

- emanazione, con nota ANSF 01479/11 del 08/03/2011, delle Linee Guida per l'accesso ai tratti di linea tra il confine di Stato e la stazione di confine tra le reti di Imprese Ferroviarie che già non vi accedono in conformità agli accordi e alle convenzioni vigenti.
- emanazione, con nota ANSF 03053/11 del 13/05/2011, delle Linee Guida per l'applicazione del Regolamento (CE) n. 352/2009 della Commissione del 24 Aprile 2009;
- emanazione, con nota ANSF 03556/11 del 01/06/2011, delle Linee Guida per 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:
 - o i sistemi di protezione della marcia dei treni sulla rete convenzionale (non alta velocità) gestita da RFI;
 - o l'utilizzo del sottosistema di Bordo dei sistemi di protezione della marcia dei treni;
 - o la circolazione dei treni sulle linee gestite da RFI con SCMT e SSC a seguito dell'emanazione della Direttiva 1/dir/2011 sopra richiamata;
 - o le modifiche ai Testi Normativi nelle more del processo di riordino delle norme di esercizio;
 - o il processo di rilascio del Certificato di Sicurezza;
 - o la formazione del personale con mansioni di sicurezza e l'adozione dei programmi di formazione da parte delle Imprese Ferroviarie e del Gestore Infrastruttura;
 - o i movimenti di manovra dei mezzi d'opera;
 - o la rintracciabilità delle informazioni relative ai treni di merci pericolose;

Per il dettaglio dei provvedimenti normativi emanati dall'Agenzia nel 2011 si rimanda all'Allegato D.

PARTE F - EVOLUZIONE DELLA CERTIFICAZIONE E DELL'AUTORIZZAZIONE DI SICUREZZA

F.1 Legislazione nazionale – Date di inizio - Disponibilità

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 queste n.2 sono nuove Imprese ferroviarie.

Alla stessa data del 31.12.2011 rimangono n.21 Imprese ferroviarie che hanno presentato formale istanza di aggiornamento ai sensi della citata Direttiva in ottemperanza a quanto richiesto dal Regolamento 653/2007, che effettuano servizi ferroviari in quanto in possesso di un certificato di sicurezza rilasciato ai sensi della Direttiva 2001/14/EC.

L'analisi effettuata dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie sulle domande presentate e sulla documentazione allegata, è stata eseguita sia per accertare la completezza della documentazione presentata secondo quanto previsto dalle linee guida emanate da questa Agenzia il 23 marzo 2010, sia per valutare che i processi descritti nei vari Sistemi di Gestione della Sicurezza attuassero i criteri contenuti nel Regolamento UE n.1158/2010.

In data 28.03.2011 l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie ha emanato il decreto 4/2011 che in allegato riporta le norme per la qualificazione dei responsabili SGS. Il 2011 ha visto una serie di attività effettuate da parte del personale dell'Agenzia per la formazione dei Responsabili SGS delle imprese ferroviarie per consentirgli di acquisire le competenze necessarie all'ottenimento della qualificazione.

L'anno 2011 ha visto questa Agenzia impegnata anche in altri formativi/informativi rivolti ai responsabili delle strutture direzionali delle Imprese ferroviarie ed, in alcuni casi, con Associazioni che le rappresentano, al fine di promuovere la "cultura della sicurezza" nei termini di definizione ed attuazione delle procedure gestionali ed operative dei Sistemi di Gestione della Sicurezza finalizzate soprattutto alla corretta adozione delle misure di identificazione, valutazione, gestione e controllo dei rischi derivanti dalle attività ferroviarie delle imprese.

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.

In merito all’Autorizzazione di Sicurezza da rilasciare ai Gestori dell’infrastruttura, il gestore dell’Infrastruttura Nazionale (Rete Ferroviaria Italiana SpA) ha presentato istanza per l’ottenimento dell’autorizzazione di sicurezza in data 26.10.2011.

F.2 Dati quantitativi e qualitativi del sistema ferroviario italiano

Alla data del 31.12.2011 le Imprese ferroviarie in possesso di Certificato di sicurezza erano n. 33.

Di queste n.12 erano in possesso di un Certificato di sicurezza rilasciato ai sensi della Direttiva 2004/49/CE.

