

SCHEMA DI DECRETO A/2013

Emanazione delle “Norme sui Sistemi di Gestione della Sicurezza dei Gestori dell'infrastruttura e delle Imprese ferroviarie”

IL DIRETTORE DELL' AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, “Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto”;

VISTO il decreto legislativo dell'8 luglio 2003 n. 188 recante attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria;

VISTO il decreto legislativo del 10 agosto 2007 n. 162 e s.m.i. recante attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, con particolare riferimento:

- all'articolo 4, commi 7 e 8, che prevede l'assunzione da parte dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (di seguito Agenzia) delle attribuzioni nella materia della sicurezza del trasporto ferroviario già esercitate dal ministero dei Trasporti e dal gruppo F.S. S.p.A., prevedendo una fase di prima applicazione del medesimo decreto legislativo sulla base di apposite Convenzioni fra Ministero, Agenzia e Gruppo F.S.,
- all'articolo 6, comma 2, lettere a), b) e c), che prevede che l'Agenzia proponga il necessario riordino al quadro normativo ed emani standard di sicurezza;
- all'articolo 13, che prevede l'elaborazione dei Sistemi di gestione della sicurezza da parte dei gestori infrastruttura e delle imprese ferroviarie, conformi alle norme nazionali;

VISTO il decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 43, recante attuazione della direttiva 2008/110/CE del parlamento europeo e del consiglio del 16 dicembre 2008, che modifica la direttiva 2004/49/CE sulla sicurezza delle ferrovie comunitarie e di modifica del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, recante attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;

VISTO il decreto del Ministero dei Trasporti n. 138-T, del 31 ottobre 2000 (Atto di Concessione);

VISTO il decreto dirigenziale 247/VIG3 del 22 maggio 2000, emanato dal Servizio di vigilanza sulle ferrovie del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, recante la definizione degli standard e delle norme di sicurezza applicabili al trasporto ferroviario ai sensi dell'articolo 5, comma 1, del D.P.R. 8 luglio 1998, n. 277;

VISTO il decreto dirigenziale n. 2043 D.G.4-Div.5 del 10 giugno 2008 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che ha, tra l'altro:

- ratificato il verbale n. 1 del 6 giugno 2008, sottoscritto in attuazione della Convenzione del 21 maggio 2008 stipulata fra Ministero dei trasporti, Agenzia e Gruppo FS, con il quale sono attribuiti all'Agenzia alcuni compiti come da allegato 1 allo stesso;
- conferito all'Agenzia il potere di apportare modifiche ed integrazioni al decreto dirigenziale 247/VIG3 del maggio 2000;

VISTO il decreto dirigenziale n. 5035 del 29 dicembre 2009 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che ha, tra l'altro, ratificato il verbale n. 2 del 22 dicembre 2009 sottoscritto in attuazione della Convenzione del 21 maggio 2008 stipulata fra Ministero dei trasporti, Agenzia e Gruppo FS, con il quale sono state trasferite all'Agenzia le restanti attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione, come da allegato 1 allo stesso;

VISTO il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 10 settembre 2010 – Recepimento della direttiva 2009/149/CE della Commissione, recante modifica all'allegato 1 della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, concernente gli indicatori comuni di sicurezza e i metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti;

VISTO il decreto dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie n. 12009 del 6 aprile 2009, come modificato dai successivi decreti n. 4/2010 del 10 maggio 2010, n. 5/2010 del 25 maggio 2010, n. 8/2010 del 12 luglio 2010, n. 15/2010 del 13 dicembre 2010, n. 16/2010 del 22 dicembre 2010, n. 2/2011 del 23 febbraio 2011 e n. 4/2011 del 28 marzo 2011;

VISTO il Regolamento (CE) n. 352/2009 della Commissione del 24 aprile 2009, relativo all'adozione di un metodo comune di determinazione e di valutazione dei rischi di cui all'articolo 6, paragrafo 3, lettera a), della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;

VISTO il Regolamento (UE) n. 1158/2010 della Commissione del 9 dicembre 2010, relativo a un metodo di sicurezza comune per valutare la conformità ai requisiti di ottenimento di certificati di sicurezza della rete ferroviaria;

VISTO il Regolamento (UE) n. 1160/2010 della Commissione del 10 dicembre 2010, concernente un metodo di sicurezza comune per la valutazione della conformità ai requisiti per ottenere un'autorizzazione di sicurezza per l'infrastruttura ferroviaria;

VISTO il Regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione del 10 maggio 2011, relativo ad un sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei carri merci e che modifica il regolamento (CE) n. 653/2007;

VISTO il decreto n. 1/2009 del 6 aprile 2009 del Direttore dell'Agenzia, concernente le "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria" ed in particolare l'allegato B "Norme tecniche e standard di sicurezza in vigore";

VISTO il decreto n. 4/2012 del 9 agosto 2012 del Direttore dell'Agenzia, concernente il riordino normativo, ed in particolare l'articolo 4 con cui si abroga il decreto n. 1/2009 del 6 aprile 2009 del Direttore dell'Agenzia;

VISTO il decreto n. 10/2009 del 28 ottobre 2009 del Direttore dell'Agenzia, concernente le "Norme per la predisposizione e l'emissione dei Piani Annuali della Sicurezza";

VISTO il decreto n. 4/2011 del 28 marzo 2011 del Direttore dell'Agenzia, concernente le "Norme per la qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza e modifiche al Decreto n. 1/2009 del 6 aprile 2009 del Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie";

VISTE le Linee Guida per la redazione della Relazione annuale della sicurezza - Tabelle dati Linee Guida (rev. 2), del 31 maggio 2011;

VISTA la nota prot. ANSF 09798/12 del 13-12-2012 "Sistemi di Gestione della Sicurezza",

CONSIDERATO necessario, a seguito del riordino normativo e del mutato contesto di riferimento delle norme emanate dall'Agenzia, specificare gli elementi dell'esistente quadro di riferimento costituito dalle disposizioni e prescrizioni di RFI relative al Sistema di

Gestione della Sicurezza, allegate al decreto 1/2009 dell'Agenzia, che si intende assumere come requisiti specifici applicabili sulla rete ferroviaria italiana.

INFORMATI gli operatori e le associazioni del settore, le organizzazioni sindacali;

emana il seguente

SCHEMA DI DECRETO A/2013

Emanazione delle “Norme sui Sistemi di Gestione della Sicurezza dei Gestori dell'infrastruttura e delle Imprese ferroviarie”

Articolo 1

Scopo e campo di applicazione

1. Lo scopo del presente decreto è fissare i requisiti specifici applicabili al Sistema di Gestione della Sicurezza, già contenuti nel contesto di riferimento individuato dall'Allegato B del decreto n. 1/2009 del Direttore dell'Agenzia e non compresi in altre norme europee o nazionali.

2. L'ambito di applicazione del presente decreto coincide con quello del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, stabilito all'art. 2 di tale ultimo decreto, tenuto conto per le reti regionali dell'articolo 27, comma 4 di esso come modificato dall'articolo 2, comma 1, lettera l) del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 43.

Articolo 2

Emanazione di nuovi testi

1. Sono emanate le “Norme sui Sistemi di Gestione della Sicurezza”, riportate in allegato al presente decreto, di cui sono parte integrante.

Articolo 3

Abrogazioni

1. Sono abrogati i decreti n. 10/2009 e n. 4/2011 e le Norme con essi emanati.

2. Sono abrogate le Linee guida per la redazione della Relazione annuale sulla sicurezza – rev. 02 del 31/05/2011.

3. La nota prot. ANSF 09798/12 del 13-12-2012 è da ritenersi superata.

Articolo 4

Pubblicazione ed entrata in vigore

Il presente documento è pubblicato sul sito internet dell'Agenzia (www.ansf.it) ed entra in vigore in data odierna.

Firenze,

IL DIRETTORE
ing. Alberto Chiovelli

NORME SUI SISTEMI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA

Emanate con Decreto ANSF n. ____/2013 del ____ 2013

INDICE

1	Scopo e campo di applicazione.....	3
2	Integrazioni all'articolo 13 – Sistemi di Gestione della Sicurezza.....	3
2.1	Integrazioni all'articolo 13, comma 1 – Scopo del Sistema di Gestione della Sicurezza.....	5
2.2	Integrazioni all'articolo 13, comma 2 – Controllo dei rischi	5
2.3	Integrazioni all'articolo 13, comma 3 - Compiti di coordinamento dei Gestori dell'infrastruttura.....	6
2.4	Integrazioni all'articolo 13, comma 4 - Relazione annuale sulla sicurezza	6
3	Integrazioni all'Allegato III	6
3.1	Integrazioni all'Allegato III, comma 1 – Requisiti del Sistema di Gestione della Sicurezza.....	6
3.1.1	Ripartizione delle responsabilità.....	6
3.1.2	Controllo della direzione a diversi livelli	8
3.1.3	Coinvolgimento del personale.....	8
3.1.4	Miglioramento continuo	8
3.2	Integrazioni all'Allegato III, comma 1 – Elementi essenziali del Sistema di Gestione della Sicurezza	9
a.	Politica della sicurezza.....	9
b.	Obiettivi qualitativi e quantitativi di sicurezza	9
c.	Conformità a standard, tecnici e operativi in vigore, nuovi e modificati o altre prescrizioni	11
d.	Gestione delle modifiche.....	11
e.	Formazione del personale e mantenimento delle competenze.....	11
f.	Informazione	12
g.	Gestione della documentazione contenente informazioni in materia di sicurezza	12
h.	Incidenti, inconvenienti, "quasi incidenti" ed altri eventi pericolosi.....	12
i.	Gestione delle emergenze	12
j.	Audit interni.....	12
4	Tempistiche	12
ALLEGATO 1 – Qualificazione Responsabile SGS		
ALLEGATO 2 – Relazione annuale sulla sicurezza		
ALLEGATO 3 – Indicatori nazionali di sicurezza		
ALLEGATO 4 - Piano annuale della sicurezza		

1 Scopo e campo di applicazione

Il presente documento definisce i requisiti specifici dei Sistemi di Gestione della Sicurezza, applicabili sull'infrastruttura ferroviaria rientrante nell'ambito di giurisdizione dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (di seguito Agenzia) e non già compresi in altre norme europee o nazionali.

I successivi paragrafi sono articolati secondo i punti, relativi al Sistema di Gestione della Sicurezza, di cui all'articolo 13 e all'Allegato III del decreto legislativo 10 agosto 2007, n.162 e s.m.i.; in ogni paragrafo sono riportati i requisiti specifici integrativi di quelli già contenuti nelle norme europee e nazionali, tenendo conto anche delle indicazioni fornite dall'Agenzia Ferroviaria Europea (European Railway Agency - ERA) nelle "Linee Guida per la progettazione e l'implementazione di un Sistema di Gestione della Sicurezza nel settore ferroviario" da essa emanate. Nel caso in cui non siano stati individuati requisiti specifici integrativi, questo è indicato nel corrispondente paragrafo.

L'ambito di applicazione coincide con quello del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, stabilito all'articolo 2 di tale ultimo decreto, tenuto conto per le reti regionali dell'articolo 27, comma 4 di esso come modificato dall'articolo 2, comma 1, lettera l) del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 43.

2 Integrazioni all'articolo 13 – Sistemi di Gestione della Sicurezza

Il Sistema di Gestione della Sicurezza è costituito dall'organizzazione e dai provvedimenti messi in atto da un Gestore dell'infrastruttura o da un'Impresa ferroviaria per assicurare la gestione sicura dell'esercizio ferroviario.

Il Sistema di Gestione della Sicurezza deve essere definito, attuato e mantenuto aggiornato dai Gestori dell'infrastruttura e dalle Imprese ferroviarie, nell'ambito delle proprie competenze e responsabilità ed in modo da assicurare e dimostrare la conformità al quadro normativo di riferimento vigente.

Ai fini del mantenimento del Certificato di Sicurezza o dell'Autorizzazione di Sicurezza le Imprese ferroviarie e i Gestori dell'infrastruttura devono mantenere costantemente aggiornato il proprio Sistema di Gestione della Sicurezza; per ogni variazione che comporta modifiche al Sistema di Gestione della Sicurezza, compreso l'utilizzo di veicoli di nuovo tipo, dovrà essere tempestivamente trasmesso all'Agenzia, prima dell'attuazione della variazione, l'intero Sistema aggiornato, inclusi tutti i dati forniti contestualmente alla richiesta di Certificato o Autorizzazione di Sicurezza.

Il Sistema di Gestione della Sicurezza deve essere aggiornato anche ogniqualvolta l'Agenzia lo richieda.

Le modalità e le responsabilità con cui tali modifiche sono trasmesse all'Agenzia devono essere descritte nel Sistema di Gestione della Sicurezza.

Il Sistema di Gestione della Sicurezza deve contenere la descrizione del servizio ferroviario per il quale è stato chiesto il Certificato o l'Autorizzazione di Sicurezza, indicando, inoltre, la tipologia di servizio e di attività svolti, le tipologie di veicoli utilizzati, le specifiche tecniche dei veicoli, delle apparecchiature e degli impianti, i piani e le procedure di messa in servizio e di esercizio, di sorveglianza e controllo e di manutenzione.

Nel caso in cui un Gestore dell'infrastruttura svolga attività proprie di una Impresa ferroviaria, il Sistema di Gestione della Sicurezza deve descrivere tutti gli aspetti relativi, inclusi l'analisi dei rischi connessi a tali attività e il monitoraggio dei relativi indicatori.

L'Impresa ferroviaria o il Gestore dell'infrastruttura che assuma il ruolo di Soggetto Responsabile della Manutenzione di veicoli deve predisporre un Sistema di Manutenzione, le cui funzioni siano conformi ai requisiti e ai criteri di valutazione di cui all'Allegato III del Regolamento (UE) n.445/2011 della Commissione del 10 maggio 2011.

Nel caso in cui il Sistema di Manutenzione sia integrato nel Sistema di Gestione della Sicurezza, gli elementi di quest'ultimo che riguardano lo svolgimento di processi delle funzioni del Soggetto Responsabile della Manutenzione devono essere chiaramente esplicitati.

Se, in alternativa, viene elaborato un Sistema di Manutenzione distinto dal Sistema di Gestione della Sicurezza, quest'ultimo deve illustrare le interazioni tra i due sistemi; in tal caso il Sistema di

Manutenzione deve rispettare tutti i requisiti a fattor comune con il Sistema di Gestione della Sicurezza di cui alle presenti Norme.

Nel caso in cui alcune funzioni del Sistema della Manutenzione siano svolte all'esterno dell'organizzazione, il Sistema di Gestione della Sicurezza deve illustrare le relazioni tra la funzione interna di gestione, che non può essere esternalizzata, e le restanti funzioni assegnate ai soggetti esterni incaricati, nonché le informazioni che devono essere scambiate e le modalità di tale scambio.

Un'Impresa ferroviaria o un Gestore dell'infrastruttura, nel caso assuma il ruolo di Soggetto Responsabile della Manutenzione e faccia ricorso all'esternalizzazione, deve garantire il rispetto dei principi che figurano all'Allegato I del suddetto Regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione del 10 maggio 2011.

Indipendentemente dalle modalità di esternalizzazione adottate, il Soggetto Responsabile della Manutenzione è responsabile dei risultati delle attività di manutenzione che gestisce e istituisce un sistema di monitoraggio delle prestazioni di tali attività.

Nell'ambito del proprio Sistema di Gestione della Sicurezza le Imprese ferroviarie ed i Gestori dell'infrastruttura devono dimostrare di essere in grado di emanare le disposizioni e prescrizioni previste dall'articolo 8 comma 4 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n.162, e s.m.i.

Oltre alle normali condizioni di esercizio, il Sistema di Gestione della Sicurezza deve prendere in considerazione le possibili condizioni di esercizio degradato; l'Impresa ferroviaria o il Gestore dell'infrastruttura deve dimostrare di essere in grado di controllare, nell'ambito delle proprie competenze e responsabilità, ogni prevedibile scostamento dalle normali condizioni di esercizio che possa dar luogo ad incidenti potenzialmente gravi e documentare le relative procedure di emergenza. A tal fine dovranno essere identificati i limiti di esercizio e gli standard di prestazione di riferimento, dovrà essere monitorato e verificato regolarmente il rispetto degli standard, dovranno essere descritte le modalità di funzionamento e controllo dei sistemi, sia in condizioni normali di esercizio che in quelle di esercizio degradato.

