

Allegato 1

Norme sui requisiti del Sistema di Gestione della Sicurezza, per l'applicazione dei Common Safety Methods, per il rilascio delle abilitazioni al personale, per il rilascio del certificato di idoneità all'esercizio e sulla supervisione applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario

SAIENNI
PASQUALE
AGENZIA
NAZIONALE
PER LA
SICUREZZA
DELLE
FERROVIE
(ANSF)
02.07.2019
12:05:06 UTC

CARUSO
GIOVANNI
AGENZIA
NAZIONALE
PER LA
SICUREZZA
DELLE
FERROVIE
(ANSF)
02.07.2019
12:52:26 UTC

D'ONOFRIO
MARCO
AGENZIA
NAZIONALE
PER LA
SICUREZZA
DELLE
FERROVIE
(ANSF)
02.07.2019
13:16:30 UTC

Revisione	Data	Stato
0	2 Luglio 2019	Per immediata applicazione contestuale alla fase di consultazione

Sommario

1	Scopo e campo di applicazione	4
2	Definizioni e acronimi	4
2.1	Definizioni	4
2.2	Acronimi	5
3	Requisiti del Sistema di Gestione della Sicurezza	6
3.1	Premessa	6
3.2	Elementi essenziali e struttura del Sistema di Gestione della Sicurezza	6
a.	<i>Elementi essenziali</i>	6
b.	<i>Struttura</i>	8
3.3	Contesto dell'organizzazione	9
3.4	Leadership	9
3.5	Pianificazione	10
3.6	Supporto	12
3.7	Funzionamento	13
3.8	Valutazione delle prestazioni	16
3.9	Miglioramento	17
4	Common Safety Methods, Indicatori e Targets	18
5	Abilitazione del personale	19
5.1	Premessa	19
5.2	Finalità	20
5.3	Definizione del quadro normativo applicabile alla qualificazione del personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria	20
5.4	Procedure e documentazione	21
6	Rilascio del certificato di idoneità all'esercizio	22
6.1	Domanda	23
6.2	Procedura per il rilascio	24
6.2.1	Procedimento per il controllo iniziale	24
6.2.2	Procedimento di valutazione dettagliata	25
6.3	Struttura e contenuto del fascicolo di domanda	26
6.3.1	Domanda	26
6.3.2	Documentazione da allegare alla domanda	26
6.4	Assegnazione del numero di Certificato di idoneità all'esercizio	27
6.5	Aggiornamento e rinnovo del Certificato di idoneità all'esercizio	28
6.5.1	Aggiornamento e rinnovo del Certificato di idoneità all'esercizio	28

6.5.2	Rinnovo del Certificato di idoneità all'esercizio	28
6.6	Restrizioni o revoca del Certificato di idoneità all'esercizio	28
6.6.1	Restrizioni del Certificato di idoneità all'esercizio	28
6.6.2	Revoca del Certificato di idoneità all'esercizio	28
6.7	Diritti per l'effettuazione delle attività di rilascio – aggiornamento – rinnovo del Certificato di idoneità all'esercizio	29
6.8	Strumenti di tutela amministrativa e giurisdizionale (e modalità di attivazione) avverso il provvedimento finale	29
7	Supervisione.....	29
8	Disposizioni transitorie	31
8.1	Migrazione dal sistema abilitativo in vigore fino all'entrata in vigore delle presenti norme sulle linee funzionalmente isolate di cui all'articolo 2 comma 4 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, al quadro normativo definito dal presente documento.	31
8.1.1	Abilitazioni Gestione della circolazione – Condotta dei treni - Accompagnamento dei treni - Preparazione dei treni - Manutenzione dell'infrastruttura - Manutenzione dei veicoli (GC-C-ADT – PDT - MI e MV)	31
8.1.2	Riconoscimento degli Istruttori e degli Esaminatori	32
9	Appendici.....	32

1 Scopo e campo di applicazione

Il presente documento, emanato ai sensi dell'art. 16, comma 2 bb, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, disciplina:

- le modalità per ottenere da parte dei soggetti che operano sulle reti funzionalmente isolate il necessario certificato di idoneità all'esercizio, di cui al Capo VI del citato decreto, per lo svolgimento delle proprie funzioni;
- le modalità applicative degli articoli 6 "Metodi Comuni di Sicurezza ed Obiettivi Comuni di Sicurezza", 8 "Sistema di Gestione della Sicurezza" e 17 "Supervisione" del citato decreto, tenendo conto dei soggetti che operano sulle reti funzionalmente isolate;
- le abilitazioni del persone con mansioni di sicurezza.

Si precisa che fino a quando non sarà intervenuta la piena operatività di ANSFISA, le competenze in materia di sicurezza ferroviaria, con le connesse attività di carattere strumentale, continuano ed essere svolte dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) ai sensi del combinato disposto dell'articolo 12, comma 19, del decreto legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni nella legge 16 novembre 2018, n. 130 e dell'art. 31, comma 6, del Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n.50.

2 Definizioni e acronimi

2.1 Definizioni

Ai fini del presente documento e dei relativi allegati, sono adottate le seguenti definizioni:

- a. **"Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali" (Agenzia)**: l'organismo nazionale, istituito dal decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, operante come autorità nazionale preposta alla sicurezza con riferimento ai compiti previsti dal presente decreto riguardanti la sicurezza ferroviaria e che sostituisce l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF), quale precedente organismo nazionale istituito come autorità nazionale preposta alla sicurezza dal decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162;
- b. **"Reti funzionalmente isolate"**: la parte del sistema ferroviario funzionalmente isolata dal resto del sistema ferroviario interoperabile;
- c. **"Gestore dell'Infrastruttura (GI)"**: il soggetto definito ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante recepimento della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio;
- d. **"Impresa ferroviaria (IF)"**: il soggetto definito ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera a), del decreto legislativo n. 112 del 2015 e qualsiasi altra impresa pubblica o privata la cui attività consiste nella prestazione di servizi di trasporto di merci ovvero passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione, incluse le imprese che forniscono solo la trazione;
- e. **"Esercente (ES)"**: soggetto integrato che gestisce l'infrastruttura ed effettua il servizio di trasporto in esclusiva sulla propria rete o sulla rete gestita;

- f. **“Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS)”**: L'organizzazione, i provvedimenti e le procedure messi in atto da un gestore dell'infrastruttura o da un'impresa ferroviaria o da un esercente per assicurare la gestione sicura delle proprie operazioni;
- g. **“Soggetto responsabile della manutenzione” (SRM)**: soggetto responsabile della manutenzione di un veicolo, registrato in quanto tale nel registro dei veicoli di cui all'articolo 44 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50;
- h. **“Codici di buona pratica”**: norme e standard che godono di ampio riconoscimento nel settore ferroviario o in altri settori, sono pertinenti ai fini del controllo degli eventi pericolosi connessi al sottosistema da progettare e/o valutare, sono allineati con lo stato dell'arte della tecnologia, sono disponibili;
- i. **“Sistema di riferimento”**: sistema che, nella pratica, ha dimostrato di presentare un livello di sicurezza accettabile. Tale sistema deve almeno:
- aver già dimostrato, nella pratica, di garantire un livello di sicurezza accettabile e poter pertanto essere approvato nello Stato membro in cui deve essere introdotta la modifica,
 - presentare funzionalità e punti di interazione analoghi a quelli del sistema da valutare,
 - essere utilizzato in circostanze operative analoghe a quelle del sistema da valutare;
- j. **Common Safety Method (CSM)**: i metodi che descrivono la valutazione dei livelli di sicurezza, il raggiungimento degli obiettivi di sicurezza e la conformità con altri requisiti in materia di sicurezza;
- k. **Common Safety Target (CST)**: i livelli minimi di sicurezza che devono almeno essere raggiunti dalle diverse reti isolate.

2.2 Acronimi

CSI:	Common Safety Indicator
CSM:	Common Safety Methods
CST:	Common Safety Target
ERA:	Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie
ES:	Esercente di una rete funzionalmente isolata
GI:	Gestore dell'infrastruttura
IF:	Impresa ferroviaria
SGS:	Sistema di Gestione della Sicurezza
SRM:	Soggetto Responsabile della Manutenzione
STI:	Specifiche Tecniche di interoperabilità

3 Requisiti del Sistema di Gestione della Sicurezza

3.1 Premessa

Prima dell'entrata in vigore del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, i soggetti che operano sulle reti funzionalmente isolate erano autorizzati allo svolgimento dell'attività rispetto ad un quadro normativo specifico, ben determinato e caratterizzato da un approccio prescrittivo con una organizzazione che per gli aspetti di sicurezza era incentrata sulle responsabilità in capo al Direttore di Esercizio.

Nel decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, l'SGS è definito come lo strumento da utilizzare da parte di IF/GI/ES per dimostrare di essere in grado di operare in maniera sicura. L'SGS è legato ad una distribuzione diffusa delle responsabilità nell'ambito dell'organizzazione atta a garantire che IF/GI/ES abbiano una consapevolezza del ruolo di sicurezza che svolgono nell'ambito dei loro processi.

Il passaggio dall'approccio prescrittivo a quello prestazionale porta con sé il passaggio da un modello di gestione del rischio reattivo a quello proattivo che determina una modalità di miglioramento del sistema che da discontinuo (miglioramento in presenza di eventi indesiderati) a continuo (miglioramento per prevenire l'accadimento di eventi indesiderati).

Nell'approccio prestazionale la garanzia della sicurezza è riscontrabile nella dimostrazione da parte di IF/GI/ES del rispetto delle prestazioni che il sistema deve garantire per assicurare dei livelli accettabili di sicurezza.

Tali considerazioni hanno portato a definire che il modello prestazionale, in coerenza con i dettami delle direttive europee che sono basati su un approccio al rischio di tipo proattivo, consentisse di tragguardare un cambio culturale nell'approccio alla sicurezza di IF/GI/ES.