Di seguito si riporta la situazione, aggiornata al 31.12.2011, relativamente ai Certificati di sicurezza, che ha visto il rilascio di:

- 12 Certificato di sicurezza parte A di cui n.2 a nuove imprese ferroviarie (Oceanogate e SVI);
- 12 Certificato di sicurezza parte B di cui n.2 a nuove imprese ferroviarie (Oceanogate e SVI);
- 2 aggiornamenti di Certificati di sicurezza parte A;
- 4 aggiornamenti di Certificati di sicurezza parte B;
- 1 revoca di certificato di sicurezza parte A;
- 1 revoca di certificato di sicurezza parte B.

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;
- 1 esclusivamente servizi passeggeri comprensivi di linee AV/AC;
- 1 servizi merci comprensivi di trasporti di merci pericolose e servizi passeggeri comprensivi di linee AV/AC.

Il quadro generale dell'attività di Certificazione di Sicurezza delle Imprese ferroviarie per l'anno 2011 è riportato in Allegato E.

F.3 Aspetti procedurali

L'attività di certificazione effettuata nel corso del 2011 ha messo in evidenza, in primo luogo, che la necessità di disporre all'interno di una Impresa ferroviaria di una struttura organizzativa indipendente dai processi produttivi e dedicata alla sicurezza è vista ancora come un vincolo imposto che determina di fatto un aumento dei costi d'impresa.

In secondo luogo, se si fa eccezione per l'Impresa ferroviaria Trenitalia che è dotata di una struttura organizzativa articolata e tecnicamente strutturata, le strutture tecniche delle altre Imprese ferroviarie non sono ancora completamente strutturate per fare fronte ai compiti che derivano dall'applicazione delle nuove disposizioni comunitarie.

Sarà indispensabile, quindi, un rafforzamento di tali strutture in assenza del quale le Imprese ferroviarie andranno incontro a forti criticità in quanto, non potendo gestire modifiche al proprio sistema, non saranno in grado di adeguare la propria organizzazione alle esigenze del servizio e quindi del mercato, ovvero gestendo le modifiche in maniera non corretta andranno incontro al ritiro del Certificato di sicurezza.

Affinché l'evoluzione dei processi di liberalizzazione avvenga salvaguardando dei livelli di sicurezza è 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.

È necessario che vi sia la consapevolezza che tale processo è un requisito indispensabile per poter rispondere adeguatamente alle esigenze del mercato e, quindi, è una opportunità piuttosto che un vincolo.

Naturalmente l'adeguamento del Sistema di Gestione della Sicurezza alla norma implica delle modifiche organizzative complesse soprattutto per quei soggetti, come ad esempio Trenitalia, che hanno una dimensione estesa sul territorio e, quindi, necessitano di tempi non brevi (ad esempio l'adeguamento per Trenitalia è iniziato alla fine del 2008 ed oggi è in via di completa definizione).

Quanto detto in merito al Certificato di sicurezza dell'impresa Trenitalia, vale anche in relazione al processo di rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza al gestore nazionale Rete Ferroviaria Italiana.

PARTE G - SUPERVISIONE SUL GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA E SULLE IMPRESE FERROVIARIE

G.1 Descrizione delle attività di supervisione sulle imprese ferroviarie e sul gestore dell'infrastruttura.

L'Agenzia ha espletato la propria attività di supervisione sulle Imprese ferroviarie e sul Gestore dell'infrastruttura nazionale attraverso:¹ per la sicurezza, al fine di acquisire tempestivamente tutti quegli elementi utili all'individuazione delle cause dell'accaduto e poter adottare provvedimenti a carattere normativo e tecnico che contribuiscano ad evitare il ripetersi di tali eventi;

- gli audit sul Sistema di Gestione della Sicurezza di RFI e Imprese ferroviarie, sia sulla documentazione (valutazione della rispondenza ai requisiti cogenti) sia 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);
- la valutazione e l'analisi delle relazioni annuali inviate dalle Imprese Ferroviarie;
- l'analisi dei risultati di tutte le attività svolte dall'Agenzia su RFI e Imprese Ferroviarie.

