

Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162

"Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie "

pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 234 dell'8 ottobre 2007 - Suppl.Ordinario n. 199/L

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la legge 25 gennaio 2006, n. 29, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. legge comunitaria 2005, e in particolare, l'articolo 1, commi 1 e 3, e l'allegato B);

Vista la direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004;

Vista la direttiva 2004/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, ed in particolare l'articolo 1, paragrafo 2;

Vista la direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità;

Vista la direttiva 2001/16/CE, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale;

Vista la direttiva 2004/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica le precedenti 96/48 e 2001/16;

Vista la legge 17 maggio 1985, n. 210;

Visto l'articolo 47 della legge 6 febbraio 1996, n. 52;

Visto l'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, recante nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto;

Visto l'articolo 131 della legge 23 dicembre 2000, n. 388;

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

Visto il decreto-legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2006, n. 233, recante disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 5 agosto 2006 attuativo dell'articolo 1, comma 5, del citato decreto legislativo n. 188 del 2003, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 256 del 3 novembre 2005;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 24 aprile 2007;

Acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, espresso nella seduta del 27 giugno 2007;

Acquisito il parere delle competenti commissioni della Camera dei deputati e considerato che le competenti commissioni del Senato della Repubblica non hanno espresso il parere nel termine prescritto;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 3 agosto 2007;

Sulla proposta del Ministro per le politiche europee e del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze, per le riforme e le innovazioni nella pubblica amministrazione e delle infrastrutture;

E m a n a
il seguente decreto legislativo:

Capo I
DISPOSIZIONI INTRODUTTIVE

Art. 1.
Finalita'

1. Il presente decreto disciplina le condizioni di sicurezza per l'accesso al mercato dei servizi ferroviari ed ha l'obiettivo del mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, del costante miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario italiano, tenendo conto dell'evoluzione della normativa, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorit  alla prevenzione degli incidenti gravi, mediante:

a) l'adeguamento e l'armonizzazione della struttura normativa nazionale con quella comunitaria;

b) la progressiva adozione degli obiettivi comuni di sicurezza e dei metodi comuni di sicurezza definiti dagli allegati al presente decreto;

c) l'individuazione di un organismo nazionale preposto alla sicurezza e di un organismo investigativo incaricato di effettuare indagini sugli incidenti e sugli inconvenienti ferroviari;

d) l'assegnazione dei compiti e delle competenze ai suddetti organismi e la ripartizione delle responsabilit  fra i soggetti interessati.

Art. 2.
Ambito di applicazione

1. Il presente decreto si applica all'intero sistema ferroviario italiano con l'esclusione di quanto previsto al comma 4 del presente articolo.
2. Il presente decreto riguarda i requisiti di sicurezza del sistema ferroviario, compresa la sicurezza della gestione dell'infrastruttura e della circolazione, e l'interazione fra le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura.
3. Restano ferme le norme vigenti e le conseguenti competenze degli Organi statali interessati per quanto riguarda le rispettive materie di competenza inerenti la sicurezza, con particolare riferimento ai compiti del Ministero dell'interno in materia di prevenzione incendi e soccorso tecnico urgente, ai compiti del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, ai compiti del Ministero delle infrastrutture in materia di norme tecniche costruttive delle opere civili, vigilanza e ispezioni su sede ed opere d'arte relative all'infrastruttura ferroviaria nella fase realizzativa della stessa.
4. Il presente decreto non si applica:
 - a) alle metropolitane, tram e altri sistemi di trasporto leggero su rotaia;
 - b) alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario ed adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani, nonché alle imprese ferroviarie che operano esclusivamente su tali reti;
 - c) all'infrastruttura ferroviaria privata utilizzata esclusivamente dal proprietario dell'infrastruttura per le sue operazioni di trasporto di merci.

Art. 3.
Definizioni

1. Ai soli fini dell'applicazione del presente decreto si intende per:
 - a) sistema ferroviario: l'insieme dei sottosistemi di natura strutturale e funzionale, quali definiti nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE e successive modificazioni nonché la gestione e l'esercizio del sistema nel suo complesso;
 - b) gestore dell'infrastruttura: qualsiasi organismo o impresa incaricato in particolare della realizzazione, della manutenzione di una infrastruttura ferroviaria e della gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura e della circolazione ferroviaria. I compiti del gestore di una infrastruttura o di parte di essa possono essere assegnati a diversi soggetti con i vincoli definiti nelle norme comunitarie e nazionali vigenti;
 - c) impresa ferroviaria: qualsiasi impresa titolare di una licenza ai sensi del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e qualsiasi altra impresa pubblica o privata la cui attività consiste nella prestazione di servizi di trasporto di merci e/o di passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono la sola trazione;
 - d) specifiche tecniche di interoperabilità (STI): le specifiche di cui è oggetto ciascun sottosistema o parte di un sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità dei sistemi ferroviari transeuropei convenzionale e ad alta velocità, quali definiti nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE e successive modificazioni;
 - e) obiettivi comuni di sicurezza (CST): i livelli minimi di sicurezza che devono almeno essere raggiunti dalle diverse parti del sistema ferroviario (quali il sistema ferroviario convenzionale, il sistema ferroviario ad alta velocità, le gallerie ferroviarie lunghe o le linee adibite unicamente al trasporto di merci) e dal sistema nel suo complesso, espressi in

criteri di accettazione del rischio;

f) metodi comuni di sicurezza (CSM): i metodi che devono essere elaborati per descrivere come valutare i livelli di sicurezza, la realizzazione degli obiettivi di sicurezza e la conformita' con gli altri requisiti in materia di sicurezza;

g) Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie: l'organismo nazionale a cui sono assegnati i compiti di Autorita' preposta alla sicurezza per il sistema ferroviario italiano di cui al capo IV della direttiva 2004/49/CE;

h) Organismi notificati: gli organismi incaricati di valutare la conformita' o l'idoneita' all'impiego dei componenti di interoperabilita' o di istituire la procedura di verifica CE dei sottosistemi, quali definiti nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE e successive modificazioni;

i) Verificatori indipendenti di sicurezza: gli organismi incaricati di valutare la conformita' di un componente ai requisiti di omologazione relativi alla sicurezza ad esso applicabili e l'idoneita' all'impiego dello stesso, e/o di istruire la procedura per l'omologazione;

l) norme nazionali di sicurezza: tutte le norme e standard nazionali contenenti obblighi in materia di sicurezza ferroviaria, applicabili ad uno o piu' gestori dell'infrastruttura ed a piu' di una impresa ferroviaria;

m) sistema di gestione della sicurezza: l'organizzazione e i provvedimenti messi in atto da un gestore dell'infrastruttura o da un'impresa ferroviaria per assicurare la gestione sicura delle operazioni;

n) disposizioni di esercizio: disposizioni che regolamentano la sicurezza ferroviaria in applicazione delle norme nazionali di sicurezza riferite ad ogni singola rete infrastrutturale;

o) componenti di interoperabilita': qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti, sottoinsieme o insieme completo di materiali incorporati o destinati ad essere incorporati in un sottosistema, da cui dipende direttamente o indirettamente ('interoperabilita' del sistema ferroviario convenzionale o ad alta velocita', quali definiti nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE e successive modificazioni. Il concetto di componente comprende i beni materiali e quelli immateriali, quali il software;

p) prodotto generico: componente generico concepito e realizzato per soddisfare determinate specifiche tecniche e funzionali nell'ambito di una applicazione generica;

q) applicazione generica: soluzione realizzativa concepita per soddisfare determinate specifiche tecniche e funzionali in conformita' a norme e standard di sicurezza in vigore utilizzabile per applicazioni specifiche;

r) applicazione specifica: soluzione realizzativa, ottenuta configurando una applicazione generica omologata, mirata ad una specifica esigenza; una applicazione specifica, puo' comprendere piu' applicazioni generiche opportunamente configurate;

s) componente: qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti elementari, sottoinsieme o insieme completo di materiali, non coperto o parzialmente coperto dalle specifiche tecniche di Interoperabilita', incorporati o destinati ad essere incorporati in un sottosistema. Il concetto di componente comprende i beni materiali e quelli immateriali, quali il software.

t) omologazione: processo in base al quale si certifica che il prototipo di componente e' conforme ai requisiti di omologazione relativi alla sicurezza ad esso applicabili;

u) sottosistemi: il risultato della divisione del sistema ferroviario transeuropeo come indicato nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE e successive modificazioni; i sottosistemi sono di natura strutturale o funzionale;

v) investigatore incaricato: una persona, appartenente o incaricata dall'organismo investigativo, preposta all'organizzazione, allo svolgimento e al controllo di un'indagine;

z) incidente: evento improvviso indesiderato e non intenzionale o specifica catena di siffatti eventi aventi conseguenze dannose; gli incidenti si dividono nelle seguenti categorie: collisioni, deragliamenti, incidenti ai passaggi a livello, incidenti a persone

causati da materiale rotabile in movimento, incendi e altro;

aa) incidente grave: qualsiasi collisione ferroviaria o deragliamento di treni che causa la morte di almeno una persona o il ferimento grave di cinque o più persone o seri danni al materiale rotabile, all'infrastruttura o all'ambiente e qualsiasi altro incidente analogo avente un evidente impatto sulla regolamentazione della sicurezza ferroviaria o sulla gestione della stessa; seri danni: i danni il cui costo totale può essere stimato immediatamente dall'organismo investigativo in almeno 2 milioni di euro;

bb) inconveniente: qualsiasi evento diverso da un incidente o da un incidente grave, associato alla circolazione dei treni e avente un'incidenza, anche potenziale, sulla sicurezza dell'esercizio;

cc) indagine: una procedura finalizzata alla prevenzione di incidenti ed inconvenienti che comprende la raccolta e l'analisi di informazioni, la formulazione di conclusioni, tra cui la determinazione delle cause e, se del caso, la formulazione di raccomandazioni in materia di sicurezza;

dd) cause: ogni azione, omissione, evento o condizione o una combinazione di questi elementi, il cui risultato sia un incidente o un inconveniente;

ee) Agenzia ferroviaria europea (ERA): Agenzia comunitaria per la sicurezza e l'interoperabilità ferroviarie;

ff) Ente appaltante: ogni soggetto, responsabile della realizzazione di un sottosistema, tenuto al rilascio della dichiarazione di verifica CE di cui all'allegato V delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE e successive modificazioni previo espletamento della relativa procedura effettuata dall'organismo notificato al quale la stessa è stata aggiudicata o, comunque, affidata dal predetto soggetto, ai sensi dell'articolo 13 delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE.