Ai fini dell'ottenimento e del mantenimento di un Certificato di Sicurezza o di un'Autorizzazione di Sicurezza, ciascuna Impresa ferroviaria e Gestore dell'infrastruttura devono nominare un Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza, dotato di responsabilità e autorità per assicurare che i processi del Sistema di Gestione della Sicurezza siano predisposti, attuati e tenuti aggiornati. Il Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza deve garantire che l'alta direzione sia a conoscenza delle prestazioni del Sistema di Gestione della Sicurezza e fornire elementi per ogni esigenza di miglioramento.

Per assolvere alle sue funzioni, la persona che riveste tale ruolo deve essere qualificata. I requisiti per la qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza e la procedura per l'ottenimento ed il mantenimento di tale qualificazione sono riportati in Allegato 1 alle presenti Norme.

Ferma restando l'unicità in ogni organizzazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza qualificato, nel caso in cui le attività connesse al Sistema siano assicurate attraverso una struttura organizzativa articolata che, in capo a tale Responsabile qualificato, preveda più livelli, ciascuno relativo ad uno specifico ambito di responsabilità e presidiato da una figura di riferimento, deve essere garantito che tutti i soggetti in questione possiedano e mantengano i requisiti prescritti dall'Allegato 1 alle presenti Norme.

La trasmissione all'Agenzia della documentazione del Sistema di Gestione della Sicurezza e di ogni suo aggiornamento, nonché di ogni informazione che periodicamente deve essere inviata all'Agenzia ai sensi delle presenti Norme, a firma del Legale Rappresentante, deve avvenire con modalità di invio che ne garantiscano autenticità e rintracciabilità e che consentano ricerche testuali.

Di seguito si forniscono requisiti di dettaglio per i singoli commi dell'articolo 13 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, e s.m.i.

2.1 Integrazioni all'articolo 13, comma 1 – Scopo del Sistema di Gestione della Sicurezza

Il Sistema di Gestione della Sicurezza deve dimostrare la capacità generale del Gestore dell'infrastruttura e dell'Impresa ferroviaria di operare in condizioni di sicurezza e l'impegno della direzione aziendale per la sicurezza nel rispetto di leggi e normative vigenti in materia di sicurezza; esso deve fondarsi sulla costante attenzione della direzione aziendale alla sicurezza e la conseguente diffusione della cultura per la sicurezza al proprio interno.

2.2 Integrazioni all'articolo 13, comma 2 – Controllo dei rischi

Il Sistema di Gestione della Sicurezza deve essere adeguato ai rischi, al carattere e all'entità delle operazioni.

Esso deve realizzare il controllo di tutti i rischi possibili connessi alle attività dei Gestori o delle Imprese stessi, sia dei rischi derivanti dalle attività proprie, sia di quelli generati dalla fornitura di servizi e beni e dalle attività di terzi e derivanti da parti esterne al sistema ferroviario.

Attraverso il controllo di tutti i rischi si deve tendere a realizzare l'obiettivo di valori nulli di incidentalità.

Il controllo di tutti i rischi è dimostrato attraverso una analisi dei rischi, condotta in modo da garantire che per ogni pericolo (*hazard*) individuato siano state definite le misure e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica, atte ad evitare sinistri. L'adozione delle misure e delle cautele così definite per ciascuno dei pericoli individuati deve far diventare trascurabile il rischio residuo nell'esercizio ferroviario.

Per il processo di identificazione, classificazione e mitigazione dei rischi si deve fare riferimento alla norma EN 50126, tenendo presente quanto di seguito specificato.

Il rischio residuo può essere definito trascurabile solo qualora risulti connesso ad un pericolo a cui, per sua natura o a seguito di opportuni provvedimenti, sia associata una frequenza di accadimento (frequenza che l'evento indesiderato possa manifestarsi) inverosimile e da cui possano derivare conseguenze classificate al più come "critiche" oppure una frequenza di accadimento improbabile e ne possano derivare conseguenze classificate al più come "insignificanti".

Il rischio residuo può essere definito tollerabile solo qualora risulti connesso ad un pericolo a cui, per sua natura o a seguito di opportuni provvedimenti, sia associata una frequenza di accadimento inverosimile e ne possano derivare conseguenze classificate come "catastrofiche", oppure la frequenza di accadimento sia "improbabile" e ne possano derivare conseguenze classificate come "marginali" o "critiche", oppure, ancora, la frequenza di accadimento sia remota e ne possano derivare conseguenze classificate al più come "insignificanti".

Per le definizioni di "Catastrofico", "Critico", "Marginale", "Insignificante", "Inverosimile", "Improbabile", "Remoto", "Occasionale", "Probabile", "Frequente" si deve fare riferimento alla norma EN 50126 con le modifiche qui di seguito riportate:

- la frequenza di accadimento di un pericolo è inverosimile solo se è estremamente improbabile che si verifichi. Si assume che esso non possa verificarsi. Ciò implica, tra l'altro, che la frequenza di accadimento di un pericolo possa essere considerato inverosimile solo qualora non si sia mai verificato, nel sistema e nel contesto presi in considerazione o in altri assimilabili;
- sono conseguenze catastrofiche la morte di una o più persone, il ferimento grave di più di una persona o anni ingenti all'ambiente;
- sono conseguenze critiche la lesione grave di una persona e/o importante danno all'ambiente e/o la perdita di un sistema principale;
- sono conseguenze marginali il ferimento leggero di una o più persone e/o una importante minaccia per l'ambiente e un danno grave ad uno o più sistemi;
- è conseguenza insignificante un danno leggero al sistema.

Per tendere ad un livello di rischio residuo trascurabile devono essere adottate le necessarie misure di sicurezza e devono essere inseriti nel "Piano annuale della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario" i necessari progetti ed azioni.

Il rischio residuo è accettabile quando è classificato come trascurabile, oppure quando si dimostra che è tollerabile e che sono state adottate tutte le misure mitigative e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica, atte ad evitare sinistri. In quest'ultimo caso, il processo di identificazione,

classificazione e mitigazione dei rischi deve continuare ad essere applicato per tendere ad un livello di rischio residuo trascurabile.

2.3 Integrazioni all'articolo 13, comma 3 - Compiti di coordinamento dei Gestori dell'infrastruttura

Il Sistema di Gestione della Sicurezza del Gestore dell'infrastruttura deve tener conto degli effetti delle attività svolte sulla rete dalle varie Imprese ferroviarie. In tal senso il Gestore dovrà collaborare con tutte le parti interessate, favorendo lo scambio di informazioni, il coordinamento e l'adeguamento delle procedure operative.

2.4 Integrazioni all'articolo 13, comma 4 - Relazione annuale sulla sicurezza

La Relazione Annuale deve illustrare l'evoluzione e la gestione degli aspetti collegati alla sicurezza ferroviaria nell'anno in esame e deve contenere la descrizione dei seguenti elementi:

- informazioni generali;
- dati relativi al conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni e risultati dei piani della sicurezza;
- indicatori nazionali di sicurezza e CSI;
- risultati degli audit di sicurezza interni;
- osservazioni in merito alle carenze ed al malfunzionamento dell'esercizio ferroviario e della gestione dell'infrastruttura che possano rivestire un interesse per l'Agenzia;
- esiti dell'applicazione dei Metodi Comuni di Sicurezza;
- dati e informazioni richiesti in via continuativa o estemporanea dall'Agenzia.

I punti sopra elencati devono essere forniti sia in una parte descrittiva, i cui contenuti sono illustrati nel dettaglio in Allegato 2 alle presenti Norme, sia attraverso dati numerici, sotto la forma delle tabelle riportate in Allegato 2 alle presenti Norme.

I dati presentati devono essere completi ed esatti; eventuali modifiche ai dati già trasmessi devono essere comunicati fornendo tutti i necessari elementi di chiarimento a supporto.

3 Integrazioni all'Allegato III

3.1 Integrazioni all'Allegato III, comma 1 – Requisiti del Sistema di Gestione della Sicurezza

Il Sistema di Gestione della Sicurezza deve fare riferimento ad una serie consolidata di documenti, Manuale e procedure, standard, linee guida, manuali operative, mansionari, organigrammi, istruzioni, ecc. che dimostrino l'adeguatezza del sistema stesso rispetto ai requisiti di sicurezza vigenti e che siano coerenti con il tipo e l'entità dei servizi erogati.

Il Manuale del Sistema di Gestione della Sicurezza contiene la descrizione del Sistema in termini di organizzazione, pianificazione di attività e risorse atti a sviluppare, attuare, riesaminare e mantenere la politica per la sicurezza dell'organizzazione stessa.

Le procedure di sicurezza contengono la descrizione delle attività e la loro sequenza, attraverso una precisa, esaustiva e chiara descrizione e individuazione delle modalità operative, delle interfacce tecniche ed organizzative e delle responsabilità funzionali ed operative.

I documenti che costituiscono il Sistema di Gestione della Sicurezza e ne garantiscono il funzionamento devono essere contenuti in un elenco, che ne permetta l'associazione ai singoli requisiti delle norme,

I documenti del Sistema ed il loro elenco devono essere mantenuti aggiornati (ogni documento deve indicare almeno la data di redazione, la sua revisione e l'oggetto della revisione, l'indicazione del responsabile della redazione, della revisione e dell'approvazione e la data di remissione con il relativo riferimento che ha generato la revisione stessa); per ogni documento devono essere indicate le modalità di distribuzione e di archiviazione.

3.1.1 Ripartizione delle responsabilità

Nell'ambito del Sistema di Gestione della Sicurezza le Imprese ferroviarie ed i Gestori dell'infrastruttura devono dare evidenza, attraverso opportuna rappresentazione grafica ed approfondita descrizione dei ruoli e delle responsabilità, di ciascuna posizione in tema di sicurezza. La dimostrazione di un'efficace organizzazione della sicurezza deve avvenire almeno attraverso:

- la predisposizione di un organigramma che specifichi la catena delle responsabilità per la sicurezza ed i legami funzionali per una chiara ed univoca individuazione delle stesse;
- la predisposizione dei mansionari, che devono esplicitare responsabilità, competenze e deleghe per la sicurezza.

Devono essere definite:

- la funzione aziendale, indipendente da quella di produzione, cui è attribuita la responsabilità di attuare e mantenere il Sistema di Gestione della Sicurezza. Nel caso in cui le attività connesse al Sistema siano assicurate attraverso una struttura organizzativa articolata che, in capo a tale Responsabile, preveda più livelli, ciascuno relativo ad uno specifico ambito di responsabilità e presidiato da una figura di riferimento, deve essere descritta l'intera struttura;
- i legami funzionali del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza con l'alta direzione e con le altre funzioni aziendali, tra cui le funzioni del Sistema di Manutenzione nel caso in cui sia svolto il ruolo di Soggetto Responsabile della Manutenzione, incluse le modalità di interazione con le funzioni che assicurano la qualità e la tempestività delle comunicazioni dei dati di sicurezza.

Devono essere descritti ruoli, responsabilità, competenze e deleghe per la sicurezza per tutte le strutture all'interno dell'organizzazione e per tutte le classi di personale che gestiscono, eseguono e verificano attività connesse alla sicurezza e almeno per i seguenti processi:

- gestione ed utilizzazione del personale che svolge attività incidenti sulla sicurezza nel rispetto delle norme vigenti e dei relativi dati;
- fornitura di beni e servizi da parte di soggetti esterni all'organizzazione su processi che hanno impatto sulla sicurezza dell'esercizio; devono essere anche descritte le modalità di interazione con clienti, fornitori, le strutture coinvolte, le misure adottate per regolamentare la gestione della fornitura e in particolare gli eventuali aspetti di interfaccia operativi;
- gestione della normativa di esercizio;
- acquisizione e mantenimento dei requisiti del personale che svolge attività connesse con la sicurezza e il monitoraggio del rispetto della conformità operativa al quadro normativo di riferimento;
- gestione delle non conformità rilevate, degli incidenti e inconvenienti di esercizio.

Nel caso in cui sia svolto il ruolo di Soggetto Responsabile della Manutenzione devono essere descritte le funzioni del Sistema di Manutenzione (funzione di gestione, funzione di sviluppo della manutenzione, funzione di gestione della manutenzione della flotta, funzione di esecuzione della manutenzione), i legami fra di loro e le responsabilità per ciascuna delle funzioni; nel caso di svolgimento della progettazione di modifiche riguardanti i piani di manutenzione (funzione di sviluppo della manutenzione) la persona o le persone incaricate devono essere in possesso del diploma di laurea in ingegneria o titolo riconosciuto equivalente.

Inoltre, per le Imprese ferroviarie e per i Gestori dell'infrastruttura quando svolgono attività proprie dell'Impresa ferroviaria:

- gestione del servizio di trasporto per ferrovia, inclusa la manovra;
- gestione dei processi relativi alla manutenzione dei veicoli;
- gestione della progettazione, realizzazione, verifica di conformità e messa in servizio dei sottosistemi strutturali e dei veicoli, così come identificati dall'Allegato II del decreto legislativo 191/10, anche quanto tali attività, ove ammesso, siano esternalizzate;
- progettazione delle modifiche riguardanti sottosistemi, componenti, applicazioni generiche e prodotti generici inerenti alla sicurezza o ai relativi programmi di manutenzione; in questo caso la persona o le persone incaricate devono essere in possesso del diploma di laurea in ingegneria o titolo riconosciuto equivalente;
- organizzazione del trasporto di merci pericolose, nel caso di possesso di un certificato di sicurezza per l'effettuazione di tale tipologia di trasporto;

per i Gestori dell'infrastruttura:

- gestione della circolazione ferroviaria;
- gestione delle attività di manutenzione dell'infrastruttura;

- gestione della progettazione, realizzazione, verifica di conformità e messa in servizio dei sottosistemi strutturali e dei veicoli, così come identificati dall'Allegato II del decreto legislativo 191/10, anche quanto tali attività, ove ammesso, siano esternalizzate;
- progettazione delle modifiche riguardanti sottosistemi, componenti, applicazioni generiche e prodotti generici inerenti alla sicurezza o ai relativi programmi di manutenzione; in questo caso la persona o le persone incaricate devono essere in possesso del diploma di laurea in ingegneria o titolo riconosciuto equivalente;
- gestione dei mezzi circolanti esclusivamente su rotaia per la costruzione, manutenzione e diagnostica dell'infrastruttura e rispetto dei relativi piani di manutenzione e controllo;
- gestione dei veicoli nel rispetto delle caratteristiche di autorizzazione di messa in servizio;
- organizzazione per le merci pericolose;
- gestione delle attività proprie di una Impresa ferroviaria, se effettuate.

3.1.2 Controllo della direzione a diversi livelli

Per gli ulteriori requisiti specifici relativi a questo punto si rimanda al punto 3.1.4. relativo al miglioramento continuo.

3.1.3 Coinvolgimento del personale

La partecipazione delle risorse nella definizione della politica di sicurezza aziendale assicura da un lato l'integrazione delle indicazioni fornite dal personale operativo nella politica stessa e dall'altro dimostra l'impegno e l'attenzione alle condizioni e alle modalità di svolgimento delle attività in termini di sicurezza.

Il personale operativo deve essere coinvolto altresì nella definizione degli obiettivi di sicurezza e delle iniziative da intraprendere per il loro conseguimento; in particolare, è necessario che tale coinvolgimento venga inquadrato anche nell'ambito del processo aziendale di analisi e valutazione dei rischi, al fine di assicurare che le problematiche di sicurezza di maggior rilievo siano correttamente individuate.

Pertanto, deve essere descritto come il coinvolgimento del personale avvenga in modo continuo e costante. Inoltre occorre individuare e realizzare una linea di comunicazione efficace per far sì che le risorse stesse ricevano i dovuti ritorni di informazioni sulle azioni intraprese.