A tal fine attraverso l'adozione dell'SGS sono soddisfatti i seguenti requisiti:

- a) approccio "Risk Based" focalizzato sul controllo dei rischi delle attività svolte, per garantirne il controllo, esteso anche ai servizi appaltati, alla fornitura del materiale nonché alle interazioni con le attività di soggetti esterni al sistema ferroviario;
- b) applicazione della logica del miglioramento continuo, secondo un ciclo Plan-Do-Check-Act (PDCA) che assicuri processi aziendali costantemente controllati ed adeguatamente dotati di risorse e garantisca che le opportunità di miglioramento siano determinate ed implementate;
- c) implementazione di un sistema di diffusione e controllo della cultura della sicurezza che rappresenta l'interazione tra i requisiti dell'SGS e come le persone ne hanno consapevolezza in relazione ai loro atteggiamenti, valori e convinzioni.

3.2 Elementi essenziali e struttura del Sistema di Gestione della Sicurezza

a. Elementi essenziali

Ciascun soggetto che sia IF/GI/ES deve dotarsi di un SGS.

Nel predisporre il proprio SGS, IF/GI/ES devono riferirsi ai requisiti indicati nel regolamento delegato (UE) 2018/762 della Commissione dell'8 marzo 2018 che stabilisce metodi comuni di sicurezza relativi

ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza a norma della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, tenendo conto di quanto specificato nel presente capitolo.

Nel caso di ES che svolgono sia i compiti di gestore della rete che di trasporto, l'SGS, che potrà essere unico, deve essere relativo alle operazioni proprie del gestore dell'infrastruttura e alle operazioni proprie dell'impresa ferroviaria.

Nel caso in cui il GI sia diverso dall'IF che effettua servizio di trasporto, l'SGS del GI deve tener conto degli effetti delle attività svolte sulla rete dalle varie IF e garantire il coordinamento delle proprie procedure di emergenza con quelle delle IF operanti sulla rete.

L'SGS deve essere definito attraverso una strutturazione basata sulla gestione per attività/processi e sulle loro reciproche interazioni, organizzati in maniera tale da dimostrare la capacità di IF/GI/ES di comprendere i requisiti necessari e di soddisfarli in modo coerente e continuo.

IF/GI/ES devono provvedere alla individuazione di processi, attività e loro interazioni in modo strutturato per assicurare che i processi aziendali siano costantemente controllati, adeguatamente dotati di risorse e che le opportunità di miglioramento siano determinate e si agisca di conseguenza.

L'SGS è adattato in funzione del tipo, delle dimensioni, dell'area di esercizio e delle altre condizioni dell'attività svolta.

L'SGS è lo strumento necessario per dimostrare la capacità di comprendere i requisiti necessari, di soddisfarli in modo coerente e continuo e di essere in grado di operare in maniera sicura. Esso si compone dei seguenti elementi essenziali:

- a) una politica sulla sicurezza, approvata esclusivamente dall'organo amministrativo di vertice dell'organizzazione e comunicata a tutto il personale;
- b) obiettivi di tipo qualitativo e quantitativo dell'organizzazione per il mantenimento e il miglioramento della sicurezza, nonché piani e procedure per conseguire tali obiettivi;
- c) procedure atte a soddisfare gli standard tecnici e operativi in vigore, nonché altre condizioni prescrittive definite nelle norme nazionali ed in altre norme o decisioni dell'Agenzia;
- d) procedure volte ad assicurare la conformità agli standard e alle altre prescrizioni durante le operazioni e durante il ciclo di vita delle attrezzature;
- e) procedure e metodi per l'individuazione e la valutazione dei rischi e l'attuazione delle misure di controllo del rischio quando un cambiamento nelle condizioni di esercizio oppure l'introduzione di nuovo materiale comporti nuovi rischi per l'infrastruttura o per l'interfaccia uomo-macchina-organizzazione;
- f) pianificazione dell'attività formativa del personale e di sistemi atti a garantire che il personale mantenga le proprie competenze e che i compiti siano svolti conformemente ad esse, incluse disposizioni con riguardo all'idoneità fisica e psicologica;
- g) disposizioni atte a garantire un livello sufficiente di informazione all'interno dell'organizzazione e fra differenti organizzazioni del sistema ferroviario;
- h) procedure e modelli per la documentazione delle informazioni in materia di sicurezza e procedure per il controllo delle informazioni essenziali in materia di sicurezza;
- i) procedure volte a garantire che gli incidenti, gli inconvenienti, i "quasi incidenti" e altri eventi pericolosi siano segnalati, indagati e analizzati, e che siano adottate le necessarie misure preventive;
- j) piani di intervento, di allarme e informazione in caso di emergenza, concordati con le autorità pubbliche competenti;

k) pianificazione di audit interni regolari del sistema di gestione della sicurezza.

b. Struttura

L'SGS deve essere organizzato con una logica per processi, secondo gli elementi del ciclo Plan-Do-Check-Act (PDCA) e la documentazione che lo costituisce deve essere riferita ai seguenti ambiti dell'organizzazione che hanno impatto sulla sicurezza:

- Contesto dell'organizzazione
- Leadership
- Pianificazione
- Supporto
- Funzionamento
- Valutazione delle performance
- Miglioramento

L'architettura dell'SGS deve essere descritta attraverso il Manuale e le procedure.

a) Manuale

Il Manuale contiene la descrizione dell'organizzazione e della pianificazione di attività e risorse per sviluppare, attuare, riesaminare e mantenere la politica per la sicurezza dell'organizzazione stessa.

b) Procedure

Le procedure 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.

Le procedure possono essere organizzative per la descrizione di ruoli e responsabilità ed operative per la descrizione delle attività.

Tali documenti possono essere corredati da standard, linee guida, manuali operativi, 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.

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

I documenti e l'elenco che li contiene devono indicare almeno la data di redazione, la 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.

Ai fini del mantenimento del Certificato di idoneità all'esercizio IF/GI/ES devono mantenere costantemente aggiornato il proprio SGS; per ogni variazione che comporta modifiche alla documentazione dell'SGS presentata per la richiesta del certificato di idoneità all'esercizio dovrà essere tempestivamente trasmessa all'Agenzia, prima dell'attuazione della variazione, l'intera documentazione aggiornata, inclusi tutti i dati forniti contestualmente alla richiesta di Certificato di idoneità all'esercizio. L'SGS 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 nell'SGS.

Per garantire l'efficace implementazione di un SGS è necessario fare riferimento anche gli ulteriori Common Safety Methods indicati al capitolo 4.

3.3 Contesto dell'organizzazione

L'SGS deve contenere la descrizione del servizio ferroviario effettuato, indicando 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 nonché, per i gestori dell'infrastruttura, la dimensione geografica con le caratteristiche della rete, le tipologie di impianti e di organizzazione del servizio per la gestione della circolazione ferroviaria, la progettazione e la manutenzione dell'infrastruttura.

La descrizione deve comprendere l'indicazione dei processi e attività svolti all'interno dell'organizzazione, quelli affidati a soggetti e organizzazioni esterne ad essa e le modalità di interazione per la relativa gestione.

Le indicazioni fornite devono inoltre comprendere gli elementi dimensionali utili per caratterizzare l'entità e l'estensione dei servizi gestiti.

L'SGS deve elencare i requisiti giuridici applicabili e come se ne garantisce il costante rispetto.

Devono essere altresì indicate le parti esterne che incidono sull'SGS.

3.4 Leadership

L'alta dirigenza deve predisporre un documento per definire la politica di sicurezza dell'organizzazione che:

- sia adeguato al tipo e all'estensione delle operazioni ferroviarie dell'organizzazione;
- dichiarare formalmente e dimostri operativamente l'impegno per la sicurezza e, in particolare, per tendere al raggiungimento di valori nulli di incidentalità;
- 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 le definizioni di obiettivi misurabili, procedure e programmi di sicurezza garantendo che le prestazioni siano valutate in relazione agli obiettivi;
- assuma l'impegno di garantire il controllo dei rischi per la sicurezza che possano svilupparsi sia dallo svolgimento delle proprie attività e sia di quelle causati da terzi;
- sia attuato in modo costante, comunicato e messo a disposizione di tutto il personale e sia periodicamente riesaminato ed aggiornato.

Nell'ambito dell'SGS deve essere data evidenza, attraverso opportuna rappresentazione grafica e descrizione dei ruoli e delle responsabilità, di ciascuna posizione in tema di sicurezza.

La dimostrazione di un'efficace organizzazione della sicurezza deve avvenire 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;
- l'esplicitazione di 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; rientrano tra queste:
 - la gestione ed utilizzazione del personale;
 - la gestione delle forniture di beni e servizi da parte di soggetti esterni all'organizzazione su processi che hanno impatto sulla sicurezza dell'esercizio; in tal caso 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;

- la gestione della normativa di esercizio;
 - l'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;
 - la gestione delle non conformità rilevate, degli incidenti e inconvenienti di esercizio;
 - la gestione delle modifiche;
- la garanzia che il personale che ha la responsabilità per compiti legati alla sicurezza abbia l'autorità, le competenze, le risorse necessarie ad assicurare che siano attuate in maniera adeguata le prestazioni richieste.

Devono essere inoltre definite:

- la funzione aziendale, indipendente da quella di produzione, cui è attribuita la responsabilità di predisporre, attuare e mantenere aggiornato l'SGS;
- i legami funzionali del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza (RSGS) con l'alta direzione e con le altre funzioni aziendali, al fine di garantire che l'alta direzione sia a conoscenza delle prestazioni dell'SGS e fornire elementi per il miglioramento, incluse le modalità di interazione con le funzioni che assicurano la qualità e la tempestività delle comunicazioni dei dati di sicurezza.

Infine, devono essere descritte le modalità con le quali l'organizzazione assicura il coinvolgimento attivo del suo personale (o dei suoi rappresentanti) nonché di parti esterne; deve essere descritto, come gli esperti dei processi, gli esperti della sicurezza, i servizi di supporto, il personale operativo, la dirigenza, le funzioni di coordinamento, i contraenti esterni detengono e utilizzano conoscenze e informazioni essenziali ai fini della sicurezza. Questi soggetti devono avere l'opportunità di incontrarsi, discutere ed esprimere i propri punti di vista al fine di acquisire la miglior cognizione possibile della realtà del luogo di lavoro. Occorre prestare particolare attenzione alle interfacce organizzative tra le funzioni e descrivere lo scambio di idee e di informazioni sull'analisi e il trattamento dei rischi, degli incidenti e degli inconvenienti.

