Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali

ALLEGATO_2 ansfisa.ansfisa.REGISTRO UFFICIALE.U.0021223.30-09-2021

RELAZIONE ANNUALE SULLE RETI FERROVIARIE ISOLATE DAL PUNTO DI VISTA FUNZIONALE DI CUI ALL'ART. 2, COMMA 4, DEL D.Lgs. 50/2019

ANNO 2020

Viale del Policlinico, 2 - 00161 Roma RM – Italia - Tel. +39 06 48880625
codice fiscale 96443320583 - codice IPA 00YVS7
www.ansfisa.gov.it ansfisa@pec.ansfisa.gov.it

➢ Premessa

Il decreto legge 16 ottobre 2017, n. 148, coordinato con la legge di conversione 4 dicembre 2017, n. 172, ha disposto l'attribuzione delle competenze in materia di sicurezza delle reti ferroviarie isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario all'ANSF, attuale Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutturale Stradali e Autostradali (ANSFISA), a decorrere dal 1° luglio 2019.

E' stato inoltre conferito all'Agenzia il compito di individuare "*le norme tecniche e gli standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti*" stabilendo che "*nel rilasciare le autorizzazioni di propria competenza, l'ANSF valuta le misure mitigative o compensative proposte dai gestori del servizio sulla base di una analisi del rischio che tenga conto delle caratteristiche della tratta ferroviaria, dei rotabili e del servizio di trasporto*".

Il decreto legislativo 14 maggio 2019 n. 50 "Attuazione della Direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie" ha, in particolare, confermato il suddetto quadro normativo disponendo l'identificazione delle reti ferroviarie funzionalmente isolate interessate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 2 agosto 2019, n.347 è stato identificato il seguente ambito di riferimento:

AZIENDA ESERCENTE	LINEE FERROVIARIE	REGIONE
AMT	Genova - Casella	Liguria
FERROVIENORD	Brescia – Iseo - Edolo	Lombardia
GTT SpA	Torino - Ceres	Piemonte
SSIF SpA	Domodossola – confine svizzero	Piemonte
ATAC SpA	• Roma – Lido • Roma – Civitacastellana - Viterbo	Lazio
Ferrovie della Calabria srl	Intera rete	Calabria
Ferrovia Circumetnea	Catania Borgo – Riposto – tratta extraurbana	Sicilia
FAL srl	Intera rete	Puglia-Basilicata
ARST SpA	Intera rete	Sardegna
EAV	• Ferrovia Circumvesuviana • Ferrovie Cumana e Circumflegrea	Campania

Le suddette reti sono caratterizzate dalla presenza di 3 Gestori dell'infrastruttura, 6 Imprese ferroviarie e 7 soggetti Esercenti.

[RETI FERROVIARIE ISOLATE] DATI CARATTERISTICI al 31/12/2020
▪ circa 1.130 km di rete
▪ circa 10 Mln treni km complessivi
▪ circa il 17% del traffico coperto da sistemi di protezione della marcia del treno ATP
▪ circa il 24% del traffico coperto da sistemi di protezione della marcia del treno differenti da sistemi ATP
▪ 949 passaggi a livello con una densità di quasi 1 unità a chilometro
▪ 1.529 principali opere d'arte (ponti, viadotti, cavalcavie, sottovie, gallerie)
▪ 288 località di servizio (stazioni, bivi, ecc.)
▪ 1.196 apparecchi di binario (scambi o intersezioni)
▪ 1.992 segnali
▪ circa 3.600 addetti con mansioni di sicurezza

L'articolo 19 comma 3 del decreto legislativo 14 maggio 2019 n. 50 pone in carico all'ANSFISA la pubblicazione annuale di una relazione sulle attività svolte nell'anno precedente sulle reti ferroviarie funzionalmente isolate e la trasmissione della stessa al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili entro il 30 settembre. Tale relazione deve contenere le informazioni circa l'evoluzione della sicurezza ferroviaria, delle certificazioni e delle autorizzazioni, nonché i risultati e l'esperienza acquisita in relazione alla supervisione dell'attività dei soggetti che operano su tali reti, compresi il numero e l'esito delle ispezioni e degli audit.