3.1.4 Miglioramento continuo

Le Imprese ferroviarie ed i Gestori dell'infrastruttura devono perseguire l'obiettivo del mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, del costante miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario al fine di tendere al raggiungimento di valori nulli di incidentalità, tenendo conto dell'evoluzione della normativa, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti gravi.

A tal fine, deve essere definito ed attuato un processo continuo, strutturato, documentato ed efficace di revisione del sistema, per migliorare le prestazioni di sicurezza ed il controllo dei rischi.

Il processo di miglioramento costante del Sistema di Gestione della Sicurezza deve essere basato sulla ciclica applicazione di fasi di monitoraggio, controllo e riesame di tutti i processi di funzionamento del sistema, inclusa una periodica revisione dei risultati dell'analisi dei rischi.

Il riesame deve fornire indicazioni sull'efficacia dei processi controllati, direttamente connessi con la sicurezza dell'esercizio, sulla necessità di correggere tali processi e su come migliorare l'efficacia del monitoraggio e del controllo stessi, e deve tener conto dei risultati dei seguenti processi:

- esecuzione del monitoraggio e dell'analisi dei dati relativi alla sicurezza;
- attuazione delle opportune azioni correttive rispetto alle carenze rilevate, con la verifica di efficacia dell'azione applicata;
- attuazione delle opportune modifiche al sistema volte al miglioramento dello stesso in base alle esperienze acquisite,
- utilizzazione dei risultati degli audit al fine di individuare ed applicare interventi migliorativi su tutti i processi dell'SGS;
- evoluzione della normativa e del progresso tecnico e scientifico.

Per essere efficace e sostenere il processo decisionale, il miglioramento continuo deve estendersi a

tutte le parti del Sistema, garantendo che tutti i processi siano rivisti periodicamente.

L'analisi dei dati deve tener conto almeno dei seguenti elementi:

- indicatori nazionali di sicurezza;
- indicatori comuni di sicurezza (CSI);
- indicatori scaturiti dall'analisi dei rischi specifici;
- analisi degli incidenti e degli inconvenienti mirata all'individuazione delle cause e dei possibili provvedimenti mitigativi;
- produzione del servizio;
- stato di attuazione dei piani della sicurezza.

Nel caso in cui le Imprese ferroviarie e i Gestori dell'infrastruttura svolgano anche il ruolo di Soggetto Responsabile della Manutenzione devono anche raccogliere, monitorare e analizzare i dati rilevanti in materia di sicurezza, tra cui:

- a) il risultato delle procedure pertinenti;
- b) i risultati di procedure (tra cui tutti i servizi e prodotti oggetto di appalto);
- c) l'efficacia delle modalità di controllo del rischio;
- d) informazioni su esperienze, malfunzionamenti, difetti e riparazioni nell'ambito di esercizio e manutenzione giornalieri.

Per il monitoraggio di tali elementi è necessario individuare opportuni indicatori.

Nel Sistema di Gestione della Sicurezza devono essere descritte:

- i criteri e le responsabilità per la definizione delle procedure di monitoraggio,
- le modalità e le responsabilità della raccolta e dell'analisi dei dati,
- la valutazione dell'andamento degli indicatori ed il loro confronto con gli obiettivi di sicurezza,
- la comunicazione dei risultati ai livelli coinvolti nella definizione e nel monitoraggio di eventuali azioni correttive.

Gli indicatori individuati devono dimostrare il mantenimento dei requisiti posseduti all'atto del rilascio del Certificato e dell'Autorizzazione di Sicurezza e devono essere gestiti in una apposita banca dati.

I dati monitorati e le analisi delle prestazioni di sicurezza, comprese le valutazioni ed il controllo rispetto agli obiettivi di sicurezza, devono essere elaborati e trasmessi secondo le tempistiche indicate al paragrafo 4 delle presenti Norme.

In Allegato 3 alle presenti Norme si riporta l'elenco degli indicatori nazionali di sicurezza.

3.2 Integrazioni all'Allegato III, comma 1 – Elementi essenziali del Sistema di Gestione della Sicurezza

a. Politica della sicurezza

L'Impresa ferroviaria ed il Gestore dell'infrastruttura devono definire una politica per la sicurezza che:

- dichiarare formalmente e dimostrare operativamente l'impegno per la sicurezza dell'alta direzione e, in particolare, per il raggiungimento dell'obiettivo primario in materia di sicurezza;
- sia coerente con gli standard e con gli indirizzi forniti dall'Agenzia in materia di sicurezza;
- fissi i criteri di base dell'organizzazione aziendale per la sicurezza e fornisca le linee guida per la definizione di obiettivi misurabili, procedure e programmi di sicurezza;
- sia periodicamente riesaminata ed aggiornata.

La definizione di politica ed obiettivi di sicurezza non può prescindere da quella degli altri operatori con i quali sarà necessario interfacciarsi ed operare.

b. Obiettivi qualitativi e quantitativi di sicurezza

Devono essere adottate le misure e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica, atte ad evitare incidenti e inconvenienti.

L'obiettivo primario in materia di sicurezza ferroviaria è il raggiungimento di valori nulli di

incidentalità, intervenendo prioritariamente sulle cause da cui possono derivare incidenti gravi. Tutto il personale, dai livelli di vertice a quelli operativi, deve continuamente e costantemente perseguire questo obiettivo in ogni suo comportamento o atteggiamento che abbia o possa avere risvolti sulla sicurezza.

Un'Impresa ferroviaria ed un Gestore dell'infrastruttura devono descrivere il processo continuo con cui definiscono gli obiettivi di sicurezza per perseguire l'obiettivo primario di sicurezza; esso deve svilupparsi nelle seguenti fasi:

- individuazione delle aree prioritarie di intervento, sulla base di una adeguata valutazione dei rischi, dei dati di incidentalità, di monitoraggio e di audit degli anni precedenti;
- pianificazione di progetti e azioni nelle aree di intervento individuate;
- monitoraggio costante dello stato di realizzazione dei progetti e delle azioni;
- controllo dell'efficacia degli interventi attuati, anche tramite la verifica dell'effettivo abbassamento dei valori di incidentalità o di non conformità rilevate che si riteneva dovessero essere influenzati dagli interventi stessi.

Al momento della richiesta del Certificato di Sicurezza e dell'Autorizzazione di Sicurezza un'Impresa ferroviaria ed un Gestore dell'infrastruttura devono aver definito, sulla base della propria politica di sicurezza e tenendo conto dei dati in proprio possesso, i progetti e le attività che intendono attuare per garantire il funzionamento sicuro della propria parte di sistema ed il controllo dei rischi che ne derivano.

Annualmente i progetti e le attività devono essere inseriti nel "Piano della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario", strumento operativo di attuazione e controllo per mantenere o migliorare la sicurezza del sistema ferroviario.

Esso fa parte 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.

Il Piano deve contenere i progetti e le attività atti a eliminare, o almeno ridurre, le aree di criticità individuate dall'Agenzia sulla base dell'analisi delle prestazioni di sicurezza dell'anno precedente e da essa comunicate entro il 15 luglio dell'anno precedente a quello del piano; deve inoltre contenere i progetti e le attività atti ad eliminare, o almeno ridurre, le aree di criticità che i Gestori dell'infrastruttura e le Imprese ferroviarie hanno individuato tramite il proprio processo interno di analisi e valutazione del rischio e delle non conformità di sistema.

Nel Piano devono obbligatoriamente essere inserite tutte le azioni che riguardano:

- la piena attuazione o eventuali adeguamenti e miglioramenti del Sistema di Gestione della Sicurezza;
- le attività correnti finalizzate al mantenimento o al miglioramento delle prestazioni di sicurezza;
- le attività di verifica ed ispezione da condurre nel campo della sicurezza;
- le attività finalizzate all'adozione di sistemi e tecnologie per la sicurezza, nelle fasi di ideazione, progettazione, realizzazione o acquisto e messa in servizio.

Il Piano della Sicurezza deve essere elaborato in conformità a quanto riportato nell'Allegato 4 alle presenti Norme.

Inoltre, i Piani devono essere accompagnati da:

- una sintesi della copertura delle aree di criticità individuate dall'Agenzia, indicando quali progetti contenuti nel piano sono stati individuati per ciascuna area di criticità (caso l'area di criticità non fosse coperta da alcun progetto utilizzare l'espressione N.A. illustrandone i motivi all'interno del Piano);
- una sintesi dell'esito dei progetti dell'anno precedente, riportando per ogni progetto l'esito del progetto (se concluso, ripianificato o se continua nel piano dell'anno in corso).

Nel corso dell'anno di sviluppo del piano, devono essere elaborati anche gli stati di avanzamento dei progetti e delle attività; ogni stato di avanzamento deve contenere, per ciascun progetto o attività, l'indicazione delle parti ultimate alla data di riferimento dello stato di avanzamento, le parti ancora da ultimare, le criticità incontrate, gli eventuali scostamenti rispetto a quanto pianificato e le schede operative aggiornate.

Devono essere riportate le cause di ogni ritardo rispetto a quanto pianificato ed illustrati i provvedimenti migliorativi adottati. L'efficacia di questi ultimi dovrà essere analizzata e valutata nel successivo stato di avanzamento.

I Gestori dell'infrastruttura e le Imprese ferroviarie devono trasmettere all'Agenzia i propri Piani ed i relativi stati di avanzamento secondo le tempistiche riportate al paragrafo 4 delle presenti Norme. L'Agenzia analizza e valuta i Piani e i relativi stati di avanzamento e può richiedere chiarimenti e approfondimenti rispetto a quanto in essi riportato.

c. Conformità a standard, tecnici e operativi in vigore, nuovi e modificati o altre prescrizioni

Devono essere descritte le modalità con le quali si intende mantenere costantemente adeguati gli standard, la documentazione del Sistema, le disposizioni e le prescrizioni al quadro normativo di riferimento. Tali documenti devono essere citati ed elencati allo scopo di costituire un riferimento costantemente aggiornato.

d. Gestione delle modifiche

Non sono stati individuati ulteriori requisiti specifici relativi a questo punto.

e. Formazione del personale e mantenimento delle competenze

Le Imprese ferroviarie ed i Gestori dell'infrastruttura devono garantire che l'organizzazione, il coordinamento e l'attuazione delle attività connesse con la sicurezza siano affidate a personale in possesso di attitudini e capacità adeguate.

Le Imprese ferroviarie ed i Gestori dell'infrastruttura devono garantire che anche il personale che svolge attività di coordinamento legate a processi connessi con la sicurezza possieda le competenze necessarie per la gestione in sicurezza degli stessi.

Pertanto, devono essere definite le modalità con le quali, per ogni figura cui sono attribuiti ruoli, compiti o responsabilità connessi con la sicurezza sia garantito e documentato il possesso di adeguate conoscenze professionali e tecniche (idoneo titolo di studio, formazione di base, esperienze pregresse nello specifico settore operativo o in settori analoghi, partecipazione a stages, abilitazioni, etc.) e le modalità con le quali viene garantito il mantenimento nel tempo dei requisiti richiesti.

Le funzioni e i processi connessi con la sicurezza per i quali è necessario garantire quanto sopra sono almeno quelli riportati nel precedente paragrafo 3.1.1.

In particolare, la persona che riveste il ruolo di Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza, al fine di assolvere le sue funzioni, deve essere qualificata secondo quanto riportato in Allegato 1 alle presenti Norme.

Nel caso di struttura organizzativa articolata su più livelli che faccia capo al Responsabile del Sistema di gestione della Sicurezza qualificato ciascuno relativo ad uno specifico ambito di responsabilità e presidiato da una figura di riferimento, l'organizzazione deve garantire che tutti i soggetti in questione possiedano e mantengano i requisiti prescritti per svolgere il proprio ruolo.

La qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza è un requisito necessario per l'ottenimento ed il mantenimento del Certificato di Sicurezza di una Impresa ferroviaria o dell'Autorizzazione di Sicurezza di un Gestore dell'infrastruttura.

Per il personale che svolge attività di sicurezza di cui alle Norme per la qualificazione del personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria, i requisiti sono definiti nelle Norme stesse.

Le Imprese ferroviarie ed i Gestori dell'infrastruttura devono garantire la corretta applicazione dei processi di formazione e mantenimento delle competenze attraverso istruttori ed esaminatori riconosciuti o istruttori che sono stati qualificati nel rispetto delle norme sicurezza emanate dall'Agenzia per il riconoscimento degli istruttori e degli esaminatori del personale che svolge attività di sicurezza.

La programmazione delle attività formative deve essere inserita in un "piano della formazione", strumento operativo di progettazione, attuazione e controllo della formazione. Il piano deve contenere, in un arco temporale definito, i bisogni formativi rilevati sulla base delle diverse esigenze ed obiettivi aziendali, opportunamente differenziati. Tali esigenze devono tener conto anche delle analisi svolte rispetto agli incidenti ed agli inconvenienti di esercizio, ai ritorni di esperienza di cui si è avuta conoscenza, alle non conformità rilevate nel corso dei monitoraggi svolti, all'emanazione di nuove norme, agli elementi determinati nel piano della sicurezza e di ogni altro fabbisogno rilevabile.

L'eventuale affidamento a persone o servizi esterni di particolari attività, aventi rilevanza per la sicurezza, non liberano le Imprese ferroviarie e i Gestori dell'infrastruttura dalla responsabilità sulle attività stesse e sul rispetto della normativa vigente in materia. Sono incluse anche lo scambio delle informazioni necessarie per assicurare lo svolgimento in sicurezza delle attività, l'eventuale emanazione di procedure operative di interfaccia, la valutazione dei bisogni formativi.

f. Informazione

Non sono stati individuati ulteriori requisiti specifici relativi a questo punto.

g. Gestione della documentazione contenente informazioni in materia di sicurezza

Non sono stati individuati ulteriori requisiti specifici relativi a questo punto.

h. Incidenti, inconvenienti, "quasi incidenti" ed altri eventi pericolosi

Non sono stati individuati ulteriori requisiti specifici relativi a questo punto.

i. Gestione delle emergenze

Non sono stati individuati ulteriori requisiti specifici relativi a questo punto.

j. Audit interni

Nell'ambito del Sistema di Gestione della Sicurezza devono essere assicurati:

- lo svolgimento di valutazioni periodiche che garantiscano la costante adeguatezza ed efficacia della politica, degli obiettivi prefissati, delle procedure e di tutte le altre attività previste dal Sistema di Gestione della Sicurezza anche a fronte di eventuali mutamenti di scenario e dei risultati derivanti da valutazione dei rischi, indagini, analisi di prestazione e audit interni;
- il trattamento di ritorni di esperienza degli audit interni;
- l'approvazione del piano annuale di audit, dei report di valutazione ed implementazione delle raccomandazioni da parte della Direzione.

La periodicità di svolgimento delle valutazioni e degli audit interni di sicurezza varia in funzione della tipologia e della complessità del servizio ferroviario, dei rischi e delle prestazioni di sicurezza raggiunte.

4 Tempistiche

I Gestori dell'infrastruttura e le Imprese ferroviarie devono trasmettere all'Agenzia la Relazione Annuale e i dati in essa contenuti tempestivamente e comunque entro i limiti indicati dal decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, e s.m.i..

I Gestori dell'infrastruttura e le Imprese ferroviarie devono trasmettere all'Agenzia il Piano della Sicurezza entro il 15 novembre dell'anno precedente a quello di riferimento del Piano stesso.

I Gestori dell'infrastruttura e le Imprese ferroviarie devono elaborare e trasmettere all'Agenzia trimestralmente i dati monitorati, le analisi delle prestazioni di sicurezza, comprese le valutazioni ed il controllo rispetto agli obiettivi.

Entro il 15 aprile e il 15 ottobre di ogni anno devono elaborare gli stati di avanzamento dei Piani dell'anno in corso, rispettivamente al 31 marzo e al 30 settembre; devono elaborare e trasmettere all'Agenzia entro il 15 luglio lo stato di avanzamento del Piano in corso al 30 giugno ed entro il 31 gennaio di ogni anno lo stato di avanzamento al 31 dicembre del Piano relativo all'anno precedente.

ALLEGATO 1 ALLE NORME SUI SISTEMI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA

Qualificazione del RSGS

1. Requisiti del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza

Di seguito sono stabiliti i requisiti per l'ottenimento della qualifica di Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza.