G.1.1 Audit, attività ispettiva e check-list

Nel corso del 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.

Gli interventi di audit e l’attività di monitoraggio ispettivo di tipo routinario sono stati oggetto di pianificazione annuale.

Detti interventi sono stati condotti da personale interno all’Agenzia; solo per alcune attività specifiche (ad esempio sulla sicurezza nelle gallerie) è stato fatto ricorso a personale tecnico esterno, in affiancamento ad ispettori dell’Agenzia stessa.

Gli interventi di audit hanno interessato circa il 10% dello staff dell’Agenzia, dedicato a queste attività a tempo pieno e con il supporto di altro personale specialistico funzionalmente dipendente dall’Agenzia.

L’attività ispettiva ha interessato a tempo pieno circa il 20% dello staff dell’Agenzia; per alcune attività specifiche è stato coinvolto anche in maniera saltuaria personale esperto dell’Agenzia normalmente dedicato ad altre attività.

Nel corso del 2011 l’Agenzia ha rilasciato certificati di sicurezza Parte A e Parte B (vedere punto F per il dettaglio); nell’atto di rilascio di questi certificati sono state comunicate all’Impresa ferroviaria interessata le aree per le quali si riteneva necessario procedere alle verifiche mediante audit sul campo.

Nel 2011 non sono state rilasciate autorizzazioni di sicurezza a Gestori dell’Infrastruttura; nel 2011 l’Agenzia aveva competenza solo sul Gestore dell’Infrastruttura nazionale RFI, che ha intrapreso il percorso di adeguamento

del proprio Sistema di Gestione della Sicurezza alla Direttiva 49/2004/CE, così come recepita dal D.Lgs. 162/2007; tuttavia nel corso del 2011 sono proseguiti sia le ispezioni sia gli audit sui processi di sicurezza attuati da RFI.

G.1.2 Elementi di vigilanza e punti sensibili da seguire

Le attività di audit sono state indirizzate su *temi di approfondimento* derivati dai risultati delle attività di audit dell'anno precedente e da una analisi interna condotta a partire dai dati di incidentalità, dai risultati degli accertamenti condotti dall'Agenzia e tenendo conto delle principali novità normative introdotte.

I temi di approfondimento sono distinti per il Gestore dell'Infrastruttura e per le Imprese ferroviarie.

Per il Gestore dell'Infrastruttura essi hanno riguardato principalmente:

- gestione della manutenzione del binario (diagnostica nazionale e compartimentale, geometria dei deviatori, visite all'armamento, l.r.s.);
- gestione della manutenzione degli impianti di segnalamento;
- gestione della sicurezza in galleria;
- gestione della circolazione e delle manovre.

Per le Imprese ferroviarie essi hanno riguardato principalmente:

- gestione delle interfacce con fornitori e terzi;
- gestione processi di condotta, accompagnamento, formazione treno, verifica, manutenzione;
- altre aree del Sistema di Gestione della Sicurezza individuate sulla base del monitoraggio specifico delle performance di sicurezza.

Le attività ispettive hanno invece come indirizzo costante nel tempo la conformità alla normativa vigente dei processi operativi ferroviari ed in particolare la verifica del materiale rotabile per le Imprese ferroviarie e i processi di manutenzione e gestione della circolazione e manovra per il Gestore dell'Infrastruttura.

Inoltre, è stata focalizzata l'attenzione sul trasporto delle merci pericolose e sulla problematica delle porte per quanto riguarda le Imprese ferroviarie, sullo

stato di funzionamento dei deviatori e sulle gallerie per quanto riguarda invece il Gestore dell'infrastruttura.

Nel corso del 2011 sono stati raccolti elementi direttamente dall'Agenzia su 114 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.

G.2 Relazioni di sicurezza annuali del gestore dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie

La maggior parte degli operatori ha trasmesso la propria **relazione** nei termini previsti (30 giugno), mentre in qualche caso le informazioni **sono pervenute** in ritardo, come si evince dalla seguente tabella.

