

Relazione sulle attività svolte dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie nell'anno 2011.

Articolo 7 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie ha trasmesso a questa Amministrazione vigilante il "Rapporto annuale sulla sicurezza - delle ferrovie italiane ricadenti nelle competenze dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie anno 2011" (Allegato 1 alla relazione) che riporta gli elementi dell'attività svolta nel corso dell'anno 2011 e uno spaccato della situazione aggiornata delle imprese ferroviarie, degli indicatori di sicurezza e della normativa di settore. Il Rapporto è strutturato tenendo presenti le linee guida contenute nei documenti "Template - Structure for the content of the NSA Annual safety Report" (Version 15) e "Guidelines for the use of the template - structure for the content of the NSA Annual safety Report" (Version 12) emessi dall'ERA in data 19 dicembre 2011.

Anche nel 2011 l'Agenzia ha operato con un organico ridotto (circa 110 risorse, a fronte di un ruolo organico massimo previsto di 300 unità di personale) ed in regime di "prima applicazione" del decreto legislativo istitutivo (d. lgs. 10 agosto 2007 n. 162 e s.m.i.), cioè attraverso la stipula di apposite convenzioni tra l'Agenzia stessa, il Gruppo FS ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In base a tali convenzioni l'Agenzia, dal 16 giugno 2008 al 31 dicembre 2009, ha esercitato le prime attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria relative, essenzialmente, alla supervisione degli aspetti di sicurezza ferroviaria di pertinenza delle imprese ferroviarie. Dal 1 gennaio 2010 ha completato l'assunzione delle competenze di legge acquisendo le restanti attribuzioni in materia di sicurezza, inerenti all'infrastruttura e in generale di competenza del Gestore dell'Infrastruttura.

Alla data della presente relazione l'Agenzia svolge la propria attività sulla parte di sistema ferroviario italiano costituito dalla infrastruttura ferroviaria nazionale concessa in gestione a Rete Ferroviaria Italiana Spa con Decreto del Ministero dei trasporti 138-T del 31 ottobre 2000 (atto di concessione) e dal servizio di trasporto ferroviario svolto su di essa dalle Imprese ferroviarie in possesso di Licenza di impresa ferroviaria (licenza internazionale ai sensi del d.lgs n.188 del 2003 e licenza nazionale ai sensi del Decreto ministeriale n. 36T del 2 febbraio 2011) rilasciata da questo Ministero.

Sono escluse le reti regionali, per le quali l'applicazione del d.lgs n.162 del 2007 è subordinata al completamento dell'attrezzaggio con idonei sistemi di protezione della marcia del treno, così da rendere omogenei i livelli tecnologici delle reti regionali con quelli della rete nazionale (art. 27, comma 4, del d.lgs. n. 162/2007, come modificato dall'art.2, comma

l, lett. l) del d.lgs. n. 43/2011). Il monitoraggio e il controllo della sicurezza dell'esercizio ferroviario su tali reti sono ancora svolti direttamente dalle preposte strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'Agenzia opera quale presidio della sicurezza del sistema ferroviario nazionale in forza del decreto legislativo istitutivo n. 162 del 2007, integrato da un impianto regolamentare normativo interno per le parti inerenti allo Statuto (DPR 25 febbraio 2009, n. 34), al Regolamento di organizzazione (DPR 25 febbraio 2009 n. 35), al Regolamento di amministrazione e la contabilità (DPR 3 marzo 2009 n. 36) ed infine al Regolamento recante disciplina del reclutamento delle risorse umane da parte dell'Agenzia nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, a norma dell'articolo 4, comma 6, lettere b) e c), del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 (DPR 15 novembre 2011 n.224) che ha consentito all'Agenzia di dotarsi di proprio personale dallo scorso 01 ottobre 2012.

Coerentemente con il vigente quadro normativo e regolamentare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con la Direttiva del 17 gennaio 2011, ha emanato l'atto di indirizzo che ha individuato le priorità e gli obiettivi da realizzarsi nell'anno 2011 da parte dell'Agenzia. Tra questi, il monitoraggio degli adempimenti propedeutici al rilascio dell'autorizzazione di sicurezza al gestore di rete, la standardizzazione delle attività di supervisione, specifiche attività di monitoraggio e di certificazione relative all'attrezzaggio dei rotabili con sistemi di protezione della marcia dei treni, interventi normativi necessari a consolidare il nuovo assetto del sistema ferroviario e responsabilizzare in particolare il gestore e le imprese sulla gestione sicura della parte di sistema di rispettiva competenza e delle relative interfacce .

Il Rapporto annuale dell'Agenzia - corredato degli allegati - in conformità con le prescrizioni di cui all'articolo 7, comma 2, del d.lgs n. 162 del 2007, contiene il resoconto delle attività svolte nell'anno 2011 e in particolare informazioni riguardanti:

- l'evoluzione della sicurezza ferroviaria con una analisi dettagliata degli indicatori comuni di sicurezza (CSI),
- le modifiche sostanziali alla normativa nazionale
- l'evoluzione della certificazione e dell'autorizzazione di sicurezza
- i risultati della supervisione sull'attività dei Gestori dell'infrastruttura e delle Imprese ferroviarie, con evidenza delle criticità emerse nel periodo di riferimento e le conseguenti misure adottate per rimuoverle o almeno mitigarle.