- **Definizione del quadro normativo di riferimento.**

In ottemperanza ai compiti di cui al decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148 sopra richiamati, l'Agenzia ha emanato il decreto ANSF n. 1/2019 del 19 aprile 2019, recante "*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*".
Il decreto con i relativi allegati:

- definisce i principi di sicurezza per la circolazione ferroviaria per le reti funzionalmente isolate, i requisiti essenziali nonché le norme tecniche applicabili ai sottosistemi ferroviari di tali reti;
- rappresenta condizione necessaria ad assicurare il rispetto dei requisiti essenziali, per il soddisfacimento dei quali può essere richiesta dalla legislazione nazionale l'applicazione di ulteriori norme.

Con il medesimo decreto si dispone, ai fini del rilascio delle autorizzazioni di competenza dell'Agenzia, la trasmissione da parte degli Operatori:

- dell'elenco degli interventi finalizzati ad adeguarsi ai requisiti del decreto medesimo e, in particolare, ad adottare i sistemi tecnologici che garantiscano automaticamente il rispetto dei vincoli di sicurezza;
- delle misure mitigative adottate nelle more del completamento degli interventi di cui al precedente alinea;
- delle analisi del rischio finalizzate ad individuare gli interventi e le misure mitigative di cui ai punti precedenti.

In attuazione dei compiti assegnati dagli articoli 2 comma 4, 16 comma 2, lettera bb), 28 e 29 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, è stato inoltre elaborato il testo contenente le *"Norme sui requisiti del Sistema di Gestione della Sicurezza, per l'applicazione dei CSM, per il rilascio delle abilitazioni al personale, per il rilascio del certificato di idoneità all'esercizio e sulla supervisione applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario"*, emanate con decreto ANSF n. 3/2019 del 02/07/2019.
Con il suddetto testo è stato guidato il passaggio dall'approccio prescrittivo, attuato dai soggetti operanti sulle reti funzionalmente isolate prima della giurisdizione di ANSFISA, a quello prestazionale legato ad una distribuzione diffusa delle responsabilità nell'ambito dell'organizzazione e alla dimostrazione del rispetto delle prestazioni che il sistema deve garantire per assicurare livelli accettabili di sicurezza. Tale passaggio ha portato con sé il cambiamento da un modello di gestione delle operazioni di tipo reattivo ad un modello di gestione del rischio di tipo proattivo, da un approccio al miglioramento discontinuo in presenza di eventi indesiderati ad un miglioramento continuo per prevenire l'accadimento di eventi indesiderati.

A completamento nel quadro normativo di riferimento di competenza dell'Agenzia, gli aspetti connessi al rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio dei sottosistemi strutturali e dei veicoli, sono stati disciplinati nell'ambito delle *"Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche n. 1/2019"* rev. 1 del 24/07/2020, emanate con nota ANSFISA prot. 011658 del 27/07/2020.

Il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 ha inoltre istituito l'Organismo indipendente ferroviario (OIF) quale organismo di terza parte riconosciuto dall'ANSFISA per lo svolgimento di compiti afferenti alla sicurezza ferroviaria, quali l'effettuazione di valutazioni di conformità e di processo, qualifiche di laboratori, esecuzione di prove, nei relativi processi autorizzativi sulla base di norme nazionali non soggette a notifica.
Ciò ha comportato nel corso del 2019 la necessità di emanare un decreto per la gestione del periodo transitorio che consentisse agli organismi di valutazione, già riconosciuti dall'Agenzia stessa secondo il previgente quadro normativo in qualità di Verificatori indipendenti di Sicurezza (VIS), di svolgere tale compito nei procedimenti autorizzativi sulle reti funzionalmente isolate (Decreto ANSF n. 2/2019 del 14/06/2019) in attesa del perfezionamento del processo di riconoscimento nella nuova veste, da effettuare entro un anno. Nel corso del 2020 sono state emanate con nota ANSF prot. 001698 del 29/01/2020 le Linee guida per il riconoscimento degli Organismi Indipendenti Ferroviari (OIF), rev. 0 del 22/01/2020, oggetto di revisione nell'anno 2020 con l'emissione della rev.01 del 28/09/2020. Nel corso del 2020 sono stati riconosciuti 7 OIF.

