispetto a quanto rilevato nel 2012 (337) mentre il secondo segna una diminuzione del 18,6% rispetto all'anno precedente;
- la valutazione dei costi degli incidenti non si può considerare ancora completamente affidabile ma si rileva come negli ultimi 2 anni i valori siano maggiormente attendibili rispetto agli anni precedenti. Nel 2013 i costi, al netto della quantificazione economica delle vittime di incidente, diminuiscono del 9%. Anche nel 2013 non sono stati segnalati danni all'ambiente.
- Per quanto riguarda il valore degli audit effettuati nel 2013 si segnala una riduzione del 13,7% rispetto all'anno precedente mentre la percentuale di audit effettuati sui programmati passa dall'88,6% al 89,5; il dato è influenzato dalla riduzione degli audit di RFI (circa 100 in meno del 2012) e di Trenitalia (circa 400 in meno rispetto al 2012) a cui nel 2013 è stato chiesto di garantire una maggiore efficacia della propria attività di audit.

C.2 Risultati delle raccomandazioni in materia di sicurezza

L'Agenzia, in ottemperanza all'articolo 24, comma 2, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, tiene debitamente conto delle raccomandazioni in materia di sicurezza emanate dall'Organismo investigativo italiano (la Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) e opera affinché esse si traducano in misure concrete, qualora non avesse già proceduto d'iniziativa sulla base degli elementi disponibili in precedenza all'emanazione delle raccomandazioni.

L'Agenzia, inoltre, in ottemperanza al comma 3 del citato articolo, comunica all'Organismo investigativo, almeno ogni anno, le misure adottate o previste, in rapporto alle raccomandazioni emanate.

Nel corso del 2013 la Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie ha formulato, tra le altre, alcune ulteriori raccomandazioni (oltre a quelle già formulate nel 2012) a seguito della integrazione alla relazione d'indagine sull'incidente occorso a Viareggio il 29 giugno 2009, relative alla progressiva e mirata sostituzione dei picchetti di regolazione o, in alternativa, alla loro protezione e all'effettuazione di una valutazione complessiva del potenziale rischio di costituire strumento di taglio o lacerazione da parte di enti o componenti l'infrastruttura che siano tecnicamente eliminabili o sostituibili. A seguito dell'emanazione di tali raccomandazioni, l'Agenzia ha indicato al Gestore di darne attuazione in occasione del rinnovo dell'armamento per quanto riguarda la sostituzione o la protezione dei picchetti e di finalizzare le valutazioni dei rischi alla definizione di una proposta da inserire nella revisione della specifica tecnica di interoperabilità relativa all'infrastruttura.

Si riporta di seguito l'elenco delle raccomandazioni ricevute.



Raccomandazione in materia di sicurezza	<p>Raccomandazioni della DGIF sullo svio del treno 2885 di Trenitalia, occorso il 14 luglio 2012 presso il PM Lavino(BO).</p> <p><u>Raccomandazioni all'ANSF</u></p> <p>Adoperarsi affinché RFI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sensibilizzi le proprie strutture ed il proprio Personale interessato, al rispetto delle disposizioni concernenti la manutenzione degli enti di piazzale, con particolare riguardo, ai casi in cui si rende necessario, per la particolarità degli interventi, l'esclusione dall'esercizio del tratto sottoposto a cura manutentiva e di conseguenza istruisca il personale addetto alle operazioni di manutenzione a tenere comportamenti rigidamente rispettosi del Sistema di Gestione delle Manutenzioni. Quest'ultimo deve contemplare metodi operativi effettivamente coerenti con le condizioni di utilizzo dell'infrastruttura e degli impianti e deve chiarire sotto quali requisiti restrittivi possa essere mantenuto l'esercizio in correlazione alle varie tipologie di manutenzione; quanto detto anche al fine di poter avere evidenza e tracciabilità delle condizioni di esercizio sotto le quali si è svolta ciascuna operazione di manutenzione; • Studi una procedura che si autoprotetta e cioè a sicurezza intrinseca, volta ad impedire che il personale addetto alle operazioni di manutenzione operi senza esplicito consenso del DCO, con particolare riferimento ai posti operativi impresenziati.
Misura di sicurezza	<p>Con la nota ANSF 6509/2013 del 11/09/2013 e sollecito fatto con nota ANSF 003163/14 del 06/05/2014, è stato ripreso quanto già domandato a RFI con le note precedenti inerenti alla medesima materia, chiedendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • una adeguata formazione del proprio personale, sensibilizzandolo al rispetto delle procedure emanate per l'esecuzione dei lavori di manutenzione, • di verificare che le procedure siano conformi ai dettami del Regolamento per la Circolazione Ferroviaria (punti 4.32 e 22), coerenti con le condizioni di esercizio e dell'infrastruttura e degli impianti e esplicitino in quali situazioni sia possibile mantenere in esercizio gli impianti durante la manutenzione e a quali condizioni (opportunità fruibile solo in presenza di una analisi del rischio) • di garantire la tracciabilità delle condizioni di esercizio nelle quali è svolta ciascuna operazione di manutenzione • di studiare procedure a sicurezza intrinseca per impedire l'intervento dei manutentori in assenza del consenso di chi gestisce la circolazione, • di regolamentare le procedure per garantire che al termine delle operazioni di manutenzione sia verificata la coerenza tra stato fisico dell'ente e rilevazione da parte del sistema coerentemente con quanto previsto dal punto 4.32 del Regolamento per la Circolazione Ferroviaria.
Stato di attuazione	RFI non ha ancora fornito una risposta in merito.
Raccomandazione in materia di sicurezza	<p>Raccomandazioni della DGIF relativa alla perdita in corsa della porta di una carrozza del treno 9482 del 27/02/2012 dell'impresa ferroviaria Trenitalia, sulla linea Roma-Firenze DD, nella tratta 1° bivio Chiusi Sud - 1° bivio Chiusi Nord.</p> <p><u>Raccomandazioni all'ANSF</u></p> <p>Esortazioni all'impresa ferroviaria Trenitalia S.p.A. affinché:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. riordini le procedure di gestione della documentazione, introducendo un protocollo di comunicazione rivolto ai propri fornitori, per verificare la presenza di aggiornamenti e modifiche della documentazione, sia di progetto che di manutenzione; 2. attui un'azione di modifica o di perfezionamento delle procedure di del sistema di controllo, attraverso le quali il personale tecnico provvede alla verifica al termine delle lavorazioni, siano queste effettuate in house od esternalizzate, per mezzo della predisposizione e l'utilizzo di una specifica check list;



	<p>3. predisponga un'azione di riordino della documentazione tecnica presente in archivio, soprattutto quella relativa agli organi di sicurezza;</p> <p>4. modifichi, in tempi brevi e nel rispetto delle disposizioni o norme esistenti, il progetto della porta (che attualmente presenta un contatto di chiusura della porta al 98%, informazione non utilizzata per il controllo del blocco porta), facendo in modo che il controllo centralizzato dello stato delle porte utilizzi anche quest'informazione per dare il segnale di avvenuto blocco porte sul banco del Personale di Macchina;</p> <p>5. assicuri continuità nella formazione e nell'addestramento delle competenze del Personale di Accompagnamento sulle metodiche di utilizzo in modo tempestiva ed immediatamente incisivo dei dispositivi in dotazione per la segnalazione emergenze. Quanto precede, garantendo la tempestività dell'aggiornamento in occasione delle disposizioni emanate dal Gestore dell'Infrastruttura in relazione all'utilizzo della rete GSM-R;</p> <p>6. garantisca, in occasione di revisione degli organi di sicurezza, l'impiego di manodopera qualificata e di ricambi originali od equivalenti agli originali.</p> <p><i>Esortazioni al Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria RFI S.p.A. affinché:</i></p> <p>7. predisponga ed attui un piano di misure e verifiche della copertura GSM-R della rete e, ove risultasse necessario, predisponga azioni di miglioramento, in particolare lungo le tratte con presenza di gallerie.</p>
Misura di sicurezza	<p>Con la nota ANSF 5469/2013 del 19/07/2013 è stato chiesto all'Impresa Ferroviaria di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - introdurre un protocollo di comunicazione coi fornitori, in grado di classificare ed ordinare cronologicamente la documentazione, rendendone possibile la gestione degli aggiornamenti e delle modifiche; - introdurre una modalità di verifica sulle lavorazioni, sia se condotte internamente, sia se esternalizzate, eventualmente adottando un sistema di check lists; - riordinare la documentazione d'archivio, in specie quella riguardante gli organi di sicurezza dei rotabili dei quali essa è SRM; - comunicare lo stato dell'arte della modifica del sistema di controllo del blocco porte, che renda disponibile anche l'informazione sulla presenza dell'anta della porta al personale di condotta e produrre il relativo hazard log secondo il Reg. 352/2009; - valutare l'integrazione dei moduli di formazione del Personale di Accompagnamento secondo le competenze richieste nell'allegato 2 delle Norme di qualificazione del Personale, emanate con decreto dell'agenzia n°4/2012, in particolare per ciò che riguarda la gestione delle emergenze; - sorvegliare, affinché le revisioni degli organi di sicurezza dei rotabili siano eseguite da Personale qualificato e coll'impiego di ricambi originali, od equivalenti ad essi. <p>Al Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria è stato invece chiesto di fornire lo stato attuale della copertura GSM-R e i futuri piani di sviluppo.</p>
Stato di attuazione	<p>Con nota RFI-SDR\A0011\P\2013\0001962 del 23/07/2013 il Gestore ha inviato un elenco delle linee coperte con GSM-R, indicando i piani di sviluppo previsti e fissando per la fine del 2015 il completamento delle relative attività.</p> <p>Trenitalia ha comunicato con nota TRNIT-DT\P\2014\0018706 del 07/04/2014 i provvedimenti che ha messo in atto in ambito manutentivo e di contrattualizzazione dei relativi servizi e di modifiche tecnologiche</p>
Raccomandazione in materia di sicurezza	<p>Raccomandazioni della DGIF relativa all'incidente ferroviario occorso il 26/04/2012 presso la stazione di Roma Termini.</p> <p><u>Raccomandazione all'ANSF</u></p> <p>Quali seguito della Raccomandazione n°1 urgente di cui alla nota 158 DGIF/Div2 del 30/04/2012.</p>

	<p>Raccomandazione n°2: verificare che il Gestore dell'Infrastruttura provveda a concludere l'approfondita analisi sullo stato manutentivo dell'intera infrastruttura della stazione di Roma Termini per il ripristino delle condizioni ottimali dello stato dell'armamento così come previsto dalla raccomandazione urgente emanata in data 30/04/2012, o per accertare che, all'esigenza appena descritta, il Gestore abbia già provveduto.</p> <p>Raccomandazione n°3: verificare quali siano, se già intraprese, le azioni di accertamento dello stato manutentivo dei deviatori presenti sui piazzali di tutte le stazioni della rete da parte del Gestore dell'Infrastruttura.</p> <p>Raccomandazione n°4: esaminare l'efficacia delle procedure messe in atto da RFI per la verifica dell'idoneità in opera degli apparecchi di binario esaustive, sistematiche e tracciabili e di appurare quali procedure siano in corso o che siano state già adottate per conseguire l'obiettivo di garantire un'implementazione della sicurezza della circolazione. L'esame dovrà essere finalizzato in particolare a verificare l'efficacia delle procedure di programmazione e susseguente esecuzione di tutti gli interventi necessari, inclusa la eventuale sostituzione della coppia ago-contrago nei casi in cui si evidenzino cuspidi planimetriche su tali elementi od altri fenomeni di usura sui deviatori.</p>
Misura di sicurezza	<p>In esito alle raccomandazioni 2 e 3 questa Agenzia, con la nota ANSF 6850/2013 del 25/09/2013, ha sollecitato la trasmissione degli esiti della verifica straordinaria su tutti i piazzali su tutti i piazzali della Rete Ferroviaria Italiana. In esito alla raccomandazione 4, sempre con la stessa nota, ha chiesto al Gestore una verifica della validità delle procedure adottate per la rilevazione delle singolarità geometriche (gradini e/o cuspidi) negli accoppiamenti ago-contrago.</p>
Stato di attuazione	<p>Con la nota RFI-SDR\A0011\P\2013\0001032 del 21/10/2013 il Gestore ha comunicato di aver completato la verifica straordinaria effettuata nell'impianto di Roma Termini.</p> <p>In esito alla raccomandazione 3, RFI ha comunicato di aver avviato le verifiche, utilizzando team specialistici compartimentali.</p> <p>Per quanto riguarda la raccomandazione n. 4 il Gestore ha tenuto a precisare che le procedure manutentive e di rilevazione dei difetti che sta adottando sono conformi agli standard europei.</p> <p>Il Gestore ha inoltre comunicato di aver provveduto ad una più circostanziata formulazione della regolamentazione relativa alle quote geometriche caratteristiche dei deviatori, di cui sta verificando l'efficacia dal 2012 con attività di team, e che sarebbe dovuta essere emessa per sperimentazione all'inizio di quest'anno.</p> <p>L'Agenzia con la nota ANSF 08821/12 del 14/11/2012 ha comunicato a RFI che non risulta evidenza delle analisi dei rischi, necessarie alla luce del vigente quadro normativo nazionale e internazionale (Regolamento 352/2009), visto che l'Istruzione Tecnica sperimentale introduce una serie di novità rispetto al corpo normativo preesistente, che si configura come una modifica di tipo tecnico operativo al sistema ferroviario.</p> <p>E' stato inoltre richiesto che sulla base dell'analisi dei rischi RFI deve definire la durata gli obiettivi e i criteri di misura e valutazione degli esiti della fase sperimentale, anche attraverso il monitoraggio di specifici elementi.</p> <p>RFI ha richiesto varie proroghe per l'inizio dell'applicazione sperimentale dell'Istruzione a causa difficoltà di completamento della fornitura dei calibri FS07 presso gli impianti e successivamente a causa di una modifica che doveva essere fatta al calibro stesso in corso di fornitura l'ultima proroga comunicata da RFI per l'inizio della sperimentazione è stata data con inizio dal 01/01/2015.</p>
Raccomandazione in materia di sicurezza	<p>Raccomandazione della DGIF relativa allo svio del treno 57369 occorso il 31/03/2012 nella stazione di Policastro Bussentino.</p> <p><u>Raccomandazioni all'ANSF</u></p> <p>1. Promuovere un'attività da parte del GI, affinché le aree individuate per l'arresto del convoglio ferroviario in caso di allarme selettivo boccole calde, allo scopo di far effettuare in sicurezza gli accertamenti tecnici da parte P.d.M., siano adeguate dal punto di</p>



	<p>vista dimensionale, stabilendone a tal fine, e laddove occorra, i requisiti minimi, ivi comprese l'agilità del luogo e le condizioni di visibilità;</p> <p>2. Promuovere le seguenti iniziative da parte del GI e verso le IF, per far sì che il rilievo dello stato termico, in occasione dei controlli alle boccole, sia il più possibile esente da interpretazioni soggettive:</p> <ul style="list-style-type: none"> • continuità nella formazione e nell'aggiornamento nelle competenze del Personale di Bordo addetto alla verifica ed alla rilevazione dello stato termico delle boccole, sulle modalità di effettuazione dei controlli, tenendo bene in conto i ritorni di esperienza, frutto di episodi già accaduti in precedenza; • modifica del modello M40 RTB, allegato alla disposizione n° 48/2001, riguardante la "Normativa per l'esercizio degli impianti di rilevamento temperatura boccole (RTB)", introducendovi apposite caselle in cui vengano riportate le temperature rilevate dall'impianto RTB a seguito di allarme selettivo assoluto e/o relativo (misure rese disponibili al Posto di controllo); • messa a disposizione del Personale di Condotta dei convogli che marcano su linee ferroviarie attrezzate con impianti RTB di idoneo strumento di rilievo termico, necessario per valutare in modo oggettivo l'opportunità di continuare o meno la corsa del convoglio. <p>3. Sensibilizzare le IF affinché provvedano ad integrare opportunamente le già esistenti procedure di dettaglio, emanate ai sensi dell'art. 1, comma 8, della Disposizione n°48/2001, in maniera tale che possa evincersi in modo inequivocabile:</p> <ul style="list-style-type: none"> • gli strumenti tecnici in dotazione; • le temperature limite, per tipologia di materiale, per le quali si debba procedere allo scartodall'esercizio del materiale interessato. <p>4. Promuovere specifiche azioni, destinate alla verifica dei convogli merci, per conseguire un maggior livello di attendibilità del reale peso delle merci trasportate, anche in relazione al carico massimo per asse.</p> <p>5. Richiamare all'osservanza delle disposizioni che regolano le modalità per l'effettuazione di un movimento di manovra di un treno senza capotreno nell'ambito di Stazione impresenziata gestita in telecomando, come nello specifico caso della retrocessione, valutando anche eventuali azioni migliorative delle disposizioni stesse.</p>
<p>Misura di sicurezza</p>	<p>Con la nota ANSF 7300/2013 del 15/10/2013 è stato chiesto con riferimento al Gestore di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • predisporre, in attuazione della raccomandazione 1, un programma di verifica dell'idoneità e dell'agibilità delle aree predisposte per la verifica del materiale rotabile a seguito di allarme di un rilevatore della temperatura boccole, specificando che le stesse devono essere collocate in prossimità dei rilevatori a terra. • in attuazione della raccomandazione 2, formare ed aggiornare il proprio personale sulla manutenzione degli impianti RTB a terra, per evitare periodi prolungati di inefficienza, e introdurre, in modo tracciabile, il valore di temperatura rilevato dal sistema nei documenti (cartacei e/od elettronici) di trasmissione degli allarmi verso i regolatori della circolazione e verso il personale di condotta dei treni coinvolti <p>Sempre con la stessa nota alle Imprese Ferroviarie è stato chiesto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • di dotare, in attuazione della raccomandazione 2, il personale di condotta di strumentazione portatile per la rilevazione oggettiva della temperatura boccole ed erogare una formazione mirata sulla valenza e sulla metodologia di rilevazione della temperatura con questi strumenti. • di redigere, in attuazione della raccomandazione 3, procedure operative che regolamentino le azioni che il personale deve intraprendere e in cui siano indicate le soglie di temperatura differenziate per criticità;