L'Agenzia nel corso dei primi mesi del 2012 ha ampiamente trattato l'andamento della sicurezza ferroviaria e descritto i risultati della propria attività presentando la "Relazione sull'andamento della sicurezza delle Ferrovie dell'anno 2011", elaborata sulla base degli elementi disponibili. L'Agenzia ha inoltre rappresentato la problematica della sicurezza ferroviaria in occasione delle Audizioni della "VIII Commissione Lavori Pubblici, Comunicazioni del Senato"

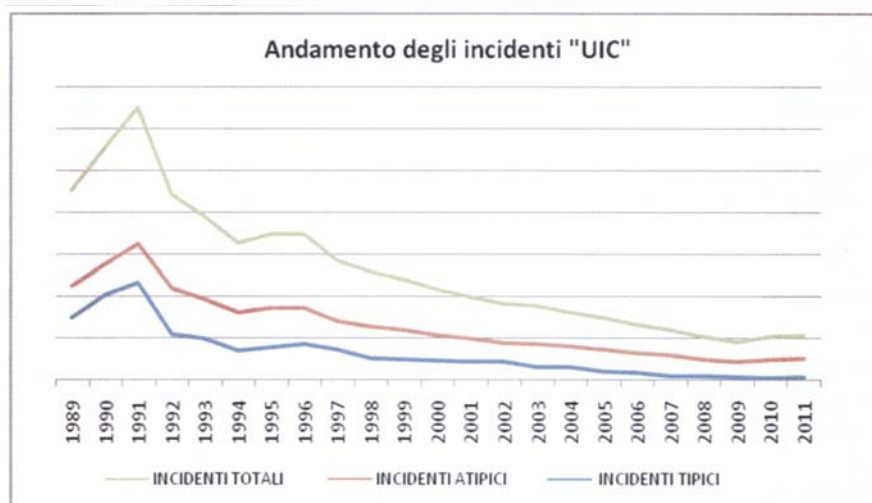
L'allegato Rapporto Annuale risponde pertanto alle esigenze di standardizzazione delle informazioni richieste dall'ERA (European Rail Agency) e segue pertanto le relative indicazioni.

Il Rapporto, che, in base all'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 deve essere inviato entro il 30 settembre dell'anno successivo a quello di riferimento, fornisce anche gli elementi relativi all'attività delle imprese ferroviarie e del gestore di rete desunti dalle relazioni annuali della sicurezza che tali operatori devono inviare all'Agenzia, per termine di legge, anteriormente al 30 giugno.

Si deve rilevare anche per quest'anno un notevole ritardo nell'inoltro della relazione annuale da parte del Gestore dell'infrastruttura nazionale Rete Ferroviaria Italiana i cui dati sono pervenuti a settembre 2012, con quasi tre mesi di ritardo, rendendo di fatto impossibile tenerne conto per la redazione del Rapporto Annuale da parte dell'Agenzia.

1) Evoluzione della sicurezza ferroviaria

Il dato più frequentemente utilizzato per rappresentare l'evoluzione della sicurezza è il confronto tra periodi omogenei del volume degli incidenti considerati gravi, intendendo per tali gli incidenti nei quali, a norma dell'allegato I del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, è stato coinvolto almeno un veicolo ferroviario in movimento a cui siano collegati almeno un decesso o un ferito grave o danni pari o superiori a € 150.000, oppure un'interruzione del traffico superiore alle 6 ore. L'accortezza che deve essere adottata, al fine di valutare l'andamento generale del livello di sicurezza dell'intero sistema ferroviario, riguarda la necessità di confrontare tali dati di incidentalità in un lungo periodo, in quanto il ridotto numero di occorrenze può determinare, se si fanno confronti relativi a periodi molto brevi, una estrema variabilità dei valori. Per tali ragioni, l'Agenzia inserisce come primo riferimento il grafico sull'andamento degli incidenti UIC nel periodo 1989-2011 (grafico B.3.1 del rapporto annuale), che evidenzia la tendenziale diminuzione del numero degli incidenti nel lungo periodo.

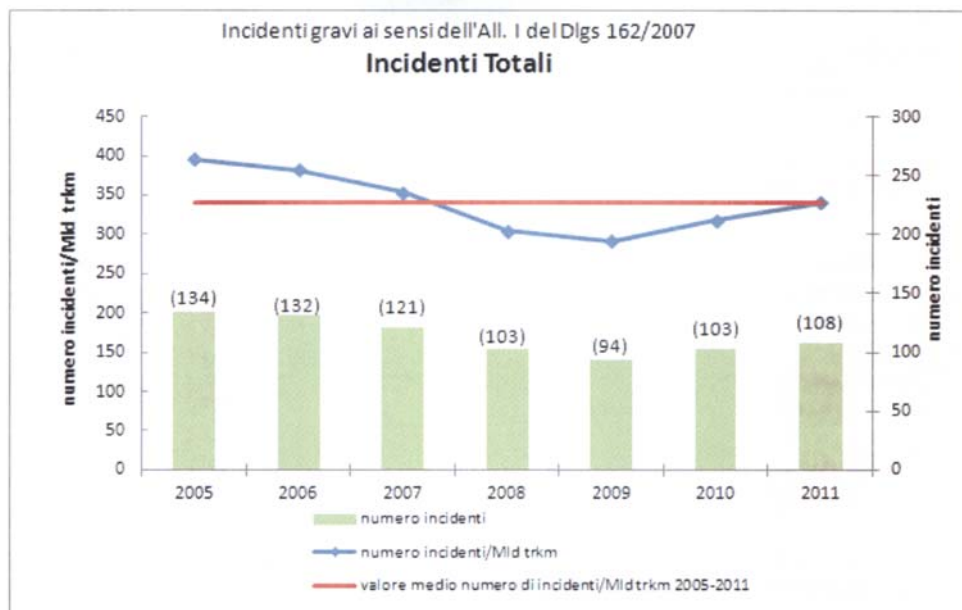
“Andamento dell'incidentalità nel periodo 1989-2011 (incidenti UIC)”