Nelle more del complessivo adeguamento al nuovo contesto normativo di riferimento, l'Agenzia ha ritenuto di carattere prioritario che, ai sensi del primo comma 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") gli Operatori garantissero che i sistemi tecnologici e le modalità operative e gestionali a tutela della sicurezza della circolazione delle proprie reti fossero conformi al più presto ai requisiti ed ai principi riportati nella nota ANSF prot. n° 13666 del 10/07/2019. In tale ottica l'Agenzia, nel comunicare i requisiti da rispettare con urgenza, ha chiesto in particolare di:

- individuare, programmare e realizzare i provvedimenti necessari a soddisfare, sulle proprie reti, prioritariamente i requisiti indicati, trasmettendo i relativi cronoprogrammi di attuazione;
- adottare, nelle more della piena attuazione dei provvedimenti di cui al punto precedente, le mitigazioni individuate sulla base delle analisi e verifiche svolte dagli Operatori a norma dell'articolo 3 del decreto ANSF n. 1/2019, a seguito dell'applicazione del processo di valutazione dei rischi.

I riscontri forniti dagli Operatori ferroviari sono stati oggetto di specifico monitoraggio al fine di verificare la rispondenza a quanto disposto e attivando approfondimenti nell'ambito delle attività istruttorie finalizzate al rilascio del Certificato di idoneità all'Esercizio di cui all'articolo 28 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50.

Nel corso del 2020 al termine del monitoraggio svolto sulle misure mitigative introdotte a seguito della citata nota ANSF prot. n° 13666 del 10/07/2019 sono state inviate le note di richiamo indirizzate agli Esercenti delle reti evidenziando le maggiori criticità. Con le stesse note è stato chiesto di adottare in modo tracciabile i provvedimenti necessari alla risoluzione delle non conformità rilevate, in accordo con quanto previsto da ciascun Sistema di gestione della sicurezza e di adeguare conseguentemente la documentazione a supporto all'istanza di rilascio del Certificato di idoneità all'esercizio (CIE). La soluzione delle criticità è una delle condizioni per il rilascio del CIE.

- **Certificazione dei soggetti che operano sulle reti funzionalmente isolate.**

Ai sensi dell'articolo 28 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, ogni soggetto che opera sulle reti funzionalmente isolate, per poter svolgere le proprie attività su tali reti, deve ottenere un Certificato di Idoneità all'Esercizio (CIE) da parte dell'Agenzia.

Tale certificato prova che il soggetto richiedente ha posto in essere un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di operare in modo sicuro nell'area di esercizio prevista, corrispondente alla singola infrastruttura, o di gestire e far funzionare l'infrastruttura ferroviaria in modo sicuro, tenendo conto delle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei rotabili e del servizio di trasporto. Per garantire la continuità del servizio ferroviario, fino all'ottenimento da parte dei soggetti che già operano sulle reti funzionalmente isolate del CIE, i soggetti interessati sono autorizzati ai sensi dell'articolo 31, comma 3, del medesimo decreto a proseguire la propria attività in virtù dei provvedimenti precedentemente rilasciati dalle Autorità e Amministrazioni competenti.

Così come disposto dalla normativa di riferimento entro il 1ottobre 2019 sono pervenute le richieste di CIE da parte di tutti i soggetti interessati costituiti da 3 Gestori

dell'infrastruttura, 6 Imprese ferroviarie e 7 soggetti Esercenti. Le attività dell'Agenzia proseguono con estrema difficoltà soprattutto per l'obiettiva complessità, da parte dei soggetti interessati, ad adattarsi al nuovo contesto normativo e culturale nell'organizzazione e nella gestione delle proprie attività.

Nel corso del 2020 sono state svolte le relative istruttorie che hanno rilevato criticità tali da portare al rilascio di un solo Certificato di Idoneità all'Esercizio. Quest'ultimo è stato rilasciato nei confronti di un soggetto operante anche su linee interconnesse già titolare di una Autorizzazione di Sicurezza ai sensi del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 e pertanto dotato di un Sistema di Gestione della Sicurezza.