	<ul style="list-style-type: none"> • di migliorare, in attuazione della raccomandazione 4, le attività di verifica dei treni merci, per giungere ad una più precisa determinazione della massa di merce trasportata; • di rivedere, in attuazione della raccomandazione 5, le disposizioni che regolano la manovra e richiamare il proprio personale ad un maggior rispetto delle norme stesse, con particolare riguardo alla manovra senza capotreno in località telecomandate e non presenziate.
Stato di attuazione	<p>RFI con la nota RFI-SDR\A0011\P\2014\0000835 del 01/04/2014 ha comunicato di aver ultimato le verifiche dell'idoneità e dell'agibilità delle aree predisposte per la verifica del materiale rotabile e del buon esito delle stesse. Con la medesima nota RFI ha anche preso l'impegno di mantenere lo stato di agibilità delle aree predisposte.</p> <p>RFI in attuazione della raccomandazione 2, ha comunicato con la nota RFI-SDR\A0011\P\2014\000290 del 04/02/2014 (riferimento ANSF 7908/13 del 05/11/2013) che la valutazione dell'efficacia della formazione è stata effettuata e tracciata sia attraverso visite di sorveglianza, nel corso delle quali è stata esaminata la corretta applicazione delle procedure di sicurezza adottate dal personale in tutti i casi di allarme/guasto alle apparecchiature RTB che si sono verificate nel tempo, sia mediante l'effettuazione pratiche (simulazioni di avarie) durante il mantenimento delle competenze al personale dell'esercizio.</p> <p>Solo alcune imprese ferroviarie hanno comunicato a questa Agenzia l'adozione di specifici provvedimenti.</p>
Raccomandazione in materia di sicurezza	<p>Raccomandazione DGIF relativa agli incidenti occorsi il 21/09/2012 sulla linea Termoli-Bari C.le nella tratta Bari S. Spirito- Bari Parco Nord al PL localizzato alla progressiva km 640+122 ed il 24/09/2012 sulla linea Bari C.le-Lecce nella tratta Cisternino-Ostuni al PL localizzato alla progressiva km 710+403.</p> <p><u>Raccomandazione all'ANSF</u></p> <p>Tenuto conto della Raccomandazione n°1 già emessa in data 26/11/2012 (vedasi nota DGIF/DIV2/393/2012/7.1-9/Uscita) e delle eventuali iniziative già opportunamente intraprese in merito, informare la DGIF sulle azioni che verranno prese, conformemente con queste raccomandazioni.</p> <p>Raccomandazione n°2: il GI valuti come garantire ai PL un tempo di preavviso (tempo tra l'accensione della luce rossa del segnale luminoso e l'inizio dell'abbassamento delle barriere) che tenga conto di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • situazioni che possano condizionare il moto dei veicoli stradali (ad esempio la presenza d'incroci a ridosso del PL); • lunghezza dei veicoli ammessi a circolare; • effettiva distanza tra le barriere d'ingresso e d'uscita calcolata lungo la direzione del moto dei veicoli stradali <p>Considerando gli attuali criteri in uso presso il GI, si raccomanda di valutare per tutti i PL un tempo di preavviso minimo di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 5 secondi, per strade con divieto di circolazione ai veicoli di lunghezza superiore ad 11 metri; • 7 secondi, per strade senza alcuna limitazione riguardante la lunghezza dei veicoli. <p>Si raccomanda di valutare un incremento di tali tempi minimi in casi specifici (come, ad esempio, possono essere quelli nei quali i PL siano in prossimità di incroci stradali, per cui la velocità di approccio potrebbe essere molto bassa, in ragione del fatto che il veicolo stradale potrebbe partire da fermo per impegnare l'incrocio prospiciente il PL, o nei casi in cui i PL sono consuetamente soggetti a traffico intenso, per cui il veicolo stradale sia costretto a fermarsi proprio a ridosso delle barriere e ripartire da fermo): a mero titolo di ipotesi, non esauriente per l'analisi che dovrà essere fatta dal GI, la letteratura tecnica esistente prevede incrementi fino a 10 secondi e fino a 12 secondi, rispettivamente per le due fattispecie sopra descritte.</p>



	<p>Si raccomanda inoltre di valutare ulteriori incrementi di tali tempi nell'ordine di 1 secondo ogni 3 metri eccedenti la lunghezza di 15 metri dell'attraversamento stradale o della effettiva distanza tra le barriere.</p> <p>Nel caso di PL a barriere complete uniche, al tempo minimo di preavviso concepito come sopra, si raccomanda di valutare l'aggiunta di un ulteriore franco temporale, necessario a liberare l'attraversamento, dovendo il veicolo superare coll'intera lunghezza anche la seconda barriera in senso di marcia.</p> <p>Si suggerisce di valutare ulteriori 5 secondi di ritardo, come ulteriore franco necessario a quest'ultima funzione.</p> <p>Raccomandazione n°3: il GI intervenga affinché le opere finalizzate alla soppressione dei PL e già realizzate, come nello specifico caso del PL di Cisternino, siano nel più breve tempo messe in esercizio con la conseguente soppressione del PL non appena le procedure amministrative siano state espletate</p>
Misura di sicurezza	<p>Con la nota ANSF 8074/2013 del 12/11/2013 questa Agenzia ha trasmesso le raccomandazioni per l'adozione da parte del Gestore di ulteriori provvedimenti. È stato inoltre sollecitato a fornire un riscontro in merito all'attuazione delle opere di miglioramento della riconoscibilità stradale dei PL, in attuazione della raccomandazione n°1 formulata da codesta Direzione con la nota DGIF/DIV2/393/2012/7.1-9/Uscita del 26/11/12. L'adempimento di questa raccomandazione è stato sollecitato anche con la nota ANSF 9093/2013 del 13/12/2013 a seguito del ricevimento della nota DGIF-segr- 408-2013 cl-2.1-9/Uscita del 10/12/13 con la quale codesta Direzione aveva fatto sapere che la riconoscibilità della segnaletica e la circolazione lato strada attorno al PL al km 640,122 della tratta Bari S. Spirito- Bari parco Nord risultavano invariate rispetto alla data dell'incidente.</p> <p>È stato inoltre chiesto al Gestore di verificare per ogni passaggi a livello l'adeguatezza dei tempi di preavviso adottati (tempo intercorrente tra l'accensione della luce rossa lato strada e l'inizio dell'abbassamento delle barriere) in attuazione della raccomandazione n°2.</p> <p>Al Gestore è stato anche chiesto di attuare la raccomandazione n°3 in tutti i casi in cui la conclusione delle operazioni di soppressione non incontra ulteriori ostacoli tecnici ed amministrativi.</p> <p>È stato inoltre sollecitato un riscontro sull'attuazione dell'attività di soppressione PL, come prospettata dal Gestore con nota RFI-AD\A0011\P\2013\0000519 del 21/05/2013.</p>
Stato di attuazione	<p>RFI in data con le note RFI-AD\A0011\P\2014\0000217 del 19/03/2014 e RFI-DTC\A0011\P\2014\0002308 del 1/08/2014 ha fornito alcuni elementi di risposta alle raccomandazioni comunicando anche di aver provveduto a verificare i tempi di chiusura e apertura delle barriere.</p>
Raccomandazione in materia di sicurezza	<p>Raccomandazione della DGIF relativa all'incidente ferroviario occorso il 29 febbraio 2012 al PL situato al km 73+423 della linea Ravenna-Rimini. <u>Raccomandazione all'ANSF</u></p> <p>Si raccomanda all'ANSF d'invitare il GI a valutare:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) l'opportunità di sostituire le attuali semibarriere del PL oggetto del sinistro, con un sistema a barriere complete, in modo da costituire deterrente ai comportamenti inadeguati da parte degli utenti della strada, visto l'elevato traffico veicolare della zona; 2) l'estensione di tale analisi agli altri PL a semibarriere ancora in esercizio, per i quali possano valere considerazioni analoghe.
Misura di sicurezza	<p>Con la nota ANSF 8223/2013 del 15/11/2013 sono state trasmesse le raccomandazioni di codesta direzione Generale ed è stato sollecitato un riscontro sull'attuazione di tutte le precedenti raccomandazioni in merito ai passaggi a livello.</p> <p>Nella valutazione dei provvedimenti da adottare è stato chiesto a RFI di tener conto dello studio sui passaggi a livello condotto da RFI stessa e trasmesso con nota RFI-AD\A0011\P\2013\0000519 del 21/05/2013, che</p>

	attribuisce un indice d'incidentalità del 2.18 ai passaggi a livello a semi barriere e del 1.16 a quelli a barriere intere.
Stato di attuazione	Ancora non è pervenuta una risposta in merito.
Raccomandazione in materia di sicurezza	<p>Raccomandazioni della DGIF relativamente alla serie di incidenti al PL sito al km 1+265 della tratta Monza-Arcore, all'incidente ferroviario del 12 luglio 2011 al PL sito al km 4+813 della tratta Parma-Vicofertile ed agli esiti dello Studio analitico sul tema dell'incidentalità ferroviaria in corrispondenza dei passaggi a livello.</p> <p><u>Raccomandazione all'ANSF</u> Di trasmettere al GI le seguenti:</p> <p><u>Raccomandazione n°1:</u> il GI adotti, d'intesa con le singole Amministrazioni preposte alla gestione delle strade interessate dalla presenza di passaggi a livello, le misure possibili per il miglioramento generalizzato della riconoscibilità e della visibilità dei PL, anche attraverso modifiche della viabilità locale;</p> <p><u>Raccomandazione n°3:</u> il GI indichi all'utenza stradale i comportamenti di cui alla successiva raccomandazione n°4, mediante installazione di idonea ed efficace segnaletica e/o cartellonistica all'interno del PL, ben visibile – anche dal posto di guida – da parte dell'utente stradale rimasto bloccato all'interno del PL stesso, valutando l'ipotesi di poterle installare anche sul lato interno delle barriere.</p> <p><u>Raccomandazione n°4:</u> il GI, tenendo conto che il d.lgs. 30/04/1992 n°285 "Nuovo codice della strada" e smi, prevede all'art. 147 "Comportamento ai passaggi a livello" – commi 4 e 5 che:</p> <p>4. Gli utenti della strada devono sollecitamente sgombrare il passaggio a livello. In caso di arresto forzato del veicolo il conducente deve cercare di portarlo fuori dei binari o, in caso di materiale impossibilità, deve fare tutto quanto gli è possibile per evitare ogni pericolo per le persone, nonché fare in modo che i conducenti dei veicoli su rotaia siano avvisati in tempo utile dell'esistenza del pericolo.</p> <p>5. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 84 a euro 335.,</p> <p>evidenzi che, in caso di veicolo fermo tra le barriere chiuse e non più in grado di marciare, l'azione di abbattimento manuale delle barriere stesse da parte dell'utente stradale, in molti tipi d'impianto ferroviario, attiva i sistemi di controllo della circolazione ferroviaria e quindi favorisce l'arresto dei convogli sopraggiungenti, ottemperando alla prescrizione del citato comma 4.</p> <p><u>Raccomandazione n°5:</u> il GI incrementi la diffusione dei dispositivi che consentano di rilevare la libertà dell'attraversamento, equivalenti negli effetti a quelli definiti nell'Istruzione per l'Esercizio dei Passaggi a Livello di RFI, adottando un piano d'implementazione che consideri prioritaria l'installazione dei dispositivi in corrispondenza dei PL individuati come i più critici.</p> <p>Tale piano dovrà tenere conto anche delle prescrizioni di priorità indicate al punto 4.24 del "Regolamento Circolazione Ferroviaria" della ANSF, nonché degli impianti individuati al capitolo 2.3 dello Studio Analitico sul Tema della Incidentalità Ferroviaria in Corrispondenza dei Passaggi a Livello elaborato da questa DGIF.</p> <p><u>Raccomandazione n°6:</u> il GI valuti l'opportunità di una installazione generalizzata presso i passaggi a livello di pannelli informativi recanti i dati identificati del PL stesso e l'utenza telefonica da contattare al fine di segnalare tempestivamente ed efficacemente al Regolatore della Circolazione in presenza d'indebito ingombro della sede ferroviaria in corrispondenza del PL stesso.</p> <p><u>Raccomandazione n°8:</u> il GI provveda a monitorare i tempi di chiusura effettivi dei PL ed adotti le soluzioni opportune, affinché tali tempi siano generalmente contenuti entro lassi massimi tali da non indurre gli utenti stradali in comportamenti erronei e/o azzardati.</p>



	<p>Raccomandazione n°9: il GI adotti una idonea morfologia di barriere che sia compatibile con l'impiantistica esistente e che costituisca elemento fisico di deterrenza all'aggiramento da parte di pedoni e di ciclisti.</p>
Misura di sicurezza	<p>Con la nota ANSF 8555/2013 del 28/11/2013 è stato chiesto a RFI di far conoscere lo stato di avanzamento dei provvedimenti messi in atto in esito alle raccomandazioni formulate da codesta Direzione Generale, rammentando che queste ultime avevano contenuti comuni a quanto chiesto con precedente corrispondenza da questa Agenzia.</p> <p>Nel dettaglio è stato chiesto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in esito alla raccomandazione 1 è stato sollecitato un riscontro sull'attività di miglioramento della riconoscibilità e visibilità dei PL lato strada, tramite opportuna segnaletica orizzontale e verticale, come annunciato nella nota RFI-DTC\A0011\P\2012\0000169 del 18/01/2012; • in esito alla raccomandazione 3, è stato chiesto di conoscere lo stato delle azioni finalizzate all'affissione di idonea segnaletica che indichi agli utenti stradali intrappolati tra le barriere il comportamento da attuare sulla base di quanto eventualmente previsto dagli organismi competenti riguardo alla raccomandazione 4; • in esito alla raccomandazione 5, sono stati chiesti i programmi di installazione dei dispositivi che consentono di verificare la libertà dell'attraversamento, in conformità a quanto indicato al punto 4.24 dal Regolamento per la Circolazione Ferroviaria, e lo stato delle relative attività di installazione; • in esito alla raccomandazione 6, è stato chiesto al Gestore di provvedere all'affissione di informazioni identificative del passaggio a livello e del numero telefonico tramite il quale sia possibile segnalare ogni indebito ingombro della sede ferroviaria; • in esito alla raccomandazione 8 è stato chiesto a RFI di monitorare i tempi di chiusura delle sbarre dei passaggi a livello e di adottare le soluzioni necessarie a limitarne i tempi di chiusura; • in esito alla raccomandazione 9 è stato chiesto lo stato di avanzamento delle attività di equipaggiamento dei passaggi a livello con barriere di forma e dimensione tali da non essere facilmente aggirabili da pedoni o ciclisti.
Stato di attuazione	<p>Con la nota RFI-DTC\A0011\P\2014\0000484 del 3/02/2014 il Gestore ha inviato i fac-simile della segnaletica richiesta nella raccomandazione n°6. RFI in data 19/03/2014 con la nota RFI-AD\A0011\P\2014\0000217, ancora in fase di analisi da parte di questa Agenzia, ha fornito alcuni elementi di risposta alle raccomandazioni di codesta Direzione Generale. RFI con la nota RFI-DPR\A0011\P\2014\0000910 DPR\A0011\P\2014\0000484 del 03/02/2014 ha trasmesso il fac-simile del pannello informativo riportante la progressiva chilometrica ed il numero della utenza telefonica dell'attivatore dell'emergenza da contattare, atto a soddisfare il requisito derivante dalla raccomandazione n° 6.</p> <p>Con la stessa nota RFI ha informato le proprie strutture territoriali dell'opportunità di installare i cartelli di divieto di accesso in aree ferroviarie (di cui art. 19/3 DPR 753/80) in prossimità dei possibili ingressi costituiti dagli stradelli paralleli al binario.</p> <p>Con la nota RFI-DTC\A0011\P\2014\0002308 del 1/08/2014 sono state fornite indicazioni relativamente alle altre raccomandazioni, indicando i piani di attrezzaggio dei PL con sistemi di rilevazione della libertà dell'attraversamento, comunicando di voler procedere all'installazione della segnaletica nei PL e segnalando che sarebbe auspicabile un intervento da parte della Direzione Generale per la sicurezza stradale, visto che le Amministrazioni locali non si sono dimostrate pienamente disponibili a procedere a tali interventi in assenza di precise linee guida.</p>
Raccomandazione in materia di sicurezza	<p>Raccomandazione della DGIF relativa all'incidente ferroviario occorso il 12/05/2013 al treno 20825 dell'impresa ferroviaria Trenitalia S.p.A., sulla linea Venezia-Bassano del Grappa, in località Castello di Godego, al passaggio a livello situato alla progressiva chilometrica 37+474.</p> <p><i>Raccomandazione all'ANSF</i></p>