Operatori ferroviari	Operatori ferroviari che hanno trasmesso la relazione entro il 30 giugno	Operatori ferroviari che hanno trasmesso la relazione dopo il 30 giugno	Operatori ferroviari che non hanno trasmesso la relazione
34	19	15	6

La relazione di RFI, il Gestore dell'Infrastruttura nazionale, è **pervenuta** il 26/09. L'Agenzia non ha potuto verificare la qualità dei dati in **essa** contenuti (ad esempio la consistenza dei passaggi a livello, i precursori **connessi** con la manutenzione dell'infrastruttura, ecc.) e pertanto gli stessi **non sono** riportati nella relazione e negli allegati.

Dati relativi al conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni e risultati dei piani della sicurezza

La verifica dei dati fa emergere una sostanziale aderenza dei progetti sviluppati dalle organizzazioni alle aree di criticità formulate dall'Agenzia per l'anno 2011; solo in alcuni casi i piani di sicurezza predisposti sono stati elaborati in modo maggiormente autonomo con la definizione di ulteriori aree di criticità che scaturiscano dalle analisi proprie dell'organizzazione emittente.

Gli indicatori di rilevamento e misurazione delle aree di criticità sono in alcuni casi assenti e, se presenti, mirano principalmente a verificare il completamento delle azioni inserite nel piano piuttosto che a verificare l'efficacia delle stesse.

In tali casi è risultata meno puntuale la definizione degli obiettivi di miglioramento misurabili e la conseguente verifica del raggiungimento di tali obiettivi, nonché una valutazione di efficacia delle azioni e delle risorse messe in campo.

Indicatori nazionali di sicurezza e CSI

Come indicatori di sicurezza nazionali, previsti dalla Decreto Legislativo 162/07 all'articolo 13, comma 4, lettera b, sono stati individuati quelli introdotti dalla Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n. 13/2001. Essi costituiscono il set minimo da utilizzare all'interno dei sistemi di gestione della sicurezza.

Con le Linee guida per la redazione della Relazione annuale sulla sicurezza è stato chiesto al Gestore dell'infrastruttura ed alle Imprese ferroviarie di fornire, attraverso l'elaborazione di tali indicatori, una visione d'insieme dell'andamento delle prestazioni di sicurezza monitorate che consentisse di apprezzare il risultato ottenuto nell'anno in esame mediante il confronto con periodi omogenei precedenti o, in alternativa, con un valore di riferimento prestabilito.

Complessivamente si può affermare che gli indicatori nazionali di sicurezza non hanno evidenziato problematiche ulteriori rispetto a quelle individuate con gli altri strumenti di supervisione dell'attività delle imprese ferroviarie e del gestore dell'infrastruttura.

Sono state rilevate alcune imprecisioni nel conteggio di alcuni precursori come ad esempio il numero degli assili e delle ruote danneggiate da parte delle imprese ferroviarie. Tale fattispecie deve comunque essere valutata positivamente in quanto testimonia lo sforzo di fornire dati non superficiali da parte delle Imprese Ferroviarie e consente il confronto con le stesse per un sempre maggiore affinamento della qualità dei dati.

A seguito di un controllo sui dati di produzione comunicati dalle Imprese ferroviarie per il 2011 è emerso che molte imprese ferroviarie non avevano comunicato l'esatto valore dei treni chilometro. Anche per quest'anno sono

stati utilizzati i dati forniti da RFI che, sotto tale aspetto, risultano complessivamente più affidabili.

Gli indicatori forniti dalla maggior parte degli operatori ferroviari, pur avendo un grado di disomogeneità e incompletezza, segnalano la necessità di un intervento per mitigare le problematiche connesse al comportamento del personale di condotta e di verifica ed allo stato manutentivo dei veicoli ferroviari.

La tardata presentazione della relazione annuale da parte del Gestore dell'Infrastruttura nazionale RFI non ha consentito una completa verifica di esaustività e consistenza degli indicatori in essa contenuti.

Risultati degli audit di sicurezza interni

Come previsto dalle procedure del Sistema di Gestione della Sicurezza, Gestore dell'Infrastruttura e Imprese Ferroviarie hanno condotto degli *audit* interni sugli aspetti operativi ed organizzativi che hanno impatto sulla sicurezza dell'esercizio.

