



*Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali*

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

**IMPRESE FERROVIARIE
GESTORI DELL'INFRASTRUTTURA
ESERCENTI**

**p.c. MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE
E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE**

**Dipartimento per i trasporti, la navigazione,
gli affari generali ed il personale**

Direzione generale per il trasporto e le
infrastrutture ferroviarie

Direzione generale per i sistemi di trasporto ad
impianti fissi e il trasporto pubblico locale

Direzione Generale per le investigazioni
ferroviarie e marittime

FERCARGO

ASSTRA

ASSOFERR

Oggetto: Misure per il conseguimento degli obiettivi comuni di sicurezza e aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria anno 2024.

Allegato: [1] nota ANSFISA prot. n.0032808 del 27/07/2022 e relativi allegati

VISTO quanto indicato all'art. 4, comma 1, lett. a) del D.Lgs. n. 50/2019, sulla necessità di garantire *“il generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il costante miglioramento della sicurezza ferroviaria, tenendo conto dell'evoluzione del diritto dell'Unione europea e delle norme internazionali, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti”*, nonché quanto previsto agli artt. 4, comma 2, lett. b) e 8, comma 3, lett. b) del medesimo D.Lgs.;

VISTO il Decreto ANSF n.10/2009 concernente le norme per la predisposizione e l'emissione dei piani annuali per la sicurezza, che dispone la comunicazione da parte

dell’Agenzia entro il 15 luglio di ogni anno delle aree di criticità che devono essere prese in considerazione per la formulazione dei piani dell’anno successivo;

CONSIDERATO quanto disposto dal Regolamento Delegato 2018/762 della Commissione dell’8 maggio 2018 che stabilisce metodi comuni di sicurezza relativi ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza a norma della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, e, in particolare, dal requisito 3.2. “Obiettivi e pianificazione della sicurezza” di cui all’Allegato I e Allegato II in cui è previsto che l’organizzazione disponga di uno o più piani in cui sia descritto il modo in cui intende raggiungere gli obiettivi prefissati per migliorare la propria prestazione di sicurezza;

VISTO il Decreto ANSF n.3/2019 con cui l’Agenzia ha adottato, ai sensi dell’art. 16, comma 2, lettera bb), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, la disciplina immediatamente applicabile alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai soggetti che operano su tali reti, in aggiunta a quanto già disciplinato dal Decreto ANSF n. 1/2019;

TENUTO CONTO che l’Allegato II al suddetto Decreto, nel disciplinare le norme sui requisiti del Sistema di Gestione della Sicurezza per il rilascio del certificato di idoneità all’esercizio, dispone in particolare che *“annualmente devono essere definiti i progetti e le attività da inserire nei piani, strumenti operativi di attuazione e controllo per mantenere o migliorare la sicurezza del sistema ferroviario, all’interno del processo ciclico che prevede l’emissione delle politiche e degli obiettivi per la sicurezza, la valutazione dei rischi associati all’esercizio ferroviario, l’individuazione delle necessarie priorità e la programmazione degli interventi”* e che pertanto in tale ambito i soggetti che operano su tali reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario devono individuare le aree prioritarie di intervento anche sulla base delle indicazioni fornite dall’Agenzia;

TENUTO CONTO CHE l’art. 4 del D.Lgs. 50/2019 attribuisce tra l’altro ad ANSFISA il compito di *“disporre, elaborare e pubblicare sul proprio sito istituzionale i piani annuali di sicurezza che stabiliscono le misure al fine di conseguire gli obiettivi comuni di sicurezza (CST), indicando inoltre le aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria che i gestori dell’infrastruttura e le imprese ferroviarie sono tenuti a conseguire”*;

TENUTO CONTO CHE l’art. 6 del suddetto decreto dispone che *“il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l’ANSFISA e le altre autorità nazionali eventualmente interessate apportano le necessarie modifiche alle norme nazionali di rispettiva competenza, nel rispetto dei metodi comuni di sicurezza (CSM) e delle modifiche agli stessi anche per attuare almeno gli obiettivi comuni di sicurezza (CST) ed ogni CST riveduto, secondo i calendari di attuazione ad essi acclusi. Tali modifiche sono considerate nella predisposizione e nell’aggiornamento dei piani annuali di sicurezza di cui all’articolo 4, comma 2, lettera d)”*;

VISTI i valori di riferimento nazionali (National Reference Values - NRV) fissati con la Decisione della Commissione Europea del 23 aprile 2012 per gli Stati membri con riferimento al rischio per i passeggeri (NRV 1), ai dipendenti (NRV 2), agli utenti dei

passaggi a livello (NRV 3), alle persone appartenenti alla categoria «altri» (NRV 4) e alle persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari (NRV 5);

RILEVATO CHE l'andamento registrato per l'Italia negli ultimi anni ha evidenziato il rispetto dei valori di riferimento nazionale non richiedendo, quindi, l'identificazione e la pianificazione di misure finalizzate al conseguimento degli obiettivi comuni di sicurezza (CST) ma che i valori registrati devono essere tenuti sotto controllo soprattutto con riferimento alle persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari (NRV 5);

CONSIDERATO CHE le misure per il conseguimento degli obiettivi comuni di sicurezza e per il miglioramento in specifiche aree, in materia ferroviaria, possono chiedere una programmazione pluriennale e che è necessario che ciascun operatore garantisca il completamento delle azioni intraprese in ottemperanza a quanto indicato in merito dall'Agenzia negli ultimi anni,

per il 2024, ai fini della pianificazione di cui alle premesse e del miglioramento delle prestazioni di sicurezza di codesti Operatori:

- si ribadisce la necessità di proseguire celermente nell'attuazione di quanto richiesto nella nota ANSFISA 0032808 del 27/07/2022 e, quindi, nelle note ANSF 10980 del 15/07/2020 e ANSFISA 0016213 del 20/07/2021, ad essa allegate;
- si sollecita la verifica del completamento dei progetti e delle attività inerenti alle misure di sicurezza e alle aree di miglioramento di cui sopra nonché la verifica di efficacia degli stessi al fine di identificare, se necessario, ulteriori azioni di miglioramento da implementare nel proprio contesto operativo;
- si sottolinea la necessità di adottare interventi di contenimento degli indebiti attraversamenti della sede ferroviaria da parte dei pedoni, anche valutando interventi di separazione fisica degli ambienti ferroviari dalle aree esterne particolarmente esposte al fenomeno, sistemi di sorveglianza e la promozione di campagne di informazione e sensibilizzazione dell'utenza, in stazione, a bordo dei treni e sulle altre piattaforme disponibili;

inoltre, si indicano le seguenti ulteriori esigenze e aree di miglioramento:

- chiara identificazione, nell'ambito delle procedure del proprio Sistema di Gestione della Sicurezza, del collegamento tra le misure adottate per garantire il raggiungimento di un livello accettabile di rischio e le analisi svolte a tal fine;
- gestione dei rischi gravi per la sicurezza connessi alle proprie operazioni ferroviarie, siano esse eseguite dall'organizzazione stessa o da subappaltatori, partner o fornitori soggetti al suo controllo;
- monitoraggio della corretta applicazione e dell'efficacia dei Sistemi di Gestione della Sicurezza, in coerenza con quanto stabilito dal metodo comune di sicurezza di cui al Regolamento (UE) 1078/2012, con particolare riferimento alla gestione delle manovre e alla gestione delle interfacce con i contraenti, partner e fornitori;

- integrazione dei fattori umani ed organizzativi nelle fasi di progettazione delle attività lavorative, dell'identificazione delle competenze del personale con compiti di sicurezza, del controllo della corretta esecuzione dei compiti e dell'analisi di incidenti ed inconvenienti;
- manutenzione dell'infrastruttura con particolare riferimento all'integrazione dell'impiego della diagnostica strumentale relativamente a:
 - inquinamento della massicciata
 - difettosità interna delle rotaie
 - anomalie degli stati tensionali del binario
 - stato delle opere d'arte
 - fenomeni di dissesto idrogeologico.

Si rammenta che i Piani Annuali della Sicurezza di codesti Operatori, oltre a contenere progetti e attività atti a rispondere agli obiettivi comuni di sicurezza e alle aree di miglioramento individuate dall'Agenzia, devono contemplare azioni atte alla risoluzione delle criticità emerse dal proprio processo di analisi e valutazione dei rischi, tenendo in considerazione il quadro stabilito nel Regolamento (UE) n. 1078/2012 e almeno i risultati delle attività di monitoraggio, audit interni, riesame della direzione, insegnamenti tratti da incidenti e inconvenienti.

Si sottolinea che i progetti e le azioni contenuti nel Piano Annuale della Sicurezza, prima della loro implementazione e vigenza nel Sistema di Gestione della Sicurezza, non possono essere considerati quali misure utili al fine di garantire un livello accettabile del rischio.

I progetti e le attività che codesti operatori ferroviari inseriranno nel proprio piano annuale della sicurezza devono riportare dettagli in termini di tempi, obiettivi ed indicatori che ne permettano il monitoraggio ai fini della verifica della loro efficacia e, nel caso, dell'identificazione delle necessarie modifiche.

Vorranno i soggetti in indirizzo dare tempestivo ed efficace corso all'attuazione di quanto sopra delineato anche nelle more dell'adozione del Piano Annuale della Sicurezza per l'anno 2024.

IL DIRETTORE GENERALE

Ing. Pier Luigi Giovanni Navone



Pier Luigi Giovanni
Navone
14.07.2023 11:21:29
GMT+00:00



*Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali*

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

Imprese ferroviarie

Gestori dell'infrastruttura

Esercenti

e p.c.

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E
DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE**

**Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli
affari generali ed il personale**

Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture
ferroviarie

Direzione generale per i sistemi di trasporto ad
impianti fissi e il trasporto pubblico locale

Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie e
marittime

FERCARGO

FERMERC I

ASSTRA

ASSOFERR

Inviata esclusivamente a mezzo pec

Oggetto: Misure per il conseguimento degli obiettivi comuni di sicurezza e aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria anno 2023.

Allegato: [1] ANSFISA 0016213/2021 del 20/07/2021 (e relativo allegato)

VISTO quanto indicato al punto 2 del decreto ANSF 4/2012, in base al quale tutti gli operatori del sistema ferroviario devono perseguire *“l’obiettivo del mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, del costante miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario italiano al fine di tendere al raggiungimento di valori nulli di incidentalità, tenendo conto dell’evoluzione della normativa, del progresso tecnico e scientifico, dando la priorità alla prevenzione degli incidenti gravi”*;



VISTO il Decreto ANSF n.10/2009 concernente le norme per la predisposizione e l'emissione dei piani annuali per la sicurezza;

CONSIDERATO quanto disposto dal Regolamento Delegato 2018/762 della Commissione dell'8 maggio 2018 che stabilisce metodi comuni di sicurezza relativi ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza a norma della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga i Regolamenti della Commissione (UE) n. 1158/2010 e (UE) n. 1169/2010, ed in particolare dal requisito 3.2. "Obiettivi e pianificazione della sicurezza" di cui all'Allegato I e Allegato II in cui è previsto che l'organizzazione disponga di uno o più piani in cui sia descritto il modo in cui intende raggiungere gli obiettivi prefissati per mantenere i livelli di sicurezza e, se ragionevolmente fattibile, migliorare la propria prestazione di sicurezza;

VISTO il Decreto ANSF n. 3/2019 con cui l'Agenzia ha adottato, ai sensi dell'art. 16, comma 2, lettera bb), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, la disciplina immediatamente applicabile alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai soggetti che operano su tali reti, in aggiunta a quanto già disciplinato dal Decreto ANSF n. 1/2019;

TENUTO CONTO che l'Allegato 1 del Decreto ANSF n. 3/2019, nel disciplinare le norme sui requisiti del Sistema di Gestione della Sicurezza per il rilascio del certificato di idoneità all'esercizio, dispone in particolare che *"annualmente devono essere definiti i progetti e le attività da inserire nei piani, strumenti operativi di attuazione e controllo per mantenere o migliorare la sicurezza del sistema ferroviario, all'interno del processo ciclico che prevede l'emissione delle politiche e degli obiettivi per la sicurezza, la valutazione dei rischi associati all'esercizio ferroviario, l'individuazione delle necessarie priorità e la programmazione degli interventi"* e che pertanto in tale ambito i soggetti che operano su tali reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario devono individuare le aree prioritarie di intervento anche sulla base delle indicazioni fornite dall'Agenzia;

TENUTO CONTO che l'art. 4 del D.Lgs. 50/2019 dispone che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'ANSFISA, nell'ambito delle rispettive competenze, garantiscano in particolare *"... il generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il costante miglioramento della sicurezza ferroviaria, tenendo conto dell'evoluzione del diritto dell'Unione europea e delle norme internazionali, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti"*;

TENUTO CONTO CHE l'art. 4 del D.Lgs. 50/2019 attribuisce tra l'altro ad ANSFISA il compito di *"disporre, elaborare e pubblicare sul proprio sito istituzionale i piani annuali di sicurezza che stabiliscono le misure al fine di conseguire gli obiettivi comuni di sicurezza (CST), indicando inoltre le aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie sono tenuti a conseguire"*;



TENUTO CONTO CHE l'art. 6 del suddetto decreto dispone che *“il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'ANSFISA e le altre autorità nazionali eventualmente interessate apportano le necessarie modifiche alle norme nazionali di rispettiva competenza, nel rispetto dei metodi comuni di sicurezza (CSM) e delle modifiche agli stessi anche per attuare almeno gli obiettivi comuni di sicurezza (CST) ed ogni CST riveduto, secondo i calendari di attuazione ad essi acclusi. Tali modifiche sono considerate nella predisposizione e nell'aggiornamento dei piani annuali di sicurezza di cui all'articolo 4, comma 2, lettera d)”*;

VISTI i valori di riferimento nazionali (National Reference Values - NRV) fissati con la Decisione della Commissione Europea del 23 aprile 2012 per gli Stati membri;

RILEVATO CHE l'andamento registrato per l'Italia negli ultimi anni ha evidenziato il rispetto dei valori di riferimento nazionale non richiedendo, pertanto, l'identificazione di misure finalizzate al conseguimento degli obiettivi comuni di sicurezza (CST), ma che i valori registrati devono essere tenuti sotto controllo soprattutto con riferimento alle persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari (NRV 5);

CONSIDERATO CHE le misure per il conseguimento degli obiettivi comuni di sicurezza e delle aree di miglioramento in materia ferroviaria possono richiedere, ai fini della loro completa attuazione, una programmazione pluriennale e che pertanto è necessario che ciascun operatore garantisca il completamento delle azioni intraprese in ottemperanza a quanto indicato in merito dall'Agenzia negli ultimi anni,

SI RIBADISCE, con la presente, la necessità di proseguire celermente nell'attuazione di quanto richiesto nelle precedenti note ANSF 10980 del 15/07/2020 e ANSFISA 0016213 del 20/07/2021, riportate in allegato.

Fermo restando quanto sopra, sulla base delle attività svolte e dei dati raccolti da questa Agenzia, si rappresenta che codesti Operatori ferroviari devono garantire, ciascuno per il funzionamento sicuro della propria parte di sistema, l'adozione e l'attuazione, secondo tempistiche definite, di progetti relativi:

- I. al contenimento del fenomeno degli indebiti attraversamenti della sede ferroviaria da parte dei pedoni;
- II. all'attrezzaggio con sistemi di protezione della marcia del treno;
- III. all'innalzamento dei livelli di sicurezza dei passaggi a livello ed in particolare dei passaggi a livello a semibarriere non protetti da segnale lato ferrovia;
- IV. all'eliminazione dei contesti obsoleti non coerenti con le vigenti normative;
- V. alla riduzione dei difetti dell'infrastruttura ferroviaria ed in particolare quelli connessi a rotture e slineamenti;
- VI. al contenimento dell'incidenza del dissesto idrogeologico sull'esercizio ferroviario;
- VII. alla riduzione degli SPAD con superamento del punto protetto;



nonché di quelli avviati a seguito di:

- VIII. raccomandazioni emesse da questa Agenzia e delle misure inerenti alle raccomandazioni di sicurezza emesse dalla DIGIFEMA (di cui all'art. 26 comma 2 del D.Lgs. 50/2019);
- IX. note dell'Agenzia con oggetto "Obiettivi e aree di criticità" o "misure per il conseguimento degli obiettivi comuni di sicurezza" relative agli anni precedenti e che non risultino ancora completati;
- X. analisi di incidenti o inconvenienti, di attività di supervisione di questa Agenzia o provenienti da "Safety Alert".

Si rammenta che i piani annuali della sicurezza di codesti Operatori devono contemplare azioni atte alla risoluzione delle criticità emerse dal proprio processo di analisi e valutazione dei rischi, tenendo in considerazione il quadro stabilito nel Regolamento (UE) n. 1078/2012 e almeno i risultati delle attività di monitoraggio, audit interni, riesame della direzione, insegnamenti tratti da incidenti e inconvenienti.

I progetti e le attività che codesti Operatori ferroviari inseriranno nel proprio piano annuale della sicurezza devono riportare dettagli in termini di tempi, obiettivi ed indicatori che ne permettano il monitoraggio ai fini della verifica della loro efficacia e, nel caso, dell'identificazione delle necessarie modifiche.

Vorranno i soggetti in indirizzo dare tempestivo ed efficace corso all'attuazione di quanto sopra delineato anche nelle more dell'adozione dei piani annuali della sicurezza per l'anno 2023.

IL DIRIGENTE GENERALE

Ing. Pier Luigi Giovanni Navone



Pier Luigi
Giovanni Navone
26.07.2022
17:27:38
GMT+00:00





*Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali*

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

**Imprese ferroviarie
Gestori dell'infrastruttura
Esercenti**

e p.c.

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E
DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI**

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

- Direzione generale per il trasporto pubblico locale, la mobilità pubblica sostenibile e gli interventi nel settore del trasporto ferroviario regionale

**Dipartimento per la programmazione, le
infrastrutture di trasporto a rete e i sistemi
informativi**

- Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie

**Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie e
marittime**

FERCARGO

ASSTRA

ASSOFER

Oggetto: Misure per il conseguimento degli obiettivi comuni di sicurezza e aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria.

VISTO quanto indicato al punto 2 del decreto ANSF 4/2012, in base al quale tutti gli operatori del sistema ferroviario devono perseguire *“l’obiettivo del mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, del costante miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario italiano al fine di tendere al raggiungimento di valori nulli di incidentalità, tenendo conto dell’evoluzione della normativa, del progresso tecnico e scientifico, dando la priorità alla prevenzione degli incidenti gravi”*;

VISTO il Decreto ANSF n.10/2009 concernente le norme per la predisposizione e l’emissione dei piani annuali per la sicurezza, che dispone la comunicazione da parte dell’Agenzia entro il 15 luglio di ogni anno delle aree di criticità che devono essere prese in considerazione per la formulazione dei piani dell’anno successivo;



CONSIDERATO quanto disposto dal Regolamento Delegato 2018/762 della Commissione dell'8 maggio 2018 che stabilisce metodi comuni di sicurezza relativi ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza a norma della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga i Regolamenti della Commissione (UE) n. 1158/2010 e (UE) n. 1169/2010, ed in particolare dal requisito 3.2. "Obiettivi e pianificazione della sicurezza" di cui all'Allegato I e Allegato II in cui è previsto che l'organizzazione disponga di uno o più piani in cui sia descritto il modo in cui intende raggiungere gli obiettivi prefissati per migliorare la propria prestazione di sicurezza;

VISTO il Decreto ANSF n.3/2019 con cui l'Agenzia ha adottato, ai sensi dell'art. 16, comma 2, lettera bb), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, la disciplina immediatamente applicabile alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai soggetti che operano su tali reti, in aggiunta a quanto già disciplinato dal Decreto ANSF n. 1/2019;

TENUTO CONTO che l'Allegato II al suddetto Decreto, nel disciplinare le norme sui requisiti del Sistema di Gestione della Sicurezza per il rilascio del certificato di idoneità all'esercizio, dispone in particolare che *"annualmente devono essere definiti i progetti e le attività da inserire nei piani, strumenti operativi di attuazione e controllo per mantenere o migliorare la sicurezza del sistema ferroviario, all'interno del processo ciclico che prevede l'emissione delle politiche e degli obiettivi per la sicurezza, la valutazione dei rischi associati all'esercizio ferroviario, l'individuazione delle necessarie priorità e la programmazione degli interventi"* e che pertanto in tale ambito i soggetti che operano su tali reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario devono individuare le aree prioritarie di intervento anche sulla base delle indicazioni fornite dall'Agenzia;

TENUTO CONTO che l'art. 4 del D.Lgs. 50/2019 dispone che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'ANSFISA, nell'ambito delle rispettive competenze, garantiscano in particolare *"... il generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il costante miglioramento della sicurezza ferroviaria, tenendo conto dell'evoluzione del diritto dell'Unione europea e delle norme internazionali, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti"*;

TENUTO CONTO CHE l'art. 4 del D.Lgs. 50/2019 attribuisce tra l'altro ad ANSFISA il compito di *"disporre, elaborare e pubblicare sul proprio sito istituzionale i piani annuali di sicurezza che stabiliscono le misure al fine di conseguire gli obiettivi comuni di sicurezza (CST), indicando inoltre le aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie sono tenuti a conseguire"*;

TENUTO CONTO CHE l'art. 6 del suddetto decreto dispone che *"il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'ANSFISA e le altre autorità nazionali eventualmente interessate apportano le necessarie modifiche alle norme nazionali di rispettiva competenza, nel rispetto dei metodi comuni di sicurezza (CSM) e delle modifiche agli stessi anche per attuare almeno gli obiettivi comuni di sicurezza (CST) ed ogni CST riveduto, secondo i calendari di attuazione ad essi acclusi. Tali modifiche sono considerate nella predisposizione e nell'aggiornamento dei piani annuali di sicurezza di cui all'articolo 4, comma 2, lettera d)"*;

VISTI i valori di riferimento nazionali (National Reference Values - NRV) fissati con la Decisione della Commissione Europea del 23 aprile 2012 per gli Stati membri con riferimento al rischio per i passeggeri (NRV 1), ai dipendenti (NRV 2), agli utenti dei passaggi a livello (NRV 3), alle persone appartenenti alla categoria «altri» (NRV 4) e alle persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari (NRV 5);



RILEVATO CHE l'andamento registrato per l'Italia negli ultimi anni ha evidenziato il rispetto dei valori di riferimento nazionale non richiedendo l'identificazione di misure finalizzate al conseguimento degli obiettivi comuni di sicurezza (CST);

RITENUTO necessario ribadire integralmente le **misure di sicurezza** e le **aree di miglioramento individuate lo scorso anno con la nota ANSF 0010980 del 15-07-2020 allegata alla presente**, nonché di focalizzare, in dette aree specifici aspetti funzionali utili a garantire il generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il miglioramento della sicurezza ferroviaria,

si riportano, di seguito, le tematiche da recepire nei progetti o attività in materia di sicurezza ferroviaria per il **2022**:

- a) verifica dell'adeguatezza e dell'eshaustività delle valutazioni dei rischi e di efficacia dei processi di gestione delle modifiche, di cui al proprio Sistema di Gestione della Sicurezza;
- b) valutazione dei rischi da parte dei Gestori dell'infrastruttura e degli Esercenti delle reti isolate connessi all'indebito attraversamento dei binari ed all'accesso ai marciapiedi o alle banchine di stazione adibite al servizio viaggiatori non munite di sottopasso o sovrappasso;
- c) valorizzazione delle competenze "non tecniche" (Non-Technical Skills: Leadership, gestione dello stress, capacità decisionale, teamwork, comunicazione, ecc.) del personale con mansioni di sicurezza nelle fasi di selezione, formazione e mantenimento delle competenze;
- d) utilizzo di metodi strutturati e di personale esperto nei fattori umani per individuare le cause remote nelle indagini di incidenti e inconvenienti e creazione di un processo di gestione delle risultanze collegato all'analisi dei rischi che alimenti i ritorni d'esperienza indirizzati al personale;
- e) implementazione della diagnostica mobile nel sistema di monitoraggio dello stato manutentivo dell'infrastruttura e gestione dei risultati dei rilievi;
- f) individuazione e implementazione di sistemi di diagnostica strumentale e gestione dei risultati dei rilievi per:
 - a. inquinamento della massicciata
 - b. difettosità interna delle rotaie
 - c. anomalie degli stati tensionali del binario
 - d. stato delle opere d'arte.

Si chiede, inoltre, di accelerare il completamento dei progetti relativi a:

- I. le raccomandazioni emesse da questa Agenzia (ai sensi dell'art. all'art.16 comma 2 lettera z) del D.Lgs. 50/2019) e dalle misure inerenti alle raccomandazioni di sicurezza emesse dalla DIGIFEMA (di cui all'art. 26 comma 2 del D.Lgs. 50/2019)
- II. l'attrezzaggio con sistemi di protezione della marcia dei treni;
- III. l'innalzamento dei livelli di sicurezza dei passaggi a livello ed in particolare dei passaggi a livello a semibarriera non protetti da segnale lato ferrovia;
- IV. l'eliminazione dei contesti obsoleti non indicati nei punti precedenti.



Si rammenta, infine, che i piani annuali della sicurezza di codesti Operatori dovranno contemplare azioni atte alla risoluzione delle criticità:

- emerse dalle proprie analisi dei rischi tenendo in considerazione il quadro stabilito nel Regolamento (UE) n. 1078/2012 e almeno i risultati delle attività di monitoraggio, audit interni, riesame della direzione, insegnamenti tratti da incidenti e inconvenienti;
- riportate nelle note ANSF con oggetto “Obiettivi e aree di criticità” relative agli anni precedenti e che non risultino ancora eliminate;
- segnalate da questa Agenzia a seguito dell’analisi di incidenti o inconvenienti, di attività ispettiva o di audit, indicate nelle note di trasmissione delle raccomandazioni della Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie e marittime o provenienti da “Safety Alert”.

I progetti e le attività che codesti Operatori ferroviari inseriranno nel proprio piano della sicurezza devono riportare dettagli in termini di tempi, obiettivi ed indicatori che ne permettano il monitoraggio ai fini della verifica della loro efficacia e, nel caso, dell’identificazione delle necessarie modifiche.

Si chiede pertanto, ai soggetti in indirizzo, di dare tempestivo ed efficace corso all’attuazione di quanto sopra delineato, anche nelle more dell’adozione dei piani annuali della sicurezza per l’anno 2022.

IL DIRIGENTE GENERALE

Ing. Pier Luigi Giovanni Navone

Pier Luigi
Giovanni
Navone
19.07.2021
17:38:14
GMT+00:00

IMPRESE FERROVIARIE

Loro sedi

GESTORI DELL'INFRASTRUTTURA

Loro sedi

ESERCENTI

Loro sedi

p.c. **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari
generali ed il personale**

- Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie
- Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale
Via Caraci, 36

00157 Roma

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Direzione generale per le investigazioni ferroviarie
e marittime**

Via dell'Arte, 16

00144 Roma

FERCARGO

Piazza Cola di Rienzo, 80/A

00192 Roma

ASSTRA

Piazza Cola di Rienzo, 80/A

00192 Roma

ASSOFERR

Via Volturmo, 2

00185 Roma

Oggetto: Misure per il conseguimento degli obiettivi comuni di sicurezza e aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria.

VISTO quanto indicato al punto 2 del decreto ANSF 4/2012, in base al quale tutti gli operatori del sistema ferroviario devono perseguire *"l'obiettivo del mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, del costante miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario italiano al fine di tendere al raggiungimento di valori nulli di incidentalità, tenendo conto dell'evoluzione della normativa, del progresso tecnico e scientifico, dando la priorità alla prevenzione degli incidenti gravi"*

VISTO il Decreto ANSF n.10/2009 concernente le norme per la predisposizione e l'emissione dei piani annuali per la sicurezza, che dispone la comunicazione da parte dell'Agenzia entro il 15 luglio di ogni anno delle aree di criticità che devono essere prese in considerazione per la formulazione dei piani dell'anno successivo;

CONSIDERATO quanto disposto dal Regolamento Delegato 2018/762 della Commissione dell'8 maggio 2018 che stabilisce metodi comuni di sicurezza relativi ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza a norma della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga i Regolamenti della Commissione (UE) n. 1158/2010 e (UE) n. 1169/2010, ed in particolare dal requisito 3.2. "Obiettivi e pianificazione della sicurezza" di cui all'Allegato I e Allegato II in cui è previsto che l'organizzazione disponga di uno o più piani in cui sia descritto il modo in cui intende raggiungere gli obiettivi prefissati per migliorare la propria prestazione di sicurezza;

VISTO il Decreto ANSF n.3/2019 con cui l'Agenzia ha adottato, ai sensi dell'art. 16, comma 2, lettera bb), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, la disciplina immediatamente applicabile alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai soggetti che operano su tali reti, in aggiunta a quanto già disciplinato dal Decreto ANSF n. 1/2019;

TENUTO CONTO che l'Allegato II al suddetto Decreto, nel disciplinare le norme sui requisiti del Sistema di Gestione della Sicurezza per il rilascio del certificato di idoneità all'esercizio, dispone in particolare che *"annualmente devono essere definiti i progetti e le attività da inserire nei piani, strumenti operativi di attuazione e controllo per mantenere o migliorare la sicurezza del sistema ferroviario, all'interno del processo ciclico che prevede l'emissione delle politiche e degli obiettivi per la sicurezza, la valutazione dei rischi associati all'esercizio ferroviario, l'individuazione delle necessarie priorità e la programmazione degli interventi"* e che pertanto in tale ambito i soggetti che operano su tali reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario devono individuare le aree prioritarie di intervento anche sulla base delle indicazioni fornite dall'Agenzia;

VISTO il decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni in Legge 16 novembre 2018, n. 130, recante "Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze" che all'articolo 12 prevede, a decorrere dal 1° gennaio 2019, l'istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali ed autostradali, destinata ad acquisire le competenze di ANSF ed a succedere a titolo universale in tutti i rapporti attivi e passivi della stessa;

VISTO il comma 19 del predetto articolo 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, per effetto del quale: *"... omissis... Fino all'adozione dei nuovi regolamenti continuano ad applicarsi i regolamenti già emanati per l'ANSF. Gli organi dell'ANSF rimangono in carica fino alla nomina degli organi dell'Agenzia. Nelle more della piena operatività dell'Agenzia, la cui data è determinata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, le funzioni e le competenze attribuite alla stessa ai sensi del presente articolo, ove già esistenti, continuano ad essere svolte dalle amministrazioni e dagli enti pubblici competenti nei diversi settori interessati."*;

VISTI i valori di riferimento nazionali (National Reference Values - NRV) fissati con la Decisione della Commissione Europea del 23 aprile 2012 per gli Stati membri con riferimento al rischio per i passeggeri (NRV 1), ai dipendenti (NRV 2), agli utenti dei passaggi a livello (NRV 3), alle persone appartenenti alla categoria «altri» (NRV 4) e alle persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari (NRV 5);

RILEVATO CHE l'andamento registrato per l'Italia negli ultimi anni ha evidenziato il rispetto dei valori di riferimento nazionale;

TENUTO CONTO che l'art. 4 del D.Lgs. 50/2019 dispone che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'ANSFISA, nell'ambito delle rispettive competenze, garantiscano in particolare *"... il generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il costante miglioramento della sicurezza ferroviaria, tenendo conto dell'evoluzione del diritto dell'Unione europea e delle norme internazionali, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti"*;

TENUTO CONTO CHE l'art. 4 del D.Lgs. 50/2019 attribuisce tra l'altro ad ANSFISA il compito di *"disporre, elaborare e pubblicare sul proprio sito istituzionale i piani annuali di sicurezza che stabiliscono le misure al fine di conseguire gli obiettivi comuni di sicurezza (CST), indicando inoltre le*

aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie sono tenuti a conseguire”;

TENUTO CONTO CHE l'art. 6 del suddetto decreto dispone che “il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'ANSFISA e le altre autorità nazionali eventualmente interessate apportano le necessarie modifiche alle norme nazionali di rispettiva competenza, nel rispetto dei metodi comuni di sicurezza (CSM) e delle modifiche agli stessi anche per attuare almeno gli obiettivi comuni di sicurezza (CST) ed ogni CST riveduto, secondo i calendari di attuazione ad essi acclusi. Tali modifiche sono considerate nella predisposizione e nell'aggiornamento dei piani annuali di sicurezza di cui all'articolo 4, comma 2, lettera d)”;

CONSIDERATO che non è ancora intervenuta la piena operatività di ANSFISA e pertanto, ai sensi del combinato disposto dell'Art. 12, comma 19 del DL109/2018 e dell'Art. 31, comma 6 del D.lgs. 50/2019, le funzioni ed i compiti di ANSFISA in materia ferroviaria continuano ad essere svolte dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) di cui al D.lgs. 162/2007;

si riportano di seguito le **misure di sicurezza** nonché le **aree di miglioramento** in materia di sicurezza ferroviaria identificate per il 2021 finalizzate a garantire il generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il miglioramento della sicurezza ferroviaria sulla base delle analisi svolte dall'Agenzia di cui alla Relazione Preliminare per la sicurezza relativo all'anno 2019.

1. MISURE DI SICUREZZA

I Gestori delle infrastrutture, le Imprese ferroviarie e gli Esercenti, ciascuno per quanto di competenza, sono tenuti ad intervenire nell'ambito dei propri piani annuali della sicurezza garantendo l'attuazione delle seguenti misure di sicurezza conseguenti alle aree di criticità rilevate:

▪ Completamento dell'attrezzaggio tecnologico e dell'adeguamento normativo.

I Gestori dell'infrastruttura e le Imprese ferroviarie operanti sulle reti di cui al DM del 05 agosto 2016 devono garantire ciascuno per quanto di competenza, il completamento dell'attrezzaggio tecnologico e dell'adeguamento normativo ai principi di sicurezza contenuti nel Regolamento per la Circolazione ferroviaria emanato con Decreto ANSF n° 4/2012 al fine di realizzare l'allineamento dei livelli di sicurezza in tutte le parti del sistema ferroviario, uniformando agli standard nazionali i propri contesti operativi. In tale ottica, si richiamano i suddetti Operatori ferroviari:

- al rispetto dei “Piani di adeguamento infrastrutturale e tecnologico ai principi di sicurezza contenuti nel Regolamento per la Circolazione ferroviaria emanato con Decreto ANSF n° 4/2012”, comunicati dai Gestori delle infrastrutture regionali, e ad una valutazione di possibili riduzioni dei tempi di attrezzaggio ed eliminazione di tutti i contesti obsoleti;
- all'attrezzaggio delle locomotive di manovra con vigilante e sistemi di protezione della marcia, adeguando progressivamente i dispositivi di sicurezza ai requisiti del decreto ANSF n. 1/2015;
- all'adeguamento dei sottosistemi di bordo dei veicoli con quanto previsto dal RCF.

I Gestori dell'infrastruttura, le Imprese ferroviarie e gli Esercenti operanti sulle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario identificate con il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti n.347 del 02 agosto 2019, dovranno garantire l'attuazione dei provvedimenti in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario previsti in riscontro ai requisiti urgenti indicati dall'ANSF con la nota prot. n.0013666 del 10/07/2019. I suddetti Operatori devono inoltre garantire l'attuazione degli eventuali interventi di adeguamento alle norme tecniche e agli standard di sicurezza o, nelle more della loro attuazione, l'implementazione delle necessarie misure di mitigazione quale risultato di un'analisi dei rischi condotta considerando le caratteristiche della tratta ferroviaria, dei veicoli e del servizio di trasporto, così come disposto dall'articolo 3 del Decreto ANSF n.1/2019 di approvazione delle “Norme

tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti”.

- Azioni inerenti al rischio dell'indebita presenza delle persone non autorizzate sulla linea e negli impianti ferroviari.
I Gestori dell'infrastruttura e gli Esercenti devono eseguire l'analisi e la valutazione delle criticità presenti negli impianti ferroviari di competenza attivando collaborazioni con tutti i soggetti competenti anche di tipo istituzionale, al fine di realizzare una mappatura delle zone a più elevata probabilità di investimento ed identificare, per tali zone, le adeguate misure di sicurezza preventive attraverso l'identificazione degli interventi diretti in particolare a:
 - rendere di difficile valicabilità i punti di accesso non autorizzato alla sede ferroviaria;
 - eliminare o rendere non fruibili alle persone non autorizzate i manufatti e gli edifici in disuso presenti nelle aree ferroviarie;
 - realizzare sovrappassi o sottopassi per sostituire gli attraversamenti a raso ad uso dell'utenza ferroviaria;
 - ubicare gli attraversamenti di servizio, ove non eliminabili, ad adeguata distanza dagli accessi alle banchine.
- Azioni inerenti al rischio degli utenti dei passaggi a livello
I Gestori dell'infrastruttura e gli Esercenti devono eseguire l'analisi e la valutazione delle criticità connesse ai Passaggi a Livello (PL) presenti sulla rete di competenza, al fine di realizzare una mappatura di quelli a più elevata probabilità di incidente, identificando le misure ritenute idonee ad incidere sulla probabilità di accadimento.
I suddetti operatori devono elaborare, e se del caso aggiornare, i piani di dismissione ed attrezzaggio dei Passaggi a livello supportati da una specifica analisi che ne definisca le priorità intervento, nonché attivare il relativo monitoraggio al fine di verificarne l'attuazione e l'efficacia delle azioni previste.
- Riduzione del numero di rotture rotaia
I Gestori dell'infrastruttura e gli Esercenti devono adottare tutte le misure atte a garantire una riduzione del valore del precursore “rotaie rotte” registrato nel proprio contesto operativo sulla base di un valore obiettivo che ciascun operatore dovrà fissare nell'ottica del miglioramento continuo dei livelli di sicurezza della propria rete.
- Creazione all'interno dell'organizzazione degli operatori ferroviari, di iniziative atte a favorire e gestire le segnalazioni volontarie (voluntary report).
I Gestori dell'infrastruttura, le imprese ferroviarie e gli Esercenti devono promuovere una cultura della fiducia e dell'apprendimento reciproci in cui il personale è incoraggiato a contribuire allo sviluppo della sicurezza. A tal fine devono definire nell'ambito del proprio Sistema di Gestione della Sicurezza processi funzionali alla raccolta e alla gestione di segnalazioni volontarie inerenti ad incidenti, inconvenienti, «quasi incidenti» ed altri eventi pericolosi rilevati, garantendo la riservatezza di chi li ha segnalati.
Gli operatori ferroviari devono inoltre provvedere a rimuovere gli eventuali elementi ostativi alla diffusione di una cultura della fiducia e dell'apprendimento reciproco presenti nei contratti collettivi nazionali.

2. AREE DI MIGLIORAMENTO

I Gestori delle infrastrutture, le Imprese ferroviarie e gli Esercenti, ciascuno per quanto di competenza, sono tenuti ad intervenire nelle seguenti aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria, considerando quali riferimenti di base le indicazioni fornite con la presente:

▪ Manutenzione dell'infrastruttura e dei veicoli ferroviari.

Garantire la definizione di tutti i processi necessari alla gestione, al controllo ed alla verifica di efficacia dell'attività di manutenzione in coerenza con quanto stabilito dai Metodi Comuni di Sicurezza, mettendo in atto le azioni necessarie per assicurare la rispondenza ai requisiti specifici e agli standard prefissati, sia nel caso in cui l'attività è svolta internamente sia nel caso in cui è affidata a terzi.

Revisionare i processi manutentivi anche attraverso lo sviluppo ed il potenziamento degli strumenti di diagnostica.

Il Gestori dell'infrastruttura e gli Esercenti:

- con riferimento alla gestione delle opere d'arte, devono garantire la tracciabilità del ciclo di vita di ciascuna opera e definire la modalità di pianificazione, esecuzione e controllo dello stato delle opere d'arte al fine di garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria secondo le linee guida emanate da questa Agenzia con nota prot 16309 del 1 ottobre 2018;
 - con riferimento alla gestione delle interferenze con infrastrutture di competenza di soggetti terzi, devono garantire la mappatura delle stesse e l'identificazione dei necessari accordi di gestione ai fini manutentivi che contempli l'identificazione delle necessarie misure di controllo dei rischi indotti;
 - con riferimento alle problematiche connesse a fenomeni di dissesto idrogeologico devono realizzare una mappatura dei punti della rete soggetti a tali criticità garantendone il monitoraggio, l'aggiornamento e la definizione delle modalità operative atte a garantire il funzionamento sicuro dell'infrastruttura.
- Sviluppo di una positiva Cultura della Sicurezza.
Promuovere lo sviluppo di una positiva "Cultura della Sicurezza" nelle attività proprie e dei propri fornitori attraverso un impegno diretto e attivo dell'alta dirigenza e dell'organizzazione a tutti i livelli.
- Integrazione dei fattori umani ed organizzativi.
Includere il fattore umano e i fattori organizzativi nelle fasi di progettazione delle attività lavorative, dell'identificazione delle competenze del personale con compiti di sicurezza, del controllo della corretta esecuzione dei compiti e dell'analisi di incidenti ed inconvenienti. Parimenti l'analisi dei rischi deve comprendere quelli derivanti da fattori umani e organizzativi, come il carico di lavoro, la progettazione del lavoro, la fatica o l'adeguatezza delle procedure del Sistema di Gestione della Sicurezza, e dalle attività di altre parti interessate.
- Monitoraggio della corretta applicazione e dell'efficacia dei Sistemi di Gestione della Sicurezza.
Garantire l'attuazione di un processo di monitoraggio in coerenza con quanto stabilito dal metodo comune di sicurezza di cui al Regolamento (UE) 1078/2012 al fine di:
 - verificare la corretta applicazione e l'efficacia di tutti i processi e le procedure previsti nel proprio sistema di gestione incluse le misure tecniche, operative e organizzative di controllo del rischio;
 - verificare la corretta applicazione del proprio sistema di gestione nel complesso e se tale sistema ottiene i risultati attesi;
 - individuare e attuare appropriate misure preventive, correttive o di entrambi i tipi qualora vengano individuati casi rilevanti di non conformità.
- Gestione delle forniture.
Garantire la definizione dei requisiti di sicurezza correlati alle forniture nei contratti e nei relativi accordi di interfaccia, l'identificazione dei rischi connessi, le modalità atte a garantirne la verifica di efficacia e le eventuali revisioni nel rispetto di quanto disposto dal CSM inerente all'attuazione delle modifiche al Sistema di Gestione della Sicurezza. Di particolare rilievo la

definizione dei requisiti di sicurezza, l'organizzazione e il controllo delle prestazioni dei fornitori per la manutenzione.

- Analisi degli incidenti e degli inconvenienti.

Gli operatori devono garantire che i risultati delle indagini relative ad incidenti e inconvenienti nonché l'analisi dei precursori registrati nel proprio contesto operativo, siano costantemente impiegati per riesaminare la valutazione del rischio, trarne insegnamento allo scopo di migliorare la sicurezza e, laddove applicabile, adottare misure correttive o di miglioramento.

Codesti Operatori ferroviari, con il coinvolgimento dei soggetti responsabili della manutenzione (ECM) e tutti gli altri soggetti la cui azione ha un potenziale impatto sul funzionamento sicuro del sistema ferroviario (tra cui fabbricanti, fornitori di servizi di manutenzione, detentori, fornitori di servizi, enti appaltanti, trasportatori, speditori, consegnatari, caricatori, scaricatori, riempitori ecc.) devono adottare i provvedimenti necessari ed inserire nei propri piani della sicurezza per l'anno 2021 progetti per l'attuazione delle misure finalizzate al conseguimento degli obiettivi comuni di sicurezza e delle attività previste per le aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria sopra riportate.

I suddetti piani dovranno inoltre contemplare azioni atte alla risoluzione delle criticità:

- emerse dalle proprie analisi dei rischi tenendo in considerazione il quadro stabilito nel Regolamento (UE) n. 1078/2012 e almeno i risultati delle attività di monitoraggio, audit interni, riesame della direzione, insegnamenti tratti da incidenti e inconvenienti;
- riportate nelle note ANSF con oggetto "Obiettivi e aree di criticità" relative agli anni precedenti e che non risultino ancora eliminate;
- segnalate da questa Agenzia a seguito dell'analisi di incidenti o inconvenienti, di attività ispettiva o di audit, indicate nelle note di trasmissione delle raccomandazioni della Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie e marittime o provenienti da "Safety Alert".

I progetti e le attività che codesti Operatori ferroviari inseriranno nel proprio piano della sicurezza devono riportare dettagli in termini di tempi, obiettivi ed indicatori che ne permettano il monitoraggio ai fini della verifica della loro efficacia e, nel caso, dell'identificazione delle necessarie modifiche.

Vorranno i soggetti in indirizzo dare tempestivo ed efficace corso all'attuazione di quanto sopra delineato anche nelle more dell'adozione dei piani annuali della sicurezza per l'anno 2021.

Il Direttore
Ing. Marco d'Onofrio



D'ONOFRIO MARCO
AGENZIA
NAZIONALE PER LA
SICUREZZA DELLE
FERROVIE (ANSF)
15.07.2020
12:45:16 UTC



*Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali*

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

**Imprese ferroviarie
Gestori dell'infrastruttura
Esercenti**

e p.c.

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E
DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI**

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

- Direzione generale per il trasporto pubblico locale, la mobilità pubblica sostenibile e gli interventi nel settore del trasporto ferroviario regionale

**Dipartimento per la programmazione, le
infrastrutture di trasporto a rete e i sistemi
informativi**

- Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie

**Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie e
marittime**

FERCARGO

ASSTRA

ASSOFER

Oggetto: Misure per il conseguimento degli obiettivi comuni di sicurezza e aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria.