Il periodo 2005-2011 è contraddistinto da maggiore omogeneità in termini di gestione della sicurezza, organizzazione aziendale, soglie di riferimento degli incidenti, definizioni degli elementi incidentali e valori di traffico. Gran parte di questo periodo è inoltre caratterizzato dal presidio di una struttura non direttamente coinvolta negli incidenti, l'Agenzia, che con il suo operato ha garantito una maggiore obiettività delle informazioni raccolte e rispondenza al contesto reale.

Per tali ragioni, le valutazioni del Rapporto annuale dell'Agenzia vertono principalmente su tale periodo.

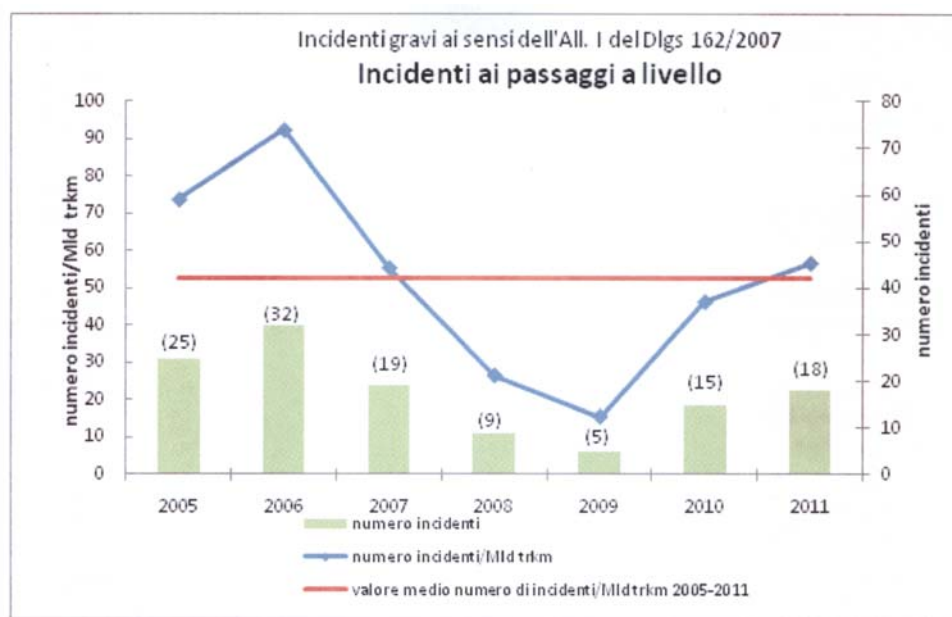
I valori di incidentalità registrati negli ultimi anni e, in particolare, nell'anno 2011, risentono in modo evidente dell'influenza di fattori "esterni" al sistema ferroviario vero e proprio, quali gli indebiti attraversamenti dei binari, gli incidenti ai passaggi a livello riguardanti persone o veicoli stradali, svii e collisioni dovuti ad urti innescati, soprattutto, da cause idrogeologiche (dal 2007, infatti, non si registrano collisioni tra treni). Il corretto funzionamento del sistema della sicurezza ferroviaria degli ultimi anni è comunque testimoniato dalla riduzione delle conseguenze degli incidenti stessi in termini di morti e feriti gravi, anche ove, spesso a causa dei fattori esterni sopra menzionati, gli incidenti registrati risultano incrementati nel numero.

In particolare, nel 2011 si è registrato un leggero incremento del numero di "incidenti gravi totali" (che, come detto, comprendono anche le interruzioni del traffico superiori alle 6 ore in conseguenza di eventi incidentali) rispetto al 2010. I valori del 2011 restano, in ogni caso, allineati alla media del periodo 2005-2011.



