

RETE FERROVIARIA ITALIANA s.p.a.

- **Amministratore delegato**
- **Sicurezza di Rete e Qualità**
Piazza della Croce Rossa, 1

00161 Roma

AZIENDE FERROVIARIE DI CUI AL D.M. 5/8/2016

(solo gestori infrastruttura elenco allegato)

Loro sedi

IMPRESE FERROVIARIE

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 l'art. 4 del D.Lgs. 50/2019 che 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";

VISTO l'art. 6 del medesimo decreto il quale 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)";

VISTO l'art.31, comma 6, del medesimo decreto per effetto del quale, "ai sensi dell'articolo 12, comma 19, quarto periodo, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con L. 16 novembre 2018, n. 130, nelle more della piena operatività di ANSFISA, le funzioni e le competenze ad essa attribuite ai sensi del presente decreto sono svolte dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) già istituita ai sensi del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162";

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;

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);

CONSIDERATO CHE l'andamento registrato per l'Italia negli ultimi anni ha evidenziato il superamento del valore di riferimento nazionale per il rischio per persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari (NRV 5);

FATTO SALVO il perseguimento dell'obiettivo primario di lungo termine di tendere a valori nulli di incidentalità, garantendo che tutto il personale contribuisca al suo perseguimento con ogni comportamento ed atteggiamento che abbia o possa avere risvolti sulla sicurezza, individuando, analizzando e riducendo precursori e incidenti;

si riportano di seguito le misure finalizzate al conseguimento degli obiettivi comuni di sicurezza (CST) che hanno registrato un superamento del valore di riferimento nazionale ed, in generale, le aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria identificate per il 2020 sulla base delle analisi svolte dall'Agenzia di cui alla Relazione Preliminare per la sicurezza relativo all'anno 2018.

- A-** I Gestori delle infrastrutture e le Imprese ferroviarie, ognuno per quanto di propria competenza, devono attuare le seguenti misure finalizzate al conseguimento degli obiettivi comuni di sicurezza (CST) per il rischio per le persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari (NRV 5):
- analisi delle criticità presenti nelle aree di stazione, località di servizio (e loro pertinenze) e nel sedime ferroviario, attivando collaborazioni con tutti i soggetti competenti anche di tipo istituzionale, al fine di realizzare una mappatura delle zone ad elevata probabilità di investimento ed individuare, per tali zone, le adeguate misure di sicurezza preventive. In via indicativa tali misure possono essere identificate in interventi diretti a:
 - rendere i punti di accesso alla sede ferroviaria di difficile praticabilità alle persone non autorizzate;
 - eliminare, o rendere non fruibili alle persone non autorizzate, i manufatti e gli edifici in disuso presenti nelle aree ferroviarie;
 - ubicare gli attraversamenti a raso, ove non eliminabili, a grande distanza dagli accessi alle banchine;
 - attività di formazione, informazione ed educazione alla sicurezza per ridurre il rischio degli investimenti di persone rivolte a tutte le possibili tipologie di utenza (in termini di età, nazionalità, genere, ruolo) coinvolgendo anche soggetti istituzionali e non, in modo da realizzare sinergie tematiche di sicurezza comuni anche a diverse modalità di trasporto.
- B-** I Gestori delle infrastrutture e le Imprese ferroviarie, ciascuno per quanto di competenza, sono tenuti ad intervenire nelle seguenti aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria, considerando le indicazioni fornite quale riferimenti di base:
- 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. Si richiama l'obbligo di revisione dei processi manutentivi in essere secondo quanto riportato nella circolare ANSF prot. 0001002/2018 del 15/01/2018 rivolta a tutti gli Operatori ferroviari e nella circolare ANSF prot. 0003171/2018 del 16/02/2018 rivolta al Gestore dell'Infrastruttura RFI, sulla base di adeguate verifiche di efficacia. Si sollecita inoltre la revisione dei processi manutentivi anche attraverso lo sviluppo ed il potenziamento degli strumenti di diagnostica

▪ 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 attraverso:

- l'individuazione delle azioni e i comportamenti che possono promuovere, tramite il Sistema di Gestione della Sicurezza, una cultura di fiducia reciproca e di reciproco apprendimento, nell'ambito della quale il personale è incoraggiato a contribuire allo sviluppo della sicurezza segnalando eventi pericolosi e fornendo informazioni legate alla sicurezza;
- la definizione di una strategia finalizzata al miglioramento continuo della cultura della sicurezza nell'organizzazione, che comprenda il ricorso ad esperti e l'impiego di metodi riconosciuti per individuare problemi comportamentali che interessano le varie parti del Sistema di Gestione della Sicurezza e identificando le misure necessarie ad affrontarli.