Per ciascun requisito sono descritti:

- **Scopo:** funzione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza per la quale è necessario il requisito;
- **Elementi:** competenze che si ritengono necessarie per acquisire il requisito;
- **Documentazione:** evidenze documentate necessarie per dimostrare la sussistenza del requisito rilasciate da:
 - per quanto riguarda i titoli formativi:
 - scuole e istituti universitari di uno degli stati membri dell'Unione Europea, pubblici o parificati, specializzati nelle materie di cui trattasi;
 - centri di formazione privati costituiti in uno degli stati membri dell'Unione Europea accreditati/riconosciuti nel rispetto della normativa vigente applicabile alle materie di cui trattasi;
 - imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura o loro associazioni; in questo caso i corsi di formazione devono essere effettuati con il supporto di società, enti o docenti specializzati nelle materie di cui trattasi, fornendo evidenza di tale supporto nella attestazione finale dei corsi stessi;
 - centri di formazione riconosciuti dall'Agenzia, limitatamente ai requisiti 3 e 6 del successivo elenco;
 - per quanto riguarda le esperienze professionali:
 - organizzazioni presso le quali è stata maturata l'esperienza professionale nella specifica attività.

Requisito 1: Conoscenza della funzione e dell'architettura dei sistemi di gestione, conoscenza dei metodi di analisi e gestione dei processi.

Scopo: Supportare le funzioni aziendali nella progettazione e nella verifica dei processi, supportare o effettuare la progettazione, la redazione e il controllo della documentazione di sistema, adottando un approccio per processi.

Elementi: Strutture organizzative matriciali - Criteri di classificazione dei processi aziendali - Tecniche di mappatura ed analisi dei processi aziendali.

Documentazione: Attestato di partecipazione a corsi di formazione specifici (con allegato programma e attestazione del superamento di esami finali) oppure titolo di studio congruente con gli elementi descritti oppure evidenza riscontrabile di adeguata esperienza professionale specifica.

Requisito 2: Nozioni di statistica.

Scopo: Analizzare gli indicatori di prestazione desunti dalle attività di monitoraggio, valutare in modo critico le analisi svolte da altre funzioni aziendali o da terzi.

Elementi: Elementi di analisi statistica e nozioni di calcolo delle probabilità - Uso del software nelle applicazioni statistiche.

Documentazione: Titolo di studio congruente con gli elementi descritti oppure attestato di partecipazione a corsi di formazione specifici (con allegato programma e attestazione del superamento di esami finali) oppure evidenza riscontrabile di adeguata esperienza professionale specifica.

Requisito 3: Conoscenza dell'assetto normativo nazionale ed europeo. Conoscenza dell'architettura delle norme ferroviarie in materia di sicurezza e di Sistemi di Gestione della Sicurezza.

Scopo: Garantire che il sistema individui le norme applicabili, ne monitori le modifiche, disponga e disciplini la relativa applicazione, dimostri la conformità ad esse nei processi aziendali e sia modificato di conseguenza.

Elementi: Assetto normativo del settore, nazionale e comunitario – Principali norme del settore ferroviario – Documenti dell'Agenzia in materia di Sistema di Gestione della Sicurezza – Articolazione e caratteristiche dei documenti da produrre nell'ambito del sistema di gestione della sicurezza ferroviaria (Manuale, Procedure, Disposizioni di esercizio, Relazione annuale, DPC, DVR, Piano della Sicurezza etc.) - Conoscenza dei processi di sicurezza ferroviaria (certificazioni e autorizzazioni inerenti alla sicurezza) – Conoscenza dei processi di manutenzione e delle funzioni del Sistema di Manutenzione di un Soggetto Responsabile della Manutenzione.

Documentazione: Attestato di partecipazione a corsi di formazione specifici (con allegato programma e attestazione del superamento di esami finali) oppure evidenza riscontrabile di adeguata esperienza professionale specifica.

Requisito 4: Nozioni di analisi del rischio.

Scopo: Orientare le analisi del rischio e utilizzarne i risultati.

Elementi: Utilizzo dell'analisi del rischio nel sistema di gestione della sicurezza – Principi delle norme EN 50126 – Regolamento CE 352/2009 - Principali Strumenti metodologici - Evidenze da produrre.

Documentazione: Titolo di studio congruente con gli elementi descritti oppure attestato di partecipazione a corsi di formazione specifici (con allegato programma e attestazione del superamento di esami finali) oppure evidenza riscontrabile di adeguata esperienza professionale specifica.

Requisito 5: Conoscenza approfondita dell'organizzazione dell'azienda in cui si svolge la funzione.

Scopo: Garantire che il sistema di gestione della sicurezza rappresenti l'organizzazione aziendale e sia sempre coerente con essa.

Elementi: Organizzazione e processi dell'azienda utilizzatrice ai fini della gestione della sicurezza.

Documentazione: Evidenza riscontrabile di adeguata esperienza professionale specifica (nell'azienda o in altri contesti assimilabili).

Requisito 6: Conoscenza dei processi produttivi ferroviari.

Scopo: Coadiuvare le funzioni interessate nell'analisi dei processi e nell'analisi dei dati di eventi incidentali e anomalie - Conoscere i processi oggetto di audit interni ed esterni.

Elementi: Processi di sicurezza – Mansioni di sicurezza – Organizzazione del trasporto ferroviario.

Documentazione: Evidenza riscontrabile di adeguata esperienza professionale specifica ed eventuale attestato di partecipazione a corsi di formazione specifici (con allegato programma e attestazione del superamento di esami finali).

Requisito 7: Conoscenza approfondita delle metodologie di audit.

Scopo: Progettare e svolgere audit interni/esterni all'organizzazione.

Elementi: Finalità e modalità di esecuzione degli audit – Analisi e utilizzo dei risultati degli audit – Caratteristiche degli auditor – Individuazione e gestione dei fattori critici e delle azioni correttive.

Documentazione: Attestato di partecipazione a corsi di formazione specifici (con allegato programma e attestazione del superamento di esami finali) oppure evidenza riscontrabile di adeguata esperienza professionale specifica.

Requisito 8: Conoscenza della lingua italiana.

Scopo: Relazionarsi con strutture aziendali e con organismi esterni di controllo.

Elementi: Capacità di interagire in lingua italiana, parlata e scritta – Comprensione delle norme – Interlocuzione su problematiche di sicurezza.

Documentazione: Titolo di studio italiano oppure attestazione del livello C1 della conoscenza della lingua italiana come definito nel "Quadro comune europeo di riferimento per la conoscenza delle lingue".

2. Modalità per l'ottenimento e il mantenimento della qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza

2.1 Richiesta

L'Impresa ferroviaria e il Gestore dell'infrastruttura devono trasmettere all'Agenzia la richiesta per la qualificazione del proprio candidato al ruolo di Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza, secondo lo schema riportato nel seguito; la richiesta deve contenere tutta la documentazione necessaria a dimostrare il soddisfacimento dei requisiti previsti al precedente punto 1.

La documentazione deve essere trasmessa all'Agenzia in formato cartaceo ed in formato elettronico.

Le Imprese ferroviarie già titolari di Certificato di Sicurezza di parte A in corso di validità, rilasciato in altri paesi della Unione Europea, che richiedano il rilascio del Certificato di Sicurezza di sola parte B in Italia, in alternativa alla modalità di accertamento dei requisiti di cui al successivo punto 2.3, possono chiedere la qualificazione del proprio Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza, fornendo tutti gli elementi che consentano di attestare un livello di qualificazione equivalente attraverso il possesso dei requisiti previsti dalle presenti norme.

Le istanze di qualificazione sono soggette all'imposizione del bollo, nella misura di € 14,62 per ogni atto, come previsto dagli articoli 3 e 4 della tariffa di cui all'allegato A al D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 642.

Sulle domande di qualificazione deve pertanto essere apposta una marca da bollo dell'importo sopra indicato. Alla stessa domanda dovrà essere allegata una seconda marca da bollo che l'Agenzia apporrà sulla comunicazione emessa al termine della valutazione.

2.2 Valutazione della documentazione

L'Agenzia effettua una prima analisi della documentazione entro 30 giorni dal ricevimento della stessa e in esito a tale analisi può richiederne un'integrazione.

2.3 Accertamento dei requisiti

L'accertamento del possesso da parte del candidato dei requisiti definiti al punto 1 è valutato da una commissione designata di volta in volta dal Direttore dell'Agenzia, secondo criteri e modalità definiti in apposita procedura.

La valutazione è svolta mediante un colloquio orale ed eventualmente anche attraverso lo svolgimento di analisi di contesti pratici o simulazioni di ruolo.

La data del colloquio è comunicata formalmente al richiedente, insieme ai nominativi della commissione incaricata.

Nel caso in cui la richiesta sia relativa ad un nominativo per il quale l'Agenzia abbia già rilasciato una precedente qualificazione (come ad esempio nel caso di passaggio ad altra organizzazione o nel caso di rinnovo per scadenza dei 5 anni di validità nell'ambito della stessa organizzazione), la nuova valutazione riguarda solo quei requisiti, fra quelli definiti al punto 3, ritenuti rilevanti, a seguito di modifiche intercorse rispetto alla precedente valutazione.

2.4 Esito della valutazione

In caso di esito positivo della valutazione, viene inviata all'organizzazione richiedente una comunicazione di avvenuta qualificazione del candidato.

Ricevuta tale comunicazione, ciascuna Impresa ferroviaria e Gestore dell'infrastruttura sono tenuti a inserire i dati relativi al Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza qualificato nel sistema informativo dell'Agenzia.

Qualora emergesse la mancata o insufficiente sussistenza di uno o più requisiti, l'Agenzia non rilascia l'attestazione, comunicando l'esito della valutazione con una specifica nota all'organizzazione richiedente. Nel caso in cui sia inoltrata una successiva richiesta di qualificazione dello stesso candidato, il richiedente deve fornire evidenza di ulteriori elementi, rispetto alla precedente richiesta, a supporto del possesso dei requisiti.

2.5 Scadenza e mantenimento della qualifica

La qualifica di Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza ha la stessa validità del

Certificato di Sicurezza o dell'Autorizzazione di Sicurezza dell'organizzazione utilizzatrice.

In caso di rinnovo del Certificato di Sicurezza o dell'Autorizzazione di Sicurezza deve essere conseguentemente rinnovata la richiesta di qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza.

Il mantenimento della qualifica durante il suo periodo di validità è, in ogni caso, legato alla sussistenza dei seguenti elementi:

1. svolgimento operativo e continuativo delle mansioni di Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza nell'ambito dell'organizzazione, senza interruzioni della mansione significative per i processi gestiti o, comunque, superiori a 6 mesi;
2. svolgimento del ruolo di Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza nella stessa organizzazione;
3. effettiva e documentata attuazione di un percorso di qualificazione e mantenimento delle competenze, con relativa misurazione delle prestazioni del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza, definito a cura dell'organizzazione di appartenenza, specificamente previsto nell'ambito del proprio Sistema di Gestione della Sicurezza;
4. obbligo di partecipazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza ad eventuali corsi di aggiornamento individuati all'occorrenza da questa Agenzia ed all'uopo comunicati, con il superamento degli eventuali relativi test di apprendimento;
5. assenza di rilievi determinanti sull'operato del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza emersi nell'ambito delle attività di supervisione, ispettorato e controllo svolte da questa Agenzia verso l'organizzazione di appartenenza.

Ciascuna Impresa ferroviaria e Gestore dell'infrastruttura devono stabilire nel proprio Sistema di Gestione della Sicurezza una procedura in cui sono definite le modalità operative di gestione di eventuali periodi di assenza del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza, in modo da garantire la regolare prosecuzione delle attività di competenza sui processi interni.

Qualsiasi passaggio ad altra organizzazione, anche se nella stessa mansione di Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza, comporta la necessità di ripetere l'iter di qualificazione a cura della nuova Impresa ferroviaria o Gestore dell'infrastruttura.

Ciascuna Impresa ferroviaria o Gestore dell'infrastruttura deve tenere aggiornati nel sistema informativo dell'Agenzia i dati relativi al proprio Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza.

La comunicazione tempestiva da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura dell'eventuale aggiornamento degli elementi rilevanti di cui al presente paragrafo costituisce elemento per il mantenimento del Certificato di Sicurezza o dell'Autorizzazione di Sicurezza.

2.6 Revoca della qualifica

In mancanza della sussistenza degli elementi di cui al punto 2.5, la qualifica di Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza è revocata con comunicazione da parte dell'Agenzia all'organizzazione interessata.

Entro 6 mesi dalla data di comunicazione della revoca, l'organizzazione deve avere un nuovo Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza qualificato; trascorso tale termine, le attività dell'Impresa ferroviaria o del Gestore dell'infrastruttura sono sospese in attesa che l'organizzazione si doti del nuovo Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza qualificato.

In caso di revoca del Certificato o dell'Autorizzazione di Sicurezza, le qualificazioni ad essi collegate subiscono il provvedimento di revoca corrispondente.

SCHEMA PER LA RICHIESTA DI QUALIFICAZIONE

DEL RESPONSABILE DEL SISTEMA DI GESTIONE SICUREZZA

L'Impresa ferroviaria/Gestore dell'infrastruttura _____ chiede all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie la qualificazione del candidato _____ per il ruolo di Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza all'interno della propria organizzazione.

A tal fine (barrare le caselle applicabili):

☐ dichiara di aver svolto una preventiva verifica dei requisiti del candidato stesso e trasmette la documentazione per l'accertamento dei requisiti previsti dalle Norme per la qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza.

☐ attesta che il candidato svolge il ruolo di Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza nell'organizzazione dalla data _____.

INFORMAZIONI SUL RICHIEDENTE

1. Denominazione legale _____

2. Nome dell'Impresa ferroviaria/Gestore dell'infrastruttura _____

Acronimo _____

3. Indirizzo postale completo (via, codice postale, città, stato) _____

4. Numero di telefono _____ Numero di fax _____

5. Indirizzo di posta elettronica _____ Sito web _____

6. (barrare la casella relativa)

☐ in possesso di autorizzazione/certificato di sicurezza (cancellare la dizione non pertinente) n° _____ del _____

☐ inoltrata richiesta di autorizzazione/certificato di sicurezza (cancellare la dizione non pertinente) in data ____/____/____,



INFORMAZIONI SUL CANDIDATO

1. Cognome e nome _____

2. Luogo e data di nascita _____

Nazionalità _____

3. Indirizzo postale completo (via, codice postale, città, stato)

4. Numero di telefono _____ Numero di fax _____

5. Indirizzo di posta elettronica _____

Allegati

- Curriculum vitae del candidato
- Documentazione per l'accertamento dei requisiti
(specificare l'elenco dettagliato per ciascun requisito)

Luogo e data _____

Firma del Legale Rappresentante

ALLEGATO 2 ALLE NORME SUI SISTEMI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA

Relazione annuale sulla sicurezza

Premessa

La Relazione è composta da una parte descrittiva e dalle tabelle allegate.

La parte descrittiva deve essere strutturata per fornire le informazioni indicate nei successivi paragrafi, al fine di documentare e supportare i dati numerici presentati nelle tabelle e dare gli elementi utili alla loro valutazione.

1. Informazioni generali

In questa parte della Relazione le Imprese ferroviarie e i Gestori dell'infrastruttura devono inserire le informazioni di carattere organizzativo ed operativo, richieste rispettivamente nella "tabella 1a – Dati Generali Impresa Ferroviaria" e nella "tabella 1b – Dati Generali Gestore Infrastruttura". Nella "tabella 1c - Dati di produzione" le Imprese ferroviarie e i Gestori dell'infrastruttura devono inserire i dati di traffico di treni per i quali hanno garantito la trazione. Le tabelle 1a, 1b e 1c contengono alcuni dati necessari al calcolo dei CSI di cui al successivo punto 3. Elementi di supporto e di contesto dei dati contenuti nelle tabelle devono essere riportati nella parte descrittiva della Relazione nella quale le Imprese ferroviarie devono dichiarare anche se hanno effettuato traffico congruente con tutti i servizi e tutte le linee riportati nel loro certificato. Sulle linee dove non hanno effettuato traffico le imprese devono dichiarare il permanere delle condizioni necessarie all'utilizzo della certificazione assegnata (conoscenza linee e impianti), descrivendo brevemente le modalità adottate.