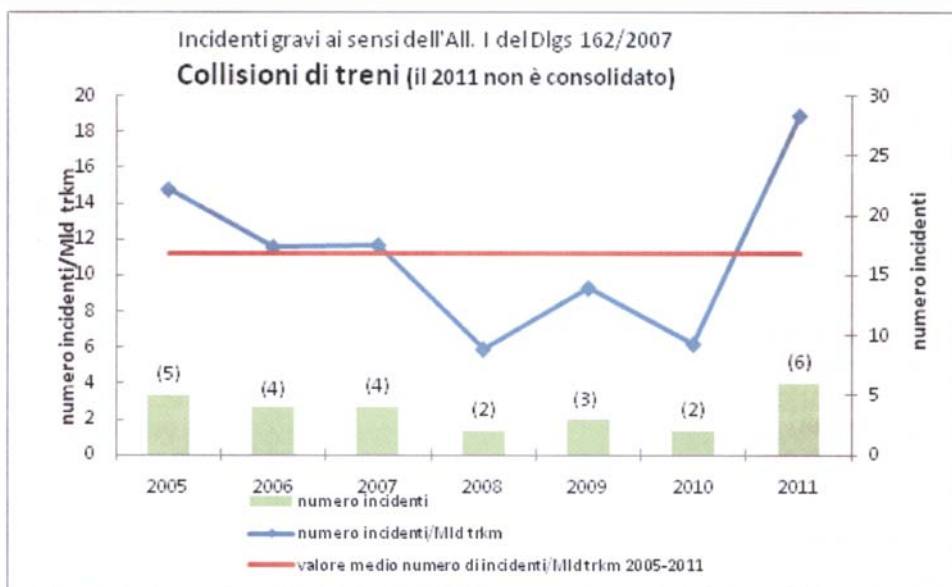
I tipi di incidenti che hanno determinato nel 2011 l'incremento degli incidenti totali sono stati: gli "incidenti ai passaggi a livello", le "collisioni" e i "deragliamenti di treni". Si assestano sostanzialmente sui valori dell'anno precedente gli "incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento" anche se gli stessi, da soli, rappresentano più del 70% degli incidenti totali.

Per quanto riguarda la problematica degli incidenti ai passaggi a livello, si può rilevare come il 2011 confermi la controtendenza, già registrata nel 2010, rispetto al precedente triennio contraddistinto da un forte calo del numero di occorrenze. Gli incidenti sono praticamente quadruplicati in un triennio, passando dai 5 del 2009 ai 18 del 2011. Le cause di tale fenomeno devono essere ricercate principalmente negli indebiti comportamenti da parte degli utilizzatori dei passaggi a livello. Nel grafico seguente si può rilevare come il dato del 2011 sia comunque leggermente superiore al valore medio del periodo osservato.



Vale la pena ricordare che comunque i valori di tali incidenti sono inferiori al valore medio registrato dai principali paesi della UE nel medesimo periodo.

Per quanto riguarda le 6 “collisioni dei treni” registrate nel 2011 si deve prima di tutto evidenziare che le stesse si riferiscono ad urti di treni contro altri ostacoli e che dal 2007 non sono avvenute collisioni tra treni. Si riporta, per completezza, un grafico che mostra come tale valore superi in maniera rilevante il valore medio del periodo.

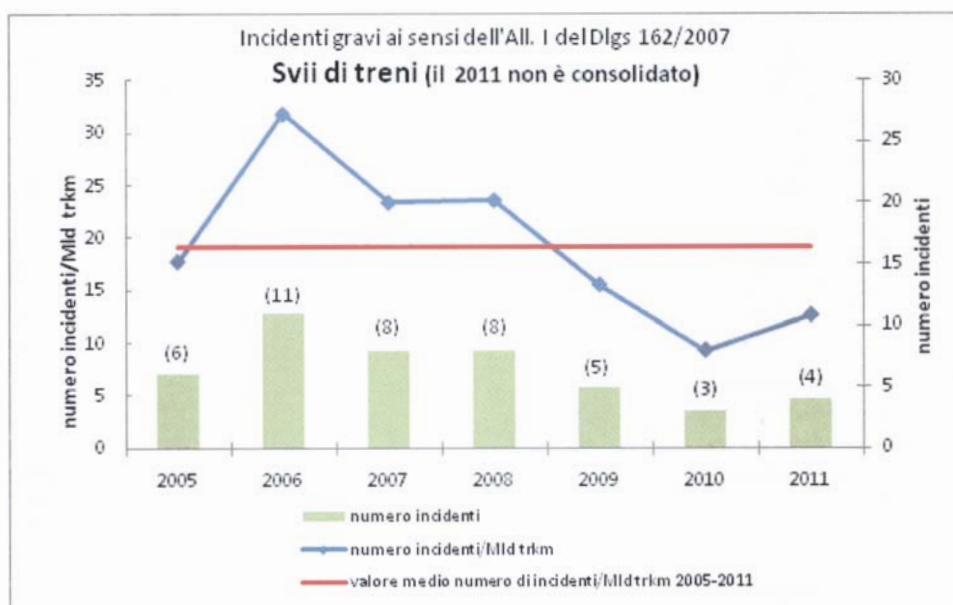


Le cause delle collisioni sono diverse quali ad esempio il dissesto idrogeologico, veicoli indebitamente presenti sulla sede ferroviaria non in corrispondenza di un passaggio a