	<p>Tenuto conto delle eventuali iniziative già opportunamente intraprese in merito, la DGIF comunica che, a seguito della conclusione delle indagini, non sono emersi elementi che indichino la necessità di emettere raccomandazioni di sicurezza ai sensi del D.lgs. 10/08/2007 n°162. Restano confermate evidentemente tutte le raccomandazioni emesse sino ad oggi al termine delle indagini svolte dalla DGIF sulla tematica dei PL.</p>
Misura di sicurezza	<p>Con la nota ANSF 8899/2013 del 10/12/2013 l'Agenzia ha inoltrato le raccomandazioni a RFI, riepilogando le raccomandazioni precedentemente formulate per mitigare i fattori di rischio legati all'incidentalità ai passaggi a livello:</p> <ul style="list-style-type: none"> - miglioramento della visibilità e della riconoscibilità dei PL, lato strada. - adozione di dispositivi per la rilevazione automatica di via libera, lato ferrovia. - calibrazione dei tempi di preavviso e di chiusura delle barriere rispetto alle effettive modalità di attraversamento stradale e del passaggio dei treni. - affissione di informazioni per il corretto comportamento dei conducenti rimasti intrappolati tra le barriere, nonché per la pronta comunicazione col regolatore della circolazione. - rassegna dei PL in consegna ai privati, con immediata soppressione di quelli non più necessari ed innalzamento della protezione di quelli residui a livello dei PLA. - adozione di barriere non aggirabili, neppure da pedoni e da ciclisti.
Stato di attuazione	I riscontri ricevuti sono indicati nelle raccomandazioni precedenti.
Raccomandazione in materia di sicurezza	<p>Raccomandazione di sicurezza relativa all'incendio del locomotore 445-1039 occorso il 27/03/2013 al treno 3024 dell'impresa ferroviaria Trenitalia SpA, nella stazione di Firenze Cascine.</p> <p><u>Raccomandazioni all'ANSF</u></p> <p>Riferite alla sola Impresa ferroviaria Trenitalia S.p.A. :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. analizzare e valutare la possibilità d'introdurre modifiche ai piani di manutenzione, prevedendo, eventualmente, l'effettuazione di tutti i controlli necessari per accertare lo stato d'integrità e d'usura dei giunti compensatori del condotto di scarico dei gas caldi della turbina delle locomotive D445 ed, in generale, l'effettuazione di controlli specifici su tutti i componenti che per i quali sono previste solo operazioni di smontaggio e rimontaggio in sede di revisione periodica; 2. analizzare e valutare la possibilità d'introdurre modifiche tecniche per quei componenti soggetti sia a particolari e gravosi cicli termici, sia a sollecitazioni che comportino stress, qualora in esito ai controlli di cui alla raccomandazione precedente emerga che per tali componenti non possano essere garantiti i necessari margini di sicurezza di esercizio. <p>Riferite alle imprese ferroviarie tutte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. qualora in possesso di locomotive diesel del tipo D445 nel proprio parco rotabili, effettuare nel più breve tempo possibile una campagna generalizzata di controlli accurati sui giunti compensatori di tutte le locomotive di tale tipo, operando, sia con controlli visivi, che strumentali, ancorché di tipo non distruttivo; 4. qualora in possesso di locomotive diesel di tipo D445, valutare l'opportunità di modificare la tipologia dell'impianto di estinzione, trasformandolo in impianto automatico con doppia soglia d'intervento delle sonde (1° soglia allarme ottico ed acustico, 2° soglia attivazione automatica dell'erogazione dell'estinguente), in analogia agli impianti presenti su altre tipologie di rotabili.
Misura di sicurezza	Con la nota ANSF 9158/2013 del 17/12/2013 sono state trasmesse le raccomandazioni di codesta Direzione Generale per l'adozione da parte dell'Impresa Ferroviaria Trenitalia dei provvedimenti non ancora presi in considerazione nella precedente corrispondenza con questa Agenzia.



	<p>È stato chiesto inoltre di chiarire:</p> <ul style="list-style-type: none"> - se le verifiche dell'integrità dei giunti compensatori e dei componenti smontabili, già introdotte e segnalate con nota TRNIT-DT\P\2013\0042687 del 06/08/2013, riguardino anche locomotive diesel diverse dal tipo D445, ma ad esso assimilabili; - se le verifiche sull'idoneità strutturale dei giunti compensatori, già annunciate con nota TRNIT-DT\P\2013\0042687 del 06/08/2013 siano state avvalorate anche dal costruttore e dal progettista del motore e riguardino anche locomotive diesel diverse dal tipo D445, ma ad esso assimilabili; - le motivazioni in base alle quali era stato ritenuto idoneo l'agente estinguente presente sulla locomotiva al momento dell'incidente. <p>Con la nota ANSF 9157/2013 del 17/12/2013 è stato chiesto a tutte le Imprese Ferroviarie di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - controllare l'integrità dei giunti compensatori allo scarico della turbina delle locomotive diesel sovralimentate del tipo D445, o ad esso assimilabili, e di introdurre tali controlli nei rispettivi piani di manutenzione; - valutare l'opportunità di rendere automatico l'intervento dell'impianto di estinzione di bordo delle locomotive, al raggiungimento della seconda soglia di temperatura.
Stato di attuazione	<p>Trenitalia non ha fornito elementi ulteriori a quelli comunicati con la nota TRNIT-DT\P\2013\0042687 del 06/08/2013.</p> <p>Altre tre Imprese ferroviarie hanno comunicato di aver introdotto nei piani di manutenzione il controllo dell'integrità dei giunti compensatori di cui sopra e che i locomotori sono già dotati di impianti antincendio automatici.</p>
Raccomandazione in materia di sicurezza	<p>Raccomandazione della DGIF relativa all' occorso il 18/02/2013 all'urto del treno 5194 e un autocarro stradale che invase la sede ferroviaria lungo la linea Lecco-Tirano, tratta Sondrio-Tirano, progr. km. 9+709.</p> <p><u>Raccomandazioni all'ANSF</u></p> <p>Tenuto conto delle eventuali iniziative già opportunamente intraprese in merito, la DGIF comunica che, a seguito della conclusione delle indagini, non sono emersi elementi che indichino la necessità di emettere raccomandazioni di sicurezza ai sensi del D.lgs. 10/08/2007 n°162.</p>
Misura di sicurezza	<p>Con la nota ANSF 06044/2013 del 07/08/2013 era stato sollecitato il riscontro alla problematica relativa alla caduta di veicoli stradali sulla sede ferroviaria, affrontata con le precedenti note ANSF 02587/10 del 27/04/2010 e 01336/13 del 26/02/2013, con le quali era stato chiesto al Gestore di individuare i punti critici per tale problematica e di dotarli di sistemi automatici di rilevazione ostacoli sul binario.</p>
Stato di attuazione	<p>I riscontri ricevuti sono indicati nelle raccomandazioni precedenti.</p>

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

Settore di interesse	Formazione del personale degli operatori ferroviari
Descrizione del motivo	Aumentare negli operatori ferroviari la consapevolezza dell'attuale contesto normativo
Misura di sicurezza introdotta	<p>Patrocinio e partecipazione corsi ASSTRA su:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sicurezza in galleria; - indagini sugli incidenti ferroviari, fornendo indicazioni sullo svolgimento delle indagini sugli incidenti e inconvenienti ferroviari per la determinazione delle cause; - analisi del rischio in ambito ferroviario, illustrandone i principali strumenti per la loro applicazione al sistema ferroviario;



	<p>- gestione del carro ferroviario nel sistema di gestione della sicurezza di una impresa ferroviaria, illustrando la normativa, nazionale e comunitaria per il trasporto merci e merci pericolose, le nuove figure introdotte e le responsabilità.</p> <p>Partecipazione ai corsi ASSTRA su gestione degli audit del SGS e gestione delle modifiche</p>
Settore di interesse	Aggiornamento dei Responsabili del Sistema di Gestione della Sicurezza
Descrizione del motivo	Aumentare la conoscenza e chiarire alcune criticità riscontrate nell'applicazione del regolamento (CE) 352/2009
Misura di sicurezza introdotta	Incontro del 10 aprile 2013 sull'applicazione del regolamento (CE) 352/2009 e ritorni di esperienza
Settore di interesse	Passaggi a livello
Descrizione del motivo	Incidenti ai passaggi a livello, segnalazioni da parte Polfer e Polizia Locale su anomalie ai passaggi a livello, esiti dell'attività ispettiva
Misura di sicurezza introdotta	<p>È stata sollecitata l'adozione di misure di mitigazione per la riduzione dei rischi legati ai passaggi a livello in consegna ai privati (ANSF 00630/13 del 28/1/2013 di sollecito di quanto richiesto con precedente nota del 2012).</p> <p>Con la nota ANSF 004357/2013 del 13/6/2013 sono state fornite precisazioni a RFI sul programma di interventi predisposto dal Gestore (note RFI-AD\A0011\P\2013\0000453 del 3/5/2013 e RFI-AD\A0011\P\2013\0000519 del 21/5/2013) finalizzati all'incremento dei livelli di sicurezza sui PL, con considerazioni su wave train e sull'estensione dell'adozione dei PAI-PL alle aree urbane.</p> <p>Con la nota ANSF 007038/2013 del 1/10/2013 sono stati richiesti a RFI elementi sul ripetersi di avarie periodiche ad alcuni PL.</p> <p>Con la nota ANSF 008092/2013 del 12/11/2013 è stato richiesto al Gestore di migliorare l'organizzazione della sicurezza per la gestione delle anomalie ai passaggi a livello.</p> <p>Con la nota ANSF 008093/2013 del 12/11/2013 è stato richiesto a RFI di valutare possibili soluzioni impiantistiche per minimizzare il rischio di errato utilizzo nelle funzioni di soccorso dell'apparato di sicurezza di un impianto coinvolto in un incidente.</p>
Settore di interesse	Gestione del rischio idrogeologico
Descrizione del motivo	Incidenti e inconvenienti legati al dissesto idrogeologico, in particolare in caso di fenomeni meteo intensi. Esiti dell'attività ispettiva e di audit
Misura di sicurezza introdotta	<p>A seguito del verificarsi di eventi legati al dissesto idrogeologico, in particolare in caso di fenomeni meteo intensi, in linea con la corrispondenza già in essere con il Gestore dell'infrastruttura sull'argomento, è stato richiesto a RFI di adottare provvedimenti idonei per affrontare le situazioni legate a fenomeni meteorologici intensi.</p> <p>Con le note ANSF 00604072013 del 7/8/2013 e 00043/2013 del 2/1/2013 è stata richiesta la fattibilità di un piano di installazione dei sensori di allarme per pericoli naturali.</p>
Settore di interesse	Gestione delle opere civili
Descrizione del motivo	Esiti dell'attività ispettiva e di audit
Misura di sicurezza introdotta	Con la nota ANSF 006520/2013 del 11/9/2013, a seguito dell'introduzione di una nuova metodologia operativa per l'esecuzione delle visite alle opere d'arte in linea con gli standard esistenti a livello europeo, è stato chiesto a RFI di:



	<ul style="list-style-type: none"> - predisporre un piano completo delle visite da eseguire nel periodo transitorio di applicazione integrale della nuova metodologia; - definire il sistema abilitativo per il personale da impiegare nelle visite in coerenza con le norme vigenti; - dettagliare le attività a supporto delle visite; - verificare la completezza della strumentazione; - monitorare le attività in corso per l'attuazione completa del nuovo sistema di visite.
Settore di interesse	Manutenzione dell'armamento ferroviario attrezzato con traversine in legno
Descrizione del motivo	Elemento ricorrente rilevato nel corso dell'analisi degli svii e nelle attività ispettive
Misura di sicurezza introdotta	Con la nota prot. 007587/2013 del 25/10/2013 è stata richiesta di adozione di ulteriori provvedimenti visto il permanere delle criticità segnalate nel 2012, valutazione dell'adeguatezza della verifica straordinaria all'uopo effettuata, garantire che a seguito di svio siano sempre eseguiti i rilievi sull'armamento a binario carico
Settore di interesse	Mancato rispetto delle norme e procedure per l'esecuzione della manutenzione sugli impianti di sicurezza
Descrizione del motivo	Problematica ricorrente e potenzialmente pericolosa per la quale non risultano ancora efficaci interventi da parte di RFI
Misura di sicurezza introdotta	Con la nota prot. 002374/2013 del 2/04/2013 è stato chiesto a RFI di richiamare il personale che effettua la manutenzione all'osservanza delle norme e procedure e di adottare urgenti misure per evitare il ripetersi di tali eventi che forniscano una ridondanza alle prove che sono effettuate al termine dei lavori di riparazione
Settore di interesse	Sovraffollamento dei treni
Descrizione del motivo	Segnalazioni da parte dei viaggiatori
Misura di sicurezza introdotta	<p>Con la nota prot. 000530/2013 del 23/1/2013 è stato richiesto alle imprese ferroviarie viaggiatori di fornire indicazioni al proprio personale sull'occupazione degli spazi a bordo delle carrozze, dando una indicazione chiara su come individuare la condizione di sovraffollamento rispetto alla capacità di trasporto del veicolo, anche ai fini dell'evacuazione in condizioni di emergenza, e di individuare azioni per la gestione di casi eccezionali.</p> <p>È stato convocato un incontro il 4 luglio 2013 con le imprese ferroviarie interessate (nota convocazione prot. ANSF 004033/2013 del 31/5/2013) per lo stato di avanzamento delle azioni messe in campo.</p>
Settore di interesse	Registro immatricolazione nazionale dei veicoli (RIN)
Descrizione del motivo	Aggiornamento dei dati
Misura di sicurezza introdotta	<p>Nel corso del 2013, sono state inviate agli operatori interessati una serie di note richiedenti vari aggiornamenti ai dati dei veicoli ferroviari registrati. L'emanazione di tali provvedimenti si è resa necessaria in quanto le decisioni della Commissione europea relative al RIN prevedevano solo parte delle informazioni che storicamente in Italia venivano registrate per ogni veicolo chiarendo allo stesso tempo alcuni aspetti che risultano non sufficientemente dettagliati.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Chiarimento sui dati da fornire per il RIN nel caso di presenza di più apparecchiature di bordo - Nota ANSF 01539/2013 del 4/3/2013 con cui si richiede una estensione dei dati necessari alla registrazione dei veicoli presenti nel RIN e l'aggiornamento dei dati sul sottosistema di bordo. In proposito, il 21 maggio 2013 sul proprio sito l'Agenzia, nel fornire alcuni chiarimenti in merito alla definizione di nuova registrazione di cui alla nota 01539/2013, ha ricordato ai titolari della registrazione di carri e veicoli speciali l'obbligo della certificazione in conformità al reg. 445/2011 degli