Capo II

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

Art. 4.

Istituzione e ordinamento

1. È istituita, con sede in Firenze, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie definita alla lettera *g)* dell'articolo 3, di seguito denominata Agenzia, con compiti di garanzia della sicurezza del sistema ferroviario nazionale.

2. L'Agenzia svolge i compiti e le funzioni per essa previsti dalla direttiva 2004/49/CE ed ha competenza per l'intero sistema ferroviario nazionale, secondo quanto previsto agli articoli 2 e 3, lettera *a)*, e fatto salvo quanto previsto all'articolo 2, comma 3. Per le infrastrutture transfrontaliere specializzate i compiti di Autorità preposta alla sicurezza di cui al capo IV della direttiva 2004/49/CE sono affidati a seguito di apposite convenzioni internazionali, all'Agenzia, all'Autorità per la sicurezza ferroviaria del Paese limitrofo o ad apposito organismo binazionale.

3. L'Agenzia, disciplinata, per quanto non previsto dal presente decreto, ai sensi degli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, è dotata di personalità giuridica ed autonomia amministrativa, regolamentare, patrimoniale, contabile e finanziaria, ed opera anche svolgendo i compiti di regolamentazione tecnica di cui all'articolo 16, comma 2, lettera *f)*, della direttiva 2004/49/CE.

4. L'Agenzia è sottoposta a poteri di indirizzo e di vigilanza del Ministro dei trasporti che annualmente relaziona al Parlamento sull'attività svolta ai sensi dell'articolo 7 del presente

decreto. Per l'esercizio della funzione di vigilanza, il Ministro si avvale delle risorse umane, strumentali e finanziarie già disponibili a legislazione vigente.

5. Sono organi dell'Agenzia: il direttore, il comitato direttivo ed il collegio dei revisori dei conti. Il direttore è scelto fra personalità con comprovata esperienza tecnico-scientifica nel settore. Il comitato direttivo è composto dal direttore, che lo presiede, e da quattro dirigenti dei principali settori di attività dell'Agenzia. Il direttore è nominato con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dei trasporti e dura in carica tre anni. I membri del comitato direttivo durano in carica tre anni, vengono nominati con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dei trasporti. Il collegio dei revisori dei conti è costituito dal Presidente, da due componenti effettivi e da due supplenti, che durano in carica tre anni e che sono rinnovabili una sola volta. I componenti del collegio sono nominati con decreto del Ministro dei trasporti, su designazione, quanto al Presidente, del Ministro dell'economia e delle finanze.

6. Con separati regolamenti su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro per le riforme e le innovazioni nella pubblica amministrazione, da emanarsi entro sei mesi dall'entrata in vigore del presente decreto ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400 e successive modifiche, si provvede alla:

a) definizione dell'assetto organizzativo, centrale e periferico, dell'Agenzia, indicazione del comparto di contrattazione collettiva individuato ai sensi dell'articolo 40 del decreto legislativo n. 165 del 2001, adozione dello statuto, recante fra l'altro il ruolo organico del personale dell'Agenzia, nel limite massimo di trecento unità e delle risorse finanziarie di cui all'articolo 26, nonché alla disciplina delle competenze degli organi di direzione dell'Agenzia;

b) definizione delle modalità del trasferimento del personale da inquadrare nell'organico dell'Agenzia proveniente dal Ministero dei trasporti, per il quale si continuano ad applicare le disposizioni del comparto Ministeri per il periodo di comando di cui al comma 8;

c) disciplina del reclutamento da parte dell'Agenzia delle risorse umane, individuate mediante procedure selettive pubbliche ai sensi dell'articolo 35 del decreto legislativo n. 165 del 2001, da espletarsi entro sei mesi dall'entrata in vigore del relativo regolamento, prevedendo una riserva di posti non superiore al cinquanta per cento destinata al personale di cui al comma 8, lettera b) del presente articolo;

d) ricognizione delle attribuzioni che restano nella competenza del Ministero dei trasporti ed al conseguente riassetto delle strutture del Ministero stesso;

e) adozione del regolamento di amministrazione e contabilità ispirato ai principi della contabilità pubblica.

7. Entro tre mesi dall'adozione dei provvedimenti di cui al comma 6 l'Agenzia assume le attribuzioni nella materia di sicurezza del trasporto ferroviario previste dal presente decreto e già esercitate dal Ministero dei trasporti e dal Gruppo FS S.p.A.

8. In sede di prima applicazione del presente decreto, e sino all'attuazione dei provvedimenti di cui al comma 6 del presente articolo, il funzionamento dell'Agenzia è assicurato con l'utilizzazione, nel limite massimo di duecentocinque unità di personale:

a) numero non superiore a dodici proveniente dai ruoli del Ministero dei trasporti, in regime di comando;

b) per la restante parte, con oneri a carico dell'ente di provenienza fino all'attuazione dell'articolo 26, con personale tecnico, avente riconosciute capacità e competenza, anche

proveniente da F.S. S.p.A., R.F.I. S.p.A. e da società controllate da F.S. S.p.A., individuato, con procedura selettiva, sulla base di apposite convezioni che non devono comportare oneri per la finanza pubblica, con il Ministero dei trasporti ed il gruppo FS S.p.A., dall'Agenzia.

9. L'Agenzia utilizza, quale sede, gli immobili, da individuarsi d'intesa con le società interessate, già utilizzati da FS S.p.A., o da altre società del gruppo, per l'espletamento delle attività da cui tali Società vengono a cessare ai sensi del presente decreto. Alle eventuali compensazioni si potrà provvedere nella sede dell'adeguamento di cui all'articolo 27, comma 2.

10. Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di cui al comma 6, l'Agenzia provvede, sentite le organizzazioni sindacali di categoria, con provvedimento da sottoporre all'approvazione del Ministro dei trasporti di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e per le riforme e le innovazioni nella pubblica amministrazione, a stabilire la ripartizione dell'organico di cui al comma 6, tenendo conto delle effettive esigenze di funzionamento.

11. Al personale di cui al comma 8, lettera b), che accede al ruolo organico dell'Agenzia sono riconosciuti collocazione professionale equivalente a quella ricoperta nel precedente rapporto di lavoro e, se più favorevole, il mantenimento del trattamento economico di provenienza mediante assegno *ad personam* non riassorbibile e non rivalutabile.

12. Al personale dell'Agenzia si applicano, salva diversa disposizione recata del presente decreto legislativo, le disposizioni del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e successive modificazioni. Il personale di qualifica dirigenziale è selezionato nel rispetto della normativa vigente in materia; tale personale può essere assunto anche con contratto a tempo determinato e, ove dipendente da una pubblica amministrazione, è collocato in aspettativa senza assegni.

13. Tutti gli atti connessi con l'istituzione dell'Agenzia sono esenti da imposte e tasse.

14. All'atto del trasferimento definitivo nell'Agenzia del personale proveniente dal Ministero dei trasporti è ridotta in misura corrispondente la dotazione organica del predetto Ministero.

Art. 5.

Principi che regolano l'attività dell'Agenzia

1. L'Agenzia opera con indipendenza di giudizio e di valutazione, nel rispetto della normativa comunitaria e nazionale in materia.

2. L'Agenzia è indipendente sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi Impresa ferroviaria, Gestore dell'infrastruttura, soggetto richiedente la certificazione e ente appaltante.

3. L'Agenzia può costituire o partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali attribuiti all'Agenzia stessa; in particolare può promuovere la costituzione di un organismo notificato in forma di società di diritto privato, con la garanzia per l'indipendenza di giudizio e l'autonomia operativa dei lavoratori. I proventi delle attività svolte dalle società sono devoluti, per quanto non indispensabili per

investimenti e sviluppo, all'Agenzia da utilizzare per i suoi fini istituzionali. L'Agenzia concorre alla copertura di eventuali perdite subite dalla stessa società attraverso i propri fondi, senza oneri a carico del bilancio dello Stato.

4. L'Agenzia provvede affinché la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano incomba sui gestori dell'infrastruttura e sulle imprese ferroviarie, obbligandoli a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio, ove appropriato cooperando reciprocamente, ad applicare le norme e gli standard di sicurezza nazionali e ad istituire i Sistemi di gestione della sicurezza.

5. Con separati decreti legislativi, adottati ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera c), della legge 25 gennaio 2006, n. 29, sono individuate le sanzioni per i gestori delle infrastrutture, per le imprese ferroviarie e per gli operatori del settore nei casi di inosservanza delle norme e delle raccomandazioni dell'Agenzia, adottando le misure necessarie, a garantire che le raccomandazioni di sicurezza impartite dall'Agenzia abbiano piena osservanza.

6. L'Agenzia, nell'elaborare il quadro normativo nazionale, consulta tutti i soggetti interessati, compresi i gestori dell'infrastruttura, le imprese ferroviarie, i fabbricanti e i fornitori di servizi di manutenzione, gli utenti e i rappresentanti del personale.