3.5 Pianificazione

L'organizzazione deve dimostrare di avere posto in essere le seguenti azioni:

- Individuare ed analizzare tutti i rischi operativi, organizzativi e tecnici che riguardano il tipo, l'entità e l'area di attività dell'organizzazione;
- Sviluppare l'analisi tenendo conto dei rischi condivisi con le altre delle parti interessate (Imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura, fornitori di servizi di manutenzione, soggetti incaricati della manutenzione, detentori di veicoli ferroviari, fornitori di servizi ed enti appaltanti nonché soggetti esterni al sistema ferroviario);
- Valutare i rischi di cui al precedente alinea impiegando metodi di valutazione del rischio adeguati, riferibili e applicabili;
- Sviluppare e predisporre misure di sicurezza adeguate individuando le responsabilità associate;
- Sviluppare un sistema per monitorare l'efficacia delle misure di sicurezza adottate;
- Informare dei rischi il personale e le altre parti esterne interessate;

- Prima di attuare modifiche l'organizzazione deve individuare i potenziali rischi per la sicurezza ed individuare le idonee misure per la gestione dei rischi, utilizzando la procedura di gestione del rischio di cui al regolamento (UE) 402/2013.

Per la valutazione dei rischi si deve ricorrere a competenze professionali adeguate.

Inoltre, l'analisi deve essere 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 consente di minimizzare il rischio di incorrere in eventi incidentali e le relative conseguenze. Tramite la minimizzazione così ottenuta si tende a 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.

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".

Per tendere ad un livello di rischio residuo "trascurabile" devono essere adottate le necessarie misure di sicurezza e devono essere pianificati i necessari progetti ed azioni, perseguendo l'obiettivo primario in materia di sicurezza ferroviaria di tendere al raggiungimento di valori nulli di incidentalità, tenendo conto dell'evoluzione normativa, del progresso tecnico e scientifico e dando le priorità alla prevenzione degli incidenti significativi.

Nell'SGS, IF/GI/ES devono descrivere il processo continuo con cui definiscono gli obiettivi di sicurezza per perseguire l'obiettivo primario; esso deve svilupparsi nelle seguenti fasi:

- definire gli obiettivi di sicurezza da raggiungere;
- garantire che tali obiettivi siano coerenti con la politica di sicurezza e con gli obiettivi strategici se esistenti;
- individuare le aree prioritarie di intervento, sulla base di una adeguata valutazione dei rischi, dei dati di incidentalità, di monitoraggio, di audit degli anni precedenti e sulla base delle indicazioni fornite dall'Agenzia;
- pianificare progetti e azioni nelle aree prioritarie di intervento individuate;
- monitorare costantemente lo stato di realizzazione dei progetti e delle azioni;
- controllare l'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;
- stabilire un processo che deve essere attivato nel momento in cui appare chiaro che gli obiettivi di sicurezza stabiliti non possono essere raggiunti.

Nell'SGS deve essere descritto il processo di definizione delle attività di pianificazione per la sicurezza: annualmente devono essere definiti i progetti e le attività da inserire nei piani, strumenti operativi di attuazione e controllo per mantenere o migliorare la sicurezza del sistema ferroviario, all'interno 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.

3.6 Supporto

L'SGS deve descrivere le risorse, intese come personale, strumentazione, dispositivi e sistemi tecnici, impiegate per lo svolgimento delle attività, atti a permettere di controllare i rischi in relazione agli obiettivi di sicurezza fissati.

L'organizzazione, il coordinamento e l'attuazione delle attività connesse con la sicurezza devono essere affidate a personale in possesso di attitudini e capacità adeguate e delle competenze necessarie.

Devono essere descritte 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. Nei casi previsti di cui al capitolo 5 saranno attivati i necessari percorsi abilitativi.

Le funzioni e i processi connessi con la sicurezza per i quali è necessario garantire quanto sopra sono almeno quelli riportati nel precedente paragrafo 3.4.

In particolare, l'RSGS nominato, per assolvere alle sue funzioni, deve essere qualificato dall'Agenzia. I requisiti per la qualificazione dell'RSGS e la procedura per l'ottenimento ed il mantenimento di tale qualificazione sono riportati nelle Norme per la Qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza emanate dall'Agenzia con il decreto n. 4/2011, che si intendono quindi applicabili integralmente a IF/GI/ES delle reti funzionalmente isolate.

La qualificazione del RSGS è un requisito necessario per l'ottenimento ed il mantenimento del Certificato di idoneità all'esercizio.

L'eventuale affidamento a persone o servizi esterni di particolari attività, aventi rilevanza per la sicurezza, non liberano IF/GI/ES 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 da parte di personale adeguatamente competente.

Deve essere descritto come l'alta direzione intende assicurare la sensibilizzazione del personale alla politica di sicurezza, coinvolgendo i dipendenti a fornire il contributo alla sicurezza, rendendoli consapevoli dei rischi e condividendo gli insegnamenti tratti dagli eventi occorsi.

Inoltre, nell'SGS devono essere definite le informazioni che interessano la sicurezza e per tali informazioni deve essere indicato quali siano le persone all'interno e all'esterno dell'organizzazione ad esse interessate e le modalità con cui si assicura che le informazioni giungano al personale pertinente perché risponda in modo adeguato all'input ricevuto; pertanto devono essere descritti anche i canali di comunicazione stabiliti da IF/GI/ES per garantire lo scambio delle informazioni che interessano la sicurezza sia all'interno, ai vari livelli, sia con le parti esterne (compresi partner e fornitori).

Esistono diversi tipi di informazioni che devono essere incluse nella documentazione che costituisce l'SGS: le informazioni richieste e fornite per la progettazione e la pianificazione del servizio, le prescrizioni e limitazioni, gli elementi necessari per la gestione delle situazioni di emergenza, le indagini a seguito di incidenti ed inconvenienti.

3.7 Funzionamento

In sede di pianificazione, elaborazione, attuazione e revisione dei propri processi operativi IF/GI/ES devono dimostrare di aver predisposto i processi per la gestione dei rischi operativi attraverso l'SGS.

Veicoli o infrastruttura devono essere utilizzati in modo sicuro in conformità ai requisiti applicabili, sia in condizioni di normale esercizio, che in condizioni degradate o di emergenza, che in circostanze eccezionali.

I requisiti operativi devono essere considerati con riferimento ai requisiti organizzativi dell'SGS: le attività operative devono scaturire dall'applicazione di criteri di accettazione del rischio e delle misure di sicurezza, devono essere coerenti con gli obiettivi di sicurezza, la loro corretta applicazione ed efficacia devono essere misurate attraverso la raccolta dei dati di monitoraggio.

IF/GI/ES devono garantire che durante le attività operative:

- sia fornito un piano (o dei piani) per conseguire gli obiettivi di sicurezza;
- siano raccolte informazioni per misurare la corretta applicazione e l'efficacia delle disposizioni operative.

IF/GI/ES devono garantire che le disposizioni operative siano conformi ai requisiti di sicurezza delle norme nazionali pertinenti e a eventuali altre prescrizioni pertinenti.

Al fine di controllare i rischi rilevanti per la sicurezza delle attività operative devono essere tenuti in considerazione almeno i seguenti aspetti:

A. imprese ferroviarie

- pianificazione di tragitti ferroviari nuovi o già esistenti e di nuovi servizi ferroviari, compresa l'introduzione di nuovi tipi di veicoli, la necessità di noleggiare veicoli con contratto di leasing e/o assumere personale da parti esterne e lo scambio di informazioni con soggetti responsabili della manutenzione in merito alla manutenzione a fini operativi;
- preparazione di treni o veicoli prima della loro movimentazione, comprese le verifiche precedenti alla partenza e la composizione del treno;
- circolazione dei treni o movimentazione dei veicoli nelle diverse condizioni operative (normali, degradate, di emergenza);

B. gestori dell'infrastruttura

- Pianificazione e controllo del traffico sulla base delle caratteristiche dell'infrastruttura;
- Gestione del traffico in tempo reale in normale e degradata, con l'applicazione di limitazioni del traffico e la gestione di interruzioni di traffico;
- Definizione delle condizioni per la circolazione dei carichi eccezionali.

Al fine di controllare l'attribuzione delle responsabilità rilevanti per la sicurezza delle attività operative devono essere individuati:

A. imprese ferroviarie

- le responsabilità per il coordinamento e la gestione in sicurezza della circolazione dei treni e la movimentazione dei veicoli;
- definire le modalità di attribuzione delle mansioni pertinenti che interessano la fornitura in sicurezza di tutti i servizi al personale competente all'interno dell'organizzazione.

B. gestori dell'infrastruttura

- le responsabilità per la pianificazione e per il funzionamento della rete ferroviaria;
- definire le modalità di attribuzione delle mansioni pertinenti che interessano la fornitura in sicurezza di tutti i servizi al personale competente all'interno dell'organizzazione.

Al fine di controllare le attività di informazione e comunicazione rilevanti per la sicurezza delle attività operative:

A. Imprese Ferroviarie

- il personale interessato deve essere messo al corrente nei dettagli di qualsiasi specifica condizione di viaggio, comprese le relative modifiche rilevanti che potrebbero determinare un pericolo o restrizioni operative temporanee o e le condizioni relative ai carichi eccezionali, se del caso.

B. Gestori dell'infrastruttura

- il personale interessato deve essere informato in merito a prescrizioni particolari per i treni o per la movimentazione dei veicoli su specifici tratti, comprese le modifiche rilevanti che potrebbero determinare un pericolo o restrizioni operative temporanee o e le condizioni relative ai carichi eccezionali, se del caso.

Al fine di controllare le competenze rilevanti per la sicurezza delle attività operative a norma della legislazione vigente l'organizzazione deve garantire per il proprio personale:

- la conformità della formazione erogata e le istruzioni operative, e l'adozione di misure correttive laddove necessario;
- una formazione specifica in caso di cambiamenti previsti che interessino lo svolgimento delle operazioni o le mansioni loro assegnate;
- l'adozione di adeguate misure in seguito a incidenti e inconvenienti.

Inoltre, IF/GI/ES devono descrivere in che modo garantisce il ciclo di vita dei propri beni materiali (veicoli o infrastruttura), dalla progettazione, realizzazione (costruzione/produzione, installazione, collaudo e messa in servizio), funzionamento e manutenzione, riparazione, modifica e ammodernamento (con riferimento alla gestione delle modifiche), fino al rinnovo, smantellamento e dismissione.

I veicoli e l'infrastruttura devono essere utilizzati per lo scopo previsto e devono mantenere uno stato operativo sicuro e il livello di prestazione atteso. Ne deve essere descritta la gestione in condizioni normali e degradate. Inoltre, devono essere definite le modalità per individuare il più rapidamente possibile i casi di non conformità con i requisiti operativi prima o durante l'impiego dei veicoli e dell'infrastruttura stessi, compresa l'applicazione di limitazioni d'uso necessarie per garantire lo stato operativo sicuro.

Deve essere assicurata la conformità dei provvedimenti relativi alla gestione di veicoli ed infrastruttura alle pertinenti norme e standard.

Se la manutenzione dei veicoli o dell'infrastruttura è appaltata a terzi, IF/GI/ES devono descrivere il modo con cui specificano e controllano che la prestazione di sicurezza per i propri beni sia conforme agli standard fissati.

Devono essere definite le informazioni rilevanti per la sicurezza delle attività di gestione dei veicoli e dell'infrastruttura, assicurando lo scambio di tali informazioni, in particolare per guasti e malfunzionamenti e la tracciabilità delle informazioni di sicurezza.

IF/GI/ES devono dimostrare di essere in grado di identificare, valutare e controllare i rischi derivanti dalle attività esternalizzate. Il contratto stipulato deve stabilire in che modo sono scambiate le informazioni legate alla sicurezza. La responsabilità della gestione dei contraenti e del controllo di quanto da loro fornito rispetto alle specifiche stabilite rimane a carico di IF/GI/ES che devono quindi descrivere in che modo valuta le prestazioni in materia di sicurezza acquisite dall'esterno.

L'impiego di contraenti o subcontraenti non consente a IF/GI/ES di delegare la propria responsabilità intesa a garantire che i servizi e le prestazioni appaltati siano eseguiti secondo le norme.

IF/GI/ES devono descrivere in che modo determina la competenza dei fornitori e subfornitori.

IF/GI/ES devono attuare un processo di monitoraggio sulle prestazioni e sui servizi resi ed assicurare che, in virtù di accordi contrattuali, le misure di controllo del rischio attuate da fornitori e subfornitori siano costantemente monitorate.

Per il rinnovo di un veicolo o infrastruttura o parte di essi che si sta avvicinando alla fine del proprio ciclo di vita, IF/GI/ES devono descrivere come garantisce che il veicolo o infrastruttura o parte di essi soddisfino i criteri di prestazione della sicurezza stabiliti.

Nel caso in cui sia necessario introdurre modifiche alle attività, attrezzature, processi, procedure, organizzazione, personale, interfacce, impianti, IF/GI/ES devono essere in grado di identificare e affrontare i nuovi rischi che possano emergere; a tal fine si deve fare riferimento al procedimento

illustrato nel Regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 della Commissione, relativo ad un CSM per determinazione e la valutazione del rischio, così come modificato dal regolamento n. 1136/2015.

L'SGS tra i processi di funzionamento deve descrivere anche il processo di gestione di ogni tipo di modifica (significativa o minore, permanente o temporanea, immediata o a lungo termine), di valutazione dei rischi in tali casi e, ove necessario, di attuazione di misure di controllo degli eventuali nuovi rischi.

La descrizione deve comprendere le modalità con cui l'organizzazione identifica le modifiche significative e le decisioni relative all'applicazione dei contenuti del CSM e le modalità di gestione dei casi in cui è necessario dare comunicazione all'Agenzia delle modifiche,

L'SGS deve contenere un elenco delle situazioni di emergenza, incluse le condizioni operative degradate.

Per ciascuna situazione di emergenza, incluso l'incidente ferroviario, devono essere definiti piani contenenti le modalità per affrontare l'emergenza (servizi di emergenza da contattare, quali informazioni devono essere comunicate, comprese le informazioni ai passeggeri), ruoli e responsabilità, le risorse e i mezzi, devono essere descritte le procedure di ritorno alle attività normali successivamente all'emergenza. Devono essere stabiliti i requisiti formativi del personale coinvolto nella gestione delle emergenze e quale debba essere l'addestramento e le disposizioni per mantenere queste competenze.

Il GI deve coordinare i piani di emergenza dell'IF e deve assicurare la disponibilità di un piano per interrompere l'esercizio tempestivamente.

3.8 Valutazione delle prestazioni

IF/GI/ES devono adottare un sistema di monitoraggio in coerenza con le indicazioni contenute nel regolamento (UE) n. 1078/2012.

Devono essere raccolti ed analizzati dati che monitorino l'applicazione e l'efficacia dell'SGS, in maniera adeguata alla dimensione, alla portata e al tipo di attività svolte. Questo processo di monitoraggio deve consentire a IF/GI/ES di identificare, valutare e correggere eventuali difetti di funzionamento dell'SGS.

A tal fine, IF/GI/ES devono tenere 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;
- prestazioni rese dal personale;
- stato di attuazione del piano (o dei piani) per conseguire gli obiettivi di sicurezza e coprire le aree di criticità segnalate dall'Agenzia.

Devono quindi essere descritti:

- 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.

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 all'Agenzia con l'invio della Relazione annuale della sicurezza, entro il 31 maggio di ogni anno.

IF/GI/ES devono presentare annualmente una relazione sulla sicurezza che contenga una sintesi delle modifiche apportate, il raggiungimento degli obiettivi di sicurezza, i risultati delle indagini interne relative ad incidenti/inconvenienti e delle altre attività di monitoraggio (audit interni, riesame della direzione), i progressi compiuti riguardo alle raccomandazioni degli organismi investigativi, i risultati degli indicatori di sicurezza.

L'SGS deve descrivere anche il sistema di audit interno, indipendente, imparziale e trasparente, mediante il ricorso a personale competente, in modo da assicurare l'efficacia e la conformità dell'SGS stesso.

Gli audit interni hanno lo scopo di fornire informazioni sulla conformità dell'SGS ai requisiti applicabili e di indicare quanto l'SGS sia efficacemente attuato e mantenuto.

Le prestazioni di sicurezza rispetto al raggiungimento degli obiettivi di sicurezza fissati e gli esiti del monitoraggio, degli audit interni, delle indagini a seguito di incidenti ed inconvenienti nonché lo stato di attuazione delle azioni scaturite da queste attività confluiscono nel riesame periodico dell'SGS; l'SGS deve quindi definire le modalità, le tempistiche, gli input e gli output del processo di riesame della direzione.

3.9 Miglioramento

IF/GI/ES devono dimostrare di condurre indagini sugli incidenti e inconvenienti al fine di trarne insegnamenti e migliorare il controllo del rischio.

L'analisi non deve fermarsi all'identificazione delle cause immediate, ma ricercare le cause profonde in ambito tecnico e organizzativo in modo da individuare azioni di miglioramento che consentiranno la prevenzione di incidenti simili. Inoltre, l'analisi deve essere estesa per identificare i punti deboli del processo all'interno del quale si è verificato l'evento indesiderato, al fine di aggiornare le procedure.

Il personale assegnato a queste attività deve essere competente e devono essere impiegate risorse che consentano un approccio da diversi punti di vista.

Devono essere attivati canali di comunicazione laddove previsto con le autorità (Agenzia, Organismo investigativo nazionale). Tali canali devono essere descritti nell'SGS. In particolare le comunicazioni relative ad incidenti, inconvenienti e precursori devono avvenire in conformità a quanto previsto dai punti 5.3, 5.4, 5.4.1, 5.4.2 e 5.4.3 dell'Allegato A "Attribuzioni in materia di sicurezza" del decreto ANSF 4/2012 del 09/08/12. Si considera adempiuto l'obbligo di comunicazione all'Agenzia di incidenti, inconvenienti e precursori qualora l'evento sia stato inserito, nel rispetto delle tempistiche previste, nella banca dati dell'Organismo Investigativo (DIGIFEMA).

Devono essere incoraggiate le segnalazioni di situazioni pericolose e di inconvenienti ad alto potenziale di rischio.

Il miglioramento continuo si basa sui risultati delle attività di monitoraggio, audit interni, riesame della direzione e insegnamenti tratti da incidenti e inconvenienti, ma si incentra sugli elementi dell'SGS che valutano e portano alle azioni di miglioramento e non sugli elementi di miglioramento, in quanto questi ultimi sono già compresi nelle attività di monitoraggio.

IF/GI/ES devono, nell'ambito del proprio SGS, descrivere il processo di miglioramento continuo, con particolare riferimento agli aspetti legati alla cultura della sicurezza e a quei fattori che influenzano in modo significativo la prestazione di sicurezza e che meritano di essere valutati meglio o oggetto di cambiamento.

L'SGS deve essere migliorato e reso più efficiente, con procedure e norme più adatte alla realtà a cui si applica.

IF/GI/ES devono dimostrare di migliorare continuamente l'adeguatezza e l'efficacia del suo sistema di gestione della sicurezza, tenendo in considerazione il quadro stabilito nel regolamento (UE) n. 1078/2012 e almeno i risultati delle seguenti attività:

- monitoraggio;
- audit interni;
- riesame della direzione;
- insegnamenti tratti da incidenti e inconvenienti.

Devono essere forniti i mezzi per motivare il personale e le altre parti interessate a essere attive nel miglioramento della sicurezza, come parte dell'apprendimento interno all'organizzazione.

Deve essere predisposta una strategia finalizzata al miglioramento continuo della sua cultura della sicurezza, che comprenda, eventualmente, il ricorso ad esperti e l'impiego di metodi riconosciuti per individuare problemi comportamentali che interessano le varie parti del sistema di gestione della sicurezza e predisporre le misure necessarie ad affrontarli.

4 Common Safety Methods, Indicatori e Targets

IF/GI/ES devono riferirsi ai seguenti Common Safety Methods (CSM):

1. Metodo Comune di Sicurezza relativo ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza a norma della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, di cui al regolamento delegato (UE) 2018/762 della Commissione dell'8 marzo 2018;
2. Metodo Comune di Sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi, di cui al regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 della Commissione del 30 aprile 2013, con le modifiche introdotte dal regolamento di esecuzione (UE) 2015/1136 della Commissione del 13 luglio 2015;
3. Metodo Comune di Sicurezza per il monitoraggio di cui al regolamento (UE) n. 1078/2012 della Commissione del 16 novembre 2012.