Quanto riportato nelle Relazioni è, in alcuni casi, molto sintetico, fornendo pochi dettagli sulle non conformità rilevate, il cui numero appare quasi sempre abbastanza esiguo e talvolta limitato a elementi che non sono afferenti a temi di sicurezza della circolazione.

Inoltre, in diversi casi non emerge la completa copertura di tutti i processi di sicurezza attraverso l'attività di auditing interno. Si tratta pertanto di un processo che si ritiene debba essere reso più efficace ed incisivo da parte degli operatori ferroviari.

Osservazioni in merito alle carenze ed al malfunzionamento dell'esercizio ferroviario e della gestione dell'infrastruttura

Nella maggior parte dei casi lo strumento che ha fornito le maggiori indicazioni è l'audit interno: solo in un numero limitato di casi si sono avuti risultati dal monitoraggio degli indicatori di sicurezza e da altri possibili strumenti di controllo.

In diversi casi non è stata riportata alcuna segnalazione e solo in pochi casi sono emerse problematiche di interfaccia tra operatori ferroviari, in particolare

con il Gestore dell'Infrastruttura, e fornitori di materiale rotabile e manutenzione. Si tratta di problematiche puntuali.

Dati e informazioni richiesti dall'Agenzia

Gli operatori ferroviari non hanno soddisfatto tutte le richieste di informazioni avanzate dall'Agenzia.

G.3 Ispezioni condotte nel 2011

L'attività ispettiva condotta sul Gestore dell'Infrastruttura si è concentrata principalmente sui seguenti aspetti:

- funzionalità dei deviatori, sia per gli aspetti di armamento (verifica delle quote geometriche caratteristiche) sia per gli aspetti degli impianti di sicurezza che manovrano i deviatori;
- gallerie ferroviarie (analisi dei rischi, piano generale delle emergenze, sentieri, illuminazione di emergenza, impianto di diffusione sonora e telefonico di emergenza, segnaletica di emergenza).

Per la funzionalità dei deviatori, sono stati oggetto di attività ispettiva 40 impianti del Gestore dell'infrastruttura, distribuiti su tutto il territorio.

Per quanto riguarda gli aspetti di armamento sono stati verificati in totale 189 deviatori e misurate 1997 quote, riscontrando nel 8,4% dei casi quote non conformi. Per quanto riguarda gli aspetti legati agli impianti di sicurezza sono stati verificati in totale 208 deviatori e controllati 441 aghi, riscontrando nel 10,9% dei casi misure non conformi.

I maggiori elementi di non conformità riguardano:

- sulla funzionalità dei deviatori, oltre ai riscontri di quote non accettabili, la mancata o non corretta registrazione sui sistemi informativi, l'irregolarità nella ciclicità delle verifiche;
- sulla esecuzione della manutenzione sono state rilevate non conformità nell'applicazione delle procedure aziendali e della normativa tecnica;
- sulla gestione della manutenzione, sono emersi una mancata correlazione tra controllo prestazionale e risultati della manutenzione, un disallineamento tra l'azione manutentiva rispetto ai requisiti e un incompleto censimento degli impianti e degli apparati;

- sul controllo dei processi, sono state riscontrate disomogeneità nella gestione e nella esecuzione della manutenzione sia a livello di una stessa direzione territoriale sia tra varie direzioni territoriali.

Sono state ispezionate 8 gallerie; è emersa una generale mancanza dell'analisi dei rischi e dei Piani Generali di Emergenza, l'incompleta percorribilità dei sentieri pedonabili all'interno delle gallerie, l'inefficienza degli impianti di illuminazione.

Le ispezioni sulle Imprese ferroviarie hanno interessato le attività di sicurezza del settore materiale rotabile, incluse la conformità delle operazioni di verifica e delle attività connesse alle merci pericolose. L'attività ispettiva ha riguardato 15 imprese ferroviarie.

L'attenzione è stata rivolta in particolare agli organi di sicurezza del materiale rotabile trainato e dei mezzi di trazione, anche se sono stati raccolti dati relativi all'operatività del personale di verifica e alla gestione del personale e delle dotazioni di lavoro.