7. L'Agenzia ha la facoltà di condurre le ispezioni e le indagini che dovesse ritenere necessarie per l'assolvimento dei propri compiti e può in ogni caso accedere a tutta la documentazione pertinente, ai locali, agli impianti e alle attrezzature dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie.

8. Il Ministro dei trasporti disciplina, con proprio decreto, il rilascio al personale dell'Agenzia di un documento che garantisce l'accesso incondizionato all'infrastruttura, agli impianti, al materiale rotabile anche durante l'esercizio a fini ispettivi. Detto documento non costituisce titolo di viaggio e deve essere utilizzato durante le visite e le ispezioni ordinarie e straordinarie dal personale dell'Agenzia.

9. L'Agenzia collabora con le altre Autorità nazionali della Comunità europea preposte alla sicurezza al fine di armonizzare i criteri decisionali per coordinare la certificazione della sicurezza delle Imprese Ferroviarie che hanno ottenuto linee internazionali ed è assistita dall'ERA.

10. L'Agenzia svolge i propri compiti in modo aperto non discriminatorio e trasparente. In particolare essa acquisisce il parere di tutte le parti e motiva le proprie decisioni.

11. L'Agenzia risponde prontamente alle domande, comunica le proprie richieste di informazione senza indugio ed adotta le sue decisioni nei quattro mesi successivi alla fornitura di tutte le informazioni richieste.

12. L'Agenzia indirizza il miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario nazionale tenendo conto in modo organico dell'integrazione di tutti i sottosistemi coinvolti nella realizzazione e nella gestione della sicurezza ferroviaria.

Art. 6.
Compiti dell'Agenzia

1. L'Agenzia e' preposta alla sicurezza del sistema ferroviario nazionale. In tale ambito, l'Agenzia svolge i compiti e le funzioni previste dalla direttiva 2004/49/CE con poteri di regolamentazione tecnica di settore e detta, in conformita' con le disposizioni comunitarie e con quelle assunte dall'Agenzia europea per la sicurezza delle ferrovie di cui al regolamento CE/881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, i principi ed i criteri necessari per la sicurezza della circolazione ferroviaria.

2. L'Agenzia e' incaricata di svolgere i seguenti compiti:

- a) definire il quadro normativo in materia di sicurezza, proponendone il necessario riordino, ed emanare anche su proposta dei Gestori delle infrastrutture e delle Imprese ferroviarie, le norme tecniche e gli standard di sicurezza e vigilare sulla loro applicazione;
- b) controllare, promuovere e, se del caso imporre, le disposizioni e l'emanazione delle prescrizioni di esercizio da parte dei Gestori delle Infrastrutture e delle Imprese ferroviarie, in coerenza con il quadro normativo nazionale di cui alla lettera a);
- c) stabilire i principi e le procedure e la ripartizione delle competenze degli operatori ferroviari in ordine all'emanazione delle disposizioni di cui alla lettera b);
- d) autorizzare la messa in servizio di sottosistemi di natura strutturale costitutivi del sistema transeuropeo ad alta velocita' e convenzionale a norma dell'articolo 14 della direttiva 96/48/CE e successive modificazioni e della direttiva 2001/16/CE del 19 marzo 2001, e successive modificazioni ed in conformita' ai pertinenti requisiti essenziali;
- e) verificare l'applicazione delle disposizioni e prescrizioni tecniche relativamente al funzionamento ed alla manutenzione;
- f) verificare che i componenti di interoperabilita' siano conformi con i requisiti essenziali a norma dell'articolo 10 della direttiva 96/48/CE e successive modificazioni e della direttiva 2001/16/CE del 19 marzo 2001 e successive modificazioni ;
- g) autorizzare la messa in servizio di materiale rotabile e degli altri sottosistemi di natura strutturale nuovi o sostanzialmente modificati, non ancora oggetto di una STI o parzialmente coperti dalle STI sulla base delle dichiarazioni di verifica CE e dei certificati di omologazione;
- h) emettere il certificato di omologazione di un prodotto generico, di un'applicazione generica o di un componente dopo aver verificato le attivita' effettuate dal Verificatore Indipendente di Sicurezza prescelto dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nella Comunita', dall'ente appaltante, dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura interessato;
- i) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare i pertinenti elementi che compongono i certificati di sicurezza e le autorizzazioni di sicurezza rilasciati a norma degli articoli 14 e 15 e controllare che ne siano soddisfatti le condizioni e i requisiti e che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie operino conformemente ai requisiti del diritto comunitario o nazionale;
- l) verificare che il materiale rotabile sia debitamente immatricolato e che le informazioni in materia di sicurezza contenute nei registri dell'infrastruttura e del materiale rotabile, istituiti a norma dell'articolo 24 della direttiva 2001/16/CE e successive modificazioni, siano precise ed aggiornate;
- m) istituire e aggiornare il registro di immatricolazione nazionale del materiale rotabile autorizzato ad essere messo in servizio;
- n) compiere attivita' di studio, ricerca, approfondimento in materia di sicurezza del trasporto ferroviario, anche recependo indicazioni emergenti dalle indagini e dalle procedure svolte dall'organismo investigativo sugli incidenti e gli inconvenienti ferroviari per il miglioramento della sicurezza; svolgere attivita' di consultazione in materia di sicurezza ferroviaria a favore di pubbliche amministrazioni e attivita' propositiva anche nei confronti del Parlamento in vista della approvazione di norme di legge atte a garantire

livelli piu' elevati di sicurezza delle ferrovie;

o) formulare proposte e osservazioni relative a problemi della sicurezza ferroviaria ad ogni soggetto od autorita' competenti;

p) impartire ai gestori delle infrastrutture ed alle imprese ferroviarie direttive, raccomandazioni in materia di sicurezza, nonche' in ordine agli accorgimenti e procedure necessarie ed utili al perseguimento della sicurezza ferroviaria;

q) collaborare, nel rispetto delle rispettive funzioni, con l'Agenzia ferroviaria europea per lo sviluppo di obiettivi comuni di sicurezza e di metodi comuni di sicurezza per consentire una progressiva armonizzazione delle norme nazionali, coordinandosi con tale Agenzia in vista dell'adozione delle misure di armonizzazione e monitoraggio dell'evoluzione della sicurezza ferroviaria europea;

r) qualificare i Verificatori indipendenti di sicurezza per i processi di omologazione.

3. Le attivita' di cui al comma 2 non possono essere trasferite o appaltate ad alcun gestore dell'infrastruttura, impresa ferroviaria o Ente appaltante.

4. Per lo svolgimento dei propri compiti l'Agenzia puo' chiedere in qualsiasi momento l'assistenza tecnica di Gestori delle infrastrutture e Imprese ferroviarie o altri organismi qualificati. Gli eventuali costi derivanti rientrano nelle spese di funzionamento dell'Agenzia di cui all'articolo 26.

5. L'Agenzia collabora con le istituzioni pubbliche preposte alla regolazione economica del settore.

Art. 7.

Relazioni annuali

1. L'Agenzia pubblica annualmente trasmette entro il 30 settembre al Ministero dei trasporti, al Ministero delle infrastrutture ed alla Agenzia ferroviaria europea la relazione sulle attivita' svolte nell'anno precedente.

2. La relazione di cui al comma 2 contiene informazioni circa:

a) l'evoluzione della sicurezza ferroviaria compresa una sintesi dei CSI definiti nell'allegato I;

b) le modifiche sostanziali apportate alle norme nazionali in materia di sicurezza ferroviaria;

c) l'evoluzione della certificazione di sicurezza e dell'autorizzazione di sicurezza;

d) i risultati e l'esperienza acquisita nella supervisione dell'attivita' dei Gestori dell'infrastruttura e delle Imprese ferroviarie.

3. Il Ministero dei trasporti valuta l'evoluzione dello stato del raggiungimento degli obiettivi comuni di sicurezza e definisce se necessario, di concerto con il Ministero delle infrastrutture ed il Ministero dell'economia e delle finanze, tenendo conto delle indicazioni dell'Agenzia, gli investimenti necessari al raggiungimento degli obiettivi.

4. Il Ministro dei trasporti entro il 30 ottobre di ogni anno, trasmette al Presidente del Consiglio dei Ministri ed al Parlamento il rapporto informativo sull'attivita' svolta dall'Agenzia, relativamente al periodo 1° gennaio-31 dicembre dell'anno precedente.

Capo III

SVILUPPO E GESTIONE DELLA SICUREZZA

Art. 8.