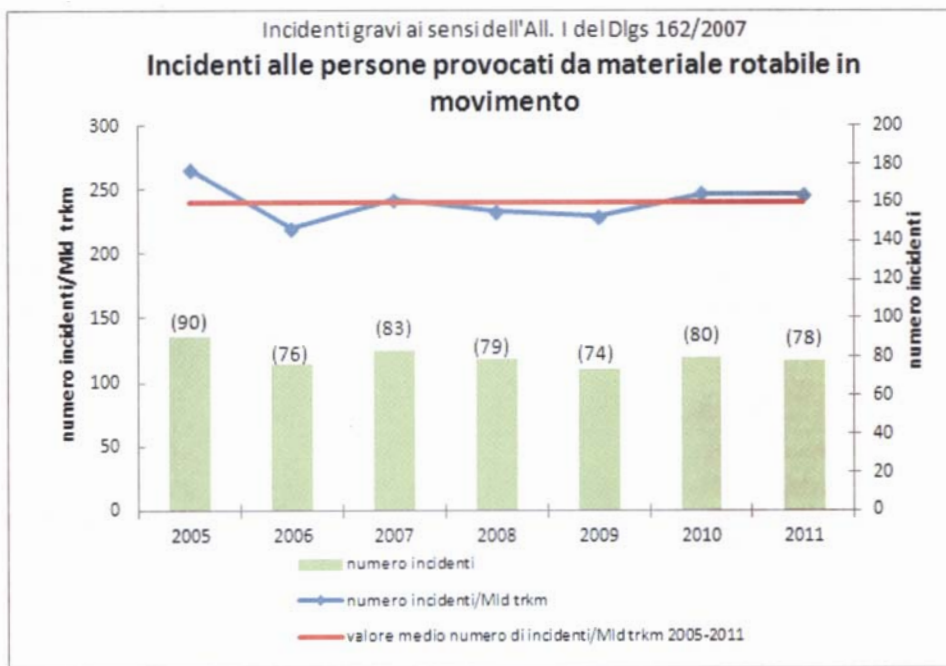
livello, investimento di animali, caduta linea aerea e, in un solo caso, ad un urto contro un tronchino. Tali particolarità portano a cercare come misure mitigative interventi di protezione della circolazione ferroviaria rispetto a tali situazioni che passino, ad esempio, per la rilevazione di tali ostacoli e determinino, se necessario, la sospensione della circolazione.

I “deragliamenti di treni” del 2011, che aumentano di una unità passando da 3 (nel 2010) a 4, sono spesso collegati a problematiche legate alla manutenzione dell’infrastruttura. In un caso, si è verificato il crollo di un ponte ferroviario favorito da eventi atmosferici di eccezionale intensità.

Il numero di svii occorsi nel 2011 si attesta su valori inferiori al valore medio del periodo. Bisogna, però, ricordare che tali incidenti, anche singolarmente, possono determinare conseguenze molto gravi, come la storia recente ci ha dimostrato. Sono pertanto necessari interventi urgenti in materia, soprattutto, di manutenzione dell’infrastruttura e del materiale rotabile, ma anche di verifica delle condizioni idrogeologiche dei luoghi nei quali si svolge l’esercizio ferroviario.



Per quanto riguarda gli “incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento” si è registrato un calo di 2 unità delle occorrenze, collegato principalmente alla riduzione degli incidenti gravi collegati agli investimenti degli operai operanti nei cantieri e alle cadute dei passeggeri dai treni in movimento. Il grafico successivo, comunque, evidenzia un allineamento al valore medio del periodo



Come già accennato, nel 2011 si è registrata una ulteriore contrazione del valore complessivo dei morti e dei feriti gravi che passano dai 127 del 2009 ai 103 del 2010 fino ad arrivare ai 99 del 2011. La riduzione nel triennio riguarda essenzialmente il dato della categoria “altri” (che comprende le vittime di Viareggio del 2009) ma anche il dato relativo alle categorie “passaggeri” e “personale ferroviario”. È invece in aumento il numero di vittime degli investimenti, compresi quelli avvenuti in corrispondenza di un passaggio a livello chiuso.

Si deve segnalare, anche per l'anno 2011, la difficoltà, da parte degli operatori ferroviari e di conseguenza dell'Agenzia, nell'individuare il numero esatto dei feriti gravi. Il principale impedimento all'acquisizione di tali informazioni è la tutela della privacy dei dati dei pazienti. In tal senso sarebbe opportuno un intervento chiarificatore, atteso che l'elemento statistico di interesse ai fini della classificazione di “ferito grave” consiste esclusivamente nel conoscere se la durata della degenza ospedaliera abbia superato o meno le 24 ore.

Il dato relativo ai “passaggeri” coinvolti in “incidenti alle persone provocate da materiale rotabile in movimento” che si riferisce essenzialmente a eventi che hanno riguardato persone nelle fasi di salita e discesa dalle porte dei treni viaggiatori evidenzia una netta diminuzione delle vittime che sono passate dalle 15 del 2009 alle 2 del 2011. Tale problematica negli anni precedenti aveva assunto una particolare rilevanza visto che era l'unica area nella quale si erano verificati decessi o ferimenti gravi di passeggeri. Analogo risultato si è registrato per le vittime appartenenti alla categoria “personale ferroviario” che

sono passate dalle 12 del 2009 a 1 del 2011. In tale casistica rientrano anche gli investimenti del personale operante nei cantieri di lavoro dei quali si tratterà in seguito.