[RETI FERROVIARIE ISOLATE] SOGGETTI AUTORIZZATI O RICONOSCIUTI dall'ANSFISA al 31/12/2020
▪ 1 Gestore dell'infrastruttura (i rimanenti 9 soggetti, di cui 2 Gestori dell'infrastruttura e 7 Esercenti, sono autorizzati ad operare sulla base delle previgenti autorizzazioni)
▪ 5 Imprese ferroviarie autorizzate ad operare sulla base delle previgenti autorizzazioni
▪ 7 Organismi Indipendenti Ferroviari (OIF) di cui all'art. 3 comma rr) del decreto legislativo 14 maggio 2019, n°50

Per quanto riguarda la messa in servizio, da marzo 2020 ANSFISA ha rilasciato 13 autorizzazioni per veicoli destinati alla circolazione su linee funzionalmente isolate dell'Ente Autonomo Volturno (EAV). Sono in corso procedimenti autorizzativi per locomotive da impiegare sulla tratta Brescia-Iseo-Edolo del gestore Ferrovie Nord, per veicoli destinati a circolare sulle linee gestite da Ferrovie della Calabria, Ferrovie Apulo-Lucane e ARST (Sardegna); si stanno avviando, inoltre, le procedure per l'autorizzazione di modifiche a veicoli destinati alla circolazione sulle linee della Gestione Governativa Ferrovia Circumetnea (GG FCE).

Il Decreto ANSF n.3/2019 del 02/07/2019 all'art. 4 comma 2, prevede che l'istanza per il rilascio del CIE, sia corredata anche delle evidenze documentali atte a dimostrare l'applicazione delle misure mitigative o compensative e gli eventuali piani di adeguamento alle norme tecniche e standard di sicurezza. La documentazione trasmessa dagli Operatori, in riscontro ai suddetti provvedimenti e decreti, ha evidenziato notevoli criticità.

Con nota prot. n° 12044 del 03/08/2020 l'Agenzia, al fine di completare e meglio predisporre la documentazione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza, ha evidenziato quanto segue:

- il documento di valutazione dei rischi deve contemplare tutte le analisi svolte in ottemperanza a quanto previsto dalla norma; i contenuti devono, in maniera coerente e dettagliata, trattare i rischi operativi, organizzativi e tecnici, riguardanti il tipo, l'entità e l'area di attività (Contesto dell'Organizzazione) compresi i rischi emersi dalle situazioni di non-conformità con il Regolamento di Circolazione Ferroviaria nonché dal rischio correlato alle protezioni offerte dagli attuali sistemi tecnologici;

- le misure mitigative o compensative, scaturite dall'analisi del rischio, dovranno essere adeguatamente dettagliate e supportate da documenti volti a dimostrarne l'implementazione all'interno del sistema stesso;
- in coerenza all'analisi del rischio effettuata devono essere predisposti gli eventuali piani tecnologici, normativi e infrastrutturali ritenuti necessari ai fini dell'adeguamento ai principi di sicurezza, allegando il relativo cronoprogramma in cui siano evidenziate le misure mitigative che potranno essere superate o rimosse in relazione allo stato di attuazione del piano stesso. Con la medesima nota è stato inoltre chiesto agli Operatori, nel caso di implementazione di piani di adeguamento tecnologico, infrastrutturale e normativo di trasmettere all'Agenzia il relativo monitoraggio inerente allo stato di avanzamento entro il 30 marzo e il 30 settembre di ciascun anno e fino alla completa attuazione.

- **Adeguamento della normativa nazionale**

L'ANSFISA sta elaborando il nuovo Regolamento per la Circolazione ferroviaria, la cui prima bozza è già sottoposta alla consultazione di tutti gli operatori ferroviari con valenza anche sulle reti funzionalmente isolate.

- **Attività di supervisione.**

Ai sensi del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, l'Agenzia svolge attività di supervisione sugli Operatori delle reti funzionalmente isolate, adottando i principi e gli elementi contenuti nel Regolamento delegato (UE) 2018/761.

Con il documento "Strategie di supervisione per il triennio 2020-2022" prot. ANSFISA 4844 del 12/03/2020 , non avendo, all'atto dell'emissione del documento, dati e informazioni sufficienti per particolareggiare ulteriormente il piano di supervisione per le ferrovie funzionalmente isolate, quest'ultimo è stato definito con criteri di proporzionalità nell'effettuazione dei controlli tenendo conto del volume di trasporto effettuato su tali infrastrutture, in percentuale sul sistema di trasporto ferroviario nazionale, e delle specificità tecnologiche e funzionali delle infrastrutture rispetto alla rete interoperabile, garantendo che nel periodo di riferimento siano coinvolti tutti gli operatori che svolgono esercizio ferroviario su di esse.