Gestori delle Infrastrutture, Imprese ferroviarie, fabbricanti ed enti appaltanti

1. Ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascuna impresa ferroviaria e' responsabile della propria parte di sistema e del relativo funzionamento sicuro, compresa la fornitura di materiale e l'appalto di servizi nei confronti di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi.
2. Resta impregiudicata la responsabilita' di ciascun fabbricante fornitore di servizi di manutenzione, addetto alla manutenzione dei vagoni, fornitore di servizi o ente appaltante, di assicurare che il materiale rotabile, gli impianti, gli accessori e i materiali nonche' i servizi forniti siano conformi ai requisiti richiesti e alle condizioni di impiego specificate, affinche' possano essere utilizzati dall'impresa ferroviaria e dal gestore delle infrastrutture in modo sicuro.
3. I Gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie propongono all'Agenzia, motivatamente, modifiche al quadro normativo nazionale di sicurezza.
4. I Gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie emettono le prescrizioni e, se del caso, le disposizioni; di esercizio necessarie ai fini delle lettere a) e b) del comma 2 dell'articolo 6.
5. Il fabbricante o il suo mandatario, stabilito nella comunita', il Gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria, si avvalgono, per l'omologazione di un prodotto generico, di un'applicazione generica o di un componente, dei Valutatori indipendenti di sicurezza riconosciuti dall'Agenzia.
6. I fabbricanti o il loro mandatario, stabilito nella Comunita', e gli enti appaltanti emettono la dichiarazione CE di conformita' ed idoneita' all'impiego dei componenti di interoperabilita' e la dichiarazione di verifica CE dei sottosistemi di interoperabilita' sulla base della valutazione e dell'attestato di conformita', rilasciato da parte di uno o piu' organismi notificati, emesso secondo le procedure stabilite nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE e successive modificazioni.
7. I gestori dell'infrastruttura e/o le imprese ferroviarie seguono dalla fase di concezione tutte le attivita' e provvedono all'accettazione ed alla messa in servizio delle applicazioni specifiche.
8. Il gestore di un'infrastruttura ferroviaria apre al pubblico esercizio linee ferroviarie nuove o rinnovate, o con i sottosistemi di natura strutturale nuovi o modificati dopo aver acquisito le certificazioni, le omologazioni e le autorizzazioni nonche' tutti permessi necessari ai sensi delle vigenti normative.

Art. 9.

Messa in servizio in Italia del materiale rotabile gia' in servizio in altro Stato membro dell'Unione europea

1. L'impresa ferroviaria in possesso di autorizzazione alla messa in servizio di materiale rotabile in altro Stato membro che richiede l'autorizzazione a mettere in servizio in Italia detto materiale rotabile presenta all'Agenzia il relativo fascicolo tecnico in lingua italiana, indicandone l'uso previsto sulla rete. Il fascicolo contiene le seguenti informazioni:
 - a) l'attestazione che il materiale rotabile e' stato autorizzato ad essere messo in servizio

in un altro Stato membro e i registri relativi allo stato di servizio, alla manutenzione e, ove necessario, alle modifiche tecniche apportate dopo l'autorizzazione;

b) i dati tecnici, il programma di manutenzione e le caratteristiche operative pertinenti prescritti dall'autorità preposta alla sicurezza dell'altro Stato membro e necessari per l'autorizzazione complementare;

c) l'attestazione delle caratteristiche tecniche ed operative che dimostri che il materiale rotabile è compatibile con il sistema di fornitura dell'energia, con il sistema di segnalamento e controllo-comando, con lo scartamento dei binari e la sagoma dell'infrastruttura, con il carico assiale massimo ammissibile e gli altri parametri restrittivi della rete;

d) i dati relativi alle deroghe alle norme nazionali di sicurezza necessarie per il rilascio dall'autorizzazione e l'attestazione, basata sulla valutazione del rischio, che l'approvazione del materiale rotabile non comporta rischi indebiti per la rete.

2. L'Agenzia controlla l'applicazione delle norme nazionali per le parti del materiale rotabile non rispondenti o non ancora disciplinate dalle STI

3. L'Agenzia può prescrivere l'esecuzione di collaudi sulla rete per verificare la conformità ai parametri restrittivi di cui al comma 1, lettera c); in questo caso, è tenuta ad indicarne la portata e il contenuto.

Art. 10.

Metodi ed obiettivi comuni di sicurezza

1. L'Agenzia apporta tutte le necessarie modifiche agli standard ed alle norme di sicurezza alla luce dell'adozione dei CSM e delle loro revisioni da parte della Commissione europea, ed al fine di attuare almeno i CST e tutti i CST riveduti adottati dalla Commissione europea, secondo i calendari di attuazione ad essi acclusi.

2. L'Agenzia notifica le modifiche di cui al comma precedente alla Commissione.

Art. 11.

Indicatori di sicurezza

1. Per la valutazione della realizzazione dei CST ed il monitoraggio dell'evoluzione generale della sicurezza ferroviaria il Ministero dei trasporti acquisisce le informazioni sugli indicatori comuni di sicurezza (CSI) mediante le relazioni annuali dell'Agenzia preposta alla sicurezza, di cui all'articolo 7.

Art. 12.

Norme nazionali di sicurezza

1. L'Agenzia provvede affinché gli standard e le norme nazionali di sicurezza siano pubblicate in un linguaggio chiaro e accessibile agli interessati e messe a disposizione di tutti i gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, di chiunque richieda un certificato di sicurezza e di chiunque richieda un'autorizzazione di sicurezza.

2. L'Agenzia apporta, quando necessarie, le modifiche agli standard ed alle norme di sicurezza nazionali.

3. L'Agenzia notifica le modifiche di cui al comma precedente alla Commissione.

4. Qualora tali modifiche prescrivano livelli di sicurezza superiori a quelli minimi definiti dai CST, o comunque le norme riguardino l'attività di imprese ferroviarie di altri Stati membri sulla rete ferroviaria italiana, l'Agenzia presenta tale progetto di norma alla Commissione.

Art. 13.

Sistemi di gestione della sicurezza

1. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie elaborano i propri sistemi di gestione della sicurezza al fine di garantire che il sistema ferroviario possa attuare almeno i CST, sia conforme alle norme di sicurezza nazionali, nonché ai requisiti di sicurezza contenuti nelle STI e che siano applicati gli elementi pertinenti dei CSM.

2. Il sistema di gestione della sicurezza definito in dettaglio in allegato III, tenendo conto delle dimensioni e della tipologia di attività svolta, garantisce il controllo di tutti i rischi connessi all'attività dei gestori dell'infrastruttura o delle imprese ferroviarie, compresa la manutenzione, i servizi, la fornitura del materiale e il ricorso ad imprese appaltatrici. Fatte salve le vigenti norme in materia di responsabilità, il sistema di gestione della sicurezza tiene parimenti conto, ove appropriato e ragionevole, dei rischi generati dalle attività di terzi.

3. Il sistema di gestione della sicurezza di ogni gestore dell'infrastruttura tiene conto degli effetti delle attività svolte sulla rete dalle varie imprese ferroviarie e provvede affinché tutte le imprese ferroviarie possano operare nel rispetto delle STI e delle norme nazionali di sicurezza e delle condizioni stabilite dai rispettivi certificati di sicurezza. Tale sistema, inoltre, è concepito in modo tale da garantire il coordinamento delle procedure di emergenza del gestore dell'infrastruttura con quelle di tutte le imprese ferroviarie che operano sulla sua infrastruttura.

4. Ogni anno, anteriormente al 30 giugno, tutti i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie trasmettono all'Agenzia una relazione annuale sulla sicurezza relativa all'anno precedente. La relazione contiene almeno:

a) i dati relativi alle modalità di conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni e i risultati dei piani di sicurezza;

b) l'elaborazione degli indicatori nazionali di sicurezza e dei CSI di cui all'allegato I relativi al soggetto che trasmette la relazione;

c) i risultati degli audit di sicurezza interni;

d) le osservazioni in merito alle carenze ed al malfunzionamento delle operazioni ferroviarie e della gestione dell'infrastruttura che possano rivestire un interesse per l'Agenzia. L'Agenzia, qualora lo ritenga necessario, può richiedere ulteriori elementi riguardanti i contenuti della relazione e ulteriori argomenti.

Capo IV

CERTIFICAZIONE E AUTORIZZAZIONE DI SICUREZZA

Art. 14.

Certificati di sicurezza

1. Per avere accesso all'infrastruttura ferroviaria, un'impresa ferroviaria deve essere titolare di un certificato di sicurezza che può valere per l'intera rete ferroviaria o soltanto per una parte delimitata. Scopo del certificato di sicurezza è fornire la prova che l'impresa ferroviaria ha elaborato un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di

soddisfare i requisiti delle STI, di altre pertinenti disposizioni della normativa comunitaria e delle norme nazionali di sicurezza ai fini del controllo dei rischi e del funzionamento sicuro sulla rete.

2. Il certificato di sicurezza comprende:

a) la certificazione che attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria, di cui all'articolo 13 e all'allegato III;

b) la certificazione che attesta l'accettazione delle misure adottate dall'impresa ferroviaria per soddisfare i requisiti specifici necessari per la sicurezza del funzionamento sulla rete in questione. I requisiti includono l'applicazione delle STI e delle norme nazionali di sicurezza, l'accettazione dei certificati del personale e l'autorizzazione a mettere in servizio il materiale rotabile usato dall'impresa ferroviaria. La certificazione e' basata sulla documentazione trasmessa dall'impresa ferroviaria ai sensi dell'allegato IV.

3. L'Agenzia rilascia la certificazione di cui al comma 2, su richiesta del rappresentante legale, all'impresa ferroviaria che inizia in Italia la propria attivita' specificando il tipo e la portata delle attivita' ferroviarie in oggetto. La certificazione di cui al comma 2, lettera a), e' valida in tutto il territorio della Comunita' per le attivita' di trasporto ferroviario equivalenti.

4. L'Agenzia rilascia, all'impresa ferroviaria gia' in possesso di un certificato di sicurezza rilasciato da una Autorita' di sicurezza di un altro Stato membro della Comunita' europea e che intende effettuare servizi supplementari di trasporto ferroviario, la certificazione aggiuntiva necessaria a norma del comma 2, lettera b), relativa alla rete italiana o parte della rete italiana sulla quale intende effettuare il servizio.

5. Il certificato di sicurezza scade ogni cinque anni ed e' rinnovato a richiesta dell'impresa.

6. Il certificato di sicurezza e' aggiornato parzialmente o integralmente ogniqualvolta il tipo o la portata delle attivita' cambia in modo sostanziale. Il titolare del certificato di sicurezza informa senza indugio L'Agenzia in merito ad ogni modifica rilevante delle condizioni che hanno consentito il rilascio della parte pertinente del certificato. Il titolare notifica inoltre all'Agenzia l'assunzione di nuove categorie di personale o l'acquisizione di nuove tipologie di materiale rotabile.