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

Questa parte della Relazione deve contenere una sintesi dell'attuazione del processo di pianificazione della sicurezza svolto, anche ai fini della predisposizione e emissione dei piani annuali della sicurezza.

Le Imprese ferroviarie e i Gestori dell'infrastruttura devono evidenziare i collegamenti delle azioni e dei progetti, contenuti nel proprio piano della sicurezza, agli obiettivi di sicurezza stabiliti; inoltre devono comunicare lo stato di attuazione delle azioni e dei progetti pianificati e la loro efficacia, indicando come l'attuazione di tali azioni / progetti abbia contribuito alla riduzione del livello di rischio attraverso il miglioramento delle prestazioni nelle aree di criticità individuate. Lo strumento più opportuno per misurare l'efficacia dei provvedimenti adottati sono gli indicatori propri del Sistema di Gestione della Sicurezza che scaturiscono dall'analisi dei rischi specifici dell'attività di ogni Gestore dell'infrastruttura o Impresa ferroviaria.

A tal fine deve essere compilata la "tabella 2 - Dati relativi agli obiettivi di sicurezza interni e ai risultati del Piano della Sicurezza" e deve essere fornito, nella parte descrittiva della Relazione, un breve resoconto sui risultati ottenuti, indicando eventuali particolarità che hanno richiesto modifiche del Piano.

3. Indicatori nazionali di sicurezza e CSI

In questa parte della Relazione le Imprese ferroviarie e i Gestori dell'infrastruttura devono fornire una visione d'insieme dell'andamento delle prestazioni di sicurezza monitorate nell'anno preso in esame.

Per la parte del sistema ferroviario di propria pertinenza, le Imprese ferroviarie e i Gestori dell'infrastruttura devono trasmettere i dati relativi agli indicatori di sicurezza stabiliti a livello nazionale (indicatori nazionali di sicurezza) o richiesti dall'Agenzia con atti specifici e i dati relativi agli indicatori comuni di sicurezza (nel seguito CSI), come definiti nell'Allegato I del decreto legislativo 10 agosto 2007 n. 162, modificato dal decreto 10 settembre 2010 del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti.

INDICATORI NAZIONALI DI SICUREZZA

In questa parte della Relazione, le Imprese ferroviarie e i Gestori dell'infrastruttura devono fornire una elaborazione annuale degli indicatori nazionali di sicurezza, che consenta di apprezzare il risultato ottenuto nell'anno in esame mediante il confronto con periodi omogenei precedenti o, in alternativa, con un valore di riferimento prestabilito.

Per fornire i dati richiesti deve essere compilata la "tabella 3 - Indicatori nazionali di sicurezza". Per gli indicatori che non sono pertinenti per il tipo di servizio svolto deve essere riportata la dicitura N.A. (non applicabile).

Gli elementi di ulteriore analisi (confronto con periodi precedenti, di andamento trimestrale, ecc.), di maggior dettaglio o di valutazione delle performance realizzate devono essere inseriti nella parte descrittiva della Relazione. In quest'ultima deve essere riportata anche la metodologia con la quale è stato calcolato ogni indicatore, così come deve essere riportato nel proprio Sistema di Gestione della Sicurezza.

CSI

I Gestori dell'infrastruttura e le Imprese ferroviarie devono fornire i dati relativi ai CSI, per l'anno in esame, compilando le relative tabelle e aggregando i dati richiesti sulla base delle definizioni ivi fornite.

In corrispondenza di ciascun indicatore è riportata la responsabilità della elaborazione e trasmissione del dato relativo (colonna "fornitura del dato"). Il Gestore dell'infrastruttura deve fornire nelle tabelle 4a, 4b, 4d, 5a e 5b il dato relativo agli incidenti ed ai precursori occorsi sulla propria infrastruttura indipendentemente dalle responsabilità individuate.

Le Imprese ferroviarie devono fornire i dati relativi ai treni per i quali hanno garantito la trazione. Di conseguenza, per evitare di conteggiare più volte lo stesso dato, le imprese ferroviarie non devono indicare i dati relativi a incidenti o inconvenienti occorsi su treni, circolanti su tracce ad esse assegnate, per i quali altre imprese ferroviarie hanno garantito la trazione. Per evitare di omettere tali dati è necessario invece che le imprese ferroviarie adottino opportuni strumenti per lo scambio di informazioni.

Compilando la "tabella 5a- Incidenti", i Gestori dell'infrastruttura devono fornire il dettaglio degli incidenti che hanno indicato come dato aggregato nella tabella 4a. Nella "tabella 5b- Precursori" devono riportare il dettaglio degli eventi indicati come dato aggregato nella tabella 4b.

Nella "tabella 5b- Precursori" le Imprese ferroviarie devono fornire esclusivamente il dettaglio degli incidenti o inconvenienti classificabili come SPAD o "guasti all'apparato di segnalamento laterale (ex guasti all'apparato di segnalamento non "fail safe")", nei quali siano stati coinvolti propri convogli, riportati come dato aggregato nella tabella 4b.

Inoltre, i Gestori dell'infrastruttura devono fornire una lista completa dei passaggi a livello che insistono sulla rete ferroviaria da essi gestita (inclusi i passaggi a livello in consegna ai privati e quelli pedonali) compilando le "tabelle 6a e 6b" riportata in allegato. Negli anni successivi alla prima elaborazione dovranno essere indicate solo le modifiche avvenute nel corso dell'anno in esame.

In questa sezione della Relazione descrittiva devono essere riportate:

- le fonti dalle quali sono stati acquisiti i dati utilizzati per i CSI e le relative modalità di raccolta;
- le eventuali rettifiche dei dati dei CSI relativi agli anni precedenti;
- le eventuali modifiche nelle modalità di raccolta dei dati stessi rispetto agli anni precedenti;
- una valutazione sui valori in peggioramento rispetto agli anni precedenti.

4. Risultati degli audit di sicurezza interni

In questa parte della Relazione deve essere fornito un quadro delle attività di audit interno effettuate nell'anno in esame e una sintesi dei criteri e delle modalità di gestione delle azioni correttive che ne sono scaturite.

Deve in particolare essere fornita evidenza di come l'attività di audit sia stata pianificata e svolta, considerando la tipologia di servizio svolto e la dimensione dell'organizzazione e descrivendo le modalità di individuazione delle strutture aziendali coinvolte nella gestione delle non conformità e delle azioni correttive.

Gli elementi da fornire devono riferirsi esclusivamente agli audit che hanno riguardato aspetti di sicurezza dell'esercizio.

Il resoconto deve evidenziare anche:

- estensione temporale del piano di audit sull'intero sistema
- numero degli audit programmati, numero degli audit effettuati e motivazione degli eventuali disallineamenti;
- strutture aziendali oggetto di audit e strutture aziendali che rientrano nel piano di audit;
- processi aziendali oggetto di audit e processi aziendali che rientrano nel piano di audit;
- numero delle non conformità rilevate, indicando quante sono state rimosse;
- numero delle azioni correttive adottate e numero delle azioni correttive concluse con verifica di efficacia positiva;
- descrizione delle non conformità rilevate più significative/ripetitive;
- descrizione delle principali azioni correttive adottate;
- una valutazione sull'efficacia dell'attività.

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

In questa parte della Relazione le Imprese ferroviarie e i Gestori dell'infrastruttura devono fornire la sintesi dell'andamento della sicurezza come emerge dalle attività di controllo interno e monitoraggio effettuati secondo quanto previsto dal proprio sistema di gestione della sicurezza, segnalando le eventuali carenze e problematiche riscontrate nell'esercizio ferroviario e nella gestione dell'infrastruttura con particolare riferimento ai problemi di interfaccia tra diversi operatori ferroviari.

Devono essere elencate le principali non conformità emerse nel corso dell'attività di controllo interno o congiunto con altri operatori ferroviari svolta nel corso dell'anno in esame indicando lo strumento attraverso il quale è stata individuata la non conformità e le eventuali azioni correttive adottate per garantire il miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario. Per le problematiche emerse che non siano riferibili all'interfaccia con diversi operatori devono essere indicate solo le principali non conformità che non siano state trattate in altri punti della Relazione.

6. Applicazione dei CSM (Metodi comuni di sicurezza)

In questa parte le Imprese ferroviarie e i Gestori dell'infrastruttura devono fornire una relazione sull'eventuale applicazione dei CSM nell'ambito della propria parte di sistema (incluso il caso in cui sia ricoperto il ruolo di Soggetto Responsabile della Manutenzione).

I dati relativi all'applicazione del CSM contenuto nel Regolamento (CE) 352/2009 devono essere strutturati come sotto riportato:

1. descrizione delle principali modifiche giudicate non rilevanti dal proponente:
 - a. tipo di modifica (tecnica, operativa od organizzativa);
 - b. criteri decisionali;
2. descrizione delle principali modifiche giudicate rilevanti dal proponente:
 - a. tipo di modifica (tecnica, operativa od organizzativa);
 - b. coinvolgimento dei subappaltatori e gestione delle interfacce;
 - c. coinvolgimento del/dei VIS, nel ruolo di CSM assessor;
 - d. breve descrizione dell'efficacia complessiva del processo di gestione del rischio di cui al Reg. 352/2009;
 - e. fase di identificazione degli eventi pericolosi;
 - f. fase di stima dei rischi e criteri di accettazioni utilizzati:
 - i. codici di buona pratica;
 - ii. sistemi di riferimento simili;
 - iii. stima esplicita del rischio;
 - g. dimostrazione di conformità ai requisiti di sicurezza;
 - h. processo di gestione dei rischi attraverso il registro degli eventi pericolosi;
3. breve descrizione degli audit eseguiti dal proponente sull'efficienza del proprio processo di gestione dei rischi;
4. breve feedback da parte del proponente ed, eventualmente, dei propri subappaltatori e VIS, in merito all'applicazione del Regolamento 352/2009;
5. ove applicabile: esperienze del proponente in merito all'applicazione del CSM per la determinazione e la valutazione dei rischi, nei casi in cui l'applicazione sia avvenuta, su base volontaria, prima dell'entrata in vigore del citato Regolamento.

7. Dati e informazioni richiesti dall'Agenzia

In questa parte le Imprese ferroviarie e i Gestori dell'infrastruttura devono comunicare all'Agenzia:

- l'elenco dei provvedimenti emessi perché richiesti dalle norme (ad esempio: allineamento dei segnali di stazione, posa dei segnali a destra e sistema di evidenziazione, deroghe alle distanze minime di visibilità, ecc.), riportando per ciascuno di essi le situazioni in cui è stato necessario realizzarli;
- il riepilogo di tutte le raccomandazioni o richieste di provvedimenti avanzate dall'Agenzia per l'anno in esame (es. le richieste di provvedimenti a seguito di incidente o inconveniente), collegando ad ognuna di esse la sintesi delle azioni adottate dal gestore dell'infrastruttura o dall'impresa ferroviaria o eventualmente i motivi per i quali non è stata avviata alcuna azione. Le richieste avanzate dall'Agenzia che non sono state gestite in tempo utile per la compilazione della Relazione, perché ad esempio sono state ricevute tardivamente, devono essere elencate indicando che le stesse saranno affrontate nella Relazione dell'anno successivo.

Le tabelle sono nel file pdf allegato

BOLZA

ALLEGATO 3 ALLE NORME SUI SISTEMI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA

Indicatori nazionali

Le Imprese ferroviarie e i Gestori dell'infrastruttura devono prevedere il monitoraggio dei seguenti elementi, fornendo per ogni indicatore sia i dati in valore assoluto di ogni fattore utilizzato che ponderati secondo quanto riportato nella tabella successiva.

Per alcuni tipi di verifiche gli operatori ferroviari devono garantire un controllo completo di tutte le non conformità occorse nel periodo di riferimento.

Rientrano in tale categoria ad esempio:

- le applicazioni delle procedure per il supero rosso,
 - gli interventi del train trip,
 - gli indebiti superamenti della velocità ammessa,
 - i movimenti con segnale a via impedita,
 - la gestione delle operazioni connesse ai rapporti tra personale della manutenzione e del movimento per gli interventi manutentivi (interruzioni, M45, ecc.),
 - gli azionamenti dei tasti di soccorso,
 - la gestione dei rallentamenti (in tutte le sue fasi),
 - l'intempestiva chiusura dei segnali,
 - le richieste di soccorso,
 - gli errati istradamenti,
- ed ogni altra verifica a queste assimilabile.

Inoltre, deve essere garantito il controllo completo di tutti gli incidenti.

Per i valori per cui non è richiesto un controllo di tutte le non conformità gli operatori ferroviari devono definire prioritariamente i criteri di significatività del campione da verificare e i limiti massimi accettabili di scostamento da esso. Qualora il campione non rispettasse tali limiti la rilevazione non deve essere considerata affidabile. Il verificarsi di tale ultima ipotesi, in assenza di adeguate motivazioni rappresenta una grave non conformità.

I dati devono essere confrontati con i trimestri precedenti e i valori degli anni precedenti. Ad ogni incremento dei valori deve corrispondere una adeguata analisi e valutazione.

La fornitura in aggregato dei dati per il calcolo degli indicatori nazionali di sicurezza non esime gli operatori ferroviari dall'eseguire analisi più accurate sulle informazioni raccolte.

Destinatari	Denominazione	Algoritmo di calcolo (i valori devono riferirsi al periodo in esame)	Note per il calcolo e la raccolta dei dati
Tutti	formazione erogata	numero di giorni di formazione erogata/ numero giorni di formazione pianificata	Solo interventi formativi relativi alla sicurezza dell'esercizio e della circolazione dei treni (da intendersi interventi di formazione iniziale, aggiornamenti, ad hoc, on the job, ecc.)
Tutti	numero azioni correttive chiuse con verifica positiva	numero azioni correttive chiuse con verifica positiva / numero azioni correttive	Devono essere conteggiate tutte le azioni correttive adottate
Tutti	percentuale dei processi interni sottoposti ad audit	Numero di processi interni sottoposti ad audit/ numero di processi interni totali	
Tutti	progetti per la sicurezza realizzati	Numero progetti per la sicurezza realizzati/ Numero progetti per la sicurezza programmati	Deve essere calcolato su base annua; nel caso di progetti con sviluppo su più annualità, per ogni anno si deve far riferimento alle milestones previste annualmente per il progetto
Tutti	progetti per la sicurezza ripianificati	Numero progetti per la sicurezza ripianificati/ Numero progetti per la sicurezza programmati	Deve essere calcolato su base annua; nel caso di progetti con sviluppo su più annualità, per ogni anno si deve far riferimento alle milestones previste annualmente per il progetto
Tutti	non conformità nell'utilizzazione del personale rispetto ai requisiti previsti per lo svolgimento dell'attività	Numero di non conformità rilevate / numero di agenti utilizzati in attività di sicurezza	Devono essere conteggiate tutte le non conformità rilevate sulle abilitazioni possedute, sul rispetto dell'orario di lavoro, sui possesso dei requisiti psico-fisici, richiesti per lo svolgimento dell'attività di sicurezza
Tutti	non conformità comportamento del personale con mansioni di sicurezza (complessivo)	Numero non conformità / controlli effettuati	Devono essere conteggiate tutte le non conformità inerenti alla sicurezza dell'esercizio e della circolazione dei treni rilevate nel corso di indagini su incidenti o inconvenienti o durante audit o ispezioni, indipendentemente dalla loro gravità. Rientrano in tale casistica la