	<p>SRM iscritti nel RIN e che a partire dal 9 novembre 2013 tutti i veicoli iscritti nel RIN devono riportare sulle fiancate le iscrizioni esterne di cui alla Decisione 2011/314/UE del 12 maggio 2011, incluso il NEV a 12 cifre per i veicoli che ne erano provvisti.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nota ANSF 02594/2013 del 10/4/2013 relativa alla conservazione dei requisiti per l'iscrizione dei veicoli ferroviari nel RIN che risultano registrati con vincolo temporale. - Nota ANSF 007789/2013 del 31/10/2013 "Aggiornamento dei dati presenti nel Registro di Immatricolazione Nazionale dei veicoli (RIN). Data di scadenza dell'Autorizzazione di messa in servizio dei veicoli". - Nota ANSF protocollo 004824/2013 del 28/6/2013 relativa alle procedure per la gestione del transitorio dei processi di autorizzazione di alcune tipologie di veicoli
Settore di interesse	Formazione del personale degli operatori ferroviari
Descrizione del motivo	Inconvenienti di esercizio e recupero competenze per personale coinvolto
Misura di sicurezza introdotta	<p>Con le note ANSF 002121/2013 del 21/3/13 e 001351/2013 del 26/2/13 sulle errate predisposizioni di itinerari, sugli errati inoltri di treni e sulle mancate prescrizioni ai treni è stato richiamato il Gestore dell'infrastruttura al rispetto di quanto previsto dalle norme sul recupero delle competenze del personale coinvolto e all'adozione di idonei provvedimenti per evitare tali eventi.</p> <p>Con successiva nota 006036/2013 del 7/8/13, dato il verificarsi di ulteriori eventi riferibili ad errati predisposizioni di itinerari ed errati inoltri di treni è stato chiesto a RFI di valutare l'efficacia dei provvedimenti adottati in merito.</p>
Settore di interesse	Proiezione di oggetti da treni
Descrizione del motivo	Segnalazioni
Misura di sicurezza introdotta	Con la nota ANSF 07288/2013 del 14/10/13 è stato chiesto alle imprese ferroviarie coinvolte di verificare quanto accaduto nei casi segnalati e di individuare i provvedimenti individuati, anche in cooperazione e con il Gestore dell'infrastruttura.
Settore di interesse	Dispositivi rilevamento svii
Descrizione del motivo	Svii di treni merci
Misura di sicurezza introdotta	Note protocollo ANSF 006413/2013 del 5/9/13 inviata all'ERA e 006433/2013 del 6/9/13 inviata al Ministero sulla necessità di armonizzazione delle regole manutentive dei carri merci e sull'applicazione dei dispositivi di rilevamento degli svii
Settore di interesse	Manutenzione veicoli
Descrizione del motivo	Eventi incidentali avvenuti in Italia e all'estero. Esiti attività ispettiva
Misura di sicurezza introdotta	<ul style="list-style-type: none"> - Nota ANSF 004142/2013 del 5/6/2013 di trasmissione agli operatori ferroviari italiani di un safety alert inviato dall'Autorità nazionale francese relativo a difetti interessanti i carrelli AFR22 - Nota ANSF 004713/2013 del 27/6/13 relativa alla rottura dell'asse di un carro di un carro coinvolto nello svio di un treno in transito nella stazione di Formia avvenuto il 25 giugno 2013 per l'adozione di idonei provvedimenti da parte degli operatori ferroviari. Di tale evento è stata fatta anche la segnalazione al Safety Information System dell'ERA per mettere a conoscenza l'ERA e tutte le Autorità Nazionali della problematica. - Nota ANSF 004211/2013 del 7/6/2013, di trasmissione agli operatori ferroviari italiani di un safety alert relativo al danneggiamento della timoneria del freno di un veicolo proveniente dalla Francia in regime di VTS. - Nota ANSF 05361/2013 del 17/07/2013 con la quale l'Agenzia ha divulgato il provvedimento adottato dall'Autorità Nazionale di Sicurezza francese (EPSF) in

	<p>merito alla sospensione della registrazione nel Registro di Immatricolazione Nazionale francese dei veicoli per i quali i detentori non hanno correttamente designato un Soggetto Responsabile della Manutenzione certificato ai sensi del Regolamento UE n. 445/2011.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nota ANSF 006011/2013 del 7/8/2013, di trasmissione della segnalazione della rottura dell'asse di una sala montata di tipo 9052 avvenuto in Francia il 16 luglio 2013. - Nota ANSF 006128/2013 del 13/8/2013 di trasmissione di un safety alert relativo a possibili guasti dei bordi del tipo ASTS su segnalazione dell'autorità nazionale francese, per l'adozione dei provvedimenti in essa indicati. - Nota ANSF 006280/2013 del 28/8/2013 "Criteri connessi con la sicurezza della circolazione ferroviaria da tener presenti nell'accettazione di un trasporto merci", a seguito di incidenti che hanno visti coinvolti carri merci in Italia (Formia) e all'estero. - Note ANSF 003327/2013 del 8/5/13, 003447&2013 del 13/5/13 e 003848/2013 del 24/5/13 a seguito di svio di treno causato dallo scalettamento del cerchione riportato di una ruota è stato richiesto all'impresa interessata di effettuare controlli straordinari su tutti i veicoli con sale montate aventi ruote con cerchione riportato e di adottare i necessari provvedimenti tecnici, manutentivi o gestionali sulla base degli esiti di tali controlli
Settore di interesse	Porte
Descrizione del motivo	Eventi incidentali. Esiti attività ispettiva. Segnalazioni anomalie alle porte.
Misura di sicurezza introdotta	Note varie derivanti da analisi di singoli incidenti o inconvenienti e orientate all'individuazione e soluzione delle problematiche manutentive o di esercizio emerse.
Settore di interesse	Indebite presenze e transiti in luoghi frequentati
Descrizione del motivo	Eventi incidentali.
Misura di sicurezza introdotta	Esiti della relazione sull'andamento della sicurezza 2012 Incontro del 4 luglio 2013 con le imprese ferroviarie interessate (nota convocazione. ANSF 004033/2013 del 31/5/2013)
Settore di interesse	Lunghe soste di treni trasportanti merci pericolose
Descrizione del motivo	Segnalazioni
Misura di sicurezza introdotta	Note ANSF 002983/2013 del 26/4/13 e 001337/2013 del 26/2/13 di richiesta a RFI per l'adozione di idonei provvedimenti per limitare le soste.
Settore di interesse	Incendi
Descrizione del motivo	Eventi incidentali.
Misura di sicurezza introdotta	Note varie derivanti da analisi di singoli incidenti e orientate all'individuazione e soluzione delle problematiche manutentive o di esercizio emerse.

PARTE D - SUPERVISIONE

Nell'ambito delle competenze che le attribuisce il decreto legislativo n° 162 del 10 agosto 2007, in coerenza con le norme emanate con il decreto ANSF 4 del 10 agosto 2012, l'Agenzia ha svolto nel 2013 attività di ispezione, controllo e monitoraggio per:

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

Le attività sono state svolte con i seguenti strumenti:

- attività ispettiva, intesa come controllo puntuale e non riproducibile su singoli elementi del sistema ferroviario, sia con controlli a campione svolti in modo continuo sia con ispezioni specifiche e approfondimenti a seguito di segnalazioni (anche da parte della Polizia Ferroviaria), incidenti e inconvenienti, esiti delle altre attività dell'Agenzia e per esigenze non coperte dai controlli continui;
- audit, processo sistematico sugli operatori certificati per stabilire in quale misura politiche, procedure e requisiti sono stati soddisfatti (audit documentali e sul campo);
- accertamenti mirati sugli incidenti e inconvenienti ritenuti più significativi, al fine di acquisire tempestivamente gli elementi utili all'individuazione delle cause dell'accaduto e poter adottare provvedimenti da parte dell'Agenzia o degli operatori che contribuiscano ad evitare il ripetersi di tali eventi;
- monitoraggio e analisi degli incidenti e degli inconvenienti;
- adozione di provvedimenti verso gli operatori coinvolti, a seguito dell'analisi delle raccomandazioni emesse dalla Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie, e monitoraggio dell'attuazione di tali provvedimenti;
- incontri con gli operatori ferroviari sia nell'ambito dei processi autorizzativi sia a seguito del rilascio dei certificati di sicurezza e dell'autorizzazione di sicurezza.

D.1 Strategia e piano

Nell'ambito delle proprie attribuzioni e competenze, l'Agenzia ha stabilito le attività da svolgere sulla base degli indirizzi su priorità ed obiettivi specifici forniti dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con la Direttiva prot. n. 41 del 4.02.2013 e comunicati all'Agenzia stessa dalla Direzione Generale per il trasporto ferroviario del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti che con la nota prot. M_INF-TFE Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario TFE-DIV2 REGISTRO UFFICIALE Prot. 0000486-26/02/2013-USCITA.

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

- verifica del completamento, da parte di RFI, della pianificazione degli adeguamenti previsti in esito all'emanazione dalla direttiva n. 1/dir/2010 del 22 febbraio 2010 e monitoraggio della loro realizzazione;



- proseguimento del monitoraggio sull'effettuazione, da parte di RFI, dei controlli relativi al rispetto delle disposizioni inerenti al trasporto delle merci pericolose;
- vigilanza sulla corretta applicazione dei Sistemi di gestione della Sicurezza mediante controlli a campione presso le Imprese ferroviarie ed il Gestore dell'infrastruttura, con particolare riguardo nei confronti delle Imprese che effettuano trasporti di merci pericolose;
- estensione dei controlli in forma di audit, sopralluoghi ed ispezioni, tenendo conto delle risorse disponibili;
- individuazione delle cause e degli elementi di interesse nel caso di incidenti ferroviari;
- vigilanza sulla puntuale osservazione del quadro di riferimento vigente in materia di trasporto di merci pericolose da parte degli operatori ferroviari coinvolti e verifica a campione la corretta applicazione delle disposizioni previste dal RID;
- monitora gli effetti dell'attuazione delle norme emanate con il decreto ANSF 4/2012 del 10 agosto 2012, con riguardo all'attività degli operatori di definizione di disposizioni e prescrizioni di esercizio.

Alla luce di quanto sopra, il 28 dicembre 2012 è stato emanato il documento "Piano di audit - anno 2013. Audit e ispezioni dell'Agenzia" contenente le attività ispettive e di audit da svolgere nel 2013 sul Gestore dell'infrastruttura (RFI) e 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.

Nel piano sono state inserite anche le attività di audit sui Centri di formazione riconosciuti dall'Agenzia, finalizzati a verificare il mantenimento nel tempo dei requisiti accertati al momento del rilascio del titolo.

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

- audit documentali sulla conformità del Sistema di Gestione della Sicurezza ai requisiti di cui ai Regolamenti (UE) 1158/2010 e 1169/2010 e del Sistema di Manutenzione per gli operatori ferroviari che siano anche Soggetti Responsabili della Manutenzione;
- audit di sistema, effettuati sul campo, di verifica dell'attuazione e dell'efficacia del Sistema di Gestione della Sicurezza e del Sistema di Manutenzione;
- audit di processo, effettuati sul campo presso gli operatori ferroviari, di verifica dell'attuazione e dell'efficacia dei processi operativi relativi alla sicurezza dell'esercizio ferroviario e della loro conformità alle norme vigenti;
- follow-up di audit precedenti;
- ispezioni su personale, veicoli e impianti.

La pianificazione delle attività è stata svolta tenendo conto dei processi di rilascio dei certificati di sicurezza e delle autorizzazioni di sicurezza conclusi o in corso al momento della redazione del piano, degli aggiornamenti normativi che hanno interessato il sistema ferroviario, sia a livello europeo sia a livello nazionale, ed è stata sviluppata sulla base di temi di approfondimento scaturiti da:

- risultati delle attività di audit di sistema, di processo e di attività ispettiva svolte nell'anno precedente;
- analisi dei dati di incidentalità e risultanze degli accertamenti condotti a seguito di inconvenienti di esercizio occorsi nel 2012;
- esigenze segnalate dagli altri Settori dell'Agenzia;
- segnalazioni provenienti da organizzazioni, associazioni o, comunque, portate all'attenzione dell'Agenzia.

La pianificazione 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.

Gli ambiti e i processi di RFI, individuati come oggetto di approfondimento con audit di sistema, di processo e di prodotto, sono stati:

- gestione delle modifiche, in applicazione del regolamento (CE) 352/2009;
- gestione delle interfacce tra gestore dell'infrastruttura e imprese ferroviarie;
- attività di manovra;
- processi di controllo interno;
- processi operativi quali la gestione ed esecuzione della manutenzione sull'infrastruttura, la gestione della circolazione, l'attivazione di impianti, l'esecuzione dei lavori, la gestione delle opere d'arte e del rischio idrogeologico, le connesse al trasporto di merci pericolose;
- prodotti di RFI, quali il controllo dello stato del binario, dei deviatori, degli impianti, individuando prevalentemente i piazzali delle stazioni caratterizzati da traffico significativo e gli scali di merci pericolose.

Per le Imprese ferroviarie sono stati verificati mediante audit i processi risultati carenti dalle valutazioni sui Sistemi di Gestione della Sicurezza in fase di rilascio del certificato di sicurezza.

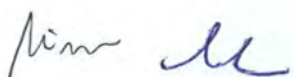
In generale, gli ambiti e i processi individuati come oggetto di approfondimento per le Imprese ferroviarie sono stati:

- analisi e valutazione dei rischi, con particolare attenzione a quelli di interfaccia e ai rischi indotti da attività esterne e alla definizione ed attuazione delle misure di mitigazione dei rischi;
- gestione delle modifiche, in applicazione del regolamento (CE) 352/2009;
- gestione della manutenzione e relazioni con il Soggetto Responsabile della Manutenzione;
- attuazione del ruolo di Soggetto Responsabile della Manutenzione per le imprese che lo svolgono;
- processi di controllo interno;
- processi operativi tra cui la formazione del personale e verifica delle competenze, con particolare riguardo alle modifiche al sistema abilitativo sia del settore condotta sia delle altre attività di sicurezza, la verifica dell'esecuzione dei compiti del personale operativo, l'identificazione del modello di seguito individuale adottato e conseguenti individuazione dei bisogni formativi e definizione delle azioni correttive necessarie, l'effettuazione del servizio di manovra, la gestione degli aspetti legati al trasporto di merci pericolose, la manutenzione e le interazioni con l'esercizio, incluse le modalità di rilevazione e registrazione delle anomalie e la gestione delle segnalazioni da parte delle sale operative.

L'attività ispettiva continua è stata pianificata sui veicoli, per gli aspetti legati alla verifica tecnica del materiale rotabile e le merci pericolose, e sull'infrastruttura, per gli aspetti legati alla funzionalità dei deviatori e alle gallerie.

Nel corso dell'anno il documento "Piano di audit - anno 2013. Audit e ispezioni dell'Agenzia" è stato revisionato due volte:

- la prima revisione del 28 marzo 2013 ha riguardato la tipologia dei controlli da effettuare per allinearli con l'atto di indirizzo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, gli aspetti della programmazione operativa, per introdurre alcuni elementi di prevenzione del rischio di corruzione anche con riferimento alla legge 6 novembre 2012, n° 190 "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione", e il volume di alcune attività;
- la seconda revisione del 23 luglio 2013 ha riguardato l'aumento del volume delle attività ispettive sulle imprese ferroviarie e la redistribuzione delle attività di audit tra le diverse tipologie, per tener conto delle richieste di aggiornamento e rinnovo di certificati di sicurezza.



D.2 Risorse umane

Nel 2013 sono state impiegate 42 persone per lo svolgimento delle ispezioni.

Sono state impiegate circa 63792 ore di lavoro, articolate in 8768 giornate uomo, per l'esecuzione delle verifiche e ispezioni nel 2013, con un impegno medio di circa 1518 ore di lavoro annuo per ciascun agente.

Tali dati si giustificano perché le risorse umane di alcuni settori sono interamente dedicate allo svolgimento dell'attività di supervisione, che si compone di una fase di preparazione e una di esecuzione o di accertamento. Considerando il valore complessivo delle ore utilizzate nella preparazione e nell'esecuzione delle attività di supervisione, si può stimare che a tal fine nel 2013 siano state impiegate circa il 42% delle ore e delle giornate lavorative del personale appartenente all'Agenzia.

D.3 Competenza

L'Agenzia utilizza personale appositamente selezionato dal gruppo FS per garantire il mantenimento delle competenze necessarie all'attuazione dei compiti attribuiti dalla direttiva 49/2004/CE all'Agenzia stessa.

Il personale impiegato nelle attività di supervisione proviene da ruoli le cui competenze erano garantite da un sistema di gestione delle competenze e relativo aggiornamento attuato dal gruppo FS.

Con il passaggio di tale personale in forza all'Agenzia a partire da ottobre 2012, si è reso necessario aggiornare le competenze di tale personale nel nuovo assetto del sistema ferroviario disegnato dalla direttiva 49/2004/CE.