7. L'Agenzia puo' prescrivere la revisione della parte pertinente del certificato di sicurezza in seguito a modifiche sostanziali del quadro normativo sulla sicurezza.

8. Se ritiene che il titolare del certificato di sicurezza non soddisfi piu' le condizioni per la certificazione che e' stata rilasciata, l'Agenzia revoca la parte a) e b) del certificato, motivando la propria decisione. Parimenti l'Agenzia revoca il certificato di sicurezza se risulta che il titolare del certificato stesso non ne ha fatto l'uso previsto durante l'anno successivo al rilascio dello stesso. Della revoca della certificazione nazionale aggiuntiva o del certificato di sicurezza, l'Agenzia informa l'Autorita' preposta alla sicurezza dello Stato membro che ha rilasciato la parte a) del certificato.

9. L'Agenzia notifica all'ERA entro un mese il rilascio, il rinnovo, la modifica o la revoca dei certificati di sicurezza di cui al comma 2, lettera a). La notifica riporta la denominazione e la sede dell'impresa ferroviaria, la data di rilascio, l'ambito di applicazione e la validita' del certificato di sicurezza e, in caso di revoca, la motivazione della decisione.

10. Per il rilascio del certificato di sicurezza l'Agenzia applica diritti commisurati ai costi sostenuti per l'istruttoria, per le verifiche, per i controlli e per le procedure di certificazione.

11. I certificati di sicurezza già rilasciati alla data di entrata in vigore del presente decreto, ai sensi dell'articolo 10 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, restano validi sino al rilascio da parte dell'Agenzia del certificato di cui al presente articolo da richiedersi a cura del rappresentante legale dell'impresa ferroviaria entro tre mesi, fatta salva l'applicabilità dei commi 8 e 9.

Art. 15.

Autorizzazione di sicurezza dei gestori dell'infrastruttura

1. Per poter gestire e far funzionare un'infrastruttura ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura, su richiesta del legale rappresentante, deve ottenere un'autorizzazione di sicurezza dall'Agenzia. L'Autorizzazione di sicurezza può contenere limitazioni e/o prescrizioni per parti limitate dell'infrastruttura. L'autorizzazione di sicurezza comprende:

a) l'autorizzazione che attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza del gestore dell'infrastruttura di cui all'articolo 13 e all'allegato III;

b) l'autorizzazione che attesta l'accettazione delle misure adottate dal gestore dell'infrastruttura per soddisfare i requisiti specifici necessari per la sicurezza della progettazione, della manutenzione e del funzionamento dell'infrastruttura ferroviaria, compresi, se del caso, la manutenzione e il funzionamento del sistema di controllo del traffico e di segnalamento.

2. L'autorizzazione di sicurezza scade ogni cinque anni ed è rinnovata a richiesta del gestore dell'infrastruttura. L'autorizzazione di sicurezza è aggiornata parzialmente o integralmente ogniqualvolta sono apportate modifiche sostanziali all'infrastruttura, al segnalamento o alla fornitura di energia ovvero ai principi che ne disciplinano il funzionamento e la manutenzione. Il titolare dell'autorizzazione di sicurezza informa senza indugio l'Agenzia in merito ad ogni modifica apportata.

3. L'Agenzia può prescrivere la revisione dell'autorizzazione di sicurezza in seguito a modifiche sostanziali del quadro normativo in materia di sicurezza.

4. Se ritiene che il titolare dell'autorizzazione di sicurezza non soddisfi più le pertinenti condizioni, l'Agenzia preposta alla sicurezza revoca l'autorizzazione motivando la propria decisione.

5. L'Agenzia notifica all'ERA entro un mese il rilascio, il rinnovo, la modifica o la revoca delle autorizzazioni di sicurezza. La notifica riporta la denominazione e la sede del gestore dell'infrastruttura, la data di rilascio, l'ambito di applicazione e la validità dell'autorizzazione di sicurezza e, in caso di revoca, la motivazione della decisione.

6. Per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza l'Agenzia applica diritti commisurati ai costi sostenuti per l'istruttoria, per le verifiche, per i controlli e per le procedure di certificazione.

7. I gestori per le infrastrutture già esistenti ed aperte al traffico ferroviario alla data di entrata in vigore del presente decreto provvedono entro tre mesi a richiedere il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza. In attesa del rilascio della stessa sono autorizzati a proseguire la propria attività fatta salva l'applicabilità dei commi 4 e 5.

Art. 16.

Certificato di sicurezza e autorizzazione di sicurezza

1. Le richieste di certificato e la documentazione allegata devono essere redatte in lingua italiana e presentate dal rappresentante legale delle imprese richiedenti.
2. L'Agenzia decide in merito ad una domanda di certificazione della sicurezza o di autorizzazione di sicurezza entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni prescritte e delle informazioni supplementari da essa eventualmente richieste. Il richiedente e' tenuto a trasmettere le eventuali informazioni supplementari.
3. L'Agenzia emana linee guida dettagliate sulle modalita' per ottenere un certificato di sicurezza. L'Agenzia elenca tutti i requisiti necessari e mette a disposizione dei richiedenti tutta la documentazione pertinente. Le linee guida devono essere applicabili anche nel caso di richiesta di certificato di sicurezza per servizi su una parte delimitata di un'infrastruttura.
4. L'Agenzia mette a disposizione un fascicolo informativo contenente la descrizione e la spiegazione dei requisiti per il rilascio del certificato di sicurezza e l'elenco dei documenti da produrre.

Art. 17.

Accesso alle strutture di formazione

1. L'Agenzia provvede affinche' le strutture di formazione per i macchinisti, per il personale viaggiante qualora tale formazione faccia parte dei requisiti per ottenere il certificato di sicurezza, e per tutto il personale addetto a compiti di sicurezza essenziali, siano accessibili in maniera equa e non discriminatoria.
2. Nel caso in cui la formazione sia accessibile soltanto attraverso i servizi di un'unica impresa ferroviaria o di un unico gestore dell'infrastruttura deve essere garantito l'accesso ad un prezzo ragionevole e non discriminatorio che sia proporzionato ai costi e che possa includere un margine di profitto.
3. La formazione impartita deve riguardare la conoscenza delle linee, delle regole e delle procedure d'esercizio, il sistema di segnalamento e controllo-comando e le procedure d'emergenza applicate sulle linee.
4. La formazione e, se del caso, la concessione dei relativi certificati devono soddisfare i requisiti di sicurezza contenuti nelle STI o nelle norme nazionali di sicurezza.
5. L'Agenzia provvede al riconoscimento delle strutture di formazione e vigila sulla loro attivita'.
6. All'atto dell'assunzione di nuovi macchinisti, personale viaggiante e addetti a compiti di sicurezza essenziali, le imprese ferroviarie e i gestori dell'Infrastruttura e le altre tipologie di impresa interessate tengono conto, sulla base di quanto stabilito dall'Agenzia, della formazione, delle qualifiche e dell'esperienza acquisite in precedenza presso altre imprese ferroviarie. A tal fine, questi membri del personale hanno diritto ad avere accesso, ottenere copia e trasmettere tutti i documenti che ne certifichino la formazione, le qualifiche e l'esperienza.

7. In tutti i casi, ogni impresa ferroviaria ed ogni gestore dell'infrastruttura e' responsabile del livello di formazione e delle qualifiche del suo personale incaricato di attivita' relative alla sicurezza.

Capo V
INDAGINI SUGLI INCIDENTI E SUGLI INCONVENIENTI

Art. 18.
Organismo investigativo

1. Presso il Ministero dei trasporti, quale risultante dall'applicazione dell'articolo 1, comma 23, del decreto-legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2006, n. 233, e dell'articolo 1, commi 404 e seguenti, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, e' istituito l'Organismo investigativo permanente, costituito da una nuova direzione generale per le investigazioni ferroviarie, articolata in uffici dirigenziali di seconda fascia, istituita con regolamento adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 4-*bis* della legge 23 agosto 1988, n. 400. Il responsabile dell'Organismo investigativo e' il direttore generale della suddetta direzione. L'incarico di direttore generale per le investigazioni ferroviarie e' conferito, per tre anni, ai sensi dell'articolo 19, comma 4, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

2. L'Organismo investigativo assolve i propri compiti in piena autonomia funzionale. Al fine di garantire la piena autonomia funzionale la Direzione generale e' posta alle dirette dipendenze del Ministro e non rientra ne' tra gli uffici di diretta collaborazione ne' e' sottoposta ai dipartimenti. Gli investigatori incaricati godono delle garanzie di indipendenza necessarie disciplinate con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze nel rispetto delle disposizioni comunitarie.

3. Il Ministro dei trasporti provvede, con proprio decreto, ad attribuire le relative competenze agli uffici della direzione generale utilizzando posti di funzione dirigenziale non generale gia' esistenti nell'ambito del Ministero senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

4. Ferme restando le specifiche competenze del Nucleo investigativo antincendi del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco, l'Organismo investigativo puo' avvalersi, entro i limiti degli ordinari stanziamenti di bilancio, anche dei corpi tecnici dello Stato e di altre organizzazioni specializzate sulla base di apposite convenzioni. L'Organismo investigativo istituisce un elenco di esperti in materia di tecnica e normativa ferroviaria indipendenti dai Gestori dell'infrastruttura, dalle Imprese ferroviarie e dall'Agenzia, anche esterni all'Amministrazione, che, in caso di incidenti, incidenti gravi ed inconvenienti, possano essere individuati per svolgere il ruolo di Investigatori Incaricati. Gli esperti esterni possono provenire dall'Universita', dal Genio ferrovieri o avere maturato esperienze specifiche quali ex dipendenti del Ministero dei trasporti, di Imprese ferroviarie, Gestori delle infrastrutture, Aziende costruttrici, Enti notificati o Verificatori indipendenti di sicurezza.