L'Agenzia, anche per il 2011, ha esteso l'analisi a quegli incidenti e inconvenienti che presentavano criticità anche se non avevano causato conseguenze significative, come ad esempio le piccole perdite di merci pericolose da ferrocisterne.

Dalla comparazione dell'andamento dalle fuoriuscite di merci pericolose per il periodo 2005- 2011, si rileva che il 2011 registra il valore più basso del periodo insieme al 2006, segnando il ritorno a valori più contenuti rispetto ai picchi del quadriennio precedente (2007-2010).

Un ulteriore elemento positivo risiede nel fatto che molti di questi inconvenienti sono stati rilevati prima che il carro fosse messo in circolazione, riducendo così la potenziale esposizione al pericolo.

Un altro valore costantemente monitorato riguarda il fenomeno degli SPAD, ovvero degli indebiti superamenti di segnali a via impedita da parte dei treni. L'andamento di tali eventi segna un incremento numerico, anche se si deve rilevare che l'intervento dei sistemi di protezione della marcia dei treni ha evitato che si producessero conseguenze significative.

2) Modifiche sostanziali alle norme in materia di sicurezza ferroviaria.

L'Agenzia ha proseguito il riordino, avviato nel 2009, della materia e la ripartizione delle competenze degli operatori ferroviari, ai sensi dell'articolo 6, comma 2, lettera a, del decreto legislativo 162/2007, per elaborare un Testo Unico della normativa di esercizio ferroviaria, comprendente i principi fondamentali di competenza dell'Agenzia. Tale attività è culminata con l'emanazione nel 2012 di un provvedimento quadro dove sono contenuti tutti i principi della sicurezza ferroviaria. Il testo consentirà dal 2013 alle imprese ferroviarie ed al Gestore dell'infrastruttura di operare all'interno di un quadro chiaro e di poter esercitare, nel perimetro dei principi fissati dall'Agenzia, pienamente la potestà loro attribuita dalle direttive comunitarie relativa alla emanazione di disposizioni di esercizio, secondo metodologie fissate da regolamenti comunitari e sotto la vigilanza dell'Agenzia.

Nell'ambito di tale attività sono stati elaborati e inviati ai soggetti interessati (RFI, IF, Associazioni di settore e organizzazioni sindacali) per il relativo parere, acquisito anche in occasione di specifici incontri bilaterali, i testi inerenti alla regolamentazione della circolazione ferroviaria e all'attribuzione di responsabilità tra gli operatori ferroviari.

Nel corso del 2011 l'Agenzia ha svolto anche le seguenti attività normative:

- emanazione, dopo l'elaborazione di appositi schemi di decreti inviati agli operatori per il relativo parere, di decreti riguardanti le seguenti materie:

- eliminazione dall'Allegato B delle circolari normative risultate già recepite nei Testi Normativi e di quelle relative a contesti organizzativi e tecnologici superati.
- utilizzo dei fanali portatili di tipo "svizzero" per la segnalazione della coda dei treni;
- procedure per la qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza;
- rilascio delle licenze dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario dell'Unione Europea;
- elaborazione di una direttiva riguardante i treni ammessi a circolare sulle linee gestite da RFI attrezzate con SCMT e SSC;
- redazione delle linee guida per
 1. l'accesso ai tratti di linea tra il confine di Stato e la stazione di confine tra le reti di Imprese Ferroviarie da applicare ove l'accesso non sia già regolato in conformità ad accordi o convenzioni vigenti;
 2. l'applicazione del Regolamento (CE) n. 352/2009 della Commissione del 24 Aprile 2009;
 3. la redazione della Relazione annuale della sicurezza;
- emanazione di provvedimenti, raccomandazioni e indicazioni al Gestore dell'infrastruttura RFI e le Imprese ferroviarie riguardanti in particolare i sistemi di protezione della marcia dei treni, il processo di rilascio del certificato di sicurezza, la formazione del personale con mansioni di sicurezza, i movimenti di manovra dei mezzi d'opera e la rintracciabilità delle informazioni relative ai treni di merci pericolose;

3) evoluzione della certificazione e dell'autorizzazione di sicurezza

Al 31.12.2011 sono state certificate n.12 imprese ferroviarie in conformità all'articolo 10 della Direttiva 2004/49/CE, così come recepita dal Decreto Legislativo del 10 agosto 2007, n. 162; di cui 2 nuove Imprese ferroviarie.

Le restanti 21 Imprese ferroviarie hanno presentato formale istanza di aggiornamento del certificato di sicurezza e continuano ad operare in base al certificato di sicurezza rilasciato ai sensi della Direttiva 2001/14/EC.

Il nuovo modello di certificazione, improntato alla liberalizzazione del trasporto ferroviario, prevede che le imprese ferroviarie abbiano due parti del certificato di sicurezza. La prima (parte A), valida in tutti i paesi della UE, certifica la presenza dei requisiti generali del sistema di gestione della sicurezza. La seconda (parte B), valida nel solo paese che l'ha rilasciata, certifica l'adozione delle misure per soddisfare i requisiti specifici di ogni stato.