VISTO quanto indicato al punto 2 del decreto ANSF 4/2012, in base al quale tutti gli operatori del sistema ferroviario devono perseguire *“l’obiettivo del mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, del costante miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario italiano al fine di tendere al raggiungimento di valori nulli di incidentalità, tenendo conto dell’evoluzione della normativa, del progresso tecnico e scientifico, dando la priorità alla prevenzione degli incidenti gravi”*;

VISTO il Decreto ANSF n.10/2009 concernente le norme per la predisposizione e l’emissione dei piani annuali per la sicurezza, che dispone la comunicazione da parte dell’Agenzia entro il 15 luglio di ogni anno delle aree di criticità che devono essere prese in considerazione per la formulazione dei piani dell’anno successivo;



CONSIDERATO quanto disposto dal Regolamento Delegato 2018/762 della Commissione dell'8 maggio 2018 che stabilisce metodi comuni di sicurezza relativi ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza a norma della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga i Regolamenti della Commissione (UE) n. 1158/2010 e (UE) n. 1169/2010, ed in particolare dal requisito 3.2. "Obiettivi e pianificazione della sicurezza" di cui all'Allegato I e Allegato II in cui è previsto che l'organizzazione disponga di uno o più piani in cui sia descritto il modo in cui intende raggiungere gli obiettivi prefissati per migliorare la propria prestazione di sicurezza;

VISTO il Decreto ANSF n.3/2019 con cui l'Agenzia ha adottato, ai sensi dell'art. 16, comma 2, lettera bb), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, la disciplina immediatamente applicabile alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai soggetti che operano su tali reti, in aggiunta a quanto già disciplinato dal Decreto ANSF n. 1/2019;

TENUTO CONTO che l'Allegato II al suddetto Decreto, nel disciplinare le norme sui requisiti del Sistema di Gestione della Sicurezza per il rilascio del certificato di idoneità all'esercizio, dispone in particolare che *"annualmente devono essere definiti i progetti e le attività da inserire nei piani, strumenti operativi di attuazione e controllo per mantenere o migliorare la sicurezza del sistema ferroviario, all'interno del processo ciclico che prevede l'emissione delle politiche e degli obiettivi per la sicurezza, la valutazione dei rischi associati all'esercizio ferroviario, l'individuazione delle necessarie priorità e la programmazione degli interventi"* e che pertanto in tale ambito i soggetti che operano su tali reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario devono individuare le aree prioritarie di intervento anche sulla base delle indicazioni fornite dall'Agenzia;

TENUTO CONTO che l'art. 4 del D.Lgs. 50/2019 dispone che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'ANSFISA, nell'ambito delle rispettive competenze, garantiscano in particolare *"... il generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il costante miglioramento della sicurezza ferroviaria, tenendo conto dell'evoluzione del diritto dell'Unione europea e delle norme internazionali, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti"*;

TENUTO CONTO CHE l'art. 4 del D.Lgs. 50/2019 attribuisce tra l'altro ad ANSFISA il compito di *"disporre, elaborare e pubblicare sul proprio sito istituzionale i piani annuali di sicurezza che stabiliscono le misure al fine di conseguire gli obiettivi comuni di sicurezza (CST), indicando inoltre le aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie sono tenuti a conseguire"*;

TENUTO CONTO CHE l'art. 6 del suddetto decreto dispone che *"il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'ANSFISA e le altre autorità nazionali eventualmente interessate apportano le necessarie modifiche alle norme nazionali di rispettiva competenza, nel rispetto dei metodi comuni di sicurezza (CSM) e delle modifiche agli stessi anche per attuare almeno gli obiettivi comuni di sicurezza (CST) ed ogni CST riveduto, secondo i calendari di attuazione ad essi acclusi. Tali modifiche sono considerate nella predisposizione e nell'aggiornamento dei piani annuali di sicurezza di cui all'articolo 4, comma 2, lettera d)"*;

VISTI i valori di riferimento nazionali (National Reference Values - NRV) fissati con la Decisione della Commissione Europea del 23 aprile 2012 per gli Stati membri con riferimento al rischio per i passeggeri (NRV 1), ai dipendenti (NRV 2), agli utenti dei passaggi a livello (NRV 3), alle persone appartenenti alla categoria «altri» (NRV 4) e alle persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari (NRV 5);



RILEVATO CHE l'andamento registrato per l'Italia negli ultimi anni ha evidenziato il rispetto dei valori di riferimento nazionale non richiedendo l'identificazione di misure finalizzate al conseguimento degli obiettivi comuni di sicurezza (CST);

RITENUTO necessario ribadire integralmente le **misure di sicurezza** e le **aree di miglioramento individuate lo scorso anno con la nota ANSF 0010980 del 15-07-2020 allegata alla presente**, nonché di focalizzare, in dette aree specifici aspetti funzionali utili a garantire il generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il miglioramento della sicurezza ferroviaria,

si riportano, di seguito, le tematiche da recepire nei progetti o attività in materia di sicurezza ferroviaria per il **2022**:

- a) verifica dell'adeguatezza e dell'eshaustività delle valutazioni dei rischi e di efficacia dei processi di gestione delle modifiche, di cui al proprio Sistema di Gestione della Sicurezza;
- b) valutazione dei rischi da parte dei Gestori dell'infrastruttura e degli Esercenti delle reti isolate connessi all'indebito attraversamento dei binari ed all'accesso ai marciapiedi o alle banchine di stazione adibite al servizio viaggiatori non munite di sottopasso o sovrappasso;
- c) valorizzazione delle competenze "non tecniche" (Non-Technical Skills: Leadership, gestione dello stress, capacità decisionale, teamwork, comunicazione, ecc.) del personale con mansioni di sicurezza nelle fasi di selezione, formazione e mantenimento delle competenze;
- d) utilizzo di metodi strutturati e di personale esperto nei fattori umani per individuare le cause remote nelle indagini di incidenti e inconvenienti e creazione di un processo di gestione delle risultanze collegato all'analisi dei rischi che alimenti i ritorni d'esperienza indirizzati al personale;
- e) implementazione della diagnostica mobile nel sistema di monitoraggio dello stato manutentivo dell'infrastruttura e gestione dei risultati dei rilievi;
- f) individuazione e implementazione di sistemi di diagnostica strumentale e gestione dei risultati dei rilievi per:
 - a. inquinamento della massicciata
 - b. difettosità interna delle rotaie
 - c. anomalie degli stati tensionali del binario
 - d. stato delle opere d'arte.

Si chiede, inoltre, di accelerare il completamento dei progetti relativi a:

- I. le raccomandazioni emesse da questa Agenzia (ai sensi dell'art. all'art.16 comma 2 lettera z) del D.Lgs. 50/2019) e dalle misure inerenti alle raccomandazioni di sicurezza emesse dalla DIGIFEMA (di cui all'art. 26 comma 2 del D.Lgs. 50/2019)
- II. l'attrezzaggio con sistemi di protezione della marcia dei treni;
- III. l'innalzamento dei livelli di sicurezza dei passaggi a livello ed in particolare dei passaggi a livello a semibarriera non protetti da segnale lato ferrovia;
- IV. l'eliminazione dei contesti obsoleti non indicati nei punti precedenti.



Si rammenta, infine, che i piani annuali della sicurezza di codesti Operatori dovranno contemplare azioni atte alla risoluzione delle criticità:

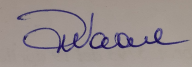
- emerse dalle proprie analisi dei rischi tenendo in considerazione il quadro stabilito nel Regolamento (UE) n. 1078/2012 e almeno i risultati delle attività di monitoraggio, audit interni, riesame della direzione, insegnamenti tratti da incidenti e inconvenienti;
- riportate nelle note ANSF con oggetto “Obiettivi e aree di criticità” relative agli anni precedenti e che non risultino ancora eliminate;
- segnalate da questa Agenzia a seguito dell’analisi di incidenti o inconvenienti, di attività ispettiva o di audit, indicate nelle note di trasmissione delle raccomandazioni della Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie e marittime o provenienti da “Safety Alert”.

I progetti e le attività che codesti Operatori ferroviari inseriranno nel proprio piano della sicurezza devono riportare dettagli in termini di tempi, obiettivi ed indicatori che ne permettano il monitoraggio ai fini della verifica della loro efficacia e, nel caso, dell’identificazione delle necessarie modifiche.

Si chiede pertanto, ai soggetti in indirizzo, di dare tempestivo ed efficace corso all’attuazione di quanto sopra delineato, anche nelle more dell’adozione dei piani annuali della sicurezza per l’anno 2022.

IL DIRIGENTE GENERALE

Ing. Pier Luigi Giovanni Navone


Pier Luigi
Giovanni
Navone
19.07.2021
17:38:14
GMT+00:00

IMPRESE FERROVIARIE

Loro sedi

GESTORI DELL'INFRASTRUTTURA

Loro sedi

ESERCENTI

Loro sedi

p.c. **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**
Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale

- Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie
- Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale
Via Caraci, 36

00157 Roma

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime

Via dell'Arte, 16

00144 Roma

FERCARGO

Piazza Cola di Rienzo, 80/A

00192 Roma

ASSTRA

Piazza Cola di Rienzo, 80/A

00192 Roma

ASSOFERR

Via Volturmo, 2

00185 Roma

Oggetto: Misure per il conseguimento degli obiettivi comuni di sicurezza e aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria.

VISTO quanto indicato al punto 2 del decreto ANSF 4/2012, in base al quale tutti gli operatori del sistema ferroviario devono perseguire "l'obiettivo del mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, del costante miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario italiano al fine di tendere al raggiungimento di valori nulli di incidentalità, tenendo conto dell'evoluzione della normativa, del progresso tecnico e scientifico, dando la priorità alla prevenzione degli incidenti gravi"

VISTO il Decreto ANSF n.10/2009 concernente le norme per la predisposizione e l'emissione dei piani annuali per la sicurezza, che dispone la comunicazione da parte dell'Agenzia entro il 15 luglio di ogni anno delle aree di criticità che devono essere prese in considerazione per la formulazione dei piani dell'anno successivo;

CONSIDERATO quanto disposto dal Regolamento Delegato 2018/762 della Commissione dell'8 maggio 2018 che stabilisce metodi comuni di sicurezza relativi ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza a norma della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga i Regolamenti della Commissione (UE) n. 1158/2010 e (UE) n. 1169/2010, ed in particolare dal requisito 3.2. "Obiettivi e pianificazione della sicurezza" di cui all'Allegato I e Allegato II in cui è previsto che l'organizzazione disponga di uno o più piani in cui sia descritto il modo in cui intende raggiungere gli obiettivi prefissati per migliorare la propria prestazione di sicurezza;

VISTO il Decreto ANSF n.3/2019 con cui l'Agenzia ha adottato, ai sensi dell'art. 16, comma 2, lettera bb), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, la disciplina immediatamente applicabile alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai soggetti che operano su tali reti, in aggiunta a quanto già disciplinato dal Decreto ANSF n. 1/2019;

TENUTO CONTO che l'Allegato II al suddetto Decreto, nel disciplinare le norme sui requisiti del Sistema di Gestione della Sicurezza per il rilascio del certificato di idoneità all'esercizio, dispone in particolare che *"annualmente devono essere definiti i progetti e le attività da inserire nei piani, strumenti operativi di attuazione e controllo per mantenere o migliorare la sicurezza del sistema ferroviario, all'interno del processo ciclico che prevede l'emissione delle politiche e degli obiettivi per la sicurezza, la valutazione dei rischi associati all'esercizio ferroviario, l'individuazione delle necessarie priorità e la programmazione degli interventi"* e che pertanto in tale ambito i soggetti che operano su tali reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario devono individuare le aree prioritarie di intervento anche sulla base delle indicazioni fornite dall'Agenzia;

VISTO il decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni in Legge 16 novembre 2018, n. 130, recante "Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze" che all'articolo 12 prevede, a decorrere dal 1° gennaio 2019, l'istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali ed autostradali, destinata ad acquisire le competenze di ANSF ed a succedere a titolo universale in tutti i rapporti attivi e passivi della stessa;

VISTO il comma 19 del predetto articolo 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, per effetto del quale: *"... omissis... Fino all'adozione dei nuovi regolamenti continuano ad applicarsi i regolamenti già emanati per l'ANSF. Gli organi dell'ANSF rimangono in carica fino alla nomina degli organi dell'Agenzia. Nelle more della piena operatività dell'Agenzia, la cui data e' determinata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, le funzioni e le competenze attribuite alla stessa ai sensi del presente articolo, ove già esistenti, continuano ad essere svolte dalle amministrazioni e dagli enti pubblici competenti nei diversi settori interessati."*;

VISTI i valori di riferimento nazionali (National Reference Values - NRV) fissati con la Decisione della Commissione Europea del 23 aprile 2012 per gli Stati membri con riferimento al rischio per i passeggeri (NRV 1), ai dipendenti (NRV 2), agli utenti dei passaggi a livello (NRV 3), alle persone appartenenti alla categoria «altri» (NRV 4) e alle persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari (NRV 5);

RILEVATO CHE l'andamento registrato per l'Italia negli ultimi anni ha evidenziato il rispetto dei valori di riferimento nazionale;

TENUTO CONTO che l'art. 4 del D.Lgs. 50/2019 dispone che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'ANSFISA, nell'ambito delle rispettive competenze, garantiscano in particolare *"... il generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il costante miglioramento della sicurezza ferroviaria, tenendo conto dell'evoluzione del diritto dell'Unione europea e delle norme internazionali, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti"*;

TENUTO CONTO CHE l'art. 4 del D.Lgs. 50/2019 attribuisce tra l'altro ad ANSFISA il compito di *"disporre, elaborare e pubblicare sul proprio sito istituzionale i piani annuali di sicurezza che stabiliscono le misure al fine di conseguire gli obiettivi comuni di sicurezza (CST), indicando inoltre le*

aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie sono tenuti a conseguire”;

TENUTO CONTO CHE l'art. 6 del suddetto decreto dispone che “il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'ANSFISA e le altre autorità nazionali eventualmente interessate apportano le necessarie modifiche alle norme nazionali di rispettiva competenza, nel rispetto dei metodi comuni di sicurezza (CSM) e delle modifiche agli stessi anche per attuare almeno gli obiettivi comuni di sicurezza (CST) ed ogni CST riveduto, secondo i calendari di attuazione ad essi acclusi. Tali modifiche sono considerate nella predisposizione e nell'aggiornamento dei piani annuali di sicurezza di cui all'articolo 4, comma 2, lettera d)”;

CONSIDERATO che non è ancora intervenuta la piena operatività di ANSFISA e pertanto, ai sensi del combinato disposto dell'Art. 12, comma 19 del DL109/2018 e dell'Art. 31, comma 6 del D.lgs. 50/2019, le funzioni ed i compiti di ANSFISA in materia ferroviaria continuano ad essere svolte dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) di cui al D.lgs. 162/2007;

si riportano di seguito le **misure di sicurezza** nonché le **aree di miglioramento** in materia di sicurezza ferroviaria identificate per il 2021 finalizzate a garantire il generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il miglioramento della sicurezza ferroviaria sulla base delle analisi svolte dall'Agenzia di cui alla Relazione Preliminare per la sicurezza relativo all'anno 2019.

1. MISURE DI SICUREZZA

I Gestori delle infrastrutture, le Imprese ferroviarie e gli Esercenti, ciascuno per quanto di competenza, sono tenuti ad intervenire nell'ambito dei propri piani annuali della sicurezza garantendo l'attuazione delle seguenti misure di sicurezza conseguenti alle aree di criticità rilevate:

▪ Completamento dell'attrezzaggio tecnologico e dell'adeguamento normativo.

I Gestori dell'infrastruttura e le Imprese ferroviarie operanti sulle reti di cui al DM del 05 agosto 2016 devono garantire ciascuno per quanto di competenza, il completamento dell'attrezzaggio tecnologico e dell'adeguamento normativo ai principi di sicurezza contenuti nel Regolamento per la Circolazione ferroviaria emanato con Decreto ANSF n° 4/2012 al fine di realizzare l'allineamento dei livelli di sicurezza in tutte le parti del sistema ferroviario, uniformando agli standard nazionali i propri contesti operativi. In tale ottica, si richiamano i suddetti Operatori ferroviari:

- al rispetto dei “Piani di adeguamento infrastrutturale e tecnologico ai principi di sicurezza contenuti nel Regolamento per la Circolazione ferroviaria emanato con Decreto ANSF n° 4/2012”, comunicati dai Gestori delle infrastrutture regionali, e ad una valutazione di possibili riduzioni dei tempi di attrezzaggio ed eliminazione di tutti i contesti obsoleti;
- all'attrezzaggio delle locomotive di manovra con vigilante e sistemi di protezione della marcia, adeguando progressivamente i dispositivi di sicurezza ai requisiti del decreto ANSF n. 1/2015;
- all'adeguamento dei sottosistemi di bordo dei veicoli con quanto previsto dal RCF.

I Gestori dell'infrastruttura, le Imprese ferroviarie e gli Esercenti operanti sulle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario identificate con il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti n.347 del 02 agosto 2019, dovranno garantire l'attuazione dei provvedimenti in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario previsti in riscontro ai requisiti urgenti indicati dall'ANSF con la nota prot. n.0013666 del 10/07/2019. I suddetti Operatori devono inoltre garantire l'attuazione degli eventuali interventi di adeguamento alle norme tecniche e agli standard di sicurezza o, nelle more della loro attuazione, l'implementazione delle necessarie misure di mitigazione quale risultato di un'analisi dei rischi condotta considerando le caratteristiche della tratta ferroviaria, dei veicoli e del servizio di trasporto, così come disposto dall'articolo 3 del Decreto ANSF n.1/2019 di approvazione delle “Norme

tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti”.

- Azioni inerenti al rischio dell'indebita presenza delle persone non autorizzate sulla linea e negli impianti ferroviari.
I Gestori dell'infrastruttura e gli Esercenti devono eseguire l'analisi e la valutazione delle criticità presenti negli impianti ferroviari di competenza attivando collaborazioni con tutti i soggetti competenti anche di tipo istituzionale, al fine di realizzare una mappatura delle zone a più elevata probabilità di investimento ed identificare, per tali zone, le adeguate misure di sicurezza preventive attraverso l'identificazione degli interventi diretti in particolare a:
 - rendere di difficile valicabilità i punti di accesso non autorizzato alla sede ferroviaria;
 - eliminare o rendere non fruibili alle persone non autorizzate i manufatti e gli edifici in disuso presenti nelle aree ferroviarie;
 - realizzare sovrappassi o sottopassi per sostituire gli attraversamenti a raso ad uso dell'utenza ferroviaria;
 - ubicare gli attraversamenti di servizio, ove non eliminabili, ad adeguata distanza dagli accessi alle banchine.
- Azioni inerenti al rischio degli utenti dei passaggi a livello
I Gestori dell'infrastruttura e gli Esercenti devono eseguire l'analisi e la valutazione delle criticità connesse ai Passaggi a Livello (PL) presenti sulla rete di competenza, al fine di realizzare una mappatura di quelli a più elevata probabilità di incidente, identificando le misure ritenute idonee ad incidere sulla probabilità di accadimento.
I suddetti operatori devono elaborare, e se del caso aggiornare, i piani di dismissione ed attrezzaggio dei Passaggi a livello supportati da una specifica analisi che ne definisca le priorità intervento, nonché attivare il relativo monitoraggio al fine di verificarne l'attuazione e l'efficacia delle azioni previste.
- Riduzione del numero di rotture rotaia
I Gestori dell'infrastruttura e gli Esercenti devono adottare tutte le misure atte a garantire una riduzione del valore del precursore “rotaie rotte” registrato nel proprio contesto operativo sulla base di un valore obiettivo che ciascun operatore dovrà fissare nell'ottica del miglioramento continuo dei livelli di sicurezza della propria rete.
- Creazione all'interno dell'organizzazione degli operatori ferroviari, di iniziative atte a favorire e gestire le segnalazioni volontarie (voluntary report).
I Gestori dell'infrastruttura, le imprese ferroviarie e gli Esercenti devono promuovere una cultura della fiducia e dell'apprendimento reciproci in cui il personale è incoraggiato a contribuire allo sviluppo della sicurezza. A tal fine devono definire nell'ambito del proprio Sistema di Gestione della Sicurezza processi funzionali alla raccolta e alla gestione di segnalazioni volontarie inerenti ad incidenti, inconvenienti, «quasi incidenti» ed altri eventi pericolosi rilevati, garantendo la riservatezza di chi li ha segnalati.
Gli operatori ferroviari devono inoltre provvedere a rimuovere gli eventuali elementi ostativi alla diffusione di una cultura della fiducia e dell'apprendimento reciproco presenti nei contratti collettivi nazionali.

2. AREE DI MIGLIORAMENTO

I Gestori delle infrastrutture, le Imprese ferroviarie e gli Esercenti, ciascuno per quanto di competenza, sono tenuti ad intervenire nelle seguenti aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria, considerando quali riferimenti di base le indicazioni fornite con la presente:

▪ Manutenzione dell'infrastruttura e dei veicoli ferroviari.

Garantire la definizione di tutti i processi necessari alla gestione, al controllo ed alla verifica di efficacia dell'attività di manutenzione in coerenza con quanto stabilito dai Metodi Comuni di Sicurezza, mettendo in atto le azioni necessarie per assicurare la rispondenza ai requisiti specifici e agli standard prefissati, sia nel caso in cui l'attività è svolta internamente sia nel caso in cui è affidata a terzi.

Revisionare i processi manutentivi anche attraverso lo sviluppo ed il potenziamento degli strumenti di diagnostica.

Il Gestori dell'infrastruttura e gli Esercenti:

- con riferimento alla gestione delle opere d'arte, devono garantire la tracciabilità del ciclo di vita di ciascuna opera e definire la modalità di pianificazione, esecuzione e controllo dello stato delle opere d'arte al fine di garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria secondo le linee guida emanate da questa Agenzia con nota prot 16309 del 1 ottobre 2018;
 - con riferimento alla gestione delle interferenze con infrastrutture di competenza di soggetti terzi, devono garantire la mappatura delle stesse e l'identificazione dei necessari accordi di gestione ai fini manutentivi che contempli l'identificazione delle necessarie misure di controllo dei rischi indotti;
 - con riferimento alle problematiche connesse a fenomeni di dissesto idrogeologico devono realizzare una mappatura dei punti della rete soggetti a tali criticità garantendone il monitoraggio, l'aggiornamento e la definizione delle modalità operative atte a garantire il funzionamento sicuro dell'infrastruttura.
- Sviluppo di una positiva Cultura della Sicurezza.
Promuovere lo sviluppo di una positiva "Cultura della Sicurezza" nelle attività proprie e dei propri fornitori attraverso un impegno diretto e attivo dell'alta dirigenza e dell'organizzazione a tutti i livelli.
- Integrazione dei fattori umani ed organizzativi.
Includere il fattore umano e i fattori organizzativi nelle fasi di progettazione delle attività lavorative, dell'identificazione delle competenze del personale con compiti di sicurezza, del controllo della corretta esecuzione dei compiti e dell'analisi di incidenti ed inconvenienti. Parimenti l'analisi dei rischi deve comprendere quelli derivanti da fattori umani e organizzativi, come il carico di lavoro, la progettazione del lavoro, la fatica o l'adeguatezza delle procedure del Sistema di Gestione della Sicurezza, e dalle attività di altre parti interessate.
- Monitoraggio della corretta applicazione e dell'efficacia dei Sistemi di Gestione della Sicurezza.
Garantire l'attuazione di un processo di monitoraggio in coerenza con quanto stabilito dal metodo comune di sicurezza di cui al Regolamento (UE) 1078/2012 al fine di:
 - verificare la corretta applicazione e l'efficacia di tutti i processi e le procedure previsti nel proprio sistema di gestione incluse le misure tecniche, operative e organizzative di controllo del rischio;
 - verificare la corretta applicazione del proprio sistema di gestione nel complesso e se tale sistema ottiene i risultati attesi;
 - individuare e attuare appropriate misure preventive, correttive o di entrambi i tipi qualora vengano individuati casi rilevanti di non conformità.
- Gestione delle forniture.
Garantire la definizione dei requisiti di sicurezza correlati alle forniture nei contratti e nei relativi accordi di interfaccia, l'identificazione dei rischi connessi, le modalità atte a garantirne la verifica di efficacia e le eventuali revisioni nel rispetto di quanto disposto dal CSM inerente all'attuazione delle modifiche al Sistema di Gestione della Sicurezza. Di particolare rilievo la

definizione dei requisiti di sicurezza, l'organizzazione e il controllo delle prestazioni dei fornitori per la manutenzione.

- Analisi degli incidenti e degli inconvenienti.

Gli operatori devono garantire che i risultati delle indagini relative ad incidenti e inconvenienti nonché l'analisi dei precursori registrati nel proprio contesto operativo, siano costantemente impiegati per riesaminare la valutazione del rischio, trarne insegnamento allo scopo di migliorare la sicurezza e, laddove applicabile, adottare misure correttive o di miglioramento.

Codesti Operatori ferroviari, con il coinvolgimento dei soggetti responsabili della manutenzione (ECM) e tutti gli altri soggetti la cui azione ha un potenziale impatto sul funzionamento sicuro del sistema ferroviario (tra cui fabbricanti, fornitori di servizi di manutenzione, detentori, fornitori di servizi, enti appaltanti, trasportatori, speditori, consegnatari, caricatori, scaricatori, riempitori ecc.) devono adottare i provvedimenti necessari ed inserire nei propri piani della sicurezza per l'anno 2021 progetti per l'attuazione delle misure finalizzate al conseguimento degli obiettivi comuni di sicurezza e delle attività previste per le aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria sopra riportate.

I suddetti piani dovranno inoltre contemplare azioni atte alla risoluzione delle criticità:

- emerse dalle proprie analisi dei rischi tenendo in considerazione il quadro stabilito nel Regolamento (UE) n. 1078/2012 e almeno i risultati delle attività di monitoraggio, audit interni, riesame della direzione, insegnamenti tratti da incidenti e inconvenienti;
- riportate nelle note ANSF con oggetto "Obiettivi e aree di criticità" relative agli anni precedenti e che non risultino ancora eliminate;
- segnalate da questa Agenzia a seguito dell'analisi di incidenti o inconvenienti, di attività ispettiva o di audit, indicate nelle note di trasmissione delle raccomandazioni della Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie e marittime o provenienti da "Safety Alert".

I progetti e le attività che codesti Operatori ferroviari inseriranno nel proprio piano della sicurezza devono riportare dettagli in termini di tempi, obiettivi ed indicatori che ne permettano il monitoraggio ai fini della verifica della loro efficacia e, nel caso, dell'identificazione delle necessarie modifiche.

Vorranno i soggetti in indirizzo dare tempestivo ed efficace corso all'attuazione di quanto sopra delineato anche nelle more dell'adozione dei piani annuali della sicurezza per l'anno 2021.

Il Direttore
Ing. Marco d'Onofrio



D'ONOFRIO MARCO
AGENZIA
NAZIONALE PER LA
SICUREZZA DELLE
FERROVIE (ANSF)
15.07.2020
12:45:16 UTC