Art. 19.
Obbligo di indagine

1. L'Organismo investigativo, a seguito di incidenti gravi, svolge indagini al fine di fornire eventuali raccomandazioni finalizzate al miglioramento della sicurezza ferroviaria e alla prevenzione di incidenti.

2. Oltre che sugli incidenti gravi, l'Organismo investigativo puo' indagare sugli incidenti e sugli inconvenienti che, in condizioni diverse, avrebbero potuto determinare incidenti gravi, tra cui guasti tecnici ai sottosistemi di natura strutturale o ai componenti dei sistemi ferroviari. Spetta all'Organismo investigativo decidere se indagare o meno in merito ad un siffatto incidente o inconveniente. Nella decisione esso tiene conto dei seguenti elementi:

- a) la gravita' dell'incidente o inconveniente;
- b) se esso fa parte di una serie di incidenti o inconvenienti pertinenti al sistema nel suo complesso;
- c) l'impatto dell'evento sulla sicurezza ferroviaria e le richieste dei gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, dell'Agenzia.

3. La portata delle indagini e le relative procedure sono stabilite dall'Organismo investigativo in funzione degli insegnamenti che esso intende trarre dall'incidente o dall'inconveniente ai fini del miglioramento della sicurezza.

4. L'inchiesta non mira in alcun caso a stabilire colpe o responsabilita'.

5. L'Agenzia, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, i soggetti gestori delle altre infrastrutture ferroviarie, le imprese ferroviarie e che operano in ambito ferroviario, hanno l'obbligo di segnalare immediatamente, con il mezzo di comunicazione piu' rapido, tutti gli incidenti ed inconvenienti che si verificano nel sistema ferroviario. Nelle ventiquattro ore successive provvedono a dar seguito alla segnalazione con un sommario rapporto descrittivo dell'incidente o inconveniente.

6. Se del caso l'Organismo investigativo apre tempestivamente l'indagine nominando entro ventiquattro ore dal ricevimento della segnalazione gli investigatori preposti all'indagine medesima.

Art. 20. *Status dell'indagine*

1. Gli investigatori incaricati di svolgere il loro compito hanno lo status di pubblici ufficiali, e l'indagine e' condotta in modo indipendente rispetto ad ogni eventuale indagine relativa a procedimenti penali. L'attivita' degli investigatori resta comunque subordinata a quella necessaria alla polizia giudiziaria per acquisire la notizia di reato e assicurare le fonti di prova, secondo quanto stabilito dal codice di procedura penale.

2. Gli investigatori, nei limiti di quanto previsto dalla normativa vigente e comunque previa espressa autorizzazione dell'Autorita' giudiziaria procedente, ove l'attivita' investigativa sia compiuta a seguito del verificarsi di un fatto di reato, ed in collaborazione con le Autorita' stesse, possono quanto prima:

- a) accedere al luogo dell'incidente o dell'inconveniente nonche' al materiale rotabile coinvolto, alla relativa infrastruttura e agli impianti di segnalamento e di controllo del traffico;

- b) ottenere immediatamente un elenco degli indizi e la rimozione sotto controllo di rottami, impianti o componenti dell'infrastruttura a fini di esame o di analisi;

- c) acquisire e utilizzare il contenuto dei registratori di bordo e delle apparecchiature di registrazione dei messaggi verbali e la registrazione dei dati di funzionamento del sistema di segnalamento e controllo del traffico;

- d) accedere ai risultati dell'esame dei corpi delle vittime;

- e) accedere ai risultati dell'esame del personale viaggiante e di ogni altro componente

del personale ferroviario coinvolto nell'incidente o nell'inconveniente;

f) interrogare il personale ferroviario coinvolto e altri testimoni;

g) accedere a qualsiasi informazione o registrazione pertinente in possesso del gestore dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie coinvolte e dell'Agenzia.

3. Competente al rilascio dell'autorizzazione di cui al comma 2 e', nel corso delle indagini preliminari, il pubblico ministero; dopo la chiusura delle indagini preliminari e' competente il giudice che procede.

4. L'Organismo investigativo compie indagini sugli incidenti/inconvenienti avvenuti sul sistema ferroviario nazionale. Qualora non sia possibile stabilire in quale Stato membro si sia verificato l'incidente o l'inconveniente o qualora si sia verificato in un impianto o nei pressi di un impianto situato al confine fra due Stati comunitari, gli Organismi investigativi competenti decidono di comune accordo quale di essi svolgera' l'indagine oppure decidono di indagare in collaborazione. Nel primo caso l'altro Organismo e' autorizzato a partecipare all'indagine e ad avere accesso a tutti i risultati. Gli Organismi investigativi di altri Stati membri sono invitati a partecipare ad un'indagine ogniqualvolta sia implicata un'impresa ferroviaria che e' stabilita in detti Stati.

Art. 21.

Procedura investigativa

1. Per ciascun incidente o inconveniente l'Organismo investigativo, previa espressa autorizzazione dell'Autorita' giudiziaria procedente ove l'attivita' investigativa sia compiuta a seguito del verificarsi di un fatto di reato, predispone i mezzi e le prove tecniche necessarie a cura e spese dell'Impresa Ferroviaria o del Gestore dell'infrastruttura interessati.

2. L'indagine e' condotta nella massima trasparenza possibile, consentendo a tutte le parti coinvolte di esprimersi e di avere accesso ai risultati. Il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie coinvolti, l'Agenzia, le vittime e i loro parenti, i proprietari di beni danneggiati, i fabbricanti, i servizi di soccorso intervenuti e i rappresentanti del personale e degli utenti sono regolarmente informati dell'indagine e dei relativi progressi e devono, per quanto fattibile, poter presentare i loro pareri e opinioni sull'indagine ed essere autorizzati a esprimere osservazioni sulle informazioni in progetti di relazione.

3. L'organismo investigativo conclude i suoi esami sul luogo dell'incidente il piu' rapidamente possibile, in modo da consentire al gestore dell'infrastruttura di ripristinarla e aprirla al piu' presto ai servizi di trasporto ferroviario.

Art. 22.

Relazioni

1. L'indagine su un incidente o un inconveniente e' oggetto di una relazione redatta in forma appropriata rispetto alla tipologia e alla gravita' dell'evento e alla pertinenza dei risultati dell'indagine. La relazione precisa la finalita' dell'indagine e contiene, se del caso, raccomandazioni in materia di sicurezza.

2. L'organismo investigativo pubblica la relazione finale nel piu' breve tempo possibile e di norma entro dodici mesi dalla data dell'evento. La relazione e' redatta seguendo il piu'

possibile il formato riportato nell'allegato V del presente decreto. La relazione e le raccomandazioni in materia di sicurezza sono trasmesse alle parti interessate.

3. Entro il 30 settembre di ogni anno l'organismo investigativo pubblica una relazione annuale che riferisca sulle indagini svolte nell'anno precedente, sulle raccomandazioni in materia di sicurezza formulate e sulle azioni intraprese in seguito alle raccomandazioni formulate in precedenza.

Art. 23.

Informazioni da trasmettere all'Agenzia ferroviaria europea

1. Entro una settimana dalla decisione di aprire un'indagine l'organismo investigativo ne informa l'Agenzia ferroviaria europea. L'informazione riporta la data, l'ora e il luogo dell'evento, la tipologia di evento e le sue conseguenze in termini di decessi, lesioni e danni materiali.

2. L'organismo investigativo trasmette all'Agenzia ferroviaria europea una copia della relazione finale di cui all'articolo 22, comma 2 e della relazione annuale di cui all'articolo 22, comma 3.

Art. 24.

Raccomandazioni in materia di sicurezza

1. Le raccomandazioni in materia di sicurezza formulate dall'Organismo investigativo non costituiscono in alcun caso una presunzione di colpa o responsabilit  per un incidente o inconveniente.

2. Le raccomandazioni sono indirizzate all'Agenzia e, se il loro carattere lo richiede, ad altri organismi o autorit  dello Stato o ad altri Stati membri. L'Agenzia, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie devono tenere debitamente conto delle raccomandazioni in materia di sicurezza emanate dall'Organismo investigativo e che, ove opportuno, esse si traducano in misure concrete.

3. L'Agenzia, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie o, se del caso, gli altri Stati membri destinatari delle raccomandazioni comunicano all'Organismo investigativo almeno ogni anno le misure adottate o previste in rapporto alla raccomandazione.

Capo VI

ABROGAZIONI E MODIFICHE DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

Art. 25.

Abrogazioni e modifiche

1. Al decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) all'articolo 2, comma 1, lettera d), dopo le parole: «a condizioni eque, non discriminatorie» sono inserite le seguenti: «e trasparenti»;
- b) all'articolo 4 il comma 2 e' abrogato;
- c) all'articolo 6, comma 1, la lettera c) e' sostituita dalla seguente:
«c) le imprese ferroviarie che prestano servizi di trasporto ferroviario concludono, in base al diritto pubblico o privato, gli accordi necessari con i gestori dell'infrastruttura ferroviaria utilizzata. Le condizioni alla base di detti accordi sono non discriminatorie e

trasparenti.»;

d) all'articolo 8, comma 8, le lettere b) e c) sono abrogate;

e) all'articolo 10 i commi 1, 5 e 6 sono abrogati;

f) all'articolo 11, comma 4, le parole: «rilascio del certificato di sicurezza, nonche' il» sono soppresse;

g) all'articolo 12 il comma 1 e' sostituito dal seguente:

«1. Alle imprese ferroviarie che rientrano nell'ambito di applicazione della presente decreto e' riconosciuto, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, l'accesso all'intera rete ferroviaria, per l'esercizio dei servizi di trasporto internazionale di merci. Inoltre, entro il 1° gennaio 2007, alle imprese ferroviarie che rientrano nell'ambito di applicazione e' consentito, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, l'accesso all'infrastruttura per l'esercizio di tutti i tipi di servizi di trasporto ferroviario di merci. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria presta inoltre i servizi di cui all'articolo 20 alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie e delle imprese ferroviarie, nei termini e con le modalita' previste dal presente decreto, nel rispetto dei principi di non discriminazione e di equita' e di trasparenza, allo scopo di garantire un'efficiente gestione della rete, nonche' di conseguire la massima utilizzazione della relativa capacita'.»;

h) all'articolo 20 il comma 8 e' sostituito dal seguente:

«8. I raccordi ferroviari di accesso e la prestazione di servizi connessi con attivita' ferroviarie nei terminali e nei porti che servono o potrebbero servire piu' di un cliente finale, sono forniti a tutte le imprese ferroviarie in maniera equa, non discriminatoria e trasparente e le richieste da parte delle imprese ferroviarie possono essere soggette a restrizioni soltanto se esistono alternative valide per ferrovia a condizioni di mercato.»;

i) all'articolo 20, comma 2, le parole: «a condizioni eque e non discriminatorie» sono sostituite dalle seguenti: «a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti»;

l) all'articolo 37, comma 3, la lettera e) e' sostituita dalla seguente:

«e) accordi per l'accesso di cui all'articolo 6 del presente decreto.»;

m) all'articolo 37, «comma 3, la lettera f) e' soppressa.

2. L'ultimo periodo del comma 67 dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 2005, n. 266, e' abrogato.

3. In attesa del riordino del quadro normativo nazionale di cui all'articolo 6, comma 2, lettera a), l'attribuzione di funzioni e compiti in materia di sicurezza a soggetti diversi dall'Agenzia, prevista in particolare dal decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, e dal decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, nonche' da qualsiasi altra norma legislativa e regolamentare anche di carattere tecnico, resta efficace nei limiti della compatibilita' con il recepimento della direttiva 2004/49/CE operato con il presente decreto.

Art. 26.

Risorse dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie - Copertura finanziaria

1. Al funzionamento dell'Agenzia di cui all'articolo 4 si provvede nei limiti delle seguenti risorse:

a) istituzione di un apposito fondo che viene alimentato, nei limiti della somma di 11.900.000 euro annui, con corrispondente riduzione delle somme di previsto trasferimento da parte dello Stato e destinate all'espletamento dei compiti previsti dal presente decreto attualmente svolti da parte del gruppo F.S. S.p.A. Conseguentemente e' ridotta l'autorizzazione di spesa dallo stato di previsione della spesa del Ministro dell'economia e delle finanze: legge 23 dicembre 2005, n. 266, articolo 1, comma 15, per

l'importo di 11.900.000 euro;

b) le entrate proprie dell'Agenzia, costituite dai proventi, derivanti dall'esercizio delle attività dirette di servizio riservate all'agenzia dall'articolo 16, paragrafi 2 e 3, della direttiva 2004/49/CE, e dagli introiti previsti nel proprio regolamento dall'Agenzia. Tali entrate sono direttamente riscosse dall'Agenzia con destinazione all'implementazione delle attività e delle dotazioni istituzionali;

c) l'incremento dell'1 per cento, dalla data di entrata in vigore del presente decreto, dei canoni di accesso alla rete ferroviaria, corrisposti dalle imprese ferroviarie a RFI S.p.A. L'importo corrispondente all'incremento viene incassato da RFI e corrisposto all'Agenzia per la sicurezza delle ferrovie.

Art. 27.

Disposizioni transitorie e finali

1. Entro tre anni dall'entrata in vigore del presente decreto l'Agenzia elabora, attraverso il riordino dell'attuale, un nuovo quadro normativo che tenga conto dell'ambito di applicazione del presente decreto, dell'evoluzione della normativa, del progresso tecnico e scientifico e preveda l'adeguamento e l'armonizzazione della struttura normativa nazionale con quella comunitaria, nonché l'assegnazione dei compiti e delle competenze e la ripartizione delle responsabilità fra i soggetti interessati.
2. Il Ministro delle infrastrutture, sentito il Ministro dei trasporti, provvede ad adeguare l'atto di concessione per la gestione dell'infrastruttura nazionale, al fine di renderlo coerente con le disposizioni del presente decreto.
3. Al fine di garantire la continuità nel presidio della sicurezza ferroviaria e nello svolgimento dei compiti in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria, nelle more dell'assunzione da parte dell'Agenzia delle competenze in materia di sicurezza di cui al presente decreto, come disciplinata dall'articolo 4, resta fermo il vigente quadro normativo in materia, sia per quanto concerne i compiti del Ministero dei trasporti che quelli del gestore dell'infrastruttura R.F.I. S.p.A.
4. Sulle reti regionali isolate e non isolate interessate da traffico merci individuate dall'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, l'applicazione del presente decreto è posticipata di tre anni, per permettere l'unificazione degli standard di sicurezza, dei regolamenti e delle procedure per il rilascio del certificato di sicurezza. Le imprese ferroviarie controllate dal gestore dell'infrastruttura, o facenti parte della società che gestisce l'infrastruttura, possono continuare ad operare fino a tale data sulla relativa rete senza certificato di sicurezza. In tale caso il direttore di esercizio è responsabile di tutti gli obblighi di legge di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753.
5. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

ALLEGATO I

INDICATORI COMUNI DI SICUREZZA

Indicatori comuni di sicurezza che devono essere notificati all'Agenzia.

Qualora emergano fatti nuovi od errori successivamente all'invio della relazione, l'Agenzia

provvede a modificare o correggere gli indicatori relativi all'anno in oggetto alla prima occasione utile ed, al piu' tardi all'atto della pubblicazione della relazione annuale successiva.

Laddove l'informazione e' disponibile, per gli indicatori relativi ad incidenti di cui al punto 1 in appresso si applica il regolamento (CE) n. 91/2003 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2002, relativo alle statistiche dei trasporti ferroviari.

1. INDICATORI RELATIVI A INCIDENTI

1. Numero totale e relativo (per treni-chilometro) di incidenti e suddivisione in base alla seguente tipologia:

collisioni di treni, comprese le collisioni con ostacoli presenti all'interno della sagoma limite;

deragliamenti di treni;

incidenti ai passaggi a livello, compresi gli incidenti che coinvolgono i pedoni;

incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimenti, eccetto i suicidi; suicidi;

incidenti al materiale rotabile;

altri.

2. Numero totale e relativo (per treni-chilometro) di persone gravemente ferite o morte per tipologia di incidente, suddiviso in base alle seguenti categorie:

passaggeri (anche in rapporto al numero totale di passeggeri-chilometri);

addetti, compreso il personale di ditte appaltatrici;

utilizzatori dei passaggi a livello;

persone non autorizzate, presenti negli impianti ferroviari;

altri.

2. INDICATORI RELATIVI AD INCONVENIENTI E "QUASI INCIDENTI".

1. Numero totale e relativo (per treni-chilometro) di rotaie danneggiate, di sgembi dei binari e di guasti all'apparato di segnalamento laterale.

2. Numero totale e relativo (per treni-chilometro) di segnali di pericolo non rispettati.

3. Numero totale e relativo (per treni-chilometro) di ruote ed assali danneggiati sul materiale rotabile in servizio.

3. INDICATORI RELATIVI ALLE CONSEGUENZE DEGLI INCIDENTI.

1. Costo totale e relativo (per treni-chilometro) in euro di tutti gli incidenti, computando ed includendo, ove possibile, i costi seguenti:

decessi e lesioni;

risarcimenti per perdita o danneggiamento dei beni dei passeggeri, del personale o di terzi, compresi i danni provocati all'ambiente;

sostituzione o riparazione di materiale rotabile od impianti ferroviari danneggiati;

ritardi, perturbazioni e deviazioni del traffico, compresi i sovraccosti in termini di personale e perdita di future entrate.

2. Numero totale e relativo (rispetto alle ore effettivamente lavorate) di ore lavorative del personale e delle imprese appaltatrici perse a seguito ad incidenti.

4. INDICATORI RELATIVI ALLA SICUREZZA TECNICA DELL'INFRASTRUTTURA E DELLA SUA REALIZZAZIONE.

1. Percentuale di strada ferrata dotata di sistema ATP (Automatic train protection) in servizio, percentuale di treni-chilometro dotati di sistema ATP.

2. Numero dei passaggi a livello (totale e per chilometro di linea). Percentuale di passaggi a livello con protezione automatica o manuale.

5. INDICATORI RELATIVI ALLA GESTIONE DELLA SICUREZZA.

Audit interni svolti dai Gestori dell'infrastruttura e dalle Imprese ferroviarie quali previsti nella documentazione relativa al sistema di gestione della sicurezza.

Numero totale degli audit effettivamente realizzati e percentuale rispetto a quelli richiesti e/o programmati.

6. DEFINIZIONI.

Nel trasmettere i dati previsti dal presente allegato, i soggetti responsabili delle relazioni possono valersi delle definizioni relative agli indicatori ed ai metodi di calcolo dei costi utilizzati in Italia a livello nazionale. Tutte le definizioni relative agli indicatori sono illustrati in un allegato della relazione annuale di cui all'articolo 7.

ALLEGATO II NOTIFICA DELLE NORME NAZIONALI DI SICUREZZA

Le norme nazionali di sicurezza da notificare alla Commissione, secondo la procedura dell'articolo 12, comprendono:

15. Norme relative agli obiettivi ed ai metodi di sicurezza in vigore in Italia;

16. Norme relative ai requisiti dei sistemi di gestione e di certificazione della sicurezza delle imprese ferroviarie;

17. Norme relative ai requisiti per l'autorizzazione alla messa in servizio ed alla manutenzione di materiale rotabile nuovo o sostanzialmente modificato, non ancora oggetto di una STI. La notifica include le norme che regolano lo scambio di materiale rotabile fra imprese ferroviarie, i sistemi di immatricolazione ed i requisiti relativi alle procedure di collaudo;

18. Norme comuni di esercizio della rete ferroviaria non ancora oggetto di una STI, comprese le norme relative ai sistemi di segnalamento e di gestione del traffico;

19. Norme che fissano i requisiti relativi a norme di esercizio interne supplementari (norme dell'impresa) che devono essere stabilite dai gestori dell'infrastruttura e dalle imprese ferroviarie;

20. Norme relative ai requisiti del personale addetto a compiti di sicurezza essenziali, tra cui criteri di selezione, idoneità sotto il profilo medico e formazione e certificazione, purché ancora non oggetto di una STI;

21. Norme relative alle indagini su incidenti ed inconvenienti.

ALLEGATO III SISTEMI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA

1. REQUISITI DEL SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA.

Il sistema di gestione della sicurezza deve essere documentato in tutte le sue parti pertinenti e descrivere in particolare la ripartizione delle responsabilità in seno all'organizzazione del gestore dell'infrastruttura o dell'impresa ferroviaria. Occorre indicare come la direzione garantisca un controllo a tutti i livelli, come sia garantita la partecipazione a tutti i livelli del personale e dei rispettivi rappresentanti e in che modo sia garantito il miglioramento costante del sistema di gestione della sicurezza.

2. ELEMENTI ESSENZIALI DEL SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA.

Gli elementi essenziali del sistema di gestione della sicurezza sono i seguenti:

a) una politica di sicurezza approvata dal direttore generale dell'organismo e comunicata a tutto il personale;

- b) obiettivi dell'organismo di tipo qualitativo e quantitativo per il mantenimento ed il miglioramento della sicurezza nonché piani e procedure per conseguire tali obiettivi;
- c) procedure atte a soddisfare gli standard tecnici ed operativi in vigore, nuovi e modificati od altre prescrizioni contenute:
nelle STI;
oppure
nelle norme nazionali di sicurezza di cui all'articolo 11 e all'allegato II;
oppure
in altre norme pertinenti;
oppure
in decisioni dell'Agenzia, nonché procedure volte ad assicurare la conformità agli standard e alle altre prescrizioni durante l'intero ciclo di vita delle attrezzature e delle operazioni;
- d) procedure e metodi da applicare nella valutazione del rischio e nell'attuazione delle misure di controllo del fischio ogniqualvolta un cambiamento nelle condizioni di esercizio o l'impiego di nuovo materiale comporti nuovi rischi per l'infrastruttura o per le operazioni;
- e) offerta di programmi di formazione del personale e di sistemi atti a garantire che il personale mantenga le proprie competenze e che i compiti siano svolti conformemente a tali competenze;
- f) disposizioni atte a garantire un livello sufficiente di informazione all'interno dell'organismo e, se del caso, fra gli organismi che operano sulla stessa infrastruttura;
- g) procedure e formati per la documentazione delle informazioni in materia di sicurezza e scelta della procedura di controllo della configurazione delle informazioni essenziali in materia di sicurezza;
- h) procedure volte a garantire che gli incidenti, gli inconvenienti, i «quasi incidenti» ed altri eventi pericolosi siano segnalati, indagati ed analizzati e che siano adottate le necessarie misure preventive;
- i) piani di intervento, di allarme ed informazione in caso di emergenza, concordati con le autorità suppletive competenti;
- j) audit interni regolari del sistema di gestione della sicurezza.

ALLEGATO IV DOCUMENTAZIONE RELATIVA ALLA PARTE DEL CERTIFICATO DI SICUREZZA SPECIFICO DELLA RETE

Per consentire all'Agenzia di rilasciare la parte del certificato di sicurezza specifica della rete deve essere presentata la seguente documentazione:

la documentazione dell'impresa ferroviaria relativa alle STI o a parti di STI e alle norme nazionali di sicurezza e alle altre norme applicabili alle sue operazioni, al personale, ed al materiale rotabile, precisando in che modo il sistema di gestione della sicurezza ne garantisce la conformità;

la documentazione dell'impresa ferroviaria relativa alle diverse categorie di personale proprio o delle imprese appaltatrici, fornendo la prova che dette categorie soddisfino i requisiti previsti dalla STI o dalle norme nazionali vigenti e che siano state debitamente certificate;

la documentazione dell'impresa ferroviaria relativa ai diversi tipi di materiale rotabile utilizzato, fornendo la prova che tale materiale sia conforme alle STI od alle norme nazionali e che sia stato debitamente certificato.

Per evitare duplicazioni e ridurre la quantità di informazioni, per gli elementi conformi alle

STI ed agli altri requisiti delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE va trasmessa soltanto una documentazione sintetica.

ALLEGATO V
CONTENUTO PRINCIPALE DELLA RELAZIONE DI INDAGINE SU INCIDENTI ED
INCONVENIENTI

1. SINTESI.

La sintesi riporta una breve descrizione dell'evento, l'ora ed il luogo in cui questo si è verificato e le conseguenze. Indica, inoltre, le cause dirette, le concause e le cause indirette stabilite dall'indagine.

Contiene infine le raccomandazioni principali formulate ed i relativi destinatari.

2. FATTI IN IMMEDIATA RELAZIONE ALL'EVENTO.

1. *Evento:*

data, ora e luogo dell'evento;

descrizione degli eventi e del sito dell'incidente, comprese le attività dei servizi di soccorso ed emergenza;

decisione di aprire un'indagine, composizione della squadra investigativa e svolgimento dell'indagine stessa.

2. *Circostanze dell'evento:*

personale ed imprese appaltatrici coinvolti, altre parti e testimoni;

treni e relativa composizione, numero di immatricolazione del materiale rotabile coinvolto;

descrizione dell'infrastruttura e del sistema di segnalamento - tipo di binari, deviatori, intersezioni, segnali, protezioni del treno;

mezzi di comunicazione;

lavori svolti presso il sito dell'evento o nelle vicinanze;

attivazione del piano di emergenza ferroviaria e relativa catena di eventi;

attivazione del piano di emergenza dei servizi pubblici di soccorso, della polizia, dei servizi sanitari e relativa catena di eventi.

3. *Decessi, lesioni, danni materiali:*

passaggeri e terzi, personale, compreso quello delle imprese appaltatrici;

merci, bagagli ed altri beni;

materiale rotabile, infrastruttura ed ambiente.

4. *Circostanze esterne:*

Condizioni atmosferiche e riferimenti geografici.

3. RESOCONTO DELL'INDAGINE.

1. *Sintesi delle testimonianze (nel rispetto della tutela dell'identità dei soggetti interessati):*

personale delle ferrovie, compreso quello delle imprese appaltatrici;

altri testimoni.

2. *Sistema di gestione della sicurezza:*

quadro organizzativo e modalità di assegnazione ed esecuzione degli incarichi;

requisiti relativi al personale e garanzia della loro applicazione;

modalità dei controlli e delle verifiche interni e loro risultati;

interfaccia fra i diversi soggetti operanti sull'infrastruttura.

3. *Norma e regolamenti:*

norme pertinenti e regolamenti comunitari e nazionali;

altre norme quali norme di esercizio, istruzioni locali, requisiti per il personale, prescrizioni in materia di manutenzione e standard applicabili.

4. *Funzionamento del materiale rotabile e degli impianti tecnici:*

sistema di segnalamento e comando-controllo, compresa la registrazione da parte di apparecchi automatici di registrazione dati;

infrastruttura;

apparecchiature di comunicazione;

materiale rotabile, compresa la registrazione da parte di apparecchi automatici di registrazione dei dati.

5. *Documentazione del sistema operativo:*

provvedimenti adottati dal personale per il controllo del traffico ed il segnalamento;

scambio di messaggi verbali in relazione all'evento, compresa la trascrizione delle registrazioni;

provvedimenti adottati a tutela e salvaguardia del sito dell'evento.

6. *Interfaccia uomo-macchina-organizzazione:*

tempo lavorativo del personale coinvolto;

circostanze personali e mediche che influenzano l'evento, compreso lo stress fisico e psicologico;

architettura degli impianti aventi un'incidenza sull'interfaccia uomo-macchina.

7. *Eventi precedenti dello stesso tipo.*

4. ANALISI E CONCLUSIONI.

1. *Resoconto finale della catena di eventi:*

conclusioni sull'evento, sulla base dei fatti rilevati nel capitolo 3.

2. *Discussione:*

analisi dei fatti rilevati nel capitolo 3 per determinare le cause dell'evento e valutare le prestazioni dei servizi di soccorso.

3. *Conclusioni:*

cause dirette ed immediate dell'evento, comprese le concause riferibili alle azioni delle persone coinvolte o alle condizioni del materiale rotabile o degli impianti tecnici;

cause indirette riferibili alle competenze, alle procedure ed alla manutenzione;

cause a monte riferibili alle condizioni del quadro normativo ed all'applicazione del sistema di gestione della sicurezza.

4. *Osservazioni aggiuntive:*

carenze rilevate durante l'indagine, ma non pertinenti ai fini della determinazione delle cause.

5. *Provvedimenti adottati*

Resoconto dei provvedimenti già presi o adottati successivamente all'evento.

6. *Raccomandazioni.*