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie ha analizzato la documentazione allegata alle domande presentate dalle Imprese ferroviarie per accertare la completezza della documentazione presentata secondo quanto previsto dalle linee guida emanate da questa Agenzia il 23 marzo 2010 e per valutare che nei processi descritti nei vari Sistemi di Gestione della Sicurezza fossero attuati i criteri contenuti nel Regolamento UE n.1158/2010.

3.1 certificazioni di sicurezza dati quantitativi e qualitativi

In ordine all'attività di certificazione l'Agenzia riferisce che alla data del 31 dicembre 2011 risultano 33 imprese certificate di cui 12 con Certificato di sicurezza parte A e B di cui 2 nuove (Oceanogate e SVI). Nel corso del 2011 inoltre sono stati aggiornati 2 certificati di sicurezza parte A e 4 per la sola parte B. È stato inoltre revocato un certificato di sicurezza parte A e parte B (TLN).

Le 12 imprese in possesso di Certificato di sicurezza parte A e parte B svolgono i seguenti servizi:

- 7 esclusivamente servizi merci comprensivi di trasporti di merci pericolose;
- 3 esclusivamente servizi passeggeri con esclusione di linee AV/AC;
- esclusivamente servizi passeggeri comprensivi di linee AV/AC;
- servizi merci comprensivi di trasporti di merci pericolose e servizi passeggeri comprensivi di linee AV/AC.

L'attività di certificazione ha evidenziato come sia indispensabile che le imprese ferroviarie si dotino di una struttura organizzativa indipendente dai processi produttivi, dedicata alla sicurezza, che faccia fronte ai compiti che derivano dall'applicazione delle nuove disposizioni comunitarie. Si registra comunque una resistenza da parte degli operatori perché tale previsione è vista ancora come un vincolo imposto che determina di fatto un aumento dei costi d'impresa.

L'Agenzia segnala anche per quest'anno che per avere un'evoluzione dei processi di liberalizzazione che salvaguardi i livelli di sicurezza sarebbe necessario che le imprese ferroviarie nuove entrate (particolarmente quelle di piccole dimensioni) attivino da subito un processo di rafforzamento delle proprie strutture tecniche, eventualmente accompagnando

tale processo con l'attivazione di sinergie o, addirittura, di aggregazioni. Tale processo, secondo l'Agenzia, è un requisito indispensabile per poter rispondere adeguatamente alle esigenze del mercato e, quindi, è una opportunità piuttosto che un vincolo.

Per i dettagli dell'attività di certificazione delle imprese ferroviarie svolta nel 2011 si rimanda al Rapporto annuale sulla sicurezza (All.1)

3.2 Autorizzazione di sicurezza

L'Agenzia riferisce che il Gestore dell'Infrastruttura Nazionale (Rete Ferroviaria Italiana SpA) ha presentato istanza per l'ottenimento dell'autorizzazione di sicurezza in data 26.10.2011. Il processo di adeguamento del Sistema di Gestione della Sicurezza e dell'organizzazione di RFI alle responsabilità delineate dal nuovo contesto normativo (d.lgs n. 162 del 2007 e direttiva 1/dir /2010), sempre sulla base di quanto comunicato dall'Agenzia, non può, però, considerarsi terminato.

Il mancato adeguamento del Sistema di Gestione della Sicurezza non ha implicazioni solo formali, ma anche ricadute sostanziali sul sistema organizzativo aziendale. Il Sistema di Gestione della Sicurezza deve essere strutturato per consentire un monitoraggio e un controllo da parte dell'Agenzia ma soprattutto per garantire intrinsecamente che qualsiasi modifica apportata ai processi di sicurezza non abbia diminuito le prestazioni, in termini di sicurezza, del sistema stesso .

Deve comunque essere considerata la specificità dei soggetti , come RFI ma anche Trenitalia, costituiti da molteplici strutture e caratterizzati da una dimensione estesa sul territorio. In tali contesti l'adeguamento del Sistema di Gestione della Sicurezza alla norma implica delle modifiche organizzative complesse. Trenitalia, ad esempio, ha avviato l'adeguamento del proprio sistema alla fine del 2008 ed oggi è in via di completa definizione.

Per quanto riguarda le reti regionali, interconnesse con la rete nazionale - , storicamente derivanti dalle ex ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa, con parametri tecnici diversi fra le varie reti e diversi dalla rete in gestione ad RFI, soggette a regolamentazioni di esercizio anch'esse diversificate e caratterizzate mediamente da livelli tecnologici più bassi rispetto alla rete in gestione ad RFI - nel 2010 si è posticipata l'applicazione dell'articolo 27 del citato d.lgs n. 162 del 2007, legandolo al completamento dell'attrezzaggio delle reti stesse con sistemi tali da rendere i livelli tecnologici omogenei con quelli della rete nazionale.

3.3 attività correlate alla certificazioni di sicurezza delle imprese ferroviarie ed all'autorizzazione di sicurezza del gestore dell'infrastruttura

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie ha avviato una serie di attività formative collegate con l'emanazione del decreto 4/2011 (norme per la qualificazione dei responsabili SGS) per consentire l'acquisizione delle competenze necessarie all'ottenimento della qualificazione di responsabile SGS da parte degli operatori ferroviari.