Dai controlli è emersa una percentuale di circa il 21% di non conformità, in particolare un incremento delle non conformità alle apparecchiature di sicurezza dei mezzi di trazione, un incremento delle non conformità alle apparecchiature di sicurezza e ausiliarie delle carrozze (per lo più riconducibili a guasti al dispositivo antipattinaggio), una conferma dell'alta percentuale delle non conformità relative ai guasti alle porte di salita / discesa viaggiatori.

Inoltre, sono state oggetto di controllo 276 unità di trasporto di merci pericolose, in 13 località di partenza/arrivo dei treni trasportanti merci pericolose.

Sostanzialmente le non conformità rilevate, che si mantengono al di sotto del 2% delle verifiche, sono riconducibili a mancati controlli su parti della sottostruttura del veicolo—e ad iscrizioni di revisione o tabelle di codifica del pericolo mancanti o illeggibili.

I rilievi emersi nel corso delle attività ispettive sono immediatamente comunicati all'operatore interessato e, in particolare per quelli che riguardano il materiale rotabile, essi possono comportare anche il fermo del veicolo / treno fino alla rimozione della non conformità stessa.

Infine, per quanto riguarda il materiale rotabile, sono state effettuate anche alcune ispezioni specifiche, tra cui i controlli a campione sulle eccedenze di

peso dei carri, sullo stato manutentivo degli ammortizzatori, sulle situazioni di guasto dei dispositivi antipattinaggio.

G.4 Audit svolti nel 2011

Gli interventi di audit sul campo sono stati condotti in accordo con il documento di programmazione "Piano di audit per l'anno 2011".

Nel 2011 sono stati effettuati complessivamente 88 interventi a fronte di 88 interventi pianificati, tra audit e follow up, di cui 24 presso il Gestore dell'Infrastruttura e 64 presso le Imprese ferroviarie.

La sintesi degli interventi di audit è riportato nella seguente tabella.

Audit	Certificati di sicurezza parte A o B rilasciati	Imprese ferroviarie	Gestore infrastruttura	Audit documentali
Pianificati	13		6	35
Effettuati	3	15	14	35

Sul Gestore dell'Infrastruttura sono stati svolti:

- 14 audit sui processi operativi delle strutture territoriali del Gestore;
- 10 follow-up di audit svolti in precedenza, di cui 2 di sistema e 8 sui processi operativi delle strutture territoriali del Gestore.

Gli audit sulle Imprese ferroviarie sono stati prevalentemente valutazioni documentali a seguito della richiesta di rilascio o aggiornamento del certificato di sicurezza; sono stati poi effettuati interventi presso le imprese ferroviarie che nel corso dell'anno precedente non erano state oggetto di verifica sul campo.

Gli interventi sono stati così articolati:

- 35 valutazioni documentali per il rilascio / aggiornamento dei certificati di sicurezza parte A e parte B;
- 16 interventi di audit sui processi operativi e gestionali del Sistema di Gestione della Sicurezza;
- 2 interventi di audit di sistema finalizzati al rilascio / aggiornamento del certificato di sicurezza, attività che in un caso ha portato al mancato rilascio del certificato richiesto;
- 11 interventi di follow-up di audit svolti in precedenza.

I riscontri a seguito dei follow-up non sono stati sempre positivi. In questi casi è stato necessario, da parte dei Responsabili delle organizzazioni sottoposte ad audit, assumere ulteriori impegni e porre in atto ulteriori azioni per la risoluzione dei rilievi ancora persistenti. In due casi è stato necessario ripianificare per l'anno successivo ulteriori verifiche sul campo.

Per il Gestore dell'infrastruttura le principali criticità riguardano i seguenti aspetti:

- gestione ed esecuzione della manutenzione, con particolare attenzione al monitoraggio dello stato dell'infrastruttura, inclusi gli aspetti relativi alla diagnostica;
- gestione della circolazione;
- programmazione ed esecuzione del servizio di manovra;
- gestione dei rapporti con imprese ferroviarie e con altri gestori;
- processi di gestione e controllo della sicurezza e loro interfacciamento con i processi di circolazione e manutenzione;
- attivazione impianti all'esercizio;
- programmazione operativa dei lavori in esercizio;
- formazione e mantenimento delle competenze;
- gestione del rischio idrogeologico;
- gestione della sicurezza ai confini fisici e operativi dell'infrastruttura.