L'applicazione dei CSM è descritta nel capitolo 3 ed in particolare per quello riferito al precedente alinea 2 si rimanda al paragrafo 3.7 mentre per quello riferito al precedente alinea 3 si rimanda al paragrafo 3.8.

Inoltre, per la piena comprensione dei contenuti si rimanda anche alle linee guida emanate dall'ERA sui singoli CSM.

- Guida all'applicazione del regolamento della Commissione 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";
- "Raccolta di esempi di valutazioni del rischio e di alcuni possibili strumenti a supporto del regolamento sul metodo comune di sicurezza";
- "Guideline for the application of harmonised design targets (CSM-DT) for technical systems as defined in (EU) Regulation 2015/1136 within the risk assessment process of Regulation 402/2013";
- "Guide for the application of the Common Safety Method for monitoring";
- "Requisiti del sistema di gestione della sicurezza per la certificazione della sicurezza o l'autorizzazione di sicurezza";
- "Implementation guidance for csis - annex i of directive 2004/49/ec as amended by directive 2014/88/eu".

Analogamente, per quanto riguarda i Common Safety Indicators di cui all'articolo 5 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, si rimanda al paragrafo 3.8.

Infine, le prestazioni di IF/GI/ES delle reti isolate concorrono al raggiungimento degli obiettivi di sicurezza stabiliti dagli stessi IF/GI/ES e alla copertura delle aree di criticità segnalate dall'Agenzia nel sistema ferroviario.

5 Abilitazione del personale

5.1 Premessa

Il quadro normativo che disciplina la qualificazione del personale impiegato in attività di sicurezza, applicabile al sistema ferroviario, ivi compreso le linee di cui al DM 5 agosto 2016, è interessato da due distinti processi di migrazione che, entro il 31 dicembre 2021, renderà applicabile, su questi due contesti, un unico quadro normativo di settore che terrà anche di conto dell'attuazione dei punti 4.6 e 4.7 della STI Esercizio (Regolamento (UE) 2015/ 995 della Commissione dell'8 giugno 2015).

Il suddetto quadro normativo, anche negli ambiti di competenza della normativa nazionale, si ispira a principi già adottati in ambito europeo e risulta adattabile al tipo di esercizio, alle caratteristiche della rete, alla tipologia di servizio, all'organizzazione adottata. L'applicazione consente anche importanti semplificazioni organizzative attraverso il ricorso a fornitori esterni dei servizi di formazione e, per quanto possibile, all'utilizzazione polifunzionale del personale impiegato in attività di sicurezza.

I principi su cui si basa il predetto quadro normativo, sono i seguenti:

- Possesso di un'abilitazione individuale da parte del personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria, definita e rilasciata dall'operatore ferroviario (titolare dell'abilitazione);
- Obbligo del possesso di requisiti linguistici, professionali e sanitari (medici e psicologici) per il rilascio dell'abilitazione individuale;
- Istituzione di un sistema di mantenimento dei requisiti (professionali, sanitari e linguistici) da parte del titolare dell'abilitazione;
- Affidamento della formazione necessaria al rilascio dell'abilitazione ad organismi e persone riconosciute dall'Agenzia;
- Conduzione degli esami per la certificazione del requisito professionale al personale impiegato in attività di sicurezza, da parte di persone riconosciute dall'Agenzia.

Con lo scopo di uniformare la formazione professionale e nel contempo migliorare il livello di sicurezza complessivo del trasporto ferroviario si individuano, pertanto, anche nel contesto delle ferrovie isolate i seguenti processi:

- selezione del personale
- formazione
- idoneità del personale
- utilizzazione in mansioni di sicurezza

Eventuali specificità potranno essere gestite dimostrando l'inapplicabilità di specifici requisiti o la non esposizione ad un determinato rischio.

5.2 Finalità

Con il presente documento l'Agenzia definisce, per IF/GI/ES che operano sulle reti funzionalmente isolate, di cui all'articolo 2 comma 4 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50:

- la normativa applicabile per la qualificazione, del personale (Selezione, Formazione, certificazione dei requisiti, rilascio e mantenimento delle abilitazioni) impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria, inclusi i requisiti di idoneità fisica e psicologica;
- la normativa applicabile al riconoscimento degli istruttori impiegati nella formazione e degli esaminatori incaricati della valutazione delle competenze (esami) del personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria;
- le modalità per la conversione dei certificati di idoneità al "Servizio movimento" e alla "Condotta dei convogli" di cui all'articolo 1 del Decreto 4 agosto 1998, n°513 rilasciati al personale in data antecedente all'1/7/2019 e per la migrazione delle altre qualificazioni conferite al personale antecedentemente a tale data, di seguito titoli, nelle abilitazioni previste dal quadro normativo definito dal presente documento e già applicabile al sistema ferroviario.

5.3 Definizione del quadro normativo applicabile alla qualificazione del personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria.

Le abilitazioni per lo svolgimento delle mansioni riconducibili alle seguenti attività di sicurezza:

- Condotta dei treni (C);
- Accompagnamento dei treni (ADT);
- Preparazione dei treni (PDT);
- Gestione della Circolazione (GC);
- Manutenzione dell'Infrastruttura (MI);
- Manutenzione dei veicoli (MV)

sulle reti funzionalmente isolate, di cui all'articolo 2 comma 4 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n.50, sono rilasciate e mantenute nel rispetto delle seguenti norme:

	C	ADT	PDT	GC	MI	MV
Norme per la qualificazione del personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria emanate dall'Agenzia con Decreto n.4/2012. s.m.i.	X	X	X	X	X	X

Linee guida per l'applicazione delle norme per la qualificazione del personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria s.m.i.	X	X	X	X	X	X
Norme contenute nei punti 4.6 e 4.7 della Specifica Tecnica di Interoperabilità Esercizio e Gestione del traffico emanata in allegato alla decisione 2012/757/UE e modificata dal Regolamento (UE) 2015/995 della Commissione dell'8 giugno 2015. Adozione dei principi introdotti dalla Specifica Tecnica di Interoperabilità Esercizio anche nelle norme nazionali.	X (*)	X	X	-	-	-
Norme contenute nel "Decreto legislativo 30 dicembre 2010, n.247" con le seguenti specificazioni: - L'articolo 2 comma 2 lettera b) non è applicabile; - L'articolo 26 non si applica ai controlli effettuati sulle reti funzionalmente isolate, alle Aziende e al personale che operano esclusivamente su di dette reti; - I controlli di cui all'articolo 25 sono effettuati in via esclusiva dall'Agenzia; - L'articolo 27 non è applicabile;	X	-	-	-	-	-
Decreto ANSF n.8/2011 del 15 Settembre 2011 - Concernente il rilascio delle licenze dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario dell'Unione Europea s.m.i.	X	-	-	-	-	-
Decreto ANSF Prot. n° 14/2009 del 10 dicembre 2009 - Emanazione delle Norme per il riconoscimento degli Istruttori e degli Esaminatori del personale che svolge attività di sicurezza e conseguenti modifiche alle norme vigenti. s.m.i.	X	X	X	X	X	X

(*) Limitatamente al punto 4.6.2 Regolamento (UE) 2015/995 della Commissione dell'8 giugno 2015.

Le modifiche alle norme di cui sopra emesse dall'Agenzia sono disponibili sul sito internet di questa Agenzia medesima (www.ansf.it) nella sezione Atti/Provvedimenti con impatto normativo.

Le Aziende possono dichiarare e dimostrare a questa Agenzia l'inapplicabilità al loro contesto di un principio delle norme di cui sopra sulla base delle condizioni infrastrutturali o della tipologia di servizio svolto.

In tutti i casi l'esclusione dal quadro normativo in vigore deve essere sempre supportata da una valutazione del rischio svolta nel rispetto delle norme vigenti.

5.4 Procedure e documentazione

L'erogazione della formazione finalizzata al rilascio del certificato del requisito professionale e il successivo rilascio delle abilitazioni (primi rilasci e conversioni) ai sensi delle norme di cui al

precedente punto 5.3, può avvenire solo dopo l'accettazione, da parte dell'Agenzia, della pertinente documentazione facente parte del sistema di gestione della sicurezza delle Aziende interessate.

Tale accettazione avviene con il rilascio del Certificato di idoneità all'esercizio di cui all'art.28 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n.50, da parte dell'Agenzia e può essere subordinata al rispetto di eventuali prescrizioni impartite dall'Agenzia stessa. In pendenza del rilascio del Certificato di idoneità all'esercizio di cui sopra l'Agenzia può rilasciare, su richiesta dell'Azienda e al fine di garantire il servizio, specifiche e puntuali autorizzazioni al rilascio delle abilitazioni o all'erogazione della formazione sulla base dello stato di avanzamento del processo di valutazione della documentazione facente parte dell'istanza di rilascio del Certificato di idoneità all'esercizio.

La nomina delle commissioni di esame per la certificazione del requisito professionale compete all'Agenzia in applicazione del punto 3.2 delle "Norme per la qualificazione del personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria emanate dall'Agenzia con decreto 4/2012 (di seguito "Norme per la qualificazione del personale") fino al rilascio del Certificato di idoneità all'esercizio.

6 Rilascio del certificato di idoneità all'esercizio

Nel presente paragrafo sono descritte le procedure, i requisiti necessari ed i documenti da produrre per ottenere il Certificato di idoneità all'esercizio necessario per operare sulle reti funzionalmente isolate.

Il presente paragrafo si applica ai soggetti (gestore, impresa ferroviaria o esercente) che operano sulle reti funzionalmente isolate di cui all'art. 2 comma 4 del Decreto 14 maggio 2019, n. 50, che richiedono il rilascio del Certificato di idoneità all'esercizio su tali reti.

Ai sensi dell'art. 28 comma 1 del Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50, il Certificato di idoneità all'esercizio è rilasciato dall'Agenzia a ogni soggetto che opera su una rete funzionalmente isolata, sia in qualità di Gestore dell'infrastruttura sia in qualità di Impresa ferroviaria sia in qualità di esercente integrato.

Tale certificato prova che il soggetto richiedente ha posto in essere un proprio SGS ed è in grado di operare in modo sicuro. Il certificato di idoneità è unico nel caso dell'esercente.

Condizione necessaria affinché una IF/GI/ES possa effettuare qualsiasi movimento di veicoli su una rete è garantire la completa gestione dei rischi attraverso l'adozione di un Sistema di Gestione della Sicurezza.

Per ogni rete funzionalmente isolata deve essere rilasciato almeno un certificato di idoneità all'esercizio ad un GI e ad una IF o ad un ES. Nel caso di GI distinto da IF, il Certificato di idoneità all'esercizio di quest'ultima non potrà essere rilasciato prima dell'ottenimento del Certificato di idoneità da parte del GI.

Il Certificato di idoneità all'esercizio:

- è aggiornato parzialmente o integralmente ogniqualvolta il tipo o la portata delle attività cambia in modo sostanziale (vedi paragrafo 6.5.1);
- scade ogni cinque anni ed è rinnovato solo a seguito di richiesta della IF, del GI o dell'ES (vedi paragrafo 6.5.2);
- è revocato nel caso in cui la IF/GI/ES titolare del Certificato di idoneità non soddisfi i requisiti per il suo mantenimento (vedi paragrafo 6.6.2).

- è soggetto a revisione su prescrizione dell'Agenzia in seguito a modifiche sostanziali del quadro normativo sulla sicurezza.

Una volta ottenuto il Certificato di idoneità la IF/GI/ES deve attuare un processo continuo di miglioramento e di monitoraggio delle attività al fine di verificare l'efficacia del proprio SGS, applicando quanto indicato al paragrafo 3.8.

I requisiti del SGS relativi al rilascio del Certificato di idoneità sono quelli riportati nel capitolo 3.

Nell'ambito del processo di primo rilascio, aggiornamento o rinnovo del Certificato di idoneità l'Agenzia può verificare anche attraverso controlli sul campo (audit e ispezioni) il possesso dei requisiti da parte del richiedente. Prima del rinnovo del Certificato di idoneità, o ai fini del suo mantenimento, l'Agenzia utilizza le informazioni raccolte nel corso delle attività di supervisione per riesaminare il Sistema di Gestione della Sicurezza di una IF/GI/ ES.

Il termine del procedimento per il rilascio, aggiornamento o rinnovo del Certificato di idoneità è di massimo 1 mese per il procedimento di controllo iniziale e 4 mesi per la valutazione dettagliata decorrenti rispettivamente dalla data di presentazione dell'istanza e data di accettazione della documentazione, al netto di eventuali tempi di sospensione del procedimento medesimo, se la documentazione presentata è completa ed adeguata, ovvero dal ricevimento da parte dell'Agenzia di tutte le informazioni prescritte e delle informazioni supplementari eventualmente richieste.

6.1 Domanda

Il Certificato di idoneità è rilasciato su richiesta del legale rappresentante o di un procuratore della IF/GI/ES come prima emissione, aggiornamento o rinnovo.

La IF/GI/ ES che inoltra all'Agenzia istanza di rilascio del Certificato di idoneità (riportata in facsimile in appendice 01), deve allegare alla stessa un fascicolo contenente le informazioni necessarie a soddisfare i requisiti richiesti dalle norme in vigore e dal presente documento.

Al suddetto fascicolo dovrà essere allegata una "Tabella di riscontro" che faccia riferimento ai punti del successivo paragrafo 6.3.2 al fine di dimostrare la completezza della documentazione trasmessa.

La documentazione dovrà essere inviata secondo le regole di seguito elencate:

- Tutti i documenti di testo in formato PDF dovranno essere prodotti nello specifico formato PDF/A (ISO 19005 – 1: 2005);
- Su tutta la documentazione dovrà essere apposta la firma digitale del legale rappresentante del soggetto richiedente o di un procuratore e dovrà essere inviata nel formato digitale (esclusivamente PDF Advanced Electronic Signature) in conformità al decreto legislativo del 7 marzo 2005 n. 82 – Codice Amministrazione Digitale, secondo quanto disciplinato dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 3 dicembre 2013;
- Nel caso in cui vi sia la presenza di procuratore con poteri di firma della documentazione da presentare all'Agenzia, il legale rappresentante del soggetto richiedente dovrà allegare una dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà, ai sensi degli art. n.38, n. 46 e n. 47 del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, riportante la lista dei procuratori autorizzati e gli estremi delle procure. Nell'ipotesi di invio di documenti tecnici, gli stessi possono essere firmati digitalmente anche da referenti opportunamente indicati.

- Tutti i documenti dovranno riportare una codifica identificativa e, nella documentazione, dovrà essere inserito un elenco di tutti i documenti inviati (codice, indice di revisione, descrizione, ecc.)

Nel modulo di domanda di cui all'appendice 01, al 3.1.6. "Linee che si intende operare", il GI/ES dovrà indicare le linee gestite, specificando puntualmente la collocazione dei confini per l'esercizio ferroviario ed escludendo quindi le parti riferibili ad attività interne (quali ad esempio impianti, officine, raccordi privati, scali interni, ecc.), mentre l'IF dovrà indicare le linee sulle quali opera, o intende operare, in coerenza con l'elenco delle linee gestite dal GI della rete funzionalmente isolata.

La domanda e la documentazione allegata devono essere redatte in lingua italiana.

Alla domanda deve essere allegata un'autocertificazione in merito ai dati in essa contenuti, redatta e firmata dal legale rappresentante o di un procuratore della IF/GI/ES, come riportato in facsimile in appendice 03.

La trasmissione di documentazione che non rispetti quanto sopra descritto non verrà presa in considerazione ai fini dell'attivazione del processo di certificazione.

Ciascuna IF/GI/ES potrà avere una sola istanza attiva e pertanto, nel caso in cui la IF/GI/ES presenti una nuova domanda in presenza di un procedimento in corso non ancora concluso, quest'ultima sarà considerata inammissibile e sarà emesso un provvedimento di diniego. La IF/GI/ES potrà altrimenti decidere di chiedere l'annullamento di un procedimento in corso e ripresentare una nuova domanda di istanza che potrà comprendere o meno la precedente richiesta.

Sarà facoltà della IF/GI/ES, prima della presentazione della domanda di rilascio del Certificato di idoneità, richiedere un incontro all'Agenzia per verificare la completezza della documentazione che comporrà il fascicolo allegato alla domanda, rilevabile da quanto indicato nella "Tabella di riscontro" precedentemente citata. L'effettuazione di tale incontro avverrà compatibilmente con le attività e gli impegni istituzionali già programmati dall'Agenzia.

6.2 Procedura per il rilascio

6.2.1 Procedimento per il controllo iniziale

All'atto della presentazione della domanda, l'Agenzia comunica al richiedente l'avvenuta ricezione della documentazione, l'avvio del procedimento nonché la data presunta di conclusione del procedimento.

Successivamente alla presentazione di una domanda di Certificato di idoneità, entro 1 mese dal ricevimento, l'Agenzia effettua un controllo iniziale della documentazione allegata all'istanza con l'obiettivo di verificare che:

- a) il richiedente abbia fornito le informazioni necessarie previste dalle presenti norme;
- b) la domanda, con la relativa documentazione allegata sia completa, pertinente, consistente, coerente e contenga riferimenti interni incrociati (p. es. che il manuale dell'SGS faccia riferimento ad altre procedure e norme) che ne consentano una valutazione adeguata.

In caso di esito positivo, l'Agenzia risponde al richiedente con una nota formale che consente di accedere al procedimento di valutazione dettagliata di cui al successivo paragrafo 6.2.2.

Nel caso in cui la documentazione ricevuta non risulti completa, se contiene evidenze insufficienti o se le stesse non sono presentate in modo da soddisfare i requisiti previsti al punto b), la nota di cui

sopra conterrà la richiesta di informazioni supplementari ad integrazione del fascicolo documentale trasmesso e i termini fissati per la consegna delle stesse.

Il procedimento verrà pertanto sospeso fino al ricevimento da parte del proponente delle informazioni supplementari ad integrazione del fascicolo.

Se il richiedente non fornisce le informazioni supplementari entro il termine previsto, l'Agenzia emetterà un provvedimento di diniego che conterrà le informazioni relative al termine e all'autorità cui è possibile ricorrere avverso al provvedimento, ai sensi della normativa vigente.

6.2.2 Procedimento di valutazione dettagliata

A seguito di una decisione positiva circa la completezza, la pertinenza, la consistenza e la coerenza della domanda, entro 4 mesi dalla conclusione del controllo iniziale, l'Agenzia, su iniziativa di ufficio, effettua una valutazione dettagliata della documentazione.

Nel caso di esito positivo l'Agenzia provvede a rilasciare il Certificato di idoneità all'esercizio con l'emissione del modello di cui all'appendice 02.

Nel caso di esito negativo l'Agenzia, con una comunicazione motivata, chiede alla IF/GI/ES di trasmettere nuove informazioni e/o documenti. Tale nota conterrà le indicazioni relative al termine di consegna delle informazioni e/o documenti richiesti ed interromperà i termini del procedimento.

La successiva trasmissione documentale volta a risolvere le carenze rilevate nella valutazione dettagliata, dovrà contenere anche una tabella di corrispondenza tra queste e i riscontri forniti dalla IF/GI/ES per la loro risoluzione, con l'indicazione dei documenti interessati.

A seguito del ricevimento delle informazioni e/o documenti richiesti come indicato al precedente punto b):

- a) in caso di esito positivo della valutazione, l'Agenzia provvede a rilasciare il Certificato di idoneità all'esercizio con l'emissione del modello di cui all'appendice 02;
- b) in caso di esito negativo della valutazione, l'Agenzia emetterà un provvedimento di preavviso di diniego che conterrà anche le informazioni relative al termine e all'autorità cui è possibile ricorrere avverso al provvedimento, ai sensi della normativa vigente (par. 6.8).
- c) Nel caso in cui il richiedente non trasmetta le informazioni supplementari entro le tempistiche indicate, l'Agenzia emetterà un provvedimento di diniego che conterrà anche le informazioni relative al termine e all'autorità cui è possibile ricorrere avverso al provvedimento, ai sensi della normativa vigente (par. 6.8).

Nel corso del periodo di valutazione della documentazione possono essere effettuate attività propedeutiche al rilascio del Certificato di idoneità all'esercizio, consistenti in incontri tra i rappresentanti della IF/GI/ES e rappresentanti dell'Agenzia, ed eventuali attività di Audit.

La IF/GI/ES è tenuta a garantire al personale autorizzato dell'Agenzia l'accesso incondizionato ai locali, agli impianti, alle attrezzature ed ai veicoli, nonché a tutta la documentazione pertinente ed alle banche dati, per l'espletamento delle attività di competenza per l'assolvimento dei compiti istituzionali.

6.3 Struttura e contenuto del fascicolo di domanda

6.3.1 Domanda

La domanda per il rilascio di un Certificato di idoneità all'esercizio deve essere redatta utilizzando il modello di cui all'appendice 01 al presente documento e corredata dalla necessaria imposta di bollo.

6.3.2 Documentazione da allegare alla domanda

Per il rilascio del Certificato di idoneità all'esercizio, la IF/GI/ES deve allegare alla domanda in bollo, la seguente documentazione (secondo le indicazioni di cui al paragrafo 6.1):

- Bollo da apporre sul provvedimento finale (vedi paragrafo 6.7).
- Autocertificazione redatta secondo il modello riportato in appendice 03.
- Copia della copertura assicurativa o finanziaria di responsabilità. Nel caso si tratti di primo rilascio di Certificato di idoneità all'esercizio per una nuova IF/GI/ES è sufficiente che questa presenti un impegno a trasmettere, prima del rilascio del Certificato di idoneità all'esercizio stesso, la copia della copertura assicurativa o finanziaria di responsabilità richiesta.
- Autocertificazione, redatta secondo il modello riportato in appendice 04, attestante che la polizza assicurativa è stata stipulata secondo la normativa vigente.
- Documentazione del Sistema di Gestione della Sicurezza atta a soddisfare le normative in vigore.
- Elenco riepilogativo di tutti i documenti che descrivono il Sistema di Gestione della Sicurezza, contenente l'indicazione dell'ultima versione in vigore.
- Un quadro sinottico di corrispondenza tra i requisiti del SGS stabiliti nel capitolo 3 ed il capitolo 5 ed i relativi punti della documentazione SGS. Per ciascun requisito dovrà essere indicata la principale documentazione necessaria al suo soddisfacimento. Potranno essere riportati anche ulteriori riferimenti ad altri documenti, solo se nel quadro sinottico questi vengono evidenziati in maniera diversa da quelli necessari per il soddisfacimento del requisito interessato.
- "Tabella di riscontro" di cui al paragrafo 6.1.
- Il documento della "Politica della sicurezza" dell'organizzazione.
- Un documento contenente i risultati della valutazione dei rischi effettuate per tutte le attività di sicurezza svolte.
- Descrizione sintetica dell'SGS secondo la struttura Plan-Do-Check-Act (PDCA) che evidenzia gli elementi di collegamento tra i processi previsti al capitolo 3, inclusi la descrizione della struttura documentale e della funzione delle diverse tipologie di documenti che costituiscono l'SGS (sistema di gestione documentale) e l'elenco della documentazione nella versione vigente.
- Organigramma e funzionigramma nominativo delle strutture aziendali legate alla gestione di processi di sicurezza, oppure indicazione di dove tale organigramma sia presente all'interno della documentazione SGS, corredato dei Curricula dei responsabili individuati.
- Descrizione e definizione dei ruoli e delle responsabilità in materia di sicurezza all'interno dell'organigramma, con particolare riferimento alle responsabilità per l'esercizio e la manutenzione.

- Individuazione della risorsa qualificata a ricoprire il ruolo di Responsabile SGS. Nel caso si tratti di primo rilascio, è necessario aver attivato il processo di qualificazione del candidato individuato, che dovrà completare l'iter di qualificazione prima del rilascio del Certificato di idoneità all'esercizio richiesto.
- Elenco completo e aggiornato dei riferimenti del personale della IF responsabile delle strutture coinvolte in attività di sicurezza, che può essere contattato per lo svolgimento delle attività di istituto dell'Agenzia, in particolare quelle ispettive sul territorio.
- Indicazione dei responsabili della IF con delega di firma nei confronti dell'Agenzia e trasmissione delle relative autocertificazioni di procura, con allegata copia della procura attestante adeguati poteri, nonché comprensive di fotocopia del documento di identità.
- Disposizioni e prescrizioni emanate.
- Elenco delle situazioni di emergenza con i relativi piani di emergenza o altre disposizioni specifiche in vigore.
- Elenco dei veicoli utilizzati ed indicazione del Soggetto Responsabile della Manutenzione (SRM);
- Attestato SRM degli SRM indicati oppure, nelle more dell'ottenimento di tale titolo, evidenze necessarie a dimostrare che i soggetti individuati rispondano a quanto indicato dall'art. 3 del decreto di emanazione delle presenti norme.

6.4 Assegnazione del numero di Certificato di idoneità all'esercizio

Il Certificato di idoneità all'esercizio avrà assegnato un numero di nove caratteri che identifica in maniera univoca i seguenti parametri:

- il soggetto al quale è rilasciato: impresa ferroviaria (IF), gestore infrastruttura (GI) o esercente (ES);
- l'anno di emissione;
- il numero progressivo di emissione.

Esempio di numerazione per un Certificato di idoneità all'esercizio rilasciato ad un'impresa ferroviaria (il numero 1 del 2019):

I	F	2	0	1	9	0	0	1
---	---	---	---	---	---	---	---	---

Esempio di numerazione per un Certificato di idoneità all'esercizio rilasciato ad un gestore infrastruttura (il numero 1 del 2019):

G	I	2	0	1	9	0	0	1
---	---	---	---	---	---	---	---	---

Esempio di numerazione per un Certificato di idoneità all'esercizio rilasciato ad un esercente (il numero 1 del 2019):

E	S	2	0	1	9	0	0	1
---	---	---	---	---	---	---	---	---

6.5 Aggiornamento e rinnovo del Certificato di idoneità all'esercizio

6.5.1 Aggiornamento e rinnovo del Certificato di idoneità all'esercizio

Il Certificato di idoneità all'esercizio deve essere aggiornato nel caso in cui la IF/GI/ES intenda apportare modifiche sostanziali al tipo o alla portata dell'attività.

In tali casi la IF/GI/ES deve informare tempestivamente l'Agenzia la quale provvede a controllare che la modifica sia opportunamente descritta e valutata e ad esaminare, con la IF/GI/ES, la necessità di un aggiornamento del Certificato di idoneità all'esercizio.

L'aggiornamento del Certificato di idoneità all'esercizio può essere necessario in caso di modifiche sostanziali del quadro normativo.

6.5.2 Rinnovo del Certificato di idoneità all'esercizio

Il rinnovo del Certificato di idoneità all'esercizio avviene esclusivamente su richiesta del legale rappresentante o di un procuratore della IF/GI/ES, utilizzando il modello di cui all'appendice 01, entro cinque anni dal primo rilascio o da ogni rinnovo quinquennale.

Il computo del periodo di rinnovo decorre dalla data del primo rilascio del Certificato di idoneità all'esercizio o dalla data dell'ultimo rinnovo quinquennale, escludendo gli eventuali aggiornamenti.

Al fine di garantire la continuità dei servizi, la richiesta di rinnovo deve pervenire all'Agenzia almeno sei mesi prima della naturale scadenza del Certificato di idoneità all'esercizio, coerentemente con i tempi previsti dalla normativa vigente per il rilascio.

Anche in caso di Certificato di idoneità all'esercizio rilasciato con durata temporale inferiore ai cinque anni, la IF/GI/ES dovrà richiederne il rinnovo almeno 6 mesi prima della sua scadenza; in questo caso la durata massima del Certificato di idoneità all'esercizio rinnovato non potrà superare la scadenza dei cinque anni dalla data del primo rilascio del Certificato di idoneità all'esercizio o dalla data dell'ultimo rinnovo quinquennale.

6.6 Restrizioni o revoca del Certificato di idoneità all'esercizio

6.6.1 Restrizioni del Certificato di idoneità all'esercizio

Se l'Agenzia individua un rischio grave per la sicurezza, può decidere di intraprendere azioni proporzionate volte a garantire il rispetto dei requisiti, anche sospendendo le attività della IF/GI/ES. Sulla base di tale decisione, l'Agenzia valuta la necessità di aggiornare il Certificato di idoneità all'esercizio sottoponendolo a restrizioni.

La IF/GI/ES il cui Certificato di idoneità all'esercizio sia stato limitato da restrizioni ha il diritto di presentare ricorso contro la decisione dell'Agenzia ai sensi della normativa vigente (par. 6.8).

6.6.2 Revoca del Certificato di idoneità all'esercizio

L'Agenzia revoca il Certificato di idoneità all'esercizio quando ha verificato che la IF/GI/ES non soddisfa più le condizioni per la certificazione che è stata rilasciata.

Un Certificato di idoneità all'esercizio potrà essere revocato anche su richiesta della IF/GI/ES.

Il provvedimento di revoca del Certificato di idoneità all'esercizio alla IF/GI/ES conterrà le motivazioni e le informazioni relative alle tempistiche e all'autorità cui è possibile ricorrere avverso al provvedimento, ai sensi della normativa vigente (par. 6.8).

6.7 Diritti per l'effettuazione delle attività di rilascio – aggiornamento – rinnovo del Certificato di idoneità all'esercizio

Per il rilascio, l'aggiornamento ed il rinnovo del Certificato di idoneità all'esercizio, le IF/GI/ES devono provvedere al versamento dei diritti commisurati ai costi sostenuti per l'istruttoria, per le verifiche, per i controlli e per le procedure di certificazione.

L'Agenzia pubblicherà un decreto per fissare i succitati diritti.

Le istanze di rilascio, aggiornamento e rinnovo di Certificati di idoneità all'esercizio ed i relativi Certificati di idoneità all'esercizio emessi dall'Agenzia, sono soggetti all'imposizione del bollo, nella misura indicata dalla normativa vigente per ogni atto, come previsto dagli artt. 3 e 4 di cui all'allegato A al D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 642. La corresponsione del bollo previsto può essere effettuata attraverso il portale "Pago PA" o tramite bonifico bancario all'IBAN indicato nel sito dell'Agenzia nella sezione "Amministrazione Trasparente".

6.8 Strumenti di tutela amministrativa e giurisdizionale (e modalità di attivazione) avverso il provvedimento finale

Nel caso in cui l'Agenzia emani un provvedimento di diniego al rilascio di un Certificato di idoneità all'esercizio o un provvedimento di rilascio di un Certificato di idoneità all'esercizio soggetto a restrizioni o a condizioni di impiego diverse da quelle indicate dall'IF/GI/ES, il richiedente può presentare domanda di riesame della decisione entro un mese dalla data della relativa notifica.

Avverso il provvedimento finale può essere proposto:

- ricorso giurisdizionale innanzi al TAR Toscana nel termine di 60 giorni decorrente dalla comunicazione del provvedimento finale, ai sensi del Decreto Legislativo 2 luglio 2010, n. 104 (recante "Codice del processo amministrativo");
- ricorso amministrativo straordinario al Presidente della Repubblica ai sensi del D.P.R. n. 1199/1971 nei termini e con le modalità ivi previsti;

In caso di mancata osservanza del termine di conclusione del procedimento può essere avanzato:

- ricorso avverso il silenzio ai sensi dell'articolo 117 del Decreto Legislativo 2 luglio 2010, n. 104 innanzi al TAR Toscana, nei termini e con le modalità ivi previsti;
- istanza per l'attivazione dell'intervento del soggetto munito di potere sostitutivo, di cui all'art. 2, commi 9-bis e seguenti, della L. n. 241/1990 e richiesta di indennizzo da ritardo nella conclusione del procedimento, di cui all'art. 28 del D.L. n. 69/2013 (convertito in L. n. 98/2013) nei termini e con le modalità ivi previsti.

7 Supervisione

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

Le finalità, la strategia di impostazione e le modalità di attuazione della supervisione sono fortemente diverse rispetto all'assetto normativo precedente, basato sull'adozione di misure individuate e prescritte

dal normatore come livelli minimi di sicurezza e da verifiche specifiche da parte degli organismi di controllo finalizzate alla certificazione della relativa sussistenza nonché attività di autorizzazione di attività o impianti, nei casi previsti.

Il processo di supervisione dell' Agenzia risponde all' esigenza di vigilare sul rispetto dell'obbligo giuridico di IF/GI/ES di adottare un SGS conforme ai principi stabiliti dal decreto legislativo 14 maggio 2019, n.50, e dalle presenti linee guida dal presente documento; l' SGS resta lo strumento attraverso il quale IF/GI/ES devono garantire, nella loro responsabilità, il funzionamento sicuro della propria parte di sistema.

L' Agenzia svolge attività di controllo impostate secondo criteri di campionamento, strumenti e tecniche di esecuzione, in attuazione del citato regolamento europeo, per verificare:

- la conforme applicazione e l'efficacia degli SGS;
- la corretta applicazione dei metodi comuni di sicurezza pertinenti attraverso gli SGS;
- il livello delle prestazioni di sicurezza realizzate al fine di garantire il perseguimento degli obiettivi complessivi del sistema ferroviario.

Le modalità di attuazione di tali attività sono descritte e definite in documenti di pianificazione, programmazione e monitoraggio che realizzano un processo di supervisione iterativo e orientato al miglioramento continuo.

Le principali attività per la supervisione svolta dall' Agenzia sono rappresentate da:

- audit di sistema, di processo e di prodotto, per la valutazione della misura del livello di realizzazione dei requisiti stabiliti o cogenti per i processi e le attività e verificare impostazione, attuazione ed efficacia dell' SGS e dei processi operativi connessi con la sicurezza dell' esercizio ferroviario e la loro conformità alle norme vigenti; l' obiettivo è quello di contribuire al continuo miglioramento del sistema ferroviario attraverso la valutazione complessiva dell' adeguatezza ed efficacia del Sistema di Gestione della Sicurezza;
- ispezioni sui sottosistemi ferroviari in esercizio finalizzata alla verifica di attuazione dell' SGS.

L' Agenzia adotta anche altri strumenti di supervisione quali,

- approfondimenti sui incidenti e inconvenienti ritenuti più significativi, al fine di acquisire tempestivamente gli elementi utili all' individuazione delle cause dell' accaduto ed adottare provvedimenti da parte dell' Agenzia o degli operatori che contribuiscano ad evitare il ripetersi di tali eventi;
- monitoraggio e analisi degli incidenti e degli inconvenienti e conseguenti adozione di provvedimenti verso gli operatori coinvolti, anche a seguito dell' analisi delle raccomandazioni emesse dalla Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie e monitoraggio dell' attuazione di tali provvedimenti.

8 Disposizioni transitorie

8.1 Migrazione dal sistema abilitativo in vigore fino all'entrata in vigore delle presenti norme sulle linee funzionalmente isolate di cui all'articolo 2 comma 4 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, al quadro normativo definito dal presente documento.

8.1.1 Abilitazioni Gestione della circolazione – Condotta dei treni - Accompagnamento dei treni - Preparazione dei treni - Manutenzione dell'infrastruttura - Manutenzione dei veicoli (GC-C-ADT – PDT - MI e MV).

Il personale in possesso di un titolo valido, rilasciato in data antecedente all'entrata in vigore delle presenti norme in applicazione delle norme previgenti a tale data, che autorizza lo svolgimento delle mansioni riconducibili alle attività di sicurezza di cui al presente punto, può continuare a svolgere le suddette mansioni in forza del suddetto titolo, sotto la responsabilità del titolare dell'abilitazione, fino a quando non sia necessario estenderlo a nuove linee, nuove località di servizio, nuovi ambiti specialistici, nuove tipologie di veicoli etc. o anche a seguito di modifiche sostanziali a questi e sia pertanto richiesto l'adeguamento del requisito professionale.

Laddove si verifichi la suddetta condizione il titolare dell'abilitazione, previa integrazione del requisito professionale e nel rispetto degli obblighi di cui al precedente punto 5.4, deve rilasciare un'abilitazione prevista dal quadro normativo di riferimento definito al precedente punto 5.3.

I titoli di cui al presente punto, rilasciato in data antecedente all'entrata in vigore delle presenti norme in applicazione delle norme previgenti a tale data, devono comunque essere convertiti entro e non oltre il **31/12/2021**.

Le Aziende, entro il **30/9/2019**, devono comunicare all'Agenzia:

- l'elenco del personale in possesso di un certificato di idoneità al "Servizio di Movimento" e "Condotta dei convogli" di cui all'articolo 1 del decreto 4 agosto 1998, n. 513 rilasciati in data antecedente all'entrata in vigore delle presenti norme;
- l'elenco del personale impiegato nelle mansioni riconducibili alle attività di sicurezza Manutenzione dei Veicoli per il quale sia documentabile l'idoneità e l'operatività pregressa all'entrata in vigore delle presenti norme per i soli veicoli utilizzati esclusivamente sulle reti di cui all'articolo 2 comma 4 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, indicandone anche la relativa specializzazione per i sistemi e gli apparati elencati nell'allegato 5 alle "Norme per la qualificazione del personale" e certificandone l'idoneità a cura del responsabile dell'Azienda;
- l'elenco del personale impiegato nelle mansioni riconducibili all'attività di sicurezza Manutenzione Infrastruttura per il quale sia documentabile l'idoneità e l'operatività pregressa all'entrata in vigore delle presenti norme indicandone anche gli ambiti specialistici tra quelli elencati nell'allegato 6 alle "Norme per la qualificazione del personale" e certificandone l'idoneità a cura del responsabile dell'Azienda;
- l'elenco del personale impiegato nelle mansioni riconducibili alle attività di sicurezza ADT - Accompagnamento dei Treni, PDT - Preparazione dei treni per il quale sia documentabile l'idoneità e l'operatività pregressa all'entrata in vigore delle presenti norme indicandone anche l'attività di sicurezza di riferimento e certificandone l'idoneità a cura del responsabile dell'Azienda.

8.1.2 Riconoscimento degli Istruttori e degli Esaminatori

Le Aziende, entro il **30/9/2019**, devono:

- comunicare all'Agenzia l'elenco del personale incaricato delle attività di formazione e/o di valutazione delle competenze per l'immissione nel ruolo (esami) del personale impiegato in attività di sicurezza di cui al precedente punto 8.1.1 non in possesso di un attestato di riconoscimento rilasciato dall'Agenzia;
- inoltrare all'Agenzia richiesta di riconoscimento per il personale di cui al precedente alinea in applicazione del decreto dell'Agenzia n.14/2009 subordinando la presentazione dell'istanza, al possesso di una abilitazione rilasciata nel rispetto delle norme di cui al precedente punto 5.3. Per l'attività gestione della circolazione e condotta dei treni il requisito dell'abilitazione si intende assolto, fino al 31/12/2021, anche con il possesso di un certificato di idoneità valido al "Servizio di Movimento" o alla "condotta dei convogli" di cui all'articolo 1 del decreto 4 agosto 1998, n° 513.

Il requisito di cui al punto 10 del decreto dell'Agenzia n.14/2009 si intende assolto a seguito della valutazione con esito positivo, da parte dell'Agenzia, del curriculum e della documentazione che dimostri l'effettivo svolgimento del ruolo di istruttore/esaminatore con lo svolgimento di formazione e commissioni di esami, ad eccezione delle istanze di riconoscimento degli istruttori e degli esaminatori per le attività di sicurezza "Condotta di treni" e Gestione della Circolazione" per le quali si applicano anche le note ANSF prot. n. 009321/2013 del 20/12/2013 e n. 008275/2014 del 27/11/2014 (obbligo di esame).

In pendenza del riconoscimento da parte dell'Agenzia, il personale del primo alinea del presente punto, il cui nominativo è comunicato entro il termine previsto, è autorizzato a svolgere solo la formazione e la certificazione necessaria al mantenimento dei titoli rilasciati in data antecedente all'entrata in vigore delle presenti norme in applicazione delle norