



**La sicurezza ferroviaria
nel 2018
RELAZIONE PRELIMINARE**

APRILE 2019

INTRODUZIONE

VIARIA 2018

I contenuti e gli obiettivi:

- delineare l'andamento della sicurezza ferroviaria;
- indicare le maggiori aree di criticità e identificare le azioni necessarie.

Le fonti dei dati di traffico e di incidentalità sono stati forniti dagli Operatori ferroviari e non sono ancora consolidati per l'anno 2018.

L'ambito di riferimento corrisponde a quello di giurisdizione dell'ANSF, nel seguito [Rete IT], costituito dalla rete gestita dal Gestore dell'infrastruttura nazionale RFI, nel seguito [Rete RFI], e dalle reti regionali interconnesse con l'infrastruttura ferroviaria nazionale e ritenute di rilevanza strategica per il sistema ferroviario di cui al Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 05/08/2016, nel seguito [Reti Regionali Interconnesse].

I dati relativi alla rete di competenza dell'ANSF [Rete IT], corrispondono ai dati relativi alla [Rete RFI] a cui si aggiungono i valori relativi alle [Reti Regionali Interconnesse] per i solo anni 2016, 2017, 2018. Qualora le analisi si riferiscono esclusivamente all'infrastruttura ferroviaria gestita da RFI i grafici riportano la dicitura [Rete RFI].

Il benchmarking europeo è stato effettuato con i dati ufficiali reperiti sul portale Erail.europa.eu, raccolti ai sensi dell'allegato I della direttiva 49/04/CE recepita in Italia con il D.Lgs.162/2007 e smi.

Le informazioni e le analisi presenti nel presente documento confluiranno in forma definitiva nel Rapporto Annuale che l'ANSF, per obbligo di legge, pubblicherà entro il 30 settembre e trasmetterà all'ERA (European Union Agency for Railways).

AMBITO DI RIFERIMENTO

- 17.233 Km di rete di cui circa l'8% relative alle [Reti Regionali Interconnesse]
- 384.533 Mln Tr-km¹ di cui circa il 5% relative alle [Reti Regionali Interconnesse]
- 5.957 passaggi a livello di cui circa il 24% sulle [Reti Regionali Interconnesse] (dato al 31/12/2017)
- 92% circa della rete coperto da sistema di protezione della marcia del treno e poco meno del 97% del traffico effettuato (dato al 31/12/2017)
- 511.541 Mln passeggeri-km²
- 35.335 Mln di tonnellate-km³

Al 31/12/2018 il contesto operativo vede i seguenti soggetti autorizzati dall'ANSF:

- ▶ **4** Gestore dell'infrastruttura e **9** operanti sulla base delle previgenti autorizzazioni
- ▶ **40** Imprese ferroviarie
 - 18 di trasporto Merci
 - 11 di trasporto Passeggeri
 - 7 di trasporto Merci e Passeggeri
 - 4 di solo servizio di Manovra.
 - 27 imprese autorizzate all'accesso alle stazione di confine
- ▶ **8** Centri di formazione riconosciuti

¹ il treno chilometro è un'unità di misura che rappresenta il movimento di un treno su un chilometro di linea. Per il calcolo deve essere utilizzata la distanza effettivamente percorsa dal treno, se disponibile, altrimenti deve essere utilizzata la distanza standard tra stazione origine e destinazione. Sono conteggiate solo le distanze percorse sul territorio nazionale.

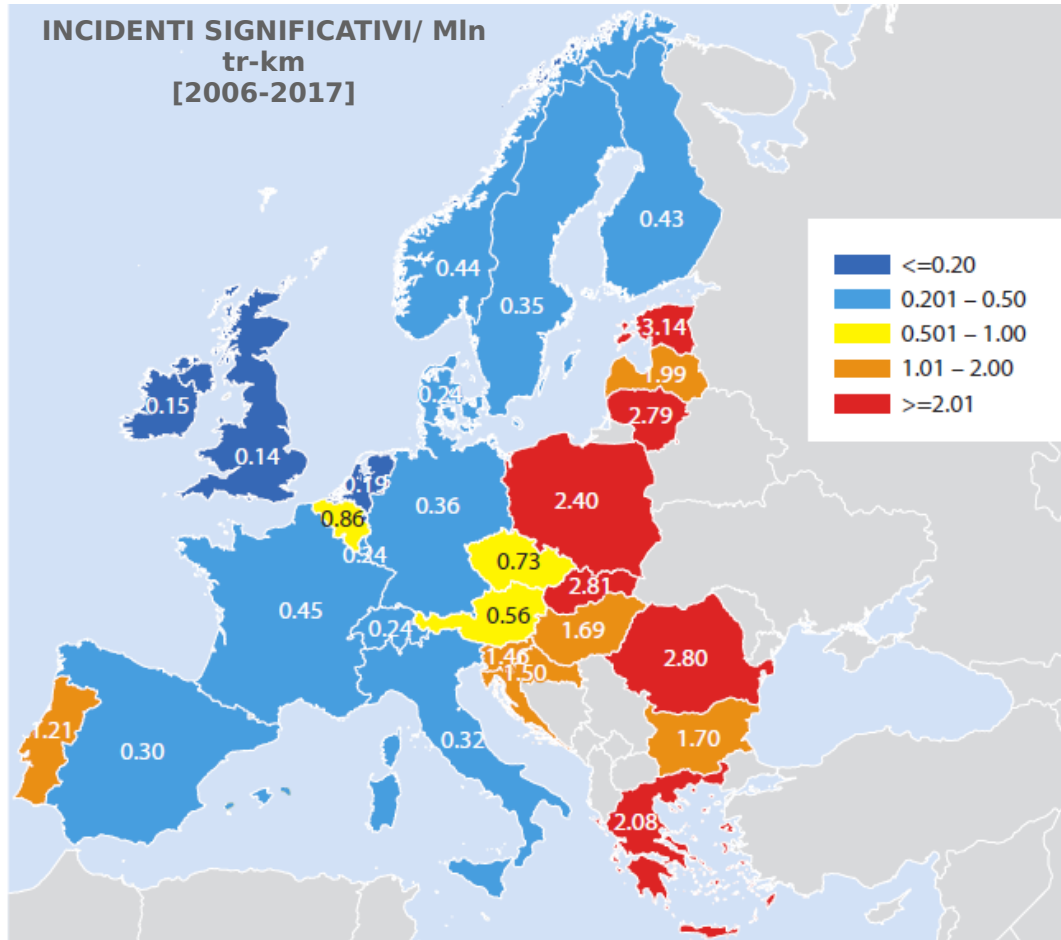
² il passeggero chilometro è un'unità di misura che rappresenta il trasporto di una persona su una distanza di un chilometro. Sono conteggiate solo le distanze percorse sul territorio nazionale.

³ la tonnellata chilometro è un'unità di misura che rappresenta il trasporto di una tonnellata su una distanza di un chilometro. Sono conteggiate solo le distanze percorse sul territorio nazionale.

L'INCIDENTALITA' FERROVIARIA IN EUROPA

“I livelli di sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione sono generalmente elevati, in particolare rispetto al trasporto stradale. La sicurezza ferroviaria dovrebbe essere generalmente mantenuta e, ove praticabile, continuamente migliorata, tenendo conto del progresso tecnico e scientifico e dello sviluppo del diritto dell'Unione e internazionale. Dovrebbe essere data priorità alla prevenzione degli incidenti. Si dovrebbe inoltre tenere conto dell'impatto del fattore umano.”

(Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie).



Fonte dati: CSI (Common Safety Indicators) - ERA (European Union Agency for Railways). La rappresentazione utilizzata non è finalizzata alla classificazione dei livelli di sicurezza ferroviaria nei vari paesi.

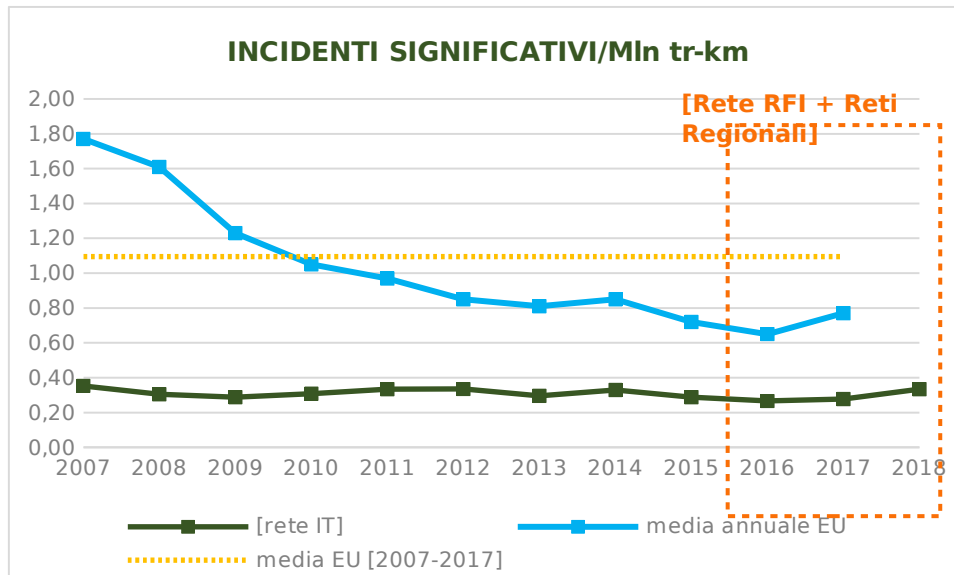
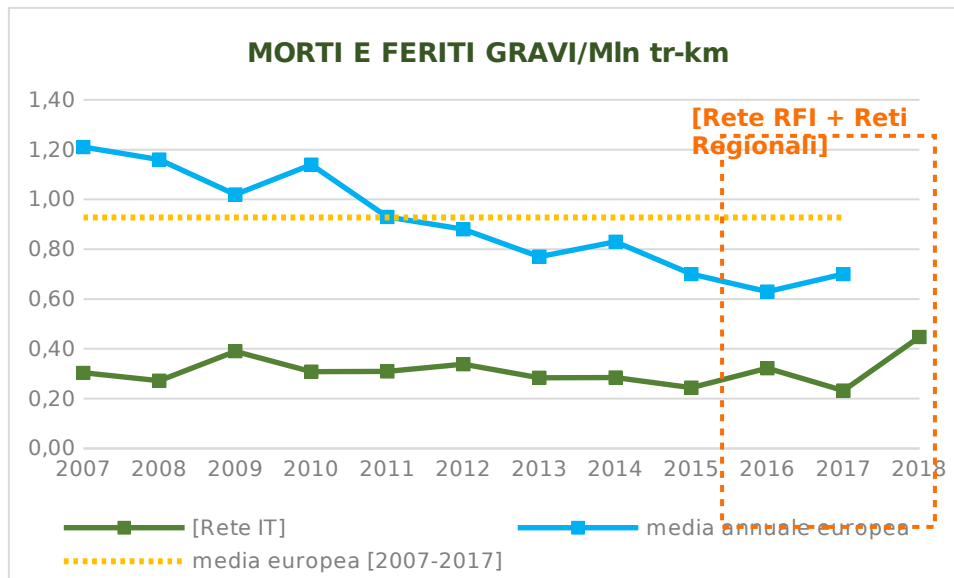
La rappresentazione grafica mostra la comparazione tra l'incidentalità media del periodo [2006-2017] riferita al dato di produzione (treni chilometro) registrato in Italia e in altri paesi europei. La rappresentazione prende a riferimento un bacino costituito dai paesi rientranti nell'Unione Europea, la Svizzera e la Norvegia. Il dato italiano si colloca tra i valori più bassi pur mostrando possibili margini di miglioramento.

In Italia nel 2018 si è avuto 1 morto ogni 5.133.000 km circa percorsi da treni.

IL CONFRONTO CON IL VALORE MEDIO EUROPEO

Si riportano a confronto i valori registrati sulla [Rete IT] nel periodo [2007-2018] con i valori medi registrati nei paesi europei⁴, in termini di incidenti significativi⁵ e di vittime (morti + feriti gravi), ponderati per i volumi di traffico.

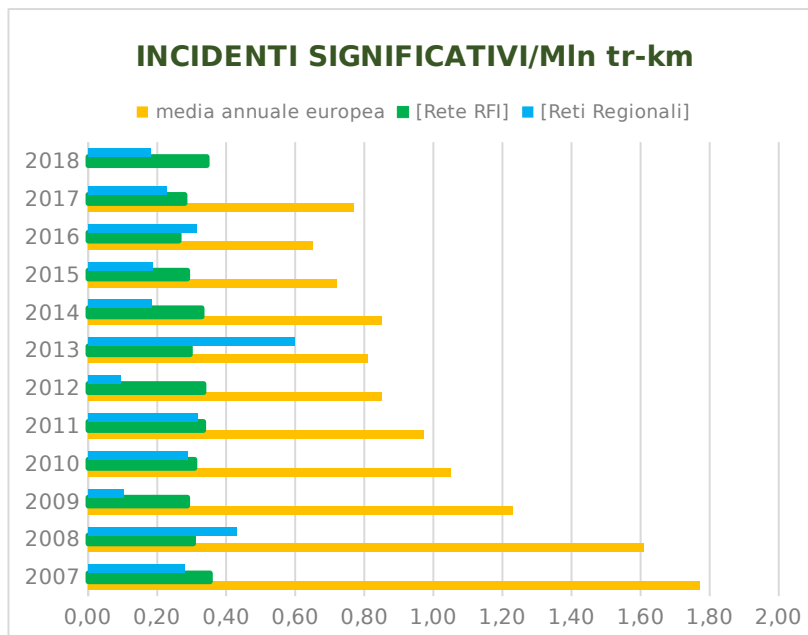
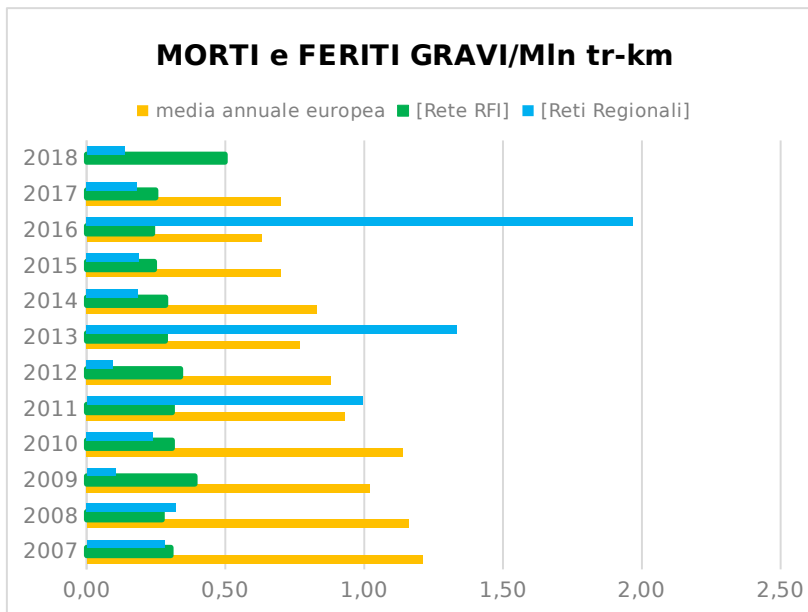
I dati italiani si collocano al di sotto dei valori europei in entrambi i grafici per tutto il periodo. Si deve altresì rilevare che i valori registrati in Italia segnano riduzioni nel periodo osservato inferiori a quelle dell'intero sistema europeo.



DATI DI INCIDENTALITA' [2007-2018] ANDAMENTO COMPARATO

⁴ Paesi membri dell'Unione Europea, Svizzera, Finlandia.

⁵ Incidente significativo: un incidente in cui è stato coinvolto almeno un veicolo ferroviario in movimento che ha causato almeno un decesso o un ferito grave o danni pari o superiori a 150.000€ oppure un'interruzione del traffico di 6 o più ore. Sono esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini o nei depositi e comunque quelli causati da atti volontari (suicidi o atti vandalici).



Il dato degli incidenti, rapportato al dato di produzione, è sostanzialmente allineato nel periodo in esame sulla [Rete RFI] e sulle [Reti Regionali Interconnesse]. Il confronto invece delle vittime mostra differenze più marcate sulle [Reti Regionali Interconnesse] in quanto i ridotti volumi di traffico, determinano una maggiore incidenza di un singolo incidente e delle relative vittime. Il dato sulla [Rete RFI] per l'anno 2018 risente, in particolare, degli incidenti di Pioltello e di Caluso.

Indice di mortalità del periodo [2007-2018] = $(Im = n^{\circ} \text{ morti totale} / \text{Mln tr-km totali})$

Im[Rete RFI] = 0,19

Im[Reti Regionali Interconnesse] = 0,23

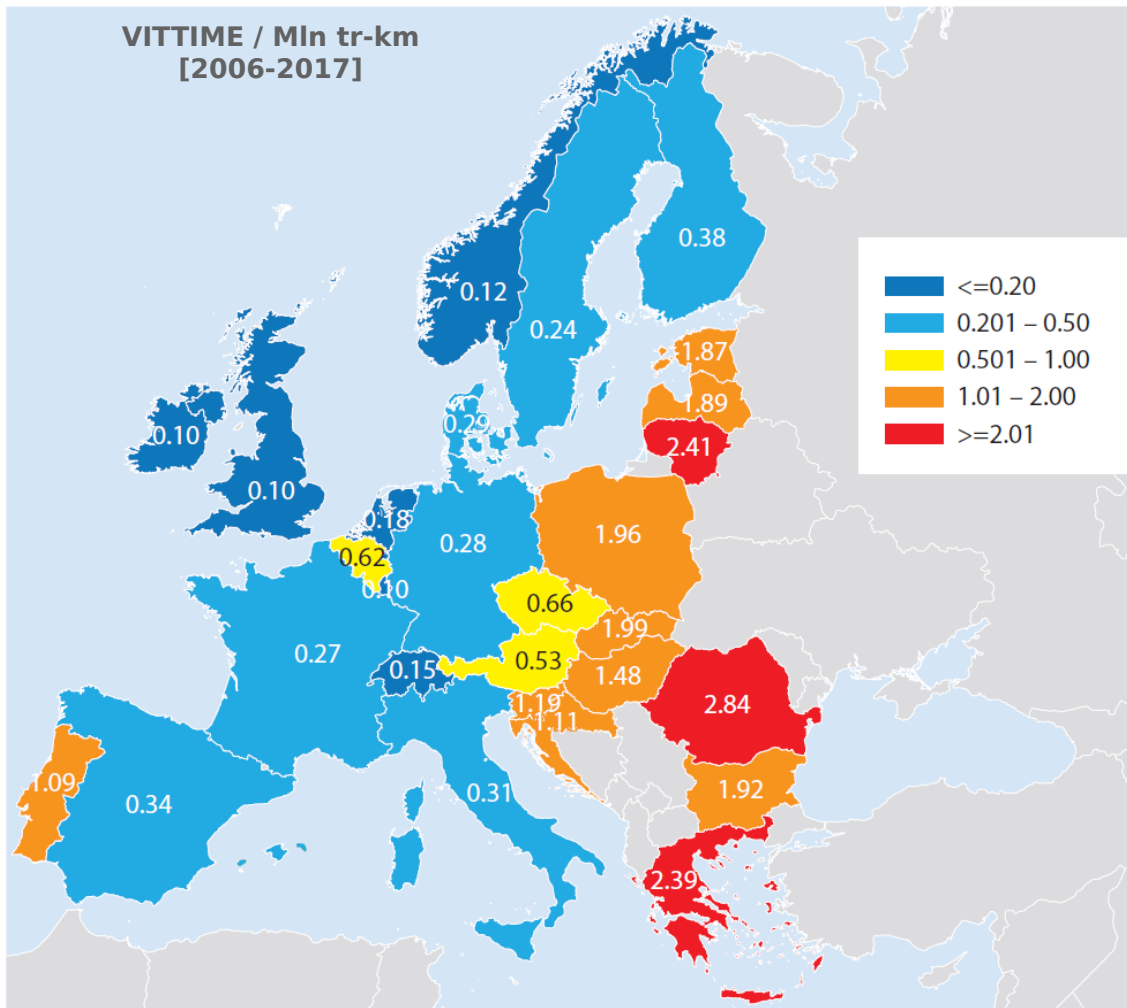
GLI INCIDENTI SIGNIFICATIVI NEL 2018

ANNO 2018	[Reti Regionali]	[Rete RFI]	TOTALE
-----------	------------------	------------	--------

INCIDENTI (classificazione ERA)	Interconnesse]								
	NUMERO	TOTALE		NUMERO	TOTALE		NUMERO	TOTALE	
		MORTI	FERITI		MORTI	FERITI		MORTI	FERITI
collisione di treno con veicolo ferroviario	0	0	0	2	0	1	2	0	1
collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari	0	0	0	4	0	0	4	0	0
deragliamento di treno	0	0	0	8	3	34	8	3	34
incidente al passaggio a livello	0	0	0	3	4	21	3	4	21
incidente che coinvolge veicoli in movimento, eccetto suicidi e tentati suicidi	3	1	2	88	67	26	91	68	28
incendio a bordo di veicolo ferroviario	0	0	0	3	0	1	3	0	1
altro	0	0	0	5	0	4	5	0	4
Totale	3	1	2	113	74	87	116	75	89

Le tipologie di incidenti che registrano il dato più elevato nel 2018 sono gli incidenti che coinvolgono veicoli in movimento e i deragliamenti.

Tra gli incidenti registrati assumono rilevanza gli incidenti gravi avvenuti a Pioltello il 25/01/2018 (deragliamento di un treno passeggeri) e a Caluso il 23/05/2018 (collisione di un treno passeggeri contro trasporto stradale eccezionale in corrispondenza di un passaggio a livello) che hanno causato rispettivamente 3 morti e 34 feriti gravi e 2 morti e 21 feriti gravi.



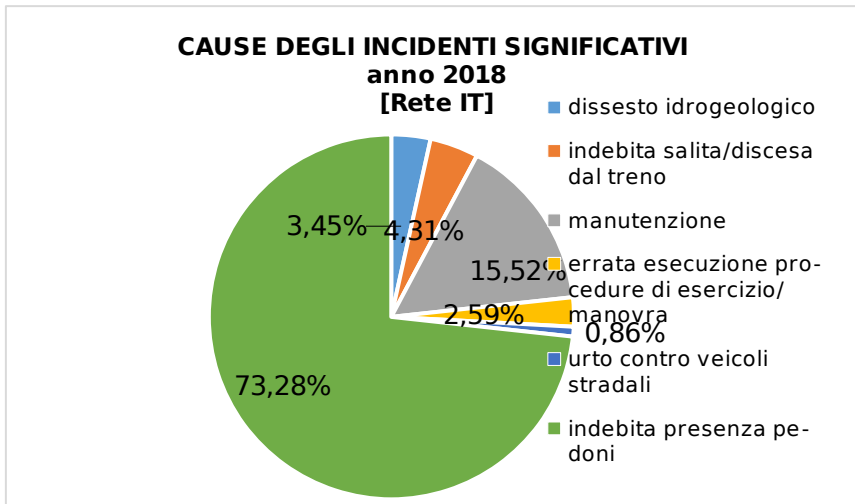
Fonte dati: CSI (Common Safety Indicators) -ERA (European Union Agency for Railways).
La rappresentazione utilizzata non è finalizzata alla classificazione dei livelli di sicurezza ferroviaria nei paesi europei.








Il numero complessivo delle vittime degli incidenti ferroviari (morti e feriti gravi) nel 2018 è pari a 164 di cui 161 sulla [Rete RFI] e 3 sulle [Reti Regionali Interconnesse].

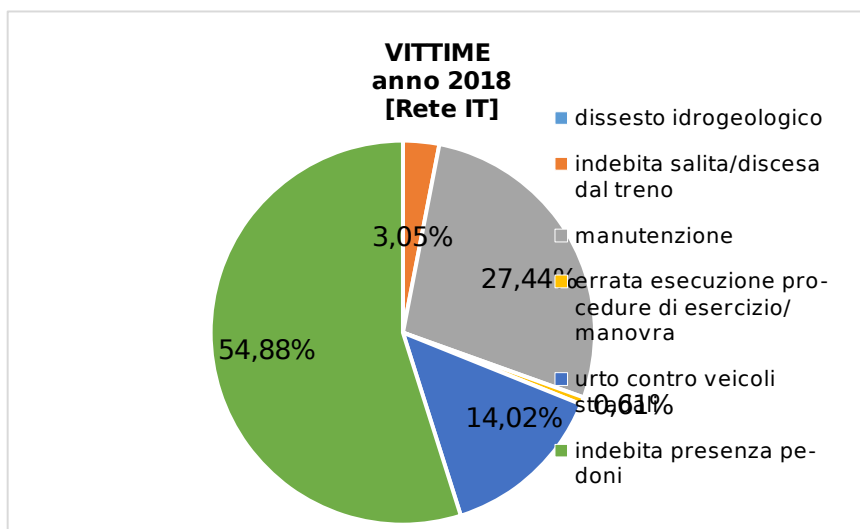
Per il 2018 i numeri più elevati di vittime si registrano nella categoria "incidenti alle persone che coinvolgono veicoli in movimento", "deragliamenti" e nella categoria "incidente ai passaggi a livelli":

- 37 vittime (3 morti e 34 feriti) di deragliamento di treno;
- 25 vittime (4 morti e 21 feriti gravi) di incidenti ai PL
- 96 vittime (68 morti e 28 feriti gravi) provocate da incidente che coinvolge materiale rotabile in movimento

GLI INCIDENTI SIGNIFICATIVI NEL 2018: LA DISTRIBUZIONE DELLE CAUSE



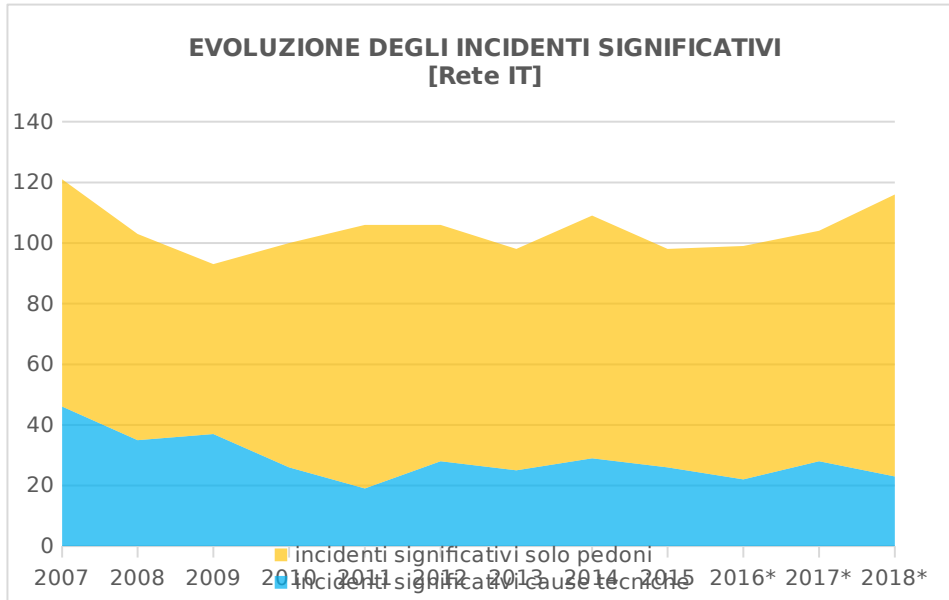
116	GLI INCIDENTI SIGNIFICATIVI nel 2018 sulla [Rete IT] +12 rispetto al 2017	
85	causati dall'indebita presenza di pedoni sui binari. Si tratta della principale causa di morte sui binari con circa il 55% delle vittime. +9 rispetto al 2017	
5	dovuti ad indebite salite o discese da treno in movimento invariato rispetto al 2017	
3	dovuti all'errata esecuzione di procedure ferroviarie (esercizio e manovre) -5 rispetto al 2017	
18	da collegare a contesti manutentivi +7 rispetto al 2017	
1	provocati da veicoli stradali sulla sede ferroviaria -3 rispetto al 2017	
4	conseguenza del dissesto idrogeologico +4 rispetto al 2017	



Disaggregando gli incidenti significativi registrati nel 2018 in base alla causa principale, la quota preponderante, il 73% risulta associata alle indebite presenze o agli attraversamenti della sede ferroviaria da parte di pedoni, inclusi i casi accaduti in corrispondenza dei passaggi a livello, a cui corrisponde il 55% delle vittime. Cresce il dato relativo alla manutenzione con il 16% degli incidenti connessi e il 27% delle vittime. A fronte di 1 solo evento relativo alle

collisioni contro veicoli stradali i ai passaggi a livello (incidente di Caluso) si sono registrate 23 vittime.

GLI INCIDENTI SIGNIFICATIVI NEL 2018



Analizzando la scomposizione degli incidenti significativi registrati nel periodo 2007-2018 sulla [Rete IT], in «indebite presenze di pedoni» e «cause tecniche» (errata esecuzione procedure di esercizio/manovra, manutenzione, dissesto idrogeologico, ecc.), si rileva che:

- **il numero di investimenti di pedoni** nel periodo osservato mostra un aumento del 13%, ma mentre nel 2007 rappresentava circa il 62% del totale degli incidenti significativi nel 2018 ne rappresenta circa il 73%.
- **gli incidenti legati a «cause tecniche»** nel 2018 segnano una riduzione del 37% rispetto al 2007 e registrano un aumento rispetto al 2017.

CRITICITA' DEL SISTEMA E AZIONI INTRAPRESE

Sulla base delle condizioni rilevate nell'attività di supervisione e nell'analisi di incidenti e precursori, sono state individuate le seguenti linee di azioni suddivise in base alle componenti incidentali di riferimento:

- ▶ indebita presenza sulla sede ferroviaria
 - analisi delle condizioni di fruibilità e di permeabilità delle aree ferroviarie per una valutazione dell'efficacia della viabilità pedonale/veicolare esistente in prossimità delle aree ferroviarie
 - analisi dell'efficacia della gestione dei confini fisici della sede ferroviaria
 - collaborazione con le istituzioni territorialmente coinvolte
 - campagne informative ed educative
- ▶ passaggi a livello
 - piani di dismissione
 - sviluppo tecnico, tecnologico e formazione del personale
 - miglioramento della consapevolezza degli utenti
- ▶ errata esecuzione procedure esercizio/manovra
 - Integrazione del «fattore umano» nella costruzione di un Sistema di Gestione della Sicurezza e delle procedure che lo compongono, ponendo attenzione:
 - alla fase di progettazione delle attività lavorative
 - all'identificazione delle competenze del personale coinvolto
 - alla fase di analisi di incidenti ed inconvenienti analizzando le cause e non le responsabilità
 - adeguamento professionale del personale
 - miglioramento delle ergonomie delle interfacce
 - realizzazione dell'indipendenza negli impianti tra le zone dove si effettuano manovre e quelle dedicate alla circolazione dei treni
 - spostamenti di veicoli tra impianti o tra fasci del medesimo impianto come treni anziché come manovre
 - adeguata gestione dei rischi derivanti dalle forniture di attività inerenti alla sicurezza
- ▶ dissesto idrogeologico
 - mappatura dei punti soggetti a criticità idrogeologiche e idrauliche della rete
 - efficace monitoraggio delle zone più a rischio
 - procedure organizzative a supporto della gestione del rischio idrogeologico e delle azioni da intraprendere in caso di eventi meteo intensi
 - gestione del transitorio delle opere da sottoporre ad interventi di adeguamento idraulico
 - gestione delle segnalazione del PdC dei sobbalzi in corrispondenza dei punti singolari della rete.
- ▶ opere civili