Per le imprese ferroviarie, le maggiori criticità hanno riguardato i seguenti processi:

- gestione delle modifiche e applicazione del regolamento 352/2009;
- gestione dei rischi di interfaccia e dei rischi indotti da attività esterne;
- gestione della conformità alle norme e capacità di emanazione delle norme di esercizio;
- gestione della manutenzione;
- formazione del personale e verifica delle competenze;
- effettuazione di trasporti di merci pericolose.

Dall'analisi della documentazione che costituisce il Sistema di Gestione della Sicurezza nell'ambito del processo di rilascio o aggiornamento dei certificati di sicurezza nei nuovi certificati parte A e parte B sono emersi come maggiormente critici i seguenti ambiti:

- procedure che definiscano figure e fasi operative per la gestione delle modifiche, in recepimento ed applicazione del Regolamento CE 352/2009;
- definizione dettagliata e documentata delle misure di mitigazione del rischio e delle modalità di monitoraggio nel tempo della relativa efficacia;
- individuazione e gestione dei rischi di interfaccia e dei rischi indotti da attività esterne al sistema ferroviario;
- valutazione del livello di prestazione resa dal personale che ha un ruolo nella gestione della sicurezza rispetto agli obiettivi ad esso assegnati;
- gestione delle attività di sicurezza svolte da soggetti esterni con definizione delle responsabilità, analisi dei rischi, monitoraggio degli standard, vigilanza sulle prestazioni dei fornitori.

G.5 Seguiti dell'Agenzia sugli aspetti rilevati durante le attività di supervisione

L'analisi degli elementi emersi nel corso delle attività di supervisione degli operatori svolte nell'ambito del 2011 ha portato alla individuazione delle seguenti aree di criticità:

- attuazione degli adempimenti per l'ottenimento dei certificati di sicurezza e dell'autorizzazione di sicurezza;
- diffusione continua a tutti i livelli aziendali della cultura della sicurezza ferroviaria, dalla definizione della politica alla effettuazione del servizio, in coerenza con il vigente quadro normativo ed alla luce delle esperienze maturate e delle tecnologie disponibili;
- 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 di manutenzione e di servizi in genere e generati dalle attività esterne;
- cooperazione e comunicazione tra gli operatori ferroviari sulle problematiche di sicurezza, indipendentemente dai loro rapporti di carattere commerciale;

- individuazione e analisi dei dati rilevanti per la sicurezza e loro monitoraggio per determinare le tendenze rispetto al conseguimento di obiettivi prefissati;
- gestione delle emergenze e sinergie con le autorità competente nella salvaguardia dell'incolumità dei passeggeri.

È stato richiesto alle Imprese ferroviarie ed al Gestore dell'infrastruttura di elaborare i propri piani della sicurezza prevedendo l'attuazione di azioni e progetti che intervengano su queste aree di criticità, nonché di individuare, mediante l'analisi del rischio, gli ulteriori specifici obiettivi per la propria attività e le relative aree di criticità su cui intervenire.

In 1 caso, a seguito di intervento di audit, il certificato di sicurezza richiesto non è stato rilasciato.

Nei certificati di sicurezza parte A e parte B rilasciati, le valutazioni documentali hanno portato a richiedere alle Imprese ferroviarie l'adozione di misure correttive sui processi e le procedure del Sistema di Gestione della Sicurezza.

G.6 Denunce da parte del Gestore dell'infrastruttura concernenti le Imprese ferroviarie in relazione alle condizioni del loro Certificato di Sicurezza parte A e parte B

p.m.

G.7 Denunce da parte delle Imprese ferroviarie concernenti il Gestore dell'infrastruttura in relazione alle condizioni dell'Autorizzazione di Sicurezza

p.m.

PARTE H - RAPPORTO SULL'APPLICAZIONE DEI METODI COMUNI DI SICUREZZA SULLA IDENTIFICAZIONE E VALUTAZIONE DEI RISCHI

Con la revisione delle Linee Guida per la redazione della Relazione Annuale sulla Sicurezza emanate nel 2010, l'Agenzia ha richiesto a tutti gli operatori