Destinatari	Denominazione	Algoritmo di calcolo (i valori devono riferirsi al periodo in esame)	Note per il calcolo e la raccolta dei dati
Tutti	non conformità comportamento del personale con mansioni di sicurezza (Per singola mansione)		errata o mancata applicazione di procedure, le errate compilazioni delle prescrizioni, le errate esecuzione di movimenti di manovra, l'indebita manovra degli apparati di sicurezza, l'intempestiva chiusura segnali non determinata da guasto o emergenza, l'indebito inoltro di un treno, il superamento della velocità massima ammessa, l'errata o mancata esecuzione di interventi manutentivi ecc. Per determinare il numero di controlli da conteggiare per le tipologie di operazioni per le quali non è previsto un controllo completo, si deve considerare il numero di controlli eseguiti in ogni intervento ispettivo (ad esempio in base ai punti verificati nelle check list)
IF	non conformità del carico dei carri	Numero non conformità rilevate/ numero carri verificati	
Tutti	incidenti e inconvenienti in manovra	Numero eventi / ore di manovra	Devono essere conteggiati tutti gli incidenti e inconvenienti in manovra riferibili all'IF/GI interessato compresi quelli avvenuti negli scali e nei raccordi. Per incidenti e inconvenienti si intendono svisi, urti, investimenti, incendi, tallonamenti di deviatori, indebiti inoltri su tratto disalimentato, supero velocità massima ammessa, indebito superamento del limite stabilito per il movimento di manovra, ecc. Il controllo dei casi di superamento della velocità massima deve essere sistematico e non a campione
IF	mancato rispetto dei limiti di velocità da parte dei treni	numero eventi / trkm numero eventi / ore di percorrenza dei treni	Il controllo di tali eventi deve essere sistematico e non a campione
SRM	non conformità nella gestione delle scadenze manutentive	numero di non conformità rilevate / numero di veicoli da mandare a manutenzione nel periodo	

Destinatari	Denominazione	Algoritmo di calcolo (i valori devono riferirsi al periodo in esame)	Note per il calcolo e la raccolta dei dati
Tutti	non conformità dei fornitori su requisiti di sicurezza	numero di non conformità riscontrate a carico dei fornitori / numero di controlli effettuati	Devono essere conteggiate tutte le non conformità inerenti ai requisiti di sicurezza oggetto della fornitura rilevate nel corso di indagini su incidenti o inconvenienti o durante audit o ispezioni o in fase di acquisizione della fornitura, indipendentemente dalla loro gravità. Per determinare il numero di controlli da riportare si deve considerare il numero di controlli eseguiti in ogni intervento ispettivo (ad esempio in base ai punti verificati nelle check list)
IF	numero di richieste di soccorso dei locomotori	numero richieste/ numero di treni circolati	Il controllo di tali eventi deve essere sistematico e non a campione
Tutti	numero di incidenti	numero incidenti/trkm numero incidenti/ore di percorrenza dei treni	Devono essere conteggiati tutti gli incidenti ad <u>eccezione</u> di quelli in manovra riferibili all'IF/GI interessato anche se avvenuti negli scali e nei raccordi. Per incidenti si intendono svii, urti, investimenti, investimenti, incendi, ecc.
IF	non conformità nell'utilizzo dei veicoli in esercizio	Numero non conformità rilevate / numero controlli	Devono essere conteggiati tutti i mancati rispetti delle scadenze manutentive e guasti o avarie inerenti alla sicurezza dell'esercizio e della circolazione dei treni rilevate nel corso di indagini su incidenti o inconvenienti o durante audit, ispezioni, verifica del materiale, ecc., indipendentemente dalla loro gravità riguardanti: sistemi tecnologici di bordo, rodiggio, carrelli, trazione e repulsione, telaio cassa, circuiti elettrici, impianto pneumatico e freno, porte e impianto antincendio, serbatoio, altri componenti interessati da distacchi dai rotabili in movimento Le non conformità dei carri adibiti a trasporto di merci pericolose devono essere conteggiate anche separatamente in un indicatore "numero non conformità rilevate su carri adibiti al trasporto di merci pericolose / numero di controlli su carri adibiti al trasporto di merci pericolose"
IF	non conformità ai sistemi tecnologici di bordo in esercizio	Numero di difetti o guasti riscontrati/ trkm Numero di difetti o guasti riscontrati/ ore di percorrenza dei treni	Devono essere conteggiati tutti i difetti e i guasti rilevati in esercizio che determinino o la necessità di sostituire l'elemento o l'imposizione di vincoli alla circolazione del rotabile.

Destinatari	Denominazione	Algoritmo di calcolo (i valori devono riferirsi al periodo in esame)	Note per il calcolo e la raccolta dei dati
SRM	non conformità ai sistemi tecnologici di bordo in manutenzione	Numero di difetti o guasti riscontrati/ numero di operazioni manutentive effettuate	Devono essere conteggiati tutti i difetti e i guasti rilevati durante la manutenzione che determinino o la necessità di sostituire l'elemento o l'imposizione di vincoli alla sua circolazione
SRM	non conformità ad organi o componenti di sicurezza in manutenzione	Numero di difetti o guasti riscontrati/ numero di operazioni manutentive effettuate	Devono essere conteggiati tutti i difetti e i guasti rilevati durante la manutenzione che determinino o la necessità di sostituire l'elemento o l'imposizione di vincoli alla sua circolazione
IF	non conformità alle porte di salita e discesa dei veicoli passeggeri	Numero porte guaste o indebitamente aperte/numero porte circolate	Devono essere conteggiati tutti i guasti all'apertura o chiusura delle porte che abbiano causato incidenti, inconvenienti o siano solo frutto di segnalazioni; il numero delle porte guaste di un determinato convoglio deve essere conteggiato per tutti i servizi svolti dal convoglio stesso durante il periodo in cui le porte rimangono guaste. Il numero delle porte circolate si ottiene moltiplicando il numero delle porte di un treno per il numero di servizi effettuati nel periodo specificato
GI	permeabilità alle indebite intrusioni	Numero di indebiti attraversamenti e Frequenza oraria di indebiti attraversamenti	Devono essere conteggiati tutti gli indebiti attraversamenti compresi i suicidi, i tentati suicidi, gli investimenti di persone non autorizzate, le segnalazioni inerenti alla tematica effettuate dal personale di esercizio. Il Gestore deve calcolare anche un dato distinto per linea o per tratte omogenee che tenga conto anche della frequenza media oraria di passaggi dei treni. Il gestore deve calcolare trimestralmente e comunicare solo le localizzazioni che in base a questa analisi mostrano particolare criticità.
GI	protezione dalle incursioni	Rete non protetta/ rete totale	Per estensione della rete non protetta si intendono i km di linea sprovvisti di recinzioni sommati all'estensione degli impianti adibiti al servizio passeggeri sprovvisti di sotto/sopra passaggi ed all'estensione dei passaggi a livello non dotati di sistemi di rilevamento intrusioni (TV PL, PAI PL o assimilabili). Per ogni km di linea devono essere conteggiati entrambi i lati della sede

Destinatari	Denominazione	Algoritmo di calcolo (i valori devono riferirsi al periodo in esame)	Note per il calcolo e la raccolta dei dati
GI	non conformità che comportano condizioni di esercizio degradate	numero di non conformità rilevate / numero di controlli effettuati	Devono essere conteggiate tutte le non conformità relative ai seguenti enti: deviatoi, passaggi a livello, circuiti di binario, impianti di segnalamento, opere civili Per determinare il numero di controlli da riportare si deve considerare il numero di controlli eseguiti in ogni intervento ispettivo (ad esempio in base ai punti verificati nelle check list). Nel caso di organizzazioni estese sul territorio, indicare la distribuzione per struttura territoriale
GI	attività manutentiva eseguita sull'infrastruttura	numero di operazioni di manutenzione eseguite / numero di operazioni di manutenzione programmate	Devono essere conteggiate tutte le operazioni di manutenzione (programmate e eseguite) totali e suddivise per attività di manutenzione (armamento, impianti di sicurezza e segnalamento, ecc.). Nel caso di organizzazioni estese sul territorio, indicare la distribuzione per struttura territoriale

ALLEGATO 4 ALLE NORME SUI SISTEMI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA

Piano annuale della sicurezza

1. Predisposizione del Piano

I progetti inseriti nel Piano devono essere ricondotti, per quanto possibile, alle tipologie individuate nel seguito. I progetti “misti” dovranno essere ascritti alla tipologia che li caratterizza, indicando nelle schede operative di dettaglio dell'attività la percentuale di impegno previsto per ogni tipologia.

Infrastruttura/veicoli

Rientrano in questa tipologia gli interventi finalizzati a:

- mantenere o riportare l'infrastruttura o i veicoli nelle condizioni di progetto, eliminando le situazioni di degrado causate da usura, eventi atmosferici, ecc. (esempio: mantenimento del corretto scartamento, manutenzione degli impianti di sicurezza, interventi di manutenzione sui carrelli dei veicoli, ecc.);
- migliorare le caratteristiche di progetto (esempio: nuove tecnologie per le segnalazioni di coda, rilevamento termico delle boccole);
- ridurre le discontinuità tecnologiche.

Formazione

Rientrano in questa tipologia i progetti che si propongono di:

- adeguare le conoscenze del personale addetto alla sicurezza alle esigenze scaturite da nuove tecnologie o nuovi assetti conseguenti a trasformazioni organizzative, a cambiamenti nell'allocazione di responsabilità o all'introduzione di nuove procedure di lavoro;
- mantenere o riportare le conoscenze del personale ai livelli richiesti per l'attività connessa con la sicurezza svolta.

Organizzazione

Devono essere inseriti in questa tipologia i progetti che modificano le modalità realizzative delle attività con impatto sulla sicurezza. In particolare, devono essere considerati progetti che:

- introducono nuovi modelli organizzativi e di gestione;
- producono aggiornamenti o nuove procedure;
- portano all'aggiornamento delle norme esistenti e all'emanazione di nuove norme.

Innovazione tecnologica

I progetti di innovazione tecnologica riguardano l'attività di ricerca che i Gestori dell'infrastruttura e le Imprese ferroviarie conducono allo scopo di individuare, progettare e rendere operative nuove tecnologie in grado di migliorare la sicurezza.

Ciascun progetto richiede una appropriata e specifica strutturazione in attività e prodotti.

Per ciascuna fase di lavoro devono essere individuate delle “milestone” misurabili, sulle quali valutare concretamente l'avanzamento dell'attività.

Sia in fase di pianificazione, sia in fase di consuntivo, devono essere considerati i vincoli e le possibili criticità. Criticità e vincoli devono essere ricondotti, per quanto possibile, alle tipologie di seguito elencate e quando ciò non risulti attuabile è possibile utilizzare l'opzione “altro” prevista nelle schede, spiegando dettagliatamente i problemi incontrati.

Criticità

Le criticità sono raggruppate come di seguito:

- a. reperimento delle risorse interne;
- b. reperimento dei finanziamenti, ad esempio nel caso di fondi che vengono distolti per far fronte ad emergenze impreviste;

- c. rapporti con i fornitori, ad esempio nel caso di progetti ad alto contenuto tecnologico o che richiedono risorse specializzate;
- d. rapporti con le istituzioni; si intendono in questo caso le criticità legate sia a permessi e autorizzazioni della Pubblica Amministrazione (Comuni, Conferenza dei servizi, ecc.) sia alla necessità di collaborazione con istituzioni operative (Protezione Civile, ecc.).
- e. modifiche in corso di progettazione, necessarie ad esempio per adeguare il progetto a cambiamenti intervenuti in corso di progettazione e che possono comportare slittamenti temporali e variazioni di costo;
- f. modifiche in corso di realizzazione, necessarie per adeguare il progetto a problemi incontrati in corso di esecuzione dei lavori e che possono comportare slittamenti temporali o variazioni di costo.

Vincoli

I possibili vincoli sono costituiti dalle condizioni che devono essere necessariamente soddisfatte affinché il progetto, o una parte di esso, possano essere realizzati, derivanti ad esempio dallo stato di avanzamento di altri progetti o attività, dall'ottenimento di autorizzazioni propedeutiche sia da parte di strutture interne sia da parte di organizzazioni esterne e dalla reale disponibilità dei fondi.

2. Indice commentato del Piano

Ciascun Piano deve essere articolato nelle seguenti quattro sezioni:

- Generalità: contiene tutti i generici elementi necessari alla corretta e completa lettura del Piano;
- Presentazione del piano: contiene una sintesi delle informazioni aggregate;
- Descrizione dei progetti;
- Schede operative, nelle quali sono esposti gli elementi quantitativi dei progetti e delle attività.

SEZIONE I: GENERALITÀ

In questa sezione devono essere fornite indicazioni generali che possono servire a collocare il documento nel suo contesto ed a facilitarne la lettura, incluso lo scopo, il campo di applicazione, la documentazione correlata al Piano.

In particolare per la emissione annuale devono essere indicati almeno i documenti che contengono:

- politica della sicurezza,
- obiettivi della sicurezza,
- requisiti o priorità cogenti esterni alla struttura che emette il Piano,
- documento di valutazione dei rischi,
- Piano annuale dell'anno precedente e relativi stati di avanzamento.

SEZIONE II: PRESENTAZIONE DEL PIANO

In questa sezione devono essere riportate tutte le informazioni che consentono di collocare il documento nel contesto organizzativo ed operativo della sua applicazione. In particolare si chiede di evidenziare:

- l'illustrazione di cambiamenti organizzativi, di strategia, di missione (esempio: esternalizzazioni, riorganizzazioni, cambiamenti nell'assegnazione di responsabilità), per quanto applicabili;
- i riferimenti a metodologie specifiche della particolare attività produttiva utilizzate per l'analisi del rischio che hanno pilotato il Piano;
- una sintesi del documento di valutazione dei rischi che ha portato all'individuazione delle azioni da intraprendere;
- una sintesi degli obiettivi di sicurezza, possibilmente in termini quantitativi, definiti dal responsabile della struttura coerentemente con quelli espressi, dai vertici dell'organizzazione, nella politica per la sicurezza ed in altri documenti cogenti).

Inoltre, devono essere riportate almeno le seguenti informazioni:

- impegno economico e finanziario totale per l'anno di piano;
- impegno distinto per tipologia di intervento;
- impegno distribuito sulle aree geografiche (quando applicabile);
- l'impegno per i nuovi progetti complessivamente avviati nell'anno di piano.

Nel nuovo Piano si deve precisare:

- lo stato complessivo di attuazione del Piano dell'anno precedente;
- la sintesi delle ripianificazioni dei progetti;
- la distribuzione sulle cause delle ripianificazioni.

Devono essere indicati i nuovi progetti del piano che saranno avviati nell'anno di riferimento, con la descrizione delle motivazioni che ne hanno suggerito l'adozione), i progetti che hanno subito ripianificazioni temporali o di costo a vita intera, con identificazione delle cause della ripianificazione, delle azioni poste in essere per rimuovere tali cause e dei provvedimenti presi per limitare eventuali conseguenze scaturite dalla ripianificazione stessa.

SEZIONE III: DESCRIZIONE DEI PROGETTI

In questo punto del Piano si inseriscono le informazioni qualitative sui progetti. In particolare:

- la descrizione delle fasi in cui il progetto è articolato e l'indicazione delle “milestones” previste;
- i collegamenti e le dipendenze da altri progetti o attività che possano condizionarne la realizzazione;
- la descrizione delle possibili criticità;
- il collegamento agli obiettivi di sicurezza;
- l'illustrazione di eventuali particolarità del progetto.

SEZIONE IV: SCHEDE OPERATIVE

In questa sezione devono essere inseriti:

- l'indice completo di tutti i progetti e le attività inseriti nel Piano, con il loro codice identificativo;
- le schede operative di progetti ed attività, contenenti il dettaglio quantitativo della programmazione.

3. Compilazione delle schede operative

Le schede operative di progetto raccolgono, in forma quantitativa, le seguenti informazioni:

- identificazione del progetto, contenente le informazioni che consentono di tracciare la storia del progetto (Codice progetto, Titolo progetto, Anno di piano, Riferimento alla persona che è in grado di fornire indicazioni sulla pianificazione del progetto o attività, Descrizione sintetica del progetto, Tipologia di progetto sono quelle individuate con indicazione delle percentuali, nel caso di tipologie miste, se si tratta di un nuovo avvio o di una ripianificazione);
- dati economico-finanziari alla data di pianificazione (giornate * uomo richieste per la realizzazione, il costo del personale necessario alla realizzazione, se si ricorre esternalizzazioni, se il personale è distolto dalla normale attività produttiva, eventuali costi di gestione del progetto, se già finanziato, in fase di finanziamento o se devono essere ancora individuati i fondi);
- criticità e vincoli;
- dati attuali di sviluppo temporale (pianificazione alla data di preparazione del Piano, cioè quella rispetto alla quale verrà valutato l'avanzamento dello stesso nell'anno di riferimento: è temporalmente riferita al solo anno di piano e contiene tutte e sole le attività e “milestones” previste nell'anno. Trattandosi di un intervallo di tempo pari all'anno è opportuno utilizzare una scala cronologica di dettaglio almeno trimestrale);
- Sviluppo temporale completo (GANTT completo di progetto con scala cronologica principale in anni e secondaria in trimestri. La pianificazione è quella valida alla data di preparazione del Piano);
- stato di avanzamento del progetto.