- verifica delle opere d'arte ferroviarie
- adeguati livelli di ispezione e di qualificazione del personale coinvolto
- introduzione di criteri oggettivi per l'assegnazione dei giudizi sulle opere ispezionate

► manutenzione

La gestione del processo manutentivo è una delle principali criticità del sistema. L'Agenzia ha chiesto il presidio delle attività connesse fin dalla sua istituzione. All'inizio del 2018, sulla scorta dei dati emergenti dalle attività di supervisione e dall'analisi degli incidenti ha ritenuto necessario emanare una raccomandazione indirizzata a tutti gli Operatori ferroviari al fine di attuare una revisione dei propri processi manutentivi in coerenza con quanto stabilito dai Metodi Comuni di Sicurezza, per individuare e di conseguenza mettere in atto le necessarie azioni finalizzate a garantire un efficace presidio dei processi manutentivi di competenza, prevedendo anche specifiche attività di audit sui fornitori esterni di servizi di manutenzione. Con la medesima nota è stato chiesto di avviare un percorso di verifica dell'efficacia delle procedure di gestione dei controlli, sia visivi che strumentali. Sui componenti dell'infrastruttura per individuarne le criticità e i punti di miglioramento, e fornire agli addetti ai controlli strumenti di supporto alle decisioni, stabilendo in particolare adeguati criteri sulla base dei quali adottare i provvedimenti di urgenza o comunque restrittivi della circolazione.

A seguito dell'incidente di Pioltello, l'Agenzia ha impartito ulteriori disposizioni nei confronti di RFI, definendo azioni immediate a breve e a lungo termine finalizzate ad un riesame complessivo dei processi interni al Gestore per garantire un efficace presidio dei processi manutentivi di propria competenza, richiedendone la validazione da parte di un Verificatore Indipendente di Sicurezza (VIS).

Vista la complessità delle operazioni richieste al Gestore dell'infrastruttura, nel corso del 2018 l'Agenzia ha presenziato lo stato di adempimento di quanto prescritto attraverso l'attivazione di tavoli tecnici dedicati e la formalizzazione di solleciti per la conclusione delle attività previste. Alla fine del 2018 non si sono concluse le attività richieste.

Per quanto riguarda i restanti Operatori ferroviari nell'ambito delle valutazioni documentali per il rilascio delle Autorizzazioni e Certificazioni di Sicurezza e nell'ambito dell'attività di supervisione è stata posta particolare attenzione all'analisi dei processi manutentivi per i quali si rileva il permanere di criticità diffuse.

Per quanto riguarda le tematiche manutentive dei veicoli interoperabili, l'Agenzia ha divulgato 5 Safety Alert di cui 2 rilevate su territorio italiano e ha continuato a seguire le attività del JNS (Joint Network Secretariat) istituito dall'ERA che ha prodotto delle misure di mitigazione del rischio armonizzate a livello europeo ed ha avviato un processo di analisi delle cause.

Permangono problematiche relative:

- alla standardizzazione dei contenuti e delle casistiche delle segnalazioni da parte delle agenzie nazionali
- al miglioramento del processo di comunicazione tra gli Operatori ferroviari e verso le agenzie nazionali
- alla sollecita attivazione dei provvedimenti conseguenti alla diffusione di un Safety Alert
- allo scambio di informazioni di sicurezza tra i vari soggetti interessati nell'Unione Europea, supportando le iniziative proposte in tal senso dall' «Agenzia per le ferrovie dell'Unione Europea»

PRINCIPALI CRITICITA' RELATIVE AGLI STANDARD TECNICI E ORGANIZZATIVI RICHIESTI DALLA NORMATIVA NAZIONALE ED INTERNAZIONALE

Dall'attività di audit sul campo e verifica documentale emergono le seguenti principali aree di criticità sui Sistemi di Gestione della Sicurezza degli Operatori ferroviari:

- monitoraggio dell'efficacia del Sistema di Gestione della Sicurezza (Regolamento (UE) n. 1078/2012)
- gestione delle modifiche (Regolamento (UE) n.402/2013)
- attuazione di efficaci misure per il controllo dei rischi per garantire il funzionamento sicuro con riferimento anche alla gestione delle interfacce
- analisi e valutazione dei fabbisogni formativi e controllo sull'esecuzione dei compiti del personale con mansioni di sicurezza
- gestione e controllo dei processi di progettazione, in particolare per la corretta definizione dei piani di manutenzione
- gestione del processo manutentivo, sia svolto internamente che da soggetti esterni
- attuazione del miglioramento costante del Sistema di Gestione della Sicurezza
- tempestività ed esaustività dei riscontri forniti a seguito degli impegni presi nel corso degli interventi sul campo per la corretta analisi e gestione delle carenze rilevate e verifica di efficacia delle azioni intraprese
- aggiornamento e conforme applicazione della documentazione tecnica e gestionale
- gestione dei carichi di lavoro

Con riferimento alle reti regionali interconnesse nel 2018 sono state rilasciate solo tre Autorizzazioni di Sicurezza e 2 estensioni di Certificato di Sicurezza su tali reti alle Imprese ferroviarie ivi operanti che hanno continuato a svolgere la propria attività sulla base delle autorizzazioni ricevute dai soggetti precedentemente competenti. Il mancato rilascio delle autorizzazioni e certificazioni di sicurezza è legato al permanere di difficoltà da parte dei Gestori delle infrastrutture regionali a fornire adeguate strutturazioni organizzative a supporto della sicurezza, congruenti con il contesto definito dal decreto legislativo 10 agosto 2007, n° 162.