L'anno 2011 ha visto l'Agenzia impegnata anche in altri interventi formativi/informativi rivolti ai responsabili delle strutture direzionali degli operatori ferroviari e, in alcuni casi, con Associazioni che le rappresentano, al fine di promuovere la "cultura della sicurezza" e stimolare una corretta adozione delle misure di identificazione, valutazione, gestione e controllo dei rischi.

Nel 2011 si è concluso un Accordo Quadro per attività di studio e ricerca in materia di sicurezza ferroviaria tra Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e Dipartimento di Idraulica Trasporti e Strade – Università degli studi di Roma "La Sapienza", che ha ritenuto corretta l'applicabilità delle linee guida emanate dall'Agenzia nel marzo 2010 ed idonee le procedure di valutazione documentale adottate per stabilire la conformità ai requisiti di ottenimento di certificati di sicurezza, in relazione al Regolamento (UE) N. 1158/2010.

4) risultati della supervisione dell'attività dei Gestori dell'Infrastruttura e delle Imprese ferroviarie

L'attività di supervisione dell'Agenzia sulle Imprese ferroviarie e sul Gestore dell'infrastruttura nazionale si è esplicata attraverso:

- il monitoraggio e l'analisi dell'incidentalità i cui risultati sono stati discussi nel precedente punto 2)
- 114 accertamenti mirati sugli incidenti o inconvenienti ritenuti più significativi, al fine di acquisire tempestivamente gli elementi utili all'individuazione delle cause dell'accaduto e poter adottare provvedimenti a carattere normativo e tecnico che contribuissero ad evitare il ripetersi di tali eventi. Una quota prossima al 50% degli accertamenti ha riguardato problematiche manutentive lato infrastruttura o lato materiale rotabile. Le altre due tipologie principali di inconvenienti oggetto di accertamenti diretti sono gli SPAD e la fuoriuscita di merci pericolose;
- 88 interventi di audit sul Sistema di Gestione della Sicurezza di RFI e delle Imprese ferroviarie, sia documentali (valutazione della rispondenza ai requisiti cogenti) che sul campo (valutazione della conformità dei processi direzionali attuati);
- L'attività ispettiva sull'operatività delle Imprese Ferroviarie e RFI (valutazione della conformità dei processi operativi attuati) che ha accertato percentuali di non conformità comprese tra il 2% e il 20%, articolata in:
 - misurazione delle quote e della funzionalità dei deviatori,
 - ispezioni delle gallerie,
 - organi di sicurezza del materiale rotabile trainato e dei mezzi di trazione,

- porte dei treni passeggeri,
- unità di trasporto di merci pericolose,
- la valutazione e l'analisi delle relazioni annuali inviate dalle Imprese Ferroviarie che ha evidenziato anche per quest'anno una non completa rispondenza delle stesse a quanto richiesto dall'Agenzia e registrato un tardato invio della relazione stessa da parte di quasi il 50% degli operatori, culminata con l'invio da parte del gestore avvenuto il 26/09/2012;
- l'analisi dei risultati di tutte le attività svolte dall'Agenzia su RFI e Imprese Ferroviarie.

L'Agenzia ha comunicato che nel 2011 è stata emanata la procedura SIC.P.01 "Attività di audit del settore Ispettorato e Controlli" del 20-1-2011 per disciplinare le attività di audit dell'Agenzia e la procedura SIC.P.02 "Effettuazione del monitoraggio ispettivo sui processi operativi delle imprese ferroviarie" del 1-6-2011 per formalizzare gli aspetti organizzativi e metodologici per il monitoraggio ispettivo sui processi operativi delle imprese ferroviarie relativamente alla conformità del materiale rotabile e della verifica tecnica dei veicoli.

Entrambe le procedure hanno tra l'altro regolamentato l'utilizzo di liste di riscontro, di tipo standard nel caso di monitoraggio ispettivo, da predisporre volta per volta nel caso di interventi di audit e follow-up.

Per l'attività ispettiva sul Gestore dell'infrastruttura, nel corso del 2011 sono state definite in maniera più accurata le modalità di conduzione delle verifiche.

Per il dettaglio dell'attività condotte, delle criticità emerse e delle misure adottate si rimanda al punto G del Rapporto annuale sulla sicurezza (All.1)

Dall'insieme delle attività di supervisione condotte dall'Agenzia è emerso il perdurare di alcune criticità già evidenziate nel 2010 nonché il manifestarsi di nuovi elementi su cui intervenire. Per ridurre l'incidenza di tali problematiche sulla sicurezza ferroviaria l'Agenzia ha chiesto agli operatori ferroviari di predisporre appositi progetti nel piano annuale della sicurezza.

5) Applicazione dei metodi comuni di sicurezza e informazioni sugli ECM

Con le Linee Guida per la redazione della Relazione Annuale sulla Sicurezza, l'Agenzia ha chiesto a tutti gli operatori ferroviari di fornire, con la Relazione Annuale sulla Sicurezza, una relazione sull'applicazione dei CSM nella propria parte di sistema.

Elementi di applicazione del Regolamento UE 352/2009 nel corso del 2011 sono stati forniti solo dalle Imprese ferroviarie Go Concept e ISC e dai fornitori Bombardier, Alstom.