In tale ottica, nel 2013 è stato attuato un processo di sviluppo e aggiornamento delle competenze del personale attraverso i seguenti interventi formativi:

- erogazione di un corso di aggiornamento articolato (7) sessioni ciascuna della durata di un (1) giorno rivolto a (98) unità. Il corso ha interessato le novità introdotte dal riordino normativo emanato dall'Agenzia con Decreto 4/2012 ed entrato in vigore il 1° gennaio 2013;
- erogazione di un corso per lo sviluppo professionale del personale impiegato nei controlli sugli enti dell'infrastruttura (1) sessione della durata di (2) giorni rivolto a (13) unità. Il corso ha interessato le caratteristiche infrastrutturali dei passaggi a livello e interazione con i segnali della linea e i controlli e accertamenti sull'infrastruttura in caso di svio per la determinazione delle cause;
- erogazione di un corso e conseguente processo di qualificazione del personale dell'Agenzia incaricato di valutare i candidati istruttori e esaminatori del personale con mansioni di sicurezza articolato in (2) sessioni della durata di (2) giorni ciascuna rivolto a (7) unità.

D.4 Processo decisionale

D.4.1 Criteri decisionali su come l'Agenzia ha monitorato, promosso ed attuato il rispetto del quadro normativo e procedura per stabilirne i criteri

Nella relazione relativa all'anno 2012 è stato ampiamente trattato il riordino normativo, operato dall'Agenzia con il decreto n. 4 del 9 agosto 2012 entrato in vigore il 1° gennaio 2013. Il riordino normativo è consistito nella raccolta in un unico testo dei principi della sicurezza della circolazione ferroviaria, dei ruoli e delle responsabilità degli operatori e delle norme che disciplinano la qualificazione del personale che svolge attività di sicurezza. Ciò è avvenuto a seguito di oltre tre anni di lavoro caratterizzati da frequenti incontri con gli Operatori e con tutti gli altri soggetti a vario titolo interessati.



Gli effetti del riordino normativo possono essere così sintetizzati:

- pieno allineamento alla disciplina comunitaria che attribuisce alle Autorità nazionali il compito di emanare i principi ed agli Operatori il compito di emanare disposizioni di esercizio nel rispetto di detti principi;
- maggiore trasparenza e chiarezza delle norme di sicurezza, in precedenza ancorate ad un quadro normativo disomogeneo stratificatosi nel tempo;
- conseguimento del principio di non discriminazione fra gli operatori in quanto i principi sono stati emanati da un soggetto da essi indipendente;
- introduzione di alcune modifiche ad alcuni principi che consentono di conseguire un aumento dei livelli di sicurezza.

Il riordino normativo offre al sistema la opportunità di una maggiore competitività e allo stesso tempo una maggiore garanzia di sicurezza. In conseguenza del riordino normativo operato, le attività in capo all'Agenzia sul fronte normativo si sono concentrate nell'arco dell'anno 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. Tale attività di monitoraggio, rendicontata nella precedente parte B e finalizzata a verificare la coerenza delle disposizioni emanate dagli Operatori con i principi di sicurezza, ha evidenziato, sin dalle fasi iniziali, alcune criticità. Innanzitutto si è registrato un consistente ritardo nell'adeguamento a quei principi di sicurezza modificati rispetto al quadro previgente, in primo luogo da parte del Gestore dell'infrastruttura, chiamato a disciplinare anche le disposizioni di interfaccia con le Imprese ferroviarie.

Tali ritardi sono imputabili a due ordini di ragioni: da un lato una difficoltà del sistema ad assimilare il cambiamento culturale che impongono le direttive comunitarie, dall'altro una certa resistenza ad adeguarsi a quei principi di sicurezza che sono stati modificati a seguito del processo di riordino e che, inevitabilmente, hanno introdotto maggiori vincoli per gli Operatori. Al fine di superare tali difficoltà, l'Agenzia ha indetto nel mese di aprile 2013 un ciclo di incontri con tutti gli Operatori interessati, con l'intento di offrire le indicazioni e le precisazioni necessarie ad uno sviluppo ottimale del processo.

Il monitoraggio da parte dell'Agenzia proseguirà anche in futuro ogni qualvolta un Operatore procederà ad una modifica delle proprie disposizioni di esercizio al fine di verificare il rispetto dei principi di sicurezza emanati.

Si segnalano inoltre:

- Nota ANSF protocollo n° 004825/2013 del 28/06/2013: con questa nota è stato richiesto a tutti i soggetti interessati, così come previsto dall'articolo 5, comma 6, del Decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, un parere sul progetto di "Standard Tecnici per la progettazione, installazione, validazione e manutenzione di sistemi di rilevazione ed estinzione incendi destinati ai veicoli ferroviari - principi generali";
- Nota ANSF protocollo n° 005572/2013 del 23/07/2013: con questa nota è stato richiesto a tutti i soggetti interessati, così come previsto dall'articolo 5, comma 6, del Decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, un parere sul progetto di Standard Tecnico Nazionale "Locomotive da manovra il cui impiego è limitato nell'ambito delle località di servizio", fornendo anche un modello da utilizzare per commenti;
- messo in atto una iniziativa nei confronti delle IF, GI e Centri di Formazione riconosciuti per promuovere il rispetto del quadro normativo applicabile al rilascio delle abilitazioni al personale impiegato in attività di sicurezza costituito da (6) sessioni ciascuna della durata di (1) giorno che ha interessato (70) persone in rappresentanza delle IF del GI e dei CDF riconosciuti.



D.4.2 Principali reclami ricevuti da IF e GI

Non risultano pervenuti reclami da parte di Imprese ferroviarie e da RFI sulle decisioni prese dall'Agenzia durante le attività di supervisione.

All'interno delle Relazioni Annuali sulla Sicurezza inviate dagli operatori ferroviari sono state rappresentate le seguenti difficoltà, legate all'attività dell'Agenzia:

- difficoltà di interfaccia sulla tratta di linea dal confine italiano e Modane per la presenza di normativa francese e italiana;
- difficoltà nell'attuazione del processo di riordino normativo perché le tabelle di raffronto dell'Agenzia erano basate su testi non sempre allineati alla normativa vigente.

D.5 Coordinamento e cooperazione

Il 30 ottobre 2013 è stato firmato l'accordo tra le autorità nazionali di sicurezza ferroviaria di Austria e Italia, relativo alla procedura di mutuo riconoscimento per l'autorizzazione di messa in servizio di locomotive e veicoli passeggeri. Nel 2013 l'accordo in questione non è stato ancora applicato in quanto non sono ancora pervenute domande di attuazione. E' però proseguita l'attività delle Autorità di Sicurezza olandese, tedesca, svizzera, austriaca ed italiana, per l'autorizzazione di messa in servizio di una locomotiva in applicazione dell'accordo del 7 giugno 2007 tra le stesse Autorità di Sicurezza.

Inoltre nel corso dell'anno si sono svolti numerosi incontri con le Autorità di sicurezza dei Paesi confinanti (Svizzera e Slovenia) per definire ulteriori accordi, alcuni dei quali potranno essere stipulati nel corso del 2014, finalizzati a verificare le procedure per l'accesso alle linee ed alle stazioni di confine nonché a cooperare per l'esecuzione delle attività ispettive, nell'ottica anche di garantire il presidio sulla sicurezza.

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 come i provvedimenti messi in atto abbiano portato un sostanziale apporto alla riduzione dell'incidenza di alcuni fattori che incidono sugli incidenti e inconvenienti tra cui si segnalano:

- la riduzione degli SPAD in partenza da fermo legati all'operatività dei macchinisti e del capotreno,
- riduzione delle fuoriuscite di merci pericolose,
- riduzione dei danni ai viaggiatori in salita e discesa dalle porte di treni in movimento, Azzeramento collisioni tra treni.

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

Non si sono registrati i risultati sperati in altre problematiche come ad esempio il presidio dei processi manutentivi sia lato infrastruttura che lato materiale rotabile.

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" (prof. 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 italiano in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria, si rende necessaria una loro revisione che attualmente è in corso.

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

In data 7 agosto 2013 (prot. ANSF 006032/2013) l'Agenzia ha inoltre emanato e pubblicato sul proprio sito le "Linee guida per il rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio di veicoli, sottosistemi strutturali o parti di essi" che stabiliscono i procedimenti tecnici, le condizioni e le attività da svolgere per il rilascio da parte dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie dei provvedimenti di autorizzazione di messa in servizio.

E.2 Contatti con altre Autorità Nazionali per la Sicurezza

Nel corso del 2013 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.

Attualmente è in corso un solo processo di rilascio di un Certificato di sicurezza parte B a seguito di richiesta da parte di una Impresa ferroviaria in possesso di Certificato di sicurezza parte A e B rilasciato in Francia, ma anche in questo caso, al momento, non sono intercorsi contatti con la NSA francese.

E.3 Questioni Procedurali

Le imprese ferroviarie in possesso di un certificato di sicurezza sono 34, di cui 17 per il solo trasporto merci, 9 solo passeggeri e 8 passeggeri e merci, come riportato nel seguente grafico che indica il valore e il rapporto percentuale.



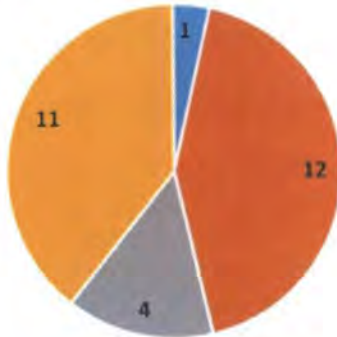
Il numero di Certificati di Sicurezza parte A rilasciati è rimasto sostanzialmente invariato rispetto all'anno 2012 (28 nel 2012 contro 26 nel 2013); la distribuzione delle tipologie di provvedimenti è invece variata rispetto ai rilasci per "Conversioni" che passano dal 42% dell'anno 2012 al 11% dell'anno 2013 e rispetto ai rilasci per "Proroghe" che passano dal 39% dell'anno 2012 al 73% dell'anno 2013.



Distribuzione per tipo di provvedimento

Certificati parte A

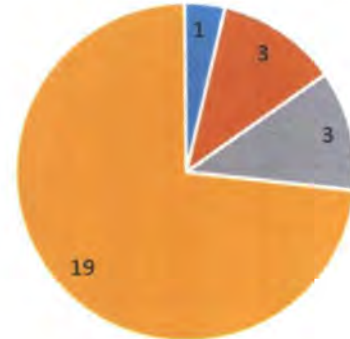
Anno 2012



- Nuovi CDS
- Conversioni
- Aggiornamenti
- Proroghe

Area del grafico

Anno 2013



La diminuzione dei provvedimenti di "Conversione" è conseguenza 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 2013 restano solo 4 imprese che devono effettuare tale trasformazione).

L'aumento dei provvedimenti di "Proroga" è stato invece causato dalla condizione che molti Certificati di Sicurezza sono stati rilasciati con scadenza ravvicinate (inferiore ai cinque anni massimi previsti per legge) a causa delle prescrizioni emanate necessarie a rendere i Sistemi di Gestione della Sicurezza pienamente coerenti con i requisiti normativi.

Si è, infine, provveduto alla revoca di n. 1 Certificato di Parte A e di Parte B, in quanto sono venuti meno i requisiti di sicurezza previsti dalla normativa.

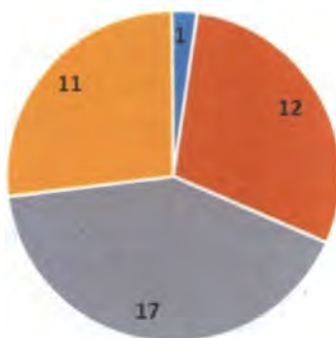
Il processo di rilascio dei Certificati di Sicurezza ha visto un aumento del 27% dei Certificati parte B rilasciati rispetto al 2012 (n° 52 rispetto a n°41), causato dalle maggiori richieste di "Aggiornamento" da parte delle Imprese ferroviarie per adeguare le offerte dei propri servizi e rispondere in maniera più puntuale alle esigenze di mercato.

Per le altre differenze che emergono dal confronto dei due anni presi a riferimento, in relazione ai provvedimenti di "Conversioni" e "Proroghe", valgono le considerazioni già espresse in precedenza per i Certificati di Sicurezza parte A.

Distribuzione per tipo di provvedimento

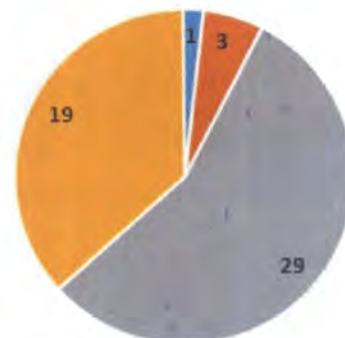
Certificati parte B

Anno 2012



- Nuovi CDS
- Conversioni
- Aggiornamenti
- Proroghe

Anno 2013



Man M

I processi di valutazione finalizzati al rilascio/aggiornamento dei Certificati di sicurezza hanno evidenziato una serie di aspetti che sono stati oggetto di osservazioni ai Sistemi di gestione della sicurezza delle Imprese ferroviarie. Tali aspetti sono riferiti ad una non completa attuazione del Regolamento (UE) 1078/2012 e ad una non adeguata copertura dei seguenti criteri del Regolamento (UE) 1158/2010:

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 (Procedure 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), 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, sia nella corretta gestione delle interfacce (manutentori, detentori dei veicoli, ECM) nel caso l'Impresa non svolga tale ruolo.

Per quanto emerso in merito alle valutazioni effettuate sui processi di analisi e valutazione dei rischi adottati dalle Imprese ferroviarie, nel 2013 è stato effettuato da parte dell'Agenzia un aggiornamento delle competenze dei Responsabili dei Sistemi di Gestione della Sicurezza qualificati ai sensi dell'Allegato al Decreto ANSF n. 4/2011 del 25/3/2011 "Norme per la qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza". Tale aggiornamento è consistito in un momento formativo sulla corretta applicazione del Regolamento CE 352/2009 (relativo alla metodologia dell'analisi del rischio) ed in un successivo momento di verifica di apprendimento da parte di tutti i partecipanti, ai fini del mantenimento della qualificazione.

Nel 2013 è anche proseguito, attraverso una serie di passaggi istruttori, l'iter relativo al rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza al Gestore dell'Infrastruttura RFI, nell'ambito del quale l'Agenzia deve verificare il processo di adeguamento del Sistema di Gestione della Sicurezza e dell'organizzazione di RFI alle responsabilità delineate dal nuovo contesto normativo (Direttiva 2004/49/CE, recepita in Italia dal D.Lgs n. 162 del 2007, e Regolamento 1169/2010). Tale attività ha portato al rilascio di una Autorizzazione di Sicurezza provvisoria in data 06 febbraio 2013, prorogata a fine settembre 2013 nella sua validità temporale fino al 30 giugno 2014.

Il mancato rilascio nel corso del 2013 dell'Autorizzazione definitiva è una conseguenza del processo di adeguamento del Sistema di Gestione della Sicurezza ancora in corso da parte del Gestore dell'Infrastruttura Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., finalizzato a dimostrarne la rispondenza alle vigenti normative. Tale adeguamento non è solo una mera formalità ma implica dei mutamenti concreti nella organizzazione del Gestore per garantire che operi i necessari controlli interni sul corretto svolgimento di tutti i processi industriali che hanno ricadute sulla sicurezza.

Il Gestore, pur avendo operato alcune modifiche organizzative e presentato varia documentazione, non ha ancora conseguito il pieno allineamento con le norme comunitarie (Regolamento UE 1169/2010 della Commissione del 10 dicembre 2010 concernente un metodo di sicurezza comune per la valutazione della conformità ai requisiti per ottenere un'autorizzazione di sicurezza per l'infrastruttura ferroviaria); per tale motivo la attuale Autorizzazione conserva ancora il carattere della temporaneità.



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 vengono programmate periodicamente da parte dell'Agenzia su temi specifici.