I principali ambiti oggetto di criticità emerse dalle valutazioni effettuate nei confronti dei Gestori delle infrastrutture regionali fanno riferimento:

- ✓ all'analisi e valutazione dei rischi delle attività oggetto delle richieste di Autorizzazione di Sicurezza;
- ✓ all'impostazione e gestione dei processi manutentivi e dei rischi ad essi correlati e al controllo delle forniture di manutenzione;
- ✓ al funzionamento sicuro dell'infrastruttura;
- ✓ alla progettazione dell'infrastruttura;
- ✓ alla distribuzione delle responsabilità per la sicurezza;
- ✓ alla definizione e perseguimento degli obiettivi di sicurezza;
- ✓ al miglioramento continuo;
- ✓ al controllo da parte della gestione a tutti i livelli.
- ✓ alla gestione dei veicoli
- ✓ al sistema di acquisizione e mantenimento delle competenze

Con la nota 3169/2018 rivolta a tutti i Gestori delle infrastrutture regionali interconnesse *"Piani di adeguamento infrastrutturale e tecnologico ai principi di*

sicurezza contenuti nel Regolamento per la Circolazione Ferroviaria emanato con il Decreto ANSF n° 4/2012”, l’Agenzia ha sollecitato la trasmissione di entro marzo 2018:

- del Piano di adeguamento infrastrutturale e tecnologico per ottenere la conformità di sottosistemi e veicoli ai principi di sicurezza definiti nel Regolamento della Circolazione Ferroviaria (Decreto ANSF n° 4/2012)
- dello Stato di realizzazione dei provvedimenti urgenti per soddisfare i requisiti minimi indicati dalla nota ANSF prot. 9956/2016 del 26/09/2016
- delle Misure mitigative adottate in attesa della realizzazione di tali provvedimenti

chiedendo l’invio di un monitoraggio semestrale dello stato di avanzamento dei piani, prevedendo in caso di mancata trasmissione e rispetto dei piani, la possibile applicazione di restrizioni alla circolazione e di sanzioni amministrative.

Con la nota 3170/2018 rivolta a tutti i Gestori delle infrastrutture regionali interconnesse “*Mancato adeguamento ai dettami del D.Lgs. 162/2007*”, l’Agenzia ha fatto presente la possibile adozione di provvedimenti restrittivi per le aziende che, al 5 agosto 2018, non si fossero adeguate ai dettami del DLgs n. 162/2007.

Inoltre a giugno 2018, con nota individuale ai gestori infrastruttura che al 5 agosto 2018 non avessero ancora ottenuto l’Autorizzazione di sicurezza ha comunicato l’obbligo dell’adozione delle misure minime previste dalla nota ANSF prot. 9956/2016 rispetto a quelle autonomamente individuate.

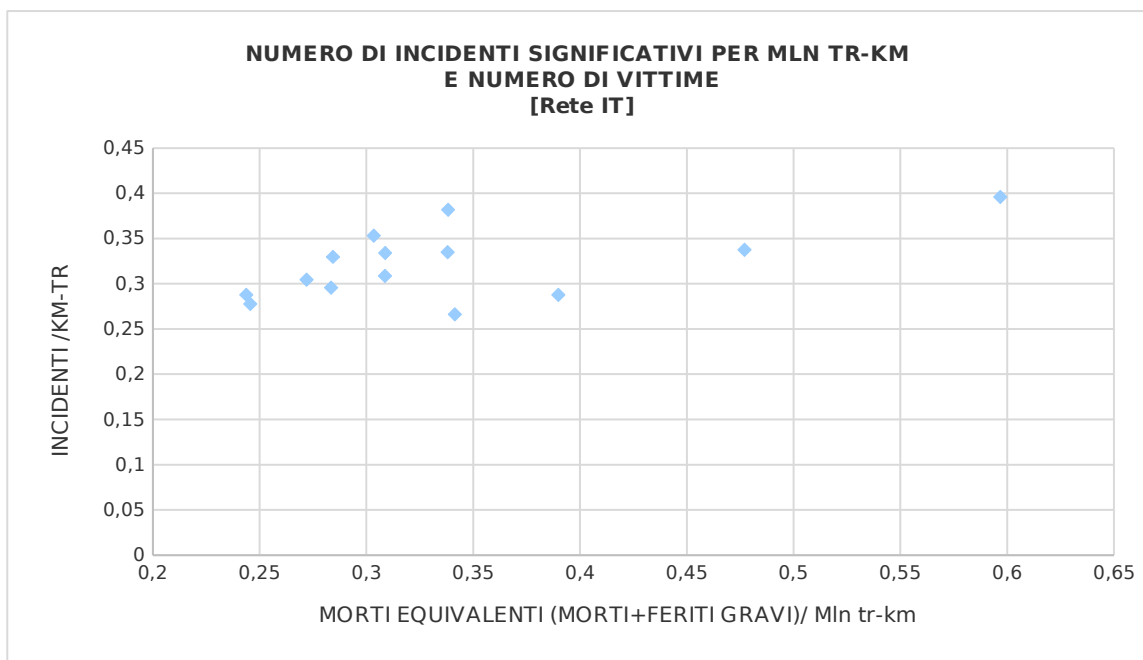
Al 31/12/2018 risultano 8 reti regionali interconnesse con uno stato di completamento sistema controllo marcia treno pari allo 0%. Solo un Gestore presenta uno stato di completamento pari al 100%, mentre i restanti hanno presentato piani di adeguamento che si sviluppano su più anni.

Il panorama sopra delineato, anche in considerazione delle criticità segnalate dalle attività di audit e ispezione, evidenzia la necessità di riallineare ai parametri presenti sulla rete nazionale la dotazione tecnologica e l’organizzazione a supporto della sicurezza degli operatori ferroviari che svolgono la propria attività sulle reti regionali interconnesse.

PRINCIPALI CONCLUSIONI

L'analisi congiunta della frequenza di accadimento degli incidenti significativi e delle loro conseguenze in termini di vittime, consente di verificare la tendenza del sistema "al raggiungimento di valori nulli di incidentalità, tenendo conto di quanto disposto dall'ANSF con il Decreto 4/2012 in rispondenza ai dettami:

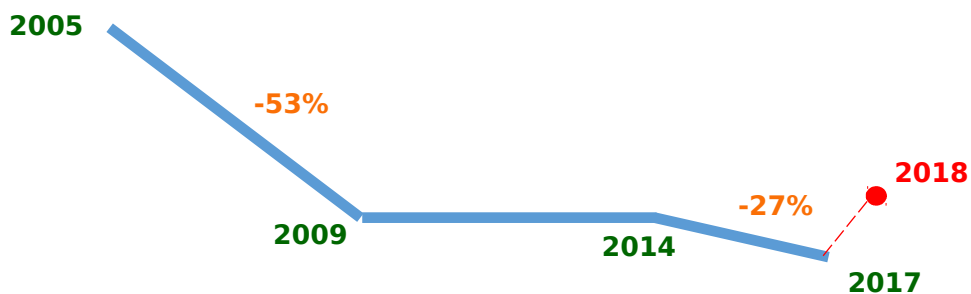
- dell'articolo 8 del Decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, ("nell'esercizio delle ferrovie si devono adottare le misure e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica atte ad evitare sinistri");
- del decreto legislativo 10 agosto 2007, n° 162, articolo 1, comma 1, che recepisce l'articolo 4, comma 1 della Direttiva 2004/49/CE, (".... Omississ... l'obiettivo del mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, del costante miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario italiano, tenendo conto dell'evoluzione normativa, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti gravi").