Tabella 1a - Dati Generali Impresa Ferroviaria		
Nome		
Indirizzo		
Sito web		
Certificato/i di sicurezza	numero	
	data	
Data inizio attività commerciale		
Tipologia di servizio	viaggiatori (si/no)	
	merci (si/no)	
	merci pericolose (si/no)	
L'impresa ferroviaria opera su linee gestite da differenti Gestori dell'infrastruttura? (si/no)		
Numero Cabine (locomotori + vetture pilota)		
Numero cabine attrezzate con sistemi ATP somma di tutte le cabine attrezzate con sistemi di protezione della marcia del treno		
Numero cabine attrezzate con STM (ETCS+SCMT)		
Numero cabine attrezzate solo con SCMT		
Numero cabine attrezzate con SSC baseline 1		
Numero cabine attrezzate con SSC baseline 3		
Numero cabine attrezzate con altri sistemi*		
Numero carri		
Numero carrozze		
Percentuale media annua dei passeggeri che viaggiano per lavoro (i pendolari non sono considerati come passeggeri che viaggiano per lavoro)		
Personale con mansioni di sicurezza	PERSONALE DI CONDOTTA	
	PERS. ACCOMPAGNAMENTO TRENI	
	PERS. VERIFICA MATERIALE ROTABILE	
	FORMAZIONE TRENI	
	N. totale dipendenti con mansioni di sicurezza	
	totale ore di lavoro effettuate dal personale con masioni di sicurezza in attività di sicurezza	
Note per la compilazione della tabella 1a		
personale con mansioni di sicurezza	si deve indicare il numero degli abilitati per ogni settore e il numero totale dei dipendenti che svolge mansioni di sicurezza. Il personale con più abilitazioni deve essere contato una sola volta.	
* se il valore delle cabine attrezzate con altri sistemi è differente da "zero" deve essere chiarita nel punto 6.1 della Relazione annuale quali sistemi sono stati installati		

Tabella 1b - Dati Generali Gestore Infrastruttura		
Nome		
Indirizzo		
Sito web		
Autorizzazione di sicurezza	numero	
	data	
Data inizio attività commerciale		
La ferrovia è interconnessa con il resto del sistema ferroviario italiano ? (si/no)		
Estensione della rete		
Estensione totale linee elettrificate	25000 V	
	3000 V	
Estensione binari di linea	semplice binario	
	doppio binario	
Estensione linee AV		
Estensione linee per sistema di protezione automatica della marcia del treno		
Percentuale di binari in esercizio attrezzati con sistema di protezione automatica della marcia del treno		
Estensione linee per sistemi di distanziamento		
Numero Segnali		
Numero passaggi a livello		
Numero passaggi a livello con protezione automatica		
Milioni di treni chilometro effettuati sulla rete		
Personale con mansioni di sicurezza	PERSONALE DI CONDOTTA	
	PERS. ACCOMPAGNAMENTO TRENI	
	PERS. VERIFICA MATERIALE ROTABILE	
	FORMAZIONE TRENI	
	IMPIANTI DI SEGNALAMENTO	
	TELECOMUNICAZIONI	
	TRAZIONE ELETTRICA	
	ARMAMENTO	
	GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE	
	N. totale dipendenti con mansioni di sicurezza	
	totale ore di lavoro effettuate dal personale con masioni di sicurezza in attività di sicurezza	
Note per la compilazione della tabella 1b		
	definizione dell'elemento da parte dell'ANSF	
estensione della rete	lunghezza misurata in chilometri della rete ferroviaria. Nel caso di complessi a più binari (es. linee a doppio binario) deve essere conteggiata la lunghezza di un solo binario	
estensione dei binari di linea	lunghezza misurata in chilometri dei binari della rete ferroviaria. Nel caso di complessi a più binari (es. linee a doppio binario) deve essere conteggiata la lunghezza di ogni binario	
estensione della rete per sistema di protezione automatica della marcia del treno	lunghezza misurata in chilometri delle linee attrezzate con SCMT, ETCS o SSC; ogni riga della tabella deve riportare la lunghezza per tipologia di sistema	
percentuale di binari in esercizio attrezzati con sistema di protezione automatica della marcia del treno	percentuale complessiva di binari attrezzati con SCMT, ETCS o SSC	
estensione della rete per sistema di distanziamento	lunghezza misurata in chilometri della rete ferroviaria per tipologia di distanziamento dei treni (BAB/cc, BAB/cf, BA/cc, BA/cf, Bca, BcaB, BEM, BT, altri); ogni riga della tabella deve riportare la lunghezza per sistema di	
Numero Segnali	segnali luminosi, segnali semaforici, segnali di protezione propria dei passaggi a livello (art. 39 Regolamento Segnali)	
passaggio a livello	intersezione a raso tra almeno una strada e una linea ferroviaria in sede propria. Sono inclusi i passaggi a livello pedonali e quelli in consegna ad utenti privati	
passaggi a livello con protezione automatica	- passaggi a livello dotati di collegamento di sicurezza (es. il segnale lato ferrovia dà indicazione di via libera solo se il passaggio a livello è chiuso).	
	- passaggi a livello automatici con semibarriere che non sono dotati di segnale lato ferrovia ma che si chiudono automaticamente al passaggio del treno.	
treno chilometro	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	
treni chilometro effettuati sulla rete	traffico totale registrato sulla rete in gestione, espresso in milione di treni chilometro	
personale con mansioni di sicurezza	si deve indicare il numero degli abilitati per ogni settore e il numero totale dei dipendenti che svolge mansioni di sicurezza. Il personale con più abilitazioni deve essere contato una sola volta.	

Allegato 1

Tabella 1c - Dati di produzione		
SU TRATTE GESTITE DA RFI	Totale Treni chilometro Viaggiatori	
	Totale Treni chilometro Merci (comprensivo dei treni chilometro dei trasporti di merci pericolose)	
	Totale Treni chilometro Altro*	
	Treni chilometro totali (somma dei treni chilometro Viaggiatori, Merci e Altro)	
	Treni chilometro di trasporti di merci pericolose	
	Treni chilometro totali effettuati con la protezione automatica della marcia del treno (SCMT/SSC/ETCS) attiva e efficiente	
	Passeggeri chilometro totali	
	Tonnellate chilometro totali	
	Tonnellate chilometro merci pericolose	
	ore di percorrenza dei treni	
	ore di movimenti di manovra effettuate dall'impresa	
	numero passeggeri trasportati totali	
SU TRATTE GESTITE DA ...	Totale Treni chilometro Viaggiatori	
	Totale Treni chilometro Merci (comprensivo dei treni chilometro dei trasporti di merci pericolose)	
	Totale Treni chilometro Altro*	
	Treni chilometro totali (somma dei treni chilometro Viaggiatori, Merci e Altro)	
	Treni chilometro di trasporti di merci pericolose	
	Treni chilometro totali effettuati con la protezione automatica della marcia del treno (SCMT/SSC/ETCS) attiva e efficiente	
	Passeggeri chilometro totali	
	Tonnellate chilometro totali	
	Tonnellate chilometro merci pericolose	
	ore di percorrenza dei treni	
	ore di movimenti di manovra effettuate dall'impresa	
	numero passeggeri trasportati totali	
TOTALI	Totale Treni chilometro Viaggiatori	
	Totale Treni chilometro Merci (comprensivo dei treni chilometro dei trasporti di merci pericolose)	
	Totale Treni chilometro Altro*	
	Treni chilometro totali (somma dei treni chilometro Viaggiatori, Merci e Altro)	
	Treni chilometro di trasporti di merci pericolose	
	Treni chilometro totali effettuati con la protezione automatica della marcia del treno (SCMT/SSC/ETCS) attiva e efficiente	
	Passeggeri chilometro totali	
	Tonnellate chilometro totali	
	Tonnellate chilometro merci pericolose	
	ore di percorrenza dei treni	
	ore di movimenti di manovra effettuate dall'impresa	
	numero passeggeri trasportati totali	
Note per la compilazione della tabella 1c		
Gli Operatori Ferroviari (impresa Ferroviaria, Gestore Infrastruttura) devono riportare i dati relativi ai treni per i quali hanno garantito la trazione.		
* se il valore dei treni chilometro classificati come "Altro" è differente da "zero" deve essere chiarita nel punto 6.1 della Relazione annuale tipi di traffico sono stati considerati in tale categoria		
treno chilometro	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. Devono essere conteggiate solo le distanze percorse sul territorio nazionale.	
passeggero chilometro	il passeggero chilometro è un'unità di misura che rappresenta il trasporto di una persona su una distanza di un chilometro. Devono essere conteggiate solo le distanze percorse sul territorio nazionale.	
treni chilometro effettuati con la protezione automatica della marcia del treno attiva ed efficiente	treni chilometro effettuati con bordo attrezzato su linea attrezzata con un congruente sistema di protezione automatica della marcia del treno	
ore di percorrenza dei treni	somma della durata del viaggio di ogni singolo treno dalla stazione di origine a destinazione al netto delle lunghe soste (superiori alla mezz'ora) e dei tempi in cui il treno è movimentato per manovra.	
ore di movimenti di manovra effettuate dall'impresa	Somma della durata di ogni singolo movimento di manovra effettuata dall'impresa. Non devono essere conteggiati i tempi durante il quale i locomotori di manovra sono accesi ma il veicolo è fermo.	

Tabella 2 - Dati relativi agli obiettivi di sicurezza interni e ai risultati del Piano della Sicurezza									
1	2	3	4	5	6				7
Macro-obiettivo	Area di criticità	Valore degli indicatori	Obiettivi di sicurezza	Azione/progetto del Piano della Sicurezza	Verifica dello stato di attuazione				Verifica dell'efficacia
					Tmp	Imp	Cnt	Crt	

BOZZA

Note per la compilazione della tabella 2				
Colonna 1	devono essere elencati: - i macro-obiettivi indicati per l'intero sistema ferroviario, evidenziando quelli non applicabili; - i macro-obiettivi definiti autonomamente dall'impresa ferroviaria e dal gestore dell'infrastruttura in materia di sicurezza dell			
Colonna 2	devono essere elencate, in corrispondenza di ciascun macro-obiettivo di colonna 1, le aree di criticità individuate per l'intero sistema ferroviario e quelle rilevate dall'impresa ferroviaria e dal gestore dell'infrastruttura			
Colonna 3	per ciascuna area di criticità, indicata nella colonna 2, devono essere elencati gli indicatori quantitativi ed i relativi valori di partenza che misurano l'area di criticità stessa			
Colonna 4	per ogni indicatore deve essere riportato l'obiettivo di miglioramento, possibilmente quantitativo, dichiarato per l'anno in esame, che l'impresa ferroviaria ed il gestore dell'infrastruttura si propongono di raggiungere con l'attuazione delle azioni e de			
Colonna 5	devono essere elencati, attraverso il titolo e il codice assegnato nel Piano della sicurezza elaborato per l'anno in esame, le azioni ed i progetti (o insieme di più azioni/progetti) pianificati per influenzare il valore dell'indicatore di colonna 3			
Colonna 6	per ogni progetto devono essere riportati lo stato di attuazione al 31 dicembre dell'anno in esame le motivazioni dell'eventuale mancato rispetto della pianificazione, utilizzando allo scopo le seguenti codifiche:			
	TMP: Rispetto ai tempi	IMP: Rispetto all'impegno	CNT: Rispetto ai contenuti	CRT: Criticità
	1= in linea	1 = in linea	1 = nessun cambiamento	1 = reperimento risorse interne
	2 = in ritardo	2 = maggiore impegno	2 = ristrutturazione	2 = reperimento finanziamenti
	3 = in anticipo	3 = minore impegno	3 = contenuti diversi	3 = rapporti con i fornitori
	4 = ripianificato	4 = ripianificato		4 = rapporti con le istituzioni
	5= sospeso	5= sospeso		5 = modifiche in corso di progettazione
				6 = modifiche in corso di esecuzione
Colonna 7	deve essere indicata l'effettiva variazione di stato dell'area di criticità attraverso la rappresentazione della variazione dei parametri di colonna 3 aggiungendo la valutazione dell'avvenuto raggiungimento dell'obiettivo di sicurezza di colonna 4			

Tabella 3 - Indicatori nazionali di sicurezza			
1	2	3	4
Prestazione di sicurezza	Valore dell'indicatore dell'anno in esame	Valore di riferimento	Considerazioni sull'andamento dell'indicatore

BOZZA

Note per la compilazione della tabella 3	
Colonna 1	riportare la denominazione dell'indicatore della prestazione oggetto di monitoraggio. Deve essere riportata anche la formula di calcolo
Colonna 2	riportare il dato relativo all'indicatore misurato nell'anno in esame
Colonna 3	indicare il valore di riferimento e sua origine (serie storica, esperienza, altri contesti assimilabili, ecc.)
Colonna 4	analizzare il dato dell'indicatore, evidenziando se il valore è stabile, in crescita o in diminuzione e valutandone l'andamento (positivo o negativo)

Tabella 4a - Indicatori relativi agli incidenti																			
indicatore (classificazione ERA)	valore	per milione di tr*km	passeggeri				personale comprese le ditte		utenti dei passaggi a livello		persone non autorizzate		altri		totale		fornitura del dato		
			morti		feriti		morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti			
			valore	per milione di tr*km	per miliardo di passeggeri*km	valore												per milione di tr*km	per miliardo di passeggeri*km
1	collisione di treni						valore	per milione di tr*km	per milione di tr*km	valore	per milione di tr*km	per milione di tr*km	per milione di tr*km	valore	per milione di tr*km	per milione di tr*km	per milione di tr*km	per milione di tr*km	a cura di ogni GI
2	deragliamento di treni																		a cura di ogni GI
3	incidenti ai passaggi a livello																		a cura di ogni GI
4	incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)																		a cura di ogni GI
5	incendi al materiale rotabile																		a cura di ogni GI
6	altri tipi d'incidenti																		a cura di ogni GI
7	Totale																		a cura di ogni GI

Note per la compilazione della tabella 4a

Devono essere conteggiati tutti gli incidenti che hanno coinvolto almeno un veicolo ferroviario in movimento e hanno causato almeno un decesso o un ferito grave, danni significativi a materiale, binari altri impianti o all'ambiente oppure un'interruzione prolungata del traffico. Sono esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini o nei depositi.