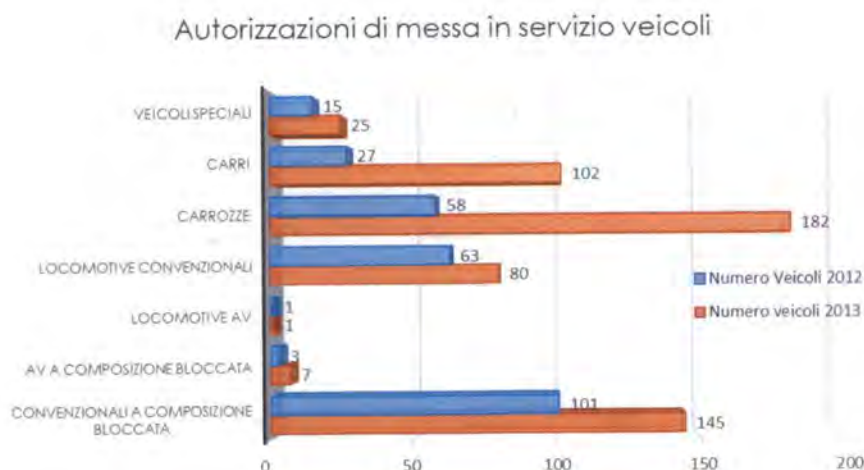
Allo stato attuale non sono stati formalizzati degli standard che gli operatori possono utilizzare per la comunicazione di problematiche/osservazioni sulle procedure in vigore.

E.5 Autorizzazioni di messa in servizio di veicoli

Nel corso del 2013 sono stati rilasciati 542 autorizzazioni di messa in servizio di veicoli.

Mettendo in relazione il numero di processi di autorizzazioni cui si è fatto fronte nel biennio 2012-2013, si è registrato nell'ultimo anno un vero e proprio raddoppio (542 a fronte di 268 nel 2012) dei provvedimenti (con una media di circa 2 provvedimenti al giorno lavorativo).

La distribuzione del numero di autorizzazioni rilasciate, in funzione del tipo di veicolo, sia per l'anno 2012 che per l'anno 2013, è rappresentata nella figura seguente.



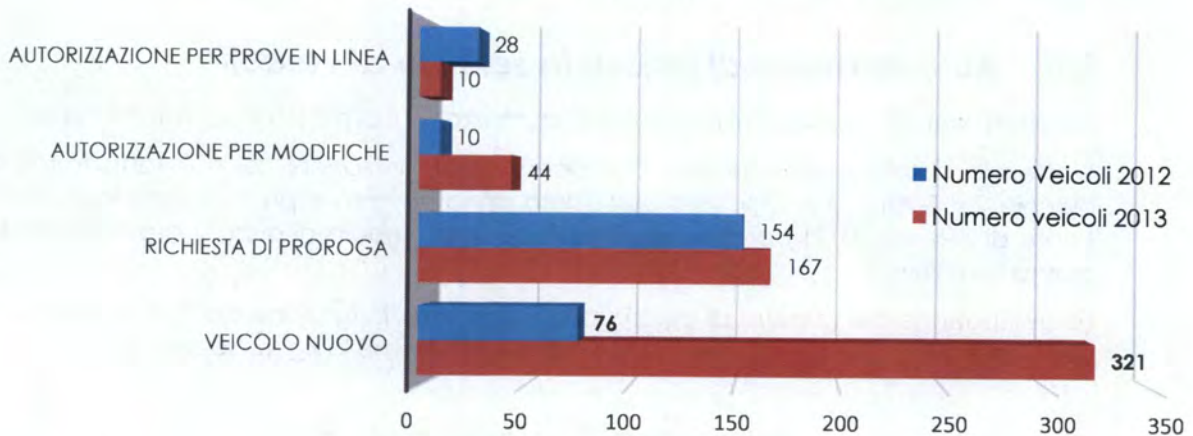
Analizzando i dati si osserva che le tipologie di veicoli che hanno subito il maggior incremento in termini di numero di autorizzazioni alla messa in servizio sono stati: le carrozze passeggeri, i carri e i veicoli convenzionali a composizione bloccata. Tipologia, quest'ultima, assieme alle carrozze, maggiormente utilizzata per il trasporto regionale e quindi a favore di quella categoria di utenti cosiddetta pendolare che utilizza la modalità di trasporto ferroviario per gli spostamenti casa-lavoro.

E' importante sottolineare la notevole complessità di trattazione del provvedimento 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 siffatto procedimento è interessante quantificarne i dossier a corredo. 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.



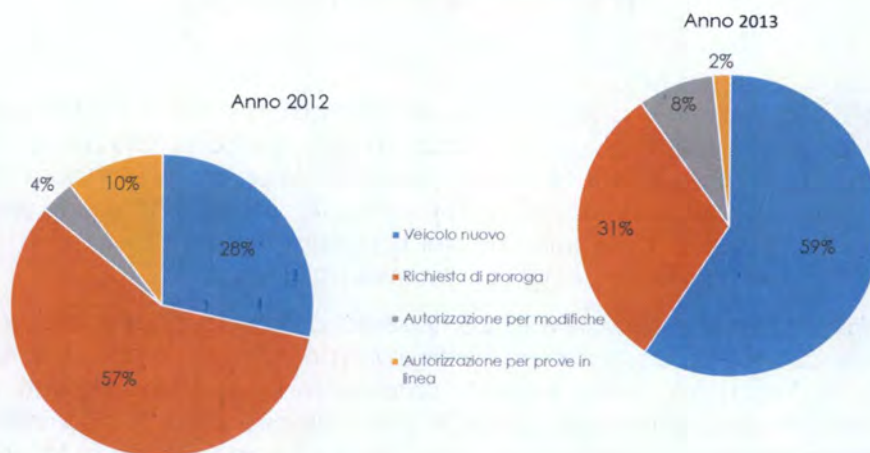
Analizzando le distribuzioni del numero di autorizzazioni emesse, sia per l'anno 2012 che per l'anno 2013, per tipologia di provvedimenti emanati (figure seguenti) si osserva, come detto, un incremento superiore al 100%, del numero di provvedimenti di autorizzazioni per la messa in servizio, che, nel caso di richiesta per veicoli nuovi, ha registrato una crescita pari al triplo dell'anno precedente. Si è passati, infatti, da 76 provvedimenti emanati nel 2012 a 321 nel 2013 (+322%).

Distribuzione per tipo di provvedimento



Rappresentando la distribuzione percentuale della tipologia di provvedimenti emessi nei due anni 2012 e 2013 si osserva che, se nel 2012 la quota percentuale di provvedimenti maggiormente evasi sono stati quelli relativi alle richieste di proroghe (57%), nel 2013 invece al primo posto con il 59% ci sono proprio i provvedimenti di autorizzazione di messa in servizio per veicoli di nuova costruzione.

Distribuzione per tipo di provvedimento



Al fine di disciplinare ed armonizzare i procedimenti per il rilascio dell'autorizzazioni di messa in servizio con il quadro normativo esistente, all'inizio del 2013, sono state emanate

[Handwritten signature]

le Linee Guida per il rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio di veicoli, sottosistemi strutturali o parti di essi. (Linee Guida n.2/2013). Questo importante documento ha permesso di fornire a tutti gli stakeholder del settore ferroviario (costruttori di veicoli ferroviari, imprese ferroviarie, Gestori di infrastrutture, Valutatori indipendenti di sicurezza) uno strumento che contempla non solo tutte le decisioni europee in materia di interoperabilità del sistema ferroviario comunitario e le norme nazionali ma, cosa più importante, ha definito tutte le procedure tecniche ed amministrative da mettere in atto per dare corso ad un processo autorizzativo nella sua interezza.

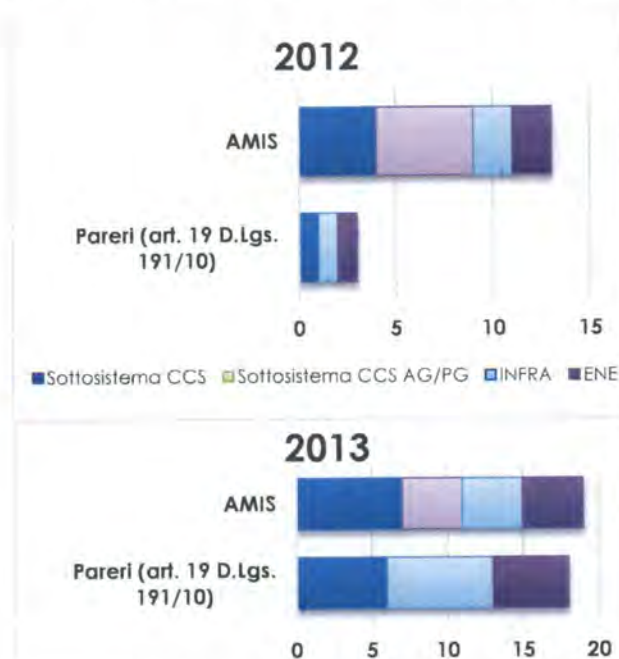
E.6 Autorizzazioni di messa in servizio di sottosistemi strutturali fissi, applicazioni generiche e prodotti generici del segnalamento

Nel corso del 2013 sono state portate a regime le attività dell'Agenzia finalizzate ad autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi strutturali fissi, costitutivi del sistema ferroviario.

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 notificate. 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.

Le competenze per i procedimenti in oggetto, precedentemente in capo al Gestore, sono state assunte dall'Agenzia a partire dal 2010.

Di seguito si riporta il confronto tra i procedimenti svolti nel 2012 e nel 2013.



	Autorizzazioni di Messa in Servizio rilasciate	Pareri rilasciati (art. 19 D.Lgs 191/2010)
2012	13 (5 relative a AG/PG)	1
2013	19 (4 relative a AG/PG)	18

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 ai sensi dell'articolo 3 d.lgs. 162/2007.

E.7 Riconoscimento dei centri di formazione

Nel 2013 sono stati rilasciati 3 attestati di riconoscimento due primi rilasci e 1 rinnovo che hanno dato modo di estendere l'offerta formativa anche all'attività di sicurezza "Manutenzione veicoli" che si aggiunge a quelle già garantite per le attività di sicurezza di "Condotta dei treni", "Formazione dei treni" e "Accompagnamento dei treni".

PARTE F - MODIFICHE LEGISLATIVE

F.1 Direttiva sulla sicurezza Ferroviaria

Il Decreto legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni dalla L. 9 agosto 2013, n. 98, ha disposto (con l'art. 24, comma 3-bis) l'introduzione del comma 3-bis all'art. 12 del Decreto legislativo 162/2007. Il testo di tale articolo recita:

"Le modifiche di cui al comma 2 non possono prescrivere livelli di sicurezza diversi da quelli minimi definiti dai CST, a meno che non siano accompagnate da una stima dei sovraccosti necessari e da un'analisi di sostenibilità economica e finanziaria per il gestore dell'infrastruttura e per le imprese ferroviarie, corredata di stime ragionevoli anche in termini di relativi tempi di attuazione". Per le restanti informazioni si veda la tabella 1 dell'allegato B.

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

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:

1. Descrizione delle principali modifiche giudicate non rilevanti dal proponente
 - a. Tipo di modifica (tecnica, operativa od organizzativa)
 - b. Criteri decisionali
2. Descrizione delle principali modifiche giudicate rilevanti dal proponente
 - a. Tipo di modifica (tecnica, operativa od organizzativa)
 - b. Coinvolgimento dei subappaltatori e gestione delle interfacce
 - c. Coinvolgimento del/dei VIS, nel ruolo di CSM assessor
 - d. Breve descrizione dell'efficacia complessiva del processo di gestione del rischio di cui al Reg. 352/2009
 - e. Fase di identificazione degli eventi pericolosi
 - f. Fase di stima dei rischi e criteri di accettazioni utilizzati:
 - i. Codici di buona pratica
 - ii. Sistemi di riferimento simili
 - iii. Stima esplicita del rischio
 - g. Dimostrazione di conformità ai requisiti di sicurezza
 - h. Processo di gestione dei rischi attraverso il registro degli eventi pericolosi
3. Breve descrizione degli audit eseguiti dal proponente sull'efficienza del proprio processo di gestione dei rischi;
4. Breve feedback da parte del proponente ed, eventualmente, dei propri subappaltatori e VIS, in merito all'applicazione del reg. 352/2009;
5. 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.

Quanto sopra premesso, elementi di applicazione del Regolamento (CE) 352/2009 nel corso del 2013 sono stati forniti da circa i 2/3 del totale delle Imprese Ferroviarie, dal Gestore infrastruttura RFI e da tre costruttori di veicoli ferroviari (ALSTOM Transport Italia, BOMBARDIER e STADLER) con una tendenza positiva rispetto al precedente anno.

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 strutturati come richiesto, con carenza pressoché totale di quanto previsto ai punti 3 e 4 sopra riportati, per cui non si apprezzano feedback significativi sulle attività dei CSM assessor coinvolti né, in generale, sull'applicazione del Regolamento.

I dati aggregati evidenziano che le modifiche "rilevanti" ai sensi del Regolamento - e che quindi hanno determinato l'applicazione del metodo di cui all'Allegato 1 dello stesso - non raggiungono il 7 % su un totale segnalato poco superiore a 250 modifiche aventi incidenza sulla sicurezza e quindi sottoposte a valutazione di rilevanza. Coerentemente alla natura delle attività svolte, nel caso delle Imprese Ferroviarie si osserva una predominanza di modifiche di tipo operativo, mentre nel caso del Gestore Infrastruttura e dei costruttori di veicoli le modifiche di tipo tecnico costituiscono la larga maggioranza dei casi.

In merito alla numerosità delle modifiche segnalate, si osserva che quelle relative all'incumbent Trenitalia e al Gestore Infrastruttura RFI costituiscono circa il 40% del totale e tale incidenza non varia in maniera significativa se riferita alle sole modifiche rilevanti.

Relativamente alle applicazioni del Regolamento non si rileva alcun elemento in merito all'applicazione di procedure aziendali che dovrebbero disciplinare la valutazione e gestione dei rischi nei casi di modifiche non rilevanti. Tale aspetto è stato oggetto di una



specifica Raccomandazione impartita da ANSF al Gestore Infrastruttura RFI nel giugno del 2014 sulla base delle evidenze emerse nei procedimenti di Autorizzazione di Messa in Servizio nel corso del 2013. Tuttavia la relazione dello stesso Gestore Infrastruttura evidenzia che nel corso del 2013 è stata effettuata una riorganizzazione dei processi interni relativi all'applicazione del CSM.

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.

Si segnala inoltre che, nell'ambito dei processi di Certificazione di Sicurezza, nel 2013 sono state avanzate n.25 domande di aggiornamento da parte delle Imprese ferroviarie. In 17 casi (pari al 68% delle richieste) si tratta di aggiornamenti per utilizzazione di nuove tipologie di veicoli.

Nella totalità dei casi:

- le imprese hanno applicato le metodologie stabilite dal Regolamento (CE) 352/2009 e le procedure contenute nei propri sistemi di gestione della sicurezza;
- le modifiche sono risultate non rilevanti e quindi non si è resa necessaria la partecipazione di organismi di valutazione.

Nel corso dell'attività di monitoraggio degli Operatori ferroviari a seguito del riordino normativo, l'Agenzia ha richiamato, mediante specifiche note, alcuni operatori 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" per valutare l'accettabilità dei rischi connessi a modifiche della propria normativa di esercizio.

Tali note hanno in particolare riguardato la normativa concernente:

- le mitigazioni da adottare nel caso di cabine di guida che presentano criticità di visibilità dei segnali in alcune specifiche modalità di circolazione;
- le mitigazioni dei rischi connessi al mancato rispetto degli spazi di frenatura presenti in alcuni impianti;
- le procedure da adottare nel caso di eventi con impatto anche potenziale sulla sicurezza della circolazione;
- l'utilizzo del "Tablet" da parte del personale di condotta;
- le mitigazioni da adottare nel caso di partenza del treno senza la protezione completa del sistema di protezione;
- le mitigazioni da adottare nel caso di rallentamenti interessanti itinerari deviati.

G.2 Feedback delle parti interessate

Le verifiche effettuate sull'applicazione da parte delle Imprese ferroviarie del Metodo comune definito stabilito dal Regolamento (CE) 352/2009, ha evidenziato una serie di non conformità frequenti che dimostravano una non completa comprensione da parte degli operatori dei principi contenuti nel Regolamento stesso. Al fine di migliorare tale situazione, nell'aprile del 2013 è stato effettuato da parte dell'Agenzia un aggiornamento delle competenze dei Responsabili dei Sistemi di Gestione della Sicurezza qualificati ai sensi dell'Allegato al Decreto ANSF n. 4/2011 del 25/3/2011 "Norme per la qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza". Tale aggiornamento è consistito in un momento formativo sulla corretta applicazione del Regolamento CE 352/2009 (relativo alla metodologia dell'analisi del rischio) ed in un successivo momento di verifica di apprendimento da parte di tutti i partecipanti, ai fini del mantenimento della qualificazione.



La numerosità dei partecipanti e gli esiti di detta verifica hanno dimostrato che, pur 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.