■ i dati relativi al 2016, 2017 e 2018 corrispondono ai dati registrati sulla [Rete RFI] a cui sono sommati i dati registrati sulle [Reti Regionali Interconnesse].

Il grafico mostra che nel periodo [2005-2017] un andamento complessivo (freccia verde continua) in linea con l'obiettivo generale (freccia verde tratteggiata), pur evidenziando sensibili oscillazioni. I dati del 2018 mostrano un andamento, in contro tendenza, negativo con un incremento sia del numero degli incidenti che delle vittime occorse sulla [Rete RFI].

Anche la seguente rappresentazione di tipo qualitativo calcolato come prodotto tra l'incidentalità [Incidenti significativi/Mln tr-km] e effetti in termini di vittime [Morti e feriti gravi/Mln tr-km] con riferimento alla sola [Rete RFI] conferma tale valutazione. Infatti, ad un andamento complessivamente decrescente seppur non costante registrato nel periodo 2005-2017 si contrappone il dato in forte crescita del 2018.



Non è particolarmente rappresentativa un'analisi equivalente riferita alle sole [Reti Regionali Interconnesse].

Con riferimento all'intero sistema ferroviario si evidenzia il permanere di problematiche a carattere tecnico legate in particolare alla manutenzione dell'infrastruttura e dei veicoli oltre alla difficoltà di intervenire efficacemente sull'incidentalità legata agli indebiti attraversamenti dei pedoni compresi quelli avvenuti in corrispondenza dei passaggi a livello.

Coerentemente con quanto sopra detto, l'ANSF nel corso del 2019, proseguirà le attività derivanti dai compiti istituzionali ad essa assegnati in materia di rilascio di certificazioni e autorizzazioni di sicurezza e di normazione.

Con riferimento alla supervisione continuerà ad individuare le proprie priorità adottando in maniera strutturata un approccio basato sul rischio.

L'Agenzia inoltre:

- con riferimento ai processi manutentivi verificherà l'ottemperanza da parte degli operatori alle raccomandazioni impartite nel 2018 richiedendo il rispetto delle tempistiche previste e la verifica dell'efficacia delle azioni intraprese ;
- con riferimento alle [Reti Regionali Interconnesse], sarà anche per il 2019 fortemente impegnata nelle attività di autorizzazione e di certificazione nonché nelle attività di presidio e di supervisione del nuovo sistema ferroviario di riferimento;

- ai sensi del DL 16/10/2017 n. 148 convertito con L. 04/12/2017 n. 172, proseguirà l'attività avviata nel 2018, di definizione delle norme tecniche e degli standard di sicurezza applicabili alle reti non connesse funzionalmente con il resto del sistema ferroviario nazionale [Reti Isolate], così individuate in quanto caratterizzate da servizi di trasporto che interessa esclusivamente tali reti;
- con riferimento all'implementazione del IV pacchetto ferroviario proseguirà nella:
 - o definizione dei Learning cases (SSC-VA-ERTMS-OSS)
 - o sottoscrizione degli accordi di cooperazione (Cooperation Agreements)
 - o formazione per gli esperti inseriti nelle attività condivise con l'ERA;
 - o revisione delle pertinenti procedure/Linee Guida
 - o definizione di Accordi con le NSA confinanti
- proseguirà l'attività di supervisione riguardante gli aspetti prettamente ferroviari del trasporto di merci pericolose;
- promuoverà una positiva "Safety Culture" nel sistema ferroviario e l'integrazione del fattore umano nei Sistemi di Gestione della Sicurezza;
- vigilerà sul corretto svolgimento da parte degli Operatori ferroviari delle indagini sugli incidenti e inconvenienti ferroviari, puntando soprattutto a superare i comportamenti omissivi o non collaborativi tra Operatori e verso l'ANSF stessa;
- promuoverà attività di cooperazione transfrontaliera.
- incentiverà gli Operatori ferroviari a superare il potenziale disallineamento tra esigenze produttive e commerciali da una parte e tutela della sicurezza dall'altra, garantendo un efficace controllo della propria parte di sistema;
- favorirà momenti di incontro e di dialogo con gli Operatori ferroviari.

Gli Operatori ferroviari dovranno, in particolare, quali priorità di intervento:

- allineare i livelli di sicurezza in tutte le parti del sistema ferroviario (Reti Regionali interconnesse di cui al DM del 5 agosto 2016) e uniformare agli standard nazionali l'attrezzaggio tecnologico della rete e dei veicoli;
- garantire l'efficacia dei processi manutentivi e velocizzare le attività necessarie agli adempimenti richiesti dall'ANSF;
- limitare il numero degli indebiti attraversamenti della sede ferroviaria;
- promuovere una positiva "cultura della sicurezza" e l'integrazione del «fattore umano» nel proprio sistema e nei rapporti con gli altri operatori, puntando a:
 - o comprendere e portare ad esempio ciò che funziona già bene
 - o rafforzare il riconoscimento visibile dei comportamenti sicuri
 - o sviluppare un sistema semplice per condividere le preoccupazioni in materia di sicurezza
 - o fare uso delle condizioni di appalto e contrattuali per porre l'accento sulla sicurezza in occasione delle collaborazioni con appaltatori e fornitori
 - o definire e comunicare ai dirigenti le modalità di esercizio della leadership in materia di sicurezza
- assicurare una maggiore collaborazione fattiva con gli altri Operatori,

- garantire un efficace controllo della propria parte di sistema come disposto dal Regolamento (UE) 1078/2012.

Il 2019 sarà caratterizzato dalla nascita dell'ANSFISA con la conseguente collocazione dell'Agenzia in un più ampio contesto garantendo e migliorando il presidio dei processi di sicurezza ferroviaria.