elemento	definizione	
Danno significativo/grave a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente	danni quantificabili in 150.000 EUR o più	
interruzione prolungata del traffico	i servizi ferroviari su una linea principale sono sospesi per 6 ore o più	
collisione di treni	una collisione frontale, laterale o da dietro fra una parte di treno e una parte di un altro treno o con: -materiale rotabile in manovra, -oggetti fissi o temporaneamente presenti su o vicino al binario (ad eccezione di quelli che si trovano presso i passaggi a livello smantiti da un veicolo o un utilizzatore che attraversa i binari. Sono esclusi gli urti che avvengono in corrispondenza di un passaggio a livello	
deragliamento di treni	Tutti i casi in cui almeno una ruota di un treno esce dai binari. Gli svii di treni causati da un precedente incidente non devono essere conteggiati (ad esempio gli urti con successivo svio sono conteggiati come collisioni)	
incidenti ai passaggi a livello	incidenti (urti e investimenti) avvenuti in corrispondenza di un passaggio a livello (compresi i passaggi a livello in consegna ad utenti privati) che abbiano coinvolto almeno un rotabile o mezzo d'opera e almeno un veicolo stradale o una persona o oggetti lasciati da veicoli o persone che hanno utilizzato il passaggio a livello. In tale gruppo sono considerati anche eventuali urti contro animali (ad esempio un gregge di pecore) in corrispondenza di un passaggio a livello.	
incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento (eccetto i suicidi)	incidenti che coinvolgono una o più persone urtate da un veicolo ferroviario o da un oggetto che vi è attaccato o che si è staccato dal veicolo. Sono incluse le persone che cadono dai veicoli ferroviari nonché le persone che cadono dai veicoli ferroviari nonché le persone che cadono o che sono colpite da oggetti mobili quando viaggiano a bordo dei veicoli. Sono inclusi gli incidenti nei quali le persone subiscono danni scendendo in linea a treno fermo.	
incendi al materiale rotabile	incendi ed esplosioni che si verificano nei veicoli ferroviari (compreso il relativo carico) durante il percorso fra la stazione di partenza e la destinazione, anche durante la sosta nella stazione di partenza, a destinazione o nelle fermate intermedie e durante le operazioni di smistamento dei carri. Sono esclusi gli incendi dovuti ad atti vandalici o avvenuti durante lunghe soste.	
altri tipi d'incidenti	tutti gli altri incidenti non indicati nelle casistiche precedenti (ad esempio svii e urti in manovra o di mezzi speciali, perdita di merci pericolose, ecc.)	
passeggeri	qualsiasi persona, escluso il personale del treno, che viaggia a mezzo ferrovia. Sono inclusi nelle statistiche degli infortuni i passeggeri che tentano di salire/scendere da un treno in movimento.	
personale ferroviario comprese le ditte	ogni persona il cui lavoro è connesso con l'attività ferroviaria, in servizio al momento dell'incidente.	
utilizzatori dei passaggi a livello	persone che utilizzano un passaggio a livello per attraversare la linea ferroviaria a piedi o a bordo di un mezzo di trasporto.	
persone non autorizzate sulla sede ferroviaria	persone presenti sulla sede ferroviaria laddove la loro presenza sia proibita, ad eccezione degli utilizzatori dei passaggi a livello.	
altri	tutte le persone non definite come passeggeri, personale ferroviario incluse le ditte, utenti dei passaggi a livello o persone non autorizzate sulla sede ferroviaria (esempio: persone che sostano sui marciapiedi ma sono urtate da un treno; persone, escluso il personale ferroviario e delle ditte, che sono autorizzate a stare sulla sede ferroviaria e rimangono coinvolte in incidenti)	

Tabella 4b - Indicatori relativi ai precursori				
indicatore (classificazione ERA)		valore	valore/ milioni di tr*km	fornitura del dato
8	suicidi			a cura di ogni GI
9	Superamento segnale disposto a via impedita (spad)			ogni IF comunica i dati degli eventi nei quali è stata coinvolta. Ogni GI comunica il dato relativo alla propria rete
10	ruote danneggiate			a cura di ogni IF
11	assili danneggiati			a cura di ogni IF
12	rotaie danneggiate			a cura di ogni GI
13	sghebbi del binario (ex difetti del binario)			a cura di ogni GI
14	guasti all'apparato di segnalamento laterale (ex guasti all'apparato di segnalamento non "fail safe")			Ogni IF comunica i dati degli eventi nei quali è stata coinvolta. Ogni GI comunica il dato relativo alla propria rete
Note per la compilazione della tabella 4b				
Devono essere conteggiati tutti gli eventi che corrispondano alle definizioni di seguito riportate anche se gli stessi hanno dato luogo ad incidenti (indipendentemente dalla quantità di danni procurati)				
elemento		definizione		
suicidi		atto autolesivo intenzionale tale da determinare il decesso, conformemente alla registrazione e classificazione dell'autorità nazionale competente		
Superamento segnale disposto a via impedita (spad)		indebito superamento da parte di un treno o parte di esso del limite previsto per il movimento che gli era stato autorizzato. Il limite del movimento del treno può essere rappresentato da un segnale, dal termine della autorizzazione al movimento (sistemi ETCS livello 2) o da un punto comunicato con prescrizione (es. deviatoio estremo per le provenienze dall'illegale). Sono esclusi i casi di indebito superamento dovuto ad intempestiva chiusura segnale o alla fuga di veicoli.		
ruote danneggiate		rottura che interessa una parte essenziale della ruota creando un rischio di incidente.		
assali danneggiati		rottura che interessa una parte essenziale dell'assale creando un rischio di incidente.		
rotaie danneggiate		una rotaia che si separa in due o più pezzi o una rotaia da cui si stacca un pezzo di metallo provocando un'apertura di oltre 50 mm di lunghezza e 10 mm di profondità sulla superficie di rotolamento		
sghebbi dei binari (ex difetti del binario)		difetti alla geometria o alla continuità del binario che abbiano richiesto l'immediata interruzione del binario dalla circolazione dei treni o l'istituzione di un rallentamento per garantire la sicurezza dell'esercizio		
guasti all'apparato di segnalamento laterale (ex guasti all'apparato di segnalamento non "fail safe")		guasto del sistema di segnalamento (dell'infrastruttura o del materiale rotabile) che causa informazioni di segnalamento meno restrittive di quelle richieste		

Tabella 4c - Indicatori relativi alle conseguenze degli incidenti						
indicatore		valore relativo ai soli incidenti significativi/ gravi	valore relativo a tutti gli incidenti	valore relativo agli incidenti significativi-gravi /milioni di tr*km	valore relativo a tutti gli incidenti / milioni di tr*km	fornitura del dato
15	costo dei danni causati all'ambiente (in euro)					le IF e i GI forniscono i dati di propria pertinenza
16	costo dei danni materiali al materiale rotabile o all'infrastruttura (in euro)					le IF e i GI forniscono i dati di propria pertinenza
17	minuti di ritardo accumulati dai treni passeggeri come conseguenza di incidenti					ogni IF comunica i ritardi dei treni per i quali ha garantito la trazione. Ogni GI comunica il ritardo di tutti i treni che hanno circolato sulla propria rete
18	minuti di ritardo accumulati dai treni merci come conseguenza di incidenti					ogni IF comunica i ritardi dei treni per i quali ha garantito la trazione. Ogni GI comunica il ritardo di tutti i treni che hanno circolato sulla propria rete
Note per la compilazione della tabella 4c						
elemento		definizione				
Costo dei danni causati all'ambiente		i costi che devono essere sostenuti dalle imprese ferroviarie o dai Gestori dell'infrastruttura, valutati sulla base della loro esperienza, per riportare l'area danneggiata allo stato in cui si trovava prima dell'incidente ferroviario				
costo dei danni materiali al materiale rotabile o all'infrastruttura		costo della fornitura del nuovo materiale rotabile o della nuova infrastruttura con funzionalità e parametri tecnici identici a quelli danneggiati in modo irreparabile, e il costo del ripristino del materiale rotabile e dell'infrastruttura riparabile allo stato originario prima dell'incidente. i costi sono stimati dalle Imprese ferroviarie e dai Gestori dell'infrastruttura sulla base della loro esperienza. Sono inclusi i costi relativi al noleggio di materiale rotabile a seguito della mancata disponibilità dei veicoli danneggiati.				
incidenti significativi/gravi		incidenti che hanno coinvolto almeno un veicolo ferroviario in movimento e hanno causato almeno un decesso o un ferito grave, danni significativi (pari o superiori a 150.000 €) a materiale, binari altri impianti o all'ambiente oppure un'interruzione prolungata del				

Tabella 4d - indicatori relativi alle merci pericolose			
indicatore		valore	fornitura del dato
19	Incidenti che coinvolgono almeno un veicolo ferroviario che trasporta merci pericolose		Ogni IF comunica i ritardi dei treni per i quali ha garantito la trazione. Ogni GI comunica il ritardo di tutti i treni che hanno circolato sulla propria rete
20	incidenti (quelli riportati nella riga 20) nei quali è avvenuto il rilascio di merci pericolose		Ogni IF comunica i ritardi dei treni per i quali ha garantito la trazione. Ogni GI comunica il ritardo di tutti i treni che hanno circolato sulla propria rete
Note per la compilazione della tabella 4d			
elemento		definizione	
Incidenti che coinvolgono almeno un veicolo ferroviario che trasporta merci pericolose		qualsiasi incidente o inconveniente che è soggetto a dichiarazione a norma del RID/ADR punto 1.8.5	
Merci pericolose		le sostanze e gli articoli il cui trasporto è vietato a norma del RID o autorizzato soltanto alle condizioni ivi prescritte	

BOZZA

Tabella 4e - indicatori relativi alla gestione della sicurezza			
indicatore		valore	fornitura del dato
21	numero totale di audit interni programmati		le IF e i GI forniscono i dati di propria pertinenza
22	numero totale di audit interni effettivamente realizzati		le IF e i GI forniscono i dati di propria pertinenza

BOZZA

Note per la compilazione della tabella 4d

Per audit si intende il processo sistematico, indipendente e documentato per ottenere evidenze e valutarle con obiettività, al fine di stabilire in quale misura politiche, procedure e requisiti sono stati soddisfatti. Audit possono condotti sul sistema, su processi, su prodotti o su servizi

Allegato 1

Tabella 5a - Incidenti																	
1	2	3	4	5	6	7		8		9		10		11		12	13
numero progressivo	data	localizzazione	tipologia di incidente	causa dell'evento	classificazione ERA	passeggeri		personale comprese le ditte		utenti dei passaggi a livello		persone non autorizzate		altri		Costi (€)	interruzione del servizio > 6 ore (si o no)
						morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti		

Note per la compilazione della tabella 5	
Nella compilazione devono essere utilizzate le definizioni di cui alle tabelle 4a	
Colonna 1	gli eventi devono essere numerati progressivamente
Colonna 4	specificare la tipologia dell'incidente occorso utilizzando ad esempio la classifica incidente riportata nella BDS di RFI
Colonna 5	descrizione sintetica della causa dell'incidente o dell'inconveniente
Colonna 6	deve essere riportata la stessa classificazione ERA utilizzata nella seconda colonna della tabelle 4a.
Colonna 12	deve essere compilata solo per gli eventi che devono essere indicati nella tabella 4a. Gli elementi di costo da conteggiare sono quelli indicati nella tabella 4c.
Colonna 13	inserire la dicitura "si" se l'incidente ha causato una interruzione della linea superiore alle 6 ore

BOZZA

Allegato 1

Tabella 5b - Precursori																
1	2	3	4	5	6	7	8		9		10		11		12	
numero progressivo	data	localizzazione	tipologia di inconveniente	tipologia d'incidente	causa dell'evento	classificazione ERA	passeggeri		personale comprese le ditte		utenti dei passaggi a livello		persone non autorizzate		altri	
							morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti

Note per la compilazione della tabella 5	
Nella compilazione devono essere utilizzate le definizioni di cui alle tabelle 4a	
Colonna 1	gli eventi devono essere numerati progressivamente
Colonna 4	indicare il tipo di precursore utilizzando le definizioni riportate nella tabella 4b
Colonna 5	se il precursore ha causato un incidente specificare la tipologia dello stesso utilizzando ad esempio la classifica <u>incidente riportata nella BDS di REI</u>
Colonna 6	indicazione sintetica della causa alla base del precursore
Colonna 7	nel caso in cui il precursore abbia determinato un incidente indicato nelle tabelle 4a e 5a deve essere riportata la stessa classificazione ERA ivi utilizzata .

BOZZA

Tabella 6a - Passaggi a livello															
compartimento	linea	progr. km	tipologia del PL	riapertura del passaggio a livello	tipo di barriere	segnalazione lato ferrovia	tempo medio di chiusura per singolo treno (in minuti)	attrezzature di sussidio alla protezione dei P.L.	segnalazione lato strada			tipologia della linea (semplice, doppio)	velocità max della linea	n. treni giornalieri	note
									ottica	acustica	altro				

note per la compilazione della tabella 6a	
Elencare tutti i passaggi a livello compilando ogni campo. Per ogni campo di colonna 1 si deve inserire alternativamente una delle voci riportata nella colonna 2. Nella colonna delle note dovrà essere descritta ogni eventuale particolarità non sufficientemente dettagliata nelle precedenti colonne (come ad esempio l'utilizzo della voce "altro" in una o più celle).	
1	2
tipologia del passaggio a livello	chiusura comandata automaticamente dalla marcia del treno
	chiusura tramite apparato centrale
	chiusura manuale da parte di un operatore
	pedonale
	in consegna ai privati
	altro
riapertura del passaggio a livello	manuale
	temporizzata
	comandata automaticamente dalla marcia del treno
	altro
tipo di barriere	barriere complete
	semi barriere
	cancello
	catena con lucchetto
	nessuna barriera
	altro
segnalazione lato ferrovia	segnale di prima categoria
	segnale art. 53bis
	segnale art. 53 - art.1 a)
	segnale art. 53 - art.1 b)
	nessun segnale
	altro
segnalazione ottica lato strada	segnale luminoso + croce di S. Andrea
	croce di S. Andrea
	segnale luminoso
	nessun segnale
	altro
segnalazione acustica lato strada	si
	no
attrezzature di sussidio alla protezione dei P.L.	PAI P.L.
	impianti di visualizzazione TV
	altro

BOZZA

Tabella 6b - Suddivisione dei passaggi a livello in funzione del tipo di protezione degli stessi				
tipo di passaggio a livello	tipi di protezione	valore	per chilometro di linea (valore/ Km di linea)	per chilometro di binario (valore/km di binario)
Passaggi a livello attivi con protezione e/o allarme automatico lato utente	con allarme automatico lato utente			
	con protezione automatica lato utente			
	con protezione e allarme automatici lato utente			
	con protezione e allarme automatici lato utente e protezione lato rotaia			
Passaggi a livello attivi con protezione e/o allarme manuale lato utente	con allarme manuale lato utente			
	con protezione manuale lato utente			
	con protezione e allarmi manuali lato utente			
	totali (somma dei valori delle precedenti 6 righe)			
Passaggi a livello attivi	totali			
Passaggi a livello con misure di sicurezza passiva	totali			
note per la compilazione della tabella 6b				
Inserire i passaggi a livello riportati nella tabella 6a nella finca coerente con il tipo di protezione del passaggio a livello. Ogni passaggio a livello può essere conteggiato in una sola finca.				
1	2			
Passaggio a livello attivo	un passaggio a livello in cui all'arrivo del treno gli utenti sono protetti o avvertiti mediante l'attivazione di dispositivi quando è pericoloso attraversare il passaggio. • Protezione mediante l'uso di dispositivi fisici: - barriere complete o semibarriere, - cancelli. • Allarme mediante l'uso di attrezzature fisse ai passaggi a livello: - dispositivi visibili: luci, - dispositivi sonori: campane, trombe, claxon, ecc. - dispositivi fisici, per esempio vibrazioni causate da dossi stradali.			
passaggi a livello con protezione e/o allarme automatico lato utente	passaggi a livello in cui la protezione e/o l'allarme sono attivati dal treno in avvicinamento. I passaggi a livello in questione sono classificati come segue: - allarme automatico lato utente; - protezione automatica lato utente; - protezione e allarme automatici lato utente e protezione lato rotaia			
Protezione lato rotaia	un segnale o un altro sistema di protezione dei treni che autorizza un treno a procedere soltanto se il passaggio a livello è protetto lato utente ed è libero da ostacoli; in quest'ultimo caso si utilizzano strumenti di sorveglianza e/o rilevamento ostacoli.			
passaggi a livello con protezione e/o allarme manuale lato utente	un passaggio a livello in cui la protezione e/o l'allarme sono attivati manualmente e in cui non esiste un collegamento di sicurezza con il relativo segnale ferroviario che fornisce una indicazione di via libera solo quando la protezione e/o l'allarme del passaggio a livello sono attivati. I passaggi a livello in questione sono classificati come segue: - allarme manuale lato utente; - protezione e allarme manuale lato utente. - protezione manuale lato utente;			
passaggio a livello con misure di sicurezza passive	un passaggio a livello privo di sistema di allarme e/o di protezione che si attiva quando è pericoloso per l'utente attraversare il passaggio			