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 relativa certificazione dei Soggetti Responsabili della Manutenzione, secondo quanto previsto dal punto 8 dell'articolo 14 bis della Direttiva 2008/110/CE, in quanto nel 2013 non si è presentato nessuno dei casi citati dalla Direttiva:

- a) veicoli registrati in un paese terzo e mantenuti a norma della legislazione di tale paese;
- b) veicoli utilizzati su reti o linee il cui scartamento sia differente da quello utilizzato sulla rete ferroviaria principale della Comunità e per il quale il soddisfacimento dei requisiti di cui al paragrafo 3 è garantito da accordi internazionali con paesi terzi;
- c) veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 2, attrezzature militari e trasporti speciali che necessitano di un'autorizzazione ad hoc dell'autorità nazionale preposta alla sicurezza prima di essere messi in servizio. In tal caso saranno concesse deroghe per periodi non superiori ai cinque anni.



PAGINA

VUOTA

mm



Allegato A: Indicatori Comuni di Sicurezza

Man M

PAGINA VUOTA

m

CSI 2013 data form

Field number	Data Code	Description of data	Data format	Values
0. Reporting country details				
01	CC	Reporting country	the two-letter ISO code should be used (ISO 3166 alpha-2), except for Greece and the United Kingdom, for which the abbreviations EL and UK apply	IT
02	YY	Reporting year		2013
1.1a. Total number of accidents and a break-down into the following types of accidents				
1	N00	Total Number of all accident	Numeric value	100
2	N01	Number of Collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	4
3	N02	Number of Derailments of trains	Numeric value	6
4	N03	Number of Level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	14
5	N04	Number of Accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	73
6	N05	Number of Fires in rolling stock	Numeric value	2
7	N06	Number of Other accidents	Numeric value	1
1.2a. Total number of suicides				
15	N07	Number of events: suicide	Numeric value	134
1.3a. Total number of accidents involving the transport of dangerous goods divided into the following categories				
17	N18	Total number of accidents involving at least one railway vehicle transporting dangerous goods	Numeric value	0
18	N19	Number of accidents involving at least one railway vehicle transporting dangerous goods in which dangerous goods are NOT released	Numeric value	0
19	N20	Number of accidents involving at least one railway vehicle transporting dangerous goods in which dangerous goods ARE released	Numeric value	0
2.1a. Total number of Persons seriously injured by type of accident divided into the following categories				
23	TS00	Total number in all accidents	Numeric value	34
24	TS01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
25	TS02	In derailments of trains	Numeric value	2
26	TS03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	7
27	TS04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	25
28	TS05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
29	TS06	In others	Numeric value	0
2.2a. Total number of Passengers seriously injured by type of accident divided into the following categories				
37	PS00	Total number in all accidents	Numeric value	2
38	PS01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
39	PS02	In derailments of trains	Numeric value	0
40	PS03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	0
41	PS04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	2
42	PS05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
43	PS06	In others	Numeric value	0
2.3a. Total number of Employees including the staff of contractors seriously injured by type of accident divided into the following categories				
65	SS00	Total number in all accidents	Numeric value	2
66	SS01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
67	SS02	In derailments of trains	Numeric value	2
68	SS03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	0
69	SS04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	0
70	SS05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
71	SS06	In others	Numeric value	0
2.4a. Total number of Level-crossing users seriously injured by type of accident divided into the following categories				
79	LS00	Total number in all accidents	Numeric value	7
80	LS01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
81	LS02	In derailments of trains	Numeric value	0
82	LS03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	7
83	LS04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	0
84	LS05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
85	LS06	In others	Numeric value	0
2.5a. Total number of Unauthorised persons seriously injured by type of accident divided into the following categories				
93	US00	Total number in all accidents	Numeric value	23
94	US01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
95	US02	In derailments of trains	Numeric value	0
96	US03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	0
97	US04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	23
98	US05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
99	US06	In others	Numeric value	0
2.6a. Total number of Other persons seriously injured by type of accident divided into the following categories				
107	OS00	Total number in all accidents	Numeric value	0
108	OS01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
109	OS02	In derailments of trains	Numeric value	0
110	OS03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	0
111	OS04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	0

Field number	Data Code	Description of data	Data format	Values
112	OS05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
113	OS06	In others	Numeric value	0
3.1a. Total number of Persons killed by type of accident divided into the following categories				
121	TK00	Total number in all accidents	Numeric value	62
122	TK01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	2
123	TK02	In derailments of trains	Numeric value	0
124	TK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	10
125	TK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	50
126	TK05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
127	TK06	In others	Numeric value	0
3.2a. Total number of Passengers killed by type of accident divided into the following categories				
135	PK00	Total number in all accidents	Numeric value	2
136	PK01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
137	PK02	In derailments of trains	Numeric value	0
138	PK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	0
139	PK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	2
140	PK05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
141	PK06	In others	Numeric value	0
3.3a. Total number of Employees including the staff of contractors killed by type of accident divided into the following categories				
163	SK00	Total number in all accidents	Numeric value	2
164	SK01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
165	SK02	In derailments of trains	Numeric value	0
166	SK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	0
167	SK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	2
168	SK05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
169	SK06	In others	Numeric value	0

mu ll

Field number	Data Code	Description of data	Data format	Values
3.4a. Total number of Level-crossing users killed by type of accident divided into the following categories				
177	LK00	Total number in all accidents	Numeric value	10
178	LK01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
179	LK02	In derailments of trains	Numeric value	0
180	LK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	10
181	LK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	0
182	LK05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
183	LK06	In others	Numeric value	0
3.5a. Total number of Unauthorised persons killed by type of accident divided into the following categories				
191	UK00	Total number in all accidents	Numeric value	46
192	UK01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	0
193	UK02	In derailments of trains	Numeric value	0
194	UK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	0
195	UK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	46
196	UK05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
197	UK06	In others	Numeric value	0
3.6a. Total number of Other persons killed by type of accident divided into the following categories				
205	OK00	Total number in all accidents	Numeric value	2
206	OK01	In collisions of trains, including collisions with obstacles within the clearance gauge	Numeric value	2
207	OK02	In derailments of trains	Numeric value	0
208	OK03	In level-crossing accidents, including accidents involving pedestrians at level-crossings	Numeric value	0
209	OK04	In accidents to persons caused by rolling stock in motion, with the exception of suicides	Numeric value	0
210	OK05	In fires in rolling stock	Numeric value	0
211	OK06	In others	Numeric value	0
4.1a. Total number of events relating to precursors of accidents and a break-down into the following types				
219	I00	Total number of precursors	Numeric value	1970
220	I01	Total number of broken rails	Numeric value	338
221	I02	Total number of track buckles	Numeric value	1613
222	I03	Total number of wrong-side signalling failures	Numeric value	0
223	I04	Total number of signals passed at danger	Numeric value	17
224	I05	Total number of broken wheels on rolling stock in service	Numeric value	1
225	I06	Total number of broken axles on rolling stock in service	Numeric value	1
5.1a. Indicators to calculate the economic impact of accidents				
233	C00	Economic impact of ALL accidents	Numeric value in €	-
234	C10	Economic impact of significant accidents ONLY	Numeric value in €	118727874
235	C01	Economic impact of fatalities	Numeric value in €	99548070
236	C02	Economic impact of serious injuries	Numeric value in €	7012828
As a result of ALL accidents				
237	C03	Cost of material damages to rolling stock or infrastructure (all accidents)	Numeric value in €	
238	C07	Cost of damage to the environment (all accidents)	Numeric value in €	
239	C04	Cost of delays as a consequence of all accidents	Numeric value in €	0
240	C05	Minutes of delays of passenger trains (all accidents)	Numeric value (minutes)	
241	C06	Minutes of delays of freight trains (all accidents)	Numeric value (minutes)	
As a result of significant accidents ONLY				
242	C13	Cost of material damages to rolling stock or infrastructure (significant accidents)	Numeric value in €	12166976,000
243	C17	Cost of damage to the environment (significant accidents)	Numeric value in €	0,000
244	C14	Cost of delays as a consequence of significant accidents	Numeric value in €	0
245	C15	Minutes of delays of passenger trains (significant accidents)	Numeric value (minutes)	-,
246	C16	Minutes of delays of freight trains (significant accidents)	Numeric value (minutes)	-,
6.1a. Indicators relating to technical safety of infrastructure and its implementation				
255	T01	Percentage of tracks with Automatic Train Protection (ATP) in operation	Numeric value (%) (67% = 0.67)	100,00%
256	T02	Percentage of train kilometres using operational ATP systems	Numeric value (%)	99,99%
257	T03	Total number of level crossings (active and passive)	Numeric value	5271
258	T06	Total number of active level crossings	Numeric value	4046
259	T07	with automatic user-side warning	Numeric value	31
260	T08	with automatic user-side protection	Numeric value	3
261	T09	with automatic user-side protection and warning	Numeric value	3729
262	T10	with automatic user-side protection and warning, and rail-side protection	Numeric value	281
263	T11	with manual user-side warning	Numeric value	0
264	T12	with manual user-side protection	Numeric value	1
265	T13	with manual user-side protection and warning	Numeric value	1
266	T14	Total number of passive level crossings	Numeric value	1225
7. Indicators relating to the management of safety				
287	A01	Total number of accomplished audits	Numeric value	2683
288	A02	Percentage of audits accomplished /required (and/or planned)	Numeric value (%)	89,46%
8. Reference data traffic and infrastructure				

Handwritten signature

Field number	Data Code	Description of data	Data format	Values
289	R01	Total number of Train km	Numeric value (in million Train*km)	331,630
290	R02	Number of Passenger km	Numeric value (in million Passenger*km)	44093,000
291	R05	Number of Passenger train km	Numeric value (in million Train*km)	286,926
292	R06	Number of Freight train km	Numeric value (in million Train*km)	43,212
293	R04	Number of Other train km	Numeric value (in million Train*km)	1,492
294	R07	Number of Freight tonne km	Numeric value (in million tonne*km)	17282,000
295	R08	Number of line kilometres (double track lines are to be counted ONCE)	Numeric value (in km)	16131,000
296	R03	Number of track kilometres (double track lines are to be counted TWICE)	Numeric value (in km)	23731,000

Jim M



Allegato B: Modifiche legislative

Am M

PAGINA VUOTA

mu m

ALLEGATO B
MODIFICHE LEGISLATIVE NELL'ANNO 2013
 Tabella 1

MODIFICHE APPORTATE ALLA RSD	Trasposte (SI/No)	Riferimento giuridico	Data di entrata in vigore
Direttiva 2004/49/CE	SI	<p>Il DECRETO-LEGGE 21 giugno 2013, n. 69 (in SO n.50, relativo alla G.U. 21/06/2013, n.144), convertito con modificazioni dalla L. 9 agosto 2013, n. 98 (in S.O. n. 63, relativo alla G.U. 20/08/2013, n. 194), ha disposto (con l'art. 24, comma 3-bis) l'introduzione del comma 3-bis all'art. 12 (Le modifiche di cui al comma 2 non possono prescrivere livelli di sicurezza diversi da quelli minimi definiti dai CST, a meno che non siano accompagnate da una stima dei sovraccosti necessari e da un'analisi di sostenibilità economica e finanziaria per il gestore dell'infrastruttura e per le imprese ferroviarie, corredata di stime ragionevoli anche in termini di relativi tempi di attuazione)</p>	21/08/2013
Direttiva 2008/57/CE	SI	<p>La LEGGE 6 agosto 2013, n. 97 (in G.U. 20/08/2013, n.194) ha disposto (con l'art. 28, comma 1, lettera a)) la modifica dell'art. 20, commi 1, 2 dlinea, 3, l'introduzione del comma 2-bis all'art. 20 (Status dell'indagine - ruolo degli investigatori), la modifica dell' Art. 21 (Procedura investigativa)</p>	04/09/2013
Direttiva 2008/110/CE	SI	<p>DECRETO LEGISLATIVO 8 febbraio 2013, n. 21: Modifiche al decreto legislativo 8 ottobre 2010, n. 191, recante attuazione delle direttive 2008/57/CE e 2009/131/CE relative all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario. (GU n.61 del 13-3-2013) – Modifica Art. 8 (Deroghe dall'applicazione delle STI), Art. 22 (Autorizzazioni supplementari per la messa in servizio dei veicoli conformi alle STI), Art. 24 (Autorizzazioni supplementari per la messa in servizio dei veicoli non conformi alle STI)</p>	14/03/2013
Direttiva 2009/149/CE	SI	<p>DECRETO Ministero dei Trasporti 5 settembre 2013: Recepimento della direttiva 2013/9/UE, che modifica l'allegato III della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio. (GU n.241 del 14-10-2013)</p>	29/10/2013
Direttiva della Commissione 2009/149/CE	SI		

Tabella 2

LEGISLAZIONE E REGOLAMENTAZIONE	Riferimento giuridico	Data di entrata in vigore	Descrizione della modifica	Motivi della modifica
Concernente le ANS	Accordo di mutuo riconoscimento del 25/10/2013 per l'autorizzazione di messa in servizio di veicoli tra Austria-Italia	26/10/2013	Accordo tra le autorità nazionali di sicurezza ferroviaria di Austria e Italia relativo alla procedura di mutuo riconoscimento per l'autorizzazione di messa in servizio di locomotive e veicoli passeggeri	
Concernente NoBo, DeBo, AB, soggetti terzi per la registrazione, l'esame, ecc.	Decreto ANSF n.5/2013 del 24 dicembre 2013	25/12/2013	Riconoscimento in qualità di Centro di Formazione della società Italcertifer S.p.A.	
	Decreto ANSF n.4/2013 del 31 luglio 2013	1/8/2013	Riconoscimento in qualità di Verificatore Indipendente di Sicurezza della Società BUREAU VERITAS ITALIA S.p.A	
	Decreto ANSF n.3/2013 del 26 luglio 2013	29/7/2013	riconoscimento come Centro di Formazione della Società SERFORM Sagi	
	Decreto ANSF n.2/2013 del 23 luglio 2013	24/6/2013	Riconoscimento in qualità di Verificatore Indipendente di Sicurezza della Società Italcertifer S.p.A.	
	Decreto ANSF n.1/2013 del 15 aprile 2013	16/4/2013	Riconoscimento in qualità di Centro di formazione della Società Athena S.r.l.	

LEGISLAZIONE E REGOLAMENTAZIONE	Riferimento giuridico	Data di entrata in vigore	Descrizione della modifica	Motivi della modifica
Concernente RU/IM/ECM	Decreto ANSF n.04/2012 del 09 Agosto 2012	1/1/2013	Emanazione delle "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria", del "Regolamento per la circolazione ferroviaria" e delle "Norme per la qualificazione del personale impiegato nelle attività di sicurezza della circolazione ferroviaria".	Completamento del processo di riordino normativo in capo ad ANSF
	Linee Guida per l'autorizzazione di sistemi CCS sul Corridoio merci ferroviario 1	13/12/2013		Armonizzazione processi di AMIS tra le NSA degli stati interessati dal corridoio 1
	Linee guida ANSF per il rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio di veicoli, sottosistemi strutturali o parti di essi	08/08/2013		Regolamentare processi di AMIS di competenza di ANSF
	Linee guida ANSF per l'applicazione delle norme per la qualificazione del personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria	30/1/2013		Fornire linee guida per l'applicazione del testo emanato col decreto ANSF n° 4/2012 "norme per la qualificazione del personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria"
	Nota ANSF 006279/2013	28/08/2013	qualificazione del personale addetto ai Controlli non Distruttivi (CND) nella manutenzione ferroviaria.	Definizione dei criteri di applicazione delle Linee guida ANSF n. 02/2012

LEGISLAZIONE E REGOLAMENTAZIONE	Riferimento giuridico	Data di entrata in vigore	Descrizione della modifica	Motivi della modifica
	Nota ANSF 006265/2013	27/08/2013	acutezza visiva per l'attività di Formazione treni, Unione e distacco dei veicoli e Manovra Rotabili e uso di protesi atte alla correzione del visus.	Definizione dei requisiti di acutezza visiva
	Nota ANSF 00530/13	31/01/2013	Sovraffollamento delle carrozze passeggeri.	Richiamo all'adozione dei necessari provvedimenti in caso di Sovraffollamento delle carrozze passeggeri.
	Nota ANSF 0044/2013	02/01/2013	Adempimenti degli operatori a seguito dell'emanazione e dell'entrata in vigore del decreto 4/2012 di questa Agenzia e dei testi ad esso allegati.	Monitoraggio del recepimento del decreto ANSF n° 4/2012
	Nota ANSF 00226/2013	28/03/2013	Adempimenti delle Imprese ferroviarie a seguito dell'emanazione e dell'entrata in vigore del decreto 4/2012 di questa Agenzia e dei testi ad esso allegati.	Monitoraggio del recepimento del decreto ANSF n° 4/2012
	Nota ANSF 01502/2013	01/03/2013	Publicazione del "sistema di riferimento" ed adempimenti degli operatori.	Monitoraggio del recepimento del decreto ANSF n° 4/2012
	Nota ANSF 002333/2013	29/3/2013	Riordino normativo – disposizioni e prescrizioni di esercizio emanate dalle Imprese ferroviarie.	Monitoraggio del recepimento del decreto ANSF n° 4/2012
	Nota ANSF 002437/2013	4/4/2013	Riordino normativo – dismissione dei contesti di esercizio non conformi al decreto n. 4/2012.	Monitoraggio del recepimento del decreto ANSF n° 4/2012
	Nota ANSF 002606/2013	10/4/2013	Publicazione delle norme di interfaccia e del "sistema di riferimento".	Monitoraggio del recepimento del decreto ANSF n° 4/2012

for M

LEGISLAZIONE E REGOLAMENTAZIONE	Riferimento giuridico	Data di entrata in vigore	Descrizione della modifica	Motivi della modifica
	Nota ANSF 003052/2013	29/4/2013	Riordino normativo. Allineamento dei sistemi di disposizioni e prescrizioni di esercizio del Gestore dell'infrastruttura (incluse le procedure di interfaccia) al decreto 4/2012.	Monitoraggio del recepimento del decreto ANSF n° 4/2012
	Nota ANSF 003053/2013	29/4/2013	Riordino normativo. Allineamento dei sistemi di disposizioni e prescrizioni di esercizio delle Imprese ferroviarie al decreto 4/2012.	Monitoraggio del recepimento del decreto ANSF n° 4/2012
	Nota ANSF 003084/2013	30/4/2013	Prescrizione di esercizio prot. RFI-DTC\A0011\PI\2013\0001343 del 24/04/2013. Sospensione applicazione dell'articolo 2, comma 2, lettera "d" della Disposizione di esercizio n. 01/2013 del 14 febbraio 2013.	Monitoraggio del recepimento del decreto ANSF n° 4/2012
	Nota ANSF 003502/2013	15/5/2013	Riordino normativo: invio di bozze concernenti le procedure di interfaccia.	Monitoraggio del recepimento del decreto ANSF n° 4/2012
	Nota ANSF 005569/2013	23/7/2013	Disposizione di Esercizio di RFI n. 9 del 21/05/2013.	Monitoraggio del recepimento del decreto ANSF n° 4/2012
	Nota ANSF 005909/2013	2/8/2013	Prescrizione di esercizio. Rallentamenti interessanti gli itinerari devianti.	Monitoraggio del recepimento del decreto ANSF n° 4/2012
	Nota ANSF 006041/2013	7/8/2013	Errati richiami a norme non più in vigore nelle prescrizioni di esercizio (PEIF) emanate da Trentitalia	Monitoraggio del recepimento del decreto ANSF n° 4/2012

LEGISLAZIONE E REGOLAMENTAZIONE	Riferimento giuridico	Data di entrata in vigore	Descrizione della modifica	Motivi della modifica
	Nota ANSF 006327/2013	30/8/2013	Prescrizione di Esercizio 03/2013 di InRAIL – Utilizzo improprio del termine "sistema di riferimento".	Monitoraggio del recepimento del decreto ANSF n° 4/2012
	Nota ANSF 006338/2013	2/9/2013	Disposizione di esercizio n° 12 del 26 luglio 2013.	Monitoraggio del recepimento del decreto ANSF n° 4/2012
	Nota ANSF 006457/2013	10/9/2013	Chiara differenziazione delle disposizioni e prescrizioni di esercizio dai documenti del "sistema di riferimento".	Monitoraggio del recepimento del decreto ANSF n° 4/2012
	Nota ANSF 006464/2013	10/9/2013	Differenziazione delle disposizioni e prescrizioni di esercizio dai documenti del "sistema di riferimento". Utilizzo improprio del termine "sistema di riferimento".	Monitoraggio del recepimento del decreto ANSF n° 4/2012
	Nota ANSF 006691/2013	19/9/2013	Obbligo di rendere coerente l'articolo 2 comma 2, lettera d), della Disposizione di Esercizio n. 01/2013 del 14/02/2013 di RFI al Regolamento per la Circolazione Ferroviaria.	Monitoraggio del recepimento del decreto ANSF n° 4/2012
	Nota ANSF 007175/2013	8/10/2013	Riordino normativo.	Monitoraggio del recepimento del decreto ANSF n° 4/2012
	Nota ANSF 007398/2013	17/10/2013	Articolo 8 della disposizione di esercizio di RFI n. 12/2013.	Monitoraggio del recepimento del decreto ANSF n° 4/2012
	Nota ANSF 007524/2013	23/10/2013	Trasmissione delle Disposizioni e Prescrizioni di esercizio per la messa agli atti di questa Agenzia.	Monitoraggio del recepimento del decreto ANSF n° 4/2012

LEGISLAZIONE E REGOLAMENTAZIONE	Riferimento giuridico	Data di entrata in vigore	Descrizione della modifica	Motivi della modifica
	Nota ANSF 008088/2013	12/11/2013	Disposizione di Esercizio n° 14 del 4 novembre 2013.	Monitoraggio del recepimento del decreto ANSF n° 4/2012
	Nota ANSF 008405/2013	22/11/2013	Disposizioni di Esercizio di RFI n° 12/2013 e 14/2013.	Monitoraggio del recepimento del decreto ANSF n° 4/2012
	Nota ANSF 009326/2013	20/12/2013	Disposizione di Esercizio n° 15 del 5 novembre 2013	Monitoraggio del recepimento del decreto ANSF n° 4/2012
	Nota ANSF 002228/2013	9/11/2013	Produzione informatizzata dei moduli M3, M40 e del ripiogo delle prescrizioni di movimento.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 003300/2013	14/01/2013	Verifica di eventuali improprietà formali su fascicoli linee.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 00494/2013	21/01/2013	Adozione dei supporti informatici in sostituzione dei documenti in formato cartaceo.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario

per

LEGISLAZIONE E REGOLAMENTAZIONE	Riferimento giuridico	Data di entrata in vigore	Descrizione della modifica	Motivi della modifica
	Nota ANSF 00515/2013	22/01/2013	Controllo dei requisiti fisici del personale che svolge attività di sicurezza.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 00622/2013	25/01/2013	Formazione dei macchinisti – Sicurezza esercizio ferroviario	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 00744/2013	31/01/2013	Mancata ultimazione dell'adeguamento dei rotabili per il trasporto passeggeri a tutti i requisiti di sicurezza delle porte di accesso dei viaggiatori.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 00813/2013	04/02/2013	Manutenzione delle porte di accesso dei viaggiatori e dei loro dispositivi di sicurezza	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 01126/2013	18/02/2013	Insorgenza e gestione del degrado del funzionamento delle porte di accesso dei viaggiatori e dei loro dispositivi di sicurezza	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario

LEGISLAZIONE E REGOLAMENTAZIONE	Riferimento giuridico	Data di entrata in vigore	Descrizione della modifica	Motivi della modifica
	Nota ANSF 01311/2013	25/02/2013	Verifica di eventuali improprietà formali su fascicoli linee.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 01336/2013	26/02/2013	Incidenti ferroviari causati dalla caduta di veicoli stradali sulla sede ferroviaria.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 01351/2013	26/02/2013	Errata predisposizione degli itinerari ed errati inoltri treni.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 01352/2013	26/02/2013	Verifica della corretta applicazione delle norme vigenti in occasione di lavori in regime di interruzione programmata.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 01392/2013	27/02/2013	Inconvenienti di esercizio in presenza di neve sull'infrastruttura AV.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario

LEGISLAZIONE E REGOLAMENTAZIONE	Riferimento giuridico	Data di entrata in vigore	Descrizione della modifica	Motivi della modifica
	Nota ANSF 01454/2013	28/02/2013	Richiesta chiarimenti servizio Lunga Percorrenza Trenord.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 01470/2013	01/03/2013	Transito di treni in luoghi frequentati.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 01595/2013	05/03/2013	Adozione dei supporti informatici in sostituzione dei documenti in formato cartaceo	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 01596/2013	05/03/2013	Adozione dei supporti informatici in sostituzione dei documenti in formato cartaceo	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 01568/2013	05/03/2013	Richiesta informazioni in ordine al mancato rispetto di disposizioni e prescrizioni di esercizio.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario

per es

LEGISLAZIONE E REGOLAMENTAZIONE	Riferimento giuridico	Data di entrata in vigore	Descrizione della modifica	Motivi della modifica
	Nota ANSF 01610/2013	06/03/2013	Sistema di controllo della vigilanza dell'agente di condotta.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 01613/2013	06/03/2013	Adozione dei supporti informatici in sostituzione dei documenti in formato cartaceo	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 01655/2013	07/03/2013	Indebita apertura di tutte le porte da entrambi i lati del treno 20908 durante la marcia	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 02012/2013	20/03/2013	Applicazione Generica SSC/SCMT BL3 di fornitura GETS - NC 304	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 02089/2013	22/03/2013	Errata predisposizione degli itinerari ed errori inoltri treni.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario

LEGISLAZIONE E REGOLAMENTAZIONE	Riferimento giuridico	Data di entrata in vigore	Descrizione della modifica	Motivi della modifica
	Nota ANSF 002381/2013	2/4/2013	Norme per la circolazione dei treni composti con rotabili "storici".	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 002438/2013	2/4/2013	Verifica di eventuali improprietà formali su fascicoli linee.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 002665/2013	15/4/2013	Azioni a seguito di quanto evidenziato nel documento "andamento della sicurezza delle ferrovie nel 2012".	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 002871/2013	22/4/2013	Linee tra i confini di stato e la stazione di unione con la rete confinante ed accesso a tali linee.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 002986/2013	26/4/2013	Cabine di guida con criticità per visibilità segnali – Soppressione DEIF 29.1.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario

Am de

LEGISLAZIONE E REGOLAMENTAZIONE	Riferimento giuridico	Data di entrata in vigore	Descrizione della modifica	Motivi della modifica
	Nota ANSF 003501/2013	15/5/2013	Funzione VMC – chiarimento in merito alla richiesta di analisi del rischio.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 004030/2013	31/5/2013	Dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 004174/2013	6/6/2013	Prescrizione di esercizio. Circolazione dei treni nelle stazioni di Bologna AV e di Reggio Emilia AV Mediapadana.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 004276/2013	12/6/2013	Presenza di ostacoli lungo i binari tra Tombolo e Livorno Calambrone.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 004277/2013	2/6/2013	degrado tecnologico nella stazione di Grignano di Zocco.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario

LEGISLAZIONE E REGOLAMENTAZIONE	Riferimento giuridico	Data di entrata in vigore	Descrizione della modifica	Motivi della modifica
	Nota ANSF 004279/2013	12/6/2013	Richiesta informazioni in merito ad accodamento treni sulla linea AV Milano- Bologna.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 004357/2013	13/6/2013	Proposta di programma degli interventi finalizzati all'incremento dei livelli di sicurezza sui PL dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 004775/2013	26/6/2013	Irregolare piombatura del commutatore di esclusione dell'apparecchiatura di sicurezza (CEA).	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 004803/2013	27/6/2013	Monitoraggio treni con sistemi di protezione della marcia del treno disinseriti per guasto del sottosistema di bordo.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 005111/2013	8/7/2013	Inosservanze al decreto 4/2012	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario

per

LEGISLAZIONE E REGOLAMENTAZIONE	Riferimento giuridico	Data di entrata in vigore	Descrizione della modifica	Motivi della modifica
	Nota ANSF 005571/2013	23/7/2013	SPAD treno 57662 del 28/06/2013 – Supero Rosso in corrispondenza di un segnale disposto al Rosso/Giallo/Giallo.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 005730/2013	29/7/2013	Verifica di eventuali improprietà formali su fascicoli linee.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 005750/2013	30/7/2013	Passaggio convoglio ferroviario su passaggio a livello con barriere alzate.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 005908/2013	2/8/2013	Sperimentazione del "Tablet" – fase 2, step 1 ter.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 005997/2013	6/8/2013	Funzione VMC – chiarimento in merito alla richiesta di analisi del rischio.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario

Wm ll

LEGISLAZIONE E REGOLAMENTAZIONE	Riferimento giuridico	Data di entrata in vigore	Descrizione della modifica	Motivi della modifica
	Nota ANSF 006257/2013	27/8/2013	Segnalazione violazioni Disposizione RFI 25/2007 in materia di conoscenza linee del personale di bordo.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 006333/2013	2/9/2013	Verifica di eventuali improprietà formali su fascicoli linee.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 006359/2013	3/9/2013	Sperimentazione del "Tablet" – step 1 ter.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 006786/2013	23/9/2013	Richiesta chiarimenti in ordine al malfunzionamento della copertura GSM-R sulla linea DD Roma-Firenze.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 006787/2013	24/9/2013	Provvedimenti di esercizio in presenza di neve sull'infrastruttura AV.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario

pm ls

LEGISLAZIONE E REGOLAMENTAZIONE	Riferimento giuridico	Data di entrata in vigore	Descrizione della modifica	Motivi della modifica
	Nota ANSF 006789/2013	24/9/2013	Verifica di eventuali improprietà formali su fascicoli linee.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 006824/2013	25/9/2013	Rallentamenti interessanti itinerari devianti.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 007117/2013	4/10/2013	Prescrizione di esercizio. Norme particolari per la circolazione del convoglio ALN 501 DMU minuetto Diesel nel tratto Salerno-Arechi della linea metropolitana di Salerno.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 007172/2013	8/10/2013	Richiesta di informazioni in merito ad accodamento treni sulla linea AV Milano-Bologna.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 007174/2013	8/10/2013	Manutenzione Rotabili – Competenze del personale che opera su organi di sicurezza.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario

Am ll

LEGISLAZIONE E REGOLAMENTAZIONE	Riferimento giuridico	Data di entrata in vigore	Descrizione della modifica	Motivi della modifica
	Nota ANSF 007339/2013	16/10/2013	Segnalazione di un viaggiatore sui treni AV di Trenitalia sulla tratta Torino-Milano.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 007760/2013	30/10/2013	Inefficacia del sistema di comando e controllo centralizzato delle porte sui convogli del servizio base relativamente alle porte intercomunicanti di inizio e fine treno.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 007942/2013	6/11/2013	Verifica di eventuali improprietà formali su fascicoli linee.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 008086/2013	12/11/2013	Richiesta di informazioni in merito ad accodamento treni sulla linea AV Milano-Bologna. ANSF 008116/2013 Uso del Tablet.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 008431/2013	25/11/2013	Verifica di eventuali improprietà formali su fascicoli linee.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario

pen

LEGISLAZIONE E REGOLAMENTAZIONE	Riferimento giuridico	Data di entrata in vigore	Descrizione della modifica	Motivi della modifica
	Nota ANSF 008513/2013	26/11/2013	SBB Cargo Italia. Regolamento CE 352/09, Direttiva 1/2012 ANSF.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 008927/2013	10/12/2013	Richiesta di intervento urgente.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 009126/2013	16/12/2013	Irregolarità nella segnalazione e notifica dei rallentamenti.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 009145/2013	16/12/2013	Avvisi di sicurezza sulle vetture ferroviarie.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario
	Nota ANSF 009368/2013	23/12/2013	Treni condotti ad agente solo.	provvedimenti rivolti agli operatori ferroviari a fronte di problematiche riscontrate con possibili ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario

LEGISLAZIONE E REGOLAMENTAZIONE	Riferimento giuridico	Data di entrata in vigore	Descrizione della modifica	Motivi della modifica
Attuazione di altri requisiti UE (se riguardanti la sicurezza ferroviaria)	Regolamento (UE) N. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013,	21/12/2013	orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti	abrogazione della decisione n. 661/2010/UE
	Regolamento di esecuzione (UE) n.402/2013 della Commissione, del 30 aprile 2013	21/05/2015	metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi	Abrogazione del regolamento (CE) n. 352/2009
	Regolamento (UE) n. 1078/2012 della Commissione, del 16 novembre 2012,	7/6/2013	metodo di sicurezza comune per il monitoraggio che devono applicare le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura che hanno ottenuto un certificato di sicurezza o un'autorizzazione di sicurezza e i soggetti responsabili della manutenzione	Nuovo documento
	Regolamento (UE) n. 1077/2012 della Commissione del 16 novembre 2012	7/6/2013	metodo di sicurezza comune per la supervisione da parte delle autorità nazionali preposte alla sicurezza dopo il rilascio di un certificato di sicurezza o di un'autorizzazione di sicurezza	Nuovo documento

mm *u*