Inoltre, ai fini della definizione delle attività di supervisione sulle organizzazioni operanti sulle reti isolate (imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura ed esercenti) è stato deciso di tenere in considerazione anche lo sviluppo dei procedimenti per il rilascio del Certificato di Idoneità all'Esercizio. A partire dal mese di marzo 2020, vista l'impossibilità di effettuare attività di supervisione presso gli Operatori, anche la pianificazione è stata rivalutata per individuare le modalità operative per svolgere tali attività senza recarsi presso gli operatori ferroviari. Ritenendo necessario in ogni caso l'attivazione di modalità

operative alternative anche in relazione all'obbligo di svolgimento dei compiti di istituto in smart working, è stato stabilito di svolgere attività "da remoto", adattando le modalità già in uso per valutare l'attuazione e l'efficacia delle azioni predisposte in seguito alle non conformità individuate in precedenti audit.

La pianificazione ha contemplato inizialmente le attività di follow –up "da remoto" rimandandone l'implementazione con nuove modalità per le attività di audit qualora il perdurare della situazione epidemiologia non avesse permesso l'effettuazione delle attività stesse con le consuete modalità. Contestualmente, sono state invece svolte, con le metodologie consolidate, le valutazioni documentali finalizzate a verificare la conformità del Sistema di Gestione della Sicurezza degli esercenti e degli operatori ferroviari (Imprese Ferroviarie e Gestori dell'Infrastruttura) delle reti funzionalmente isolate ai requisiti previsti dalle "Norme sui requisiti del Sistema di Gestione della Sicurezza, per l'applicazione dei Metodi Comuni di Sicurezza, per il rilascio delle abilitazioni al personale, per il rilascio del certificato di idoneità all'esercizio e sulla supervisione applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario" emanate con il Decreto ANSF n° 3/2019.

- **Incidenti registrati sulle reti funzionalmente isolate**

Con il Decreto ANSF n.3/2019 è stato mutuato nei confronti delle reti funzionalmente isolate il quadro normativo vigente sul sistema ferroviario nazionale inerente alla classificazione e alle modalità di comunicazione degli incidenti e degli inconvenienti ferroviari. Pertanto, permane quanto definito dal D.lgs. 50/2019 e dall'Allegato A al Decreto ANSF n.4/2012.

Nel 2020 si sono verificati complessivamente 6 incidenti significativi che hanno causato 4 vittime, (tutti feriti gravi), di seguito riepilogati a:

- 2 deragliamenti di treni viaggiatori che non hanno causato vittime ma che hanno determinato una interruzione della circolazione superiore alle 6 ore (uno avvenuto sulla tratta Genova-Casella, appartenente alla rete gestita da AMT, il giorno 25.06.2020, l'altro sulla tratta Napoli-Sarno, appartenente alla rete gestita da EAV, il giorno 03.07.2020);
- 2 incidenti ai passaggi a livello che hanno causato 2 feriti gravi, (nel primo caso, avvenuto il 07.01.2020 a Borgonato – Adro, appartenente alla rete Brescia-Iseo-Edolo gestita da Ferrovie Nord, si è verificato l'investimento di un pedone mentre nel secondo caso il 29.06.2020 un treno ha urtato contro una autovettura in corrispondenza di un passaggio a livello della linea Napoli – Baiano appartenente alla rete gestita da EAV);
- 1 incidente nelle fasi di salita e discesa dal treno che ha causato 1 ferito grave (avvenuto in data 03.09.2020 nei pressi della stazione di Flaminio, della rete Roma – Viterbo gestita da ATAC);

- 1 investimento di persona indebitamente presente sulla sede ferroviaria che ha causato 1 ferito grave (verificatosi sulla tratta Napoli-Sorrento appartenente alla rete funzionalmente isolata gestita da EAV il giorno 01.06.2020).

Infine, per quanto attiene agli eventi precursori, si segnalano nel corso dell'anno 2020 due SPAD (superamento indebito di segnale disposto a via impedita) e 3 rotture rotaie.

IL DIRIGENTE GENERALE

Ing. Pier Luigi Giovanni Navone

Pier Luigi
Giovanni Navone
29.09.2021
19:58:57
GMT+00:00

SAIENNI
PASQUALE
AGENZIA
NAZIONALE PER
LA SICUREZZA
DELLE FERROVIE
(ANSF)
29.09.2021
19:54:46
GMT+00:00