▪ Integrazione dei fattori umani ed organizzativi.

Contemplare il fattore umano e i fattori organizzativi in particolare 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.

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

Garantire 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 contesti operativi di cui al DM del 05 agosto 2016. In tale ottica, si richiamano gli 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.

▪ Cooperazione e coordinamento tra gli Operatori ferroviari.

Stabilire adeguati canali di comunicazione per la trasmissione delle informazioni ad altri soggetti che fanno affidamento sulle comunicazioni dell'organizzazione per gestire la sicurezza delle proprie organizzazioni e favorire lo scambio delle informazioni al fine di elaborare processi più sicuri nell'ambito dei rispettivi Sistemi di Gestione della Sicurezza.

Quanto sopra dovrà essere sviluppato con particolare riferimento alla gestione delle emergenze, alla gestione della sicurezza ai confini fisici ed operativi dell'infrastruttura e allo scambio di informazioni inerenti a incidenti ed inconvenienti per favorire il processo di miglioramento continuo del Sistema di Gestione della Sicurezza di tutti i soggetti interessati.

▪ 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 di sicurezza.

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 verifiche di efficacia e le eventuali revisioni nel rispetto di quanto disposto dal CSM inerente all'attuazione delle modifiche al Sistema di Gestione della Sicurezza.

▪ Analisi degli incidenti e degli inconvenienti.

Definire un'efficace processo di analisi degli incidenti, degli inconvenienti e dei precursori che garantisca il riesame della valutazione del rischio, utilizzando le informazioni raccolte per trarne insegnamento allo scopo di migliorare la sicurezza ed adottare misure correttive e/o di miglioramento.

C- I Gestori delle infrastrutture e le Imprese ferroviarie, ognuno per quanto di propria competenza, devono intervenire nelle seguenti aree di miglioramento finalizzate al conseguimento dell'obiettivo comune di sicurezza (CST) relativo al rischio degli utenti dei passaggi a livello (NRV 3):

- ricerca di soluzioni tecnologiche innovative;
- analisi e valutazione delle criticità presenti in ambito Passaggi a Livello (PL), al fine di realizzare una mappatura di quelli a elevata probabilità di investimento di persone o di collisione con veicoli stradali (anche misurata sulla base dei dati storici relativi alla frequenza di indebita presenza di persone sulla sede ferroviaria), prevedendo in questi ultimi, l'adozione di idonee misure di sicurezza preventive per ridurre la probabilità di accadimento dell'evento pericoloso;
- attività di informazione ed educazione alla sicurezza per ridurre il rischio degli investimenti di persone rivolta a tutte le tipologie di utenza (in termini di età, nazionalità, genere, ruolo), coinvolgendo anche soggetti istituzionali, in modo da realizzare sinergie tematiche di sicurezza comuni anche a diverse modalità di trasporto;
- verificare il rispetto dei tempi di attuazione dei piani di dismissione e attrezzaggio dei Passaggi a livello valutandone la relativa efficacia.

Codesti Operatori ferroviari, con il coinvolgimento dei propri stakeholder e partner (costruttori, ditte appaltatrici, Soggetti Responsabili della Manutenzione, detentori, gestori di reti confinanti, Imprese ferroviarie estere, ecc.), devono adottare i provvedimenti necessari ed inserire nei propri piani della sicurezza per l'anno 2020 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;

- riportate nelle note ANSF con oggetto “Obiettivi e aree di criticità” relative agli anni precedenti e che dal monitoraggio svolto 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”.

Si specifica che i progetti e le attività che codesti Operatori ferroviari inseriranno nel proprio piano della sicurezza non devono contenere indicazioni generiche ma un adeguato dettaglio in termini di tempi, obiettivi ed indicatori che ne permetta il monitoraggio e la relativa verifica di efficacia.

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 2020.

Il Direttore
Ing. Marco D'Onofrio



D'ONOFRIO MARCO
AGENZIA NAZIONALE PER
LA SICUREZZA DELLE
FERROVIE (ANSF)
17.07.2019 14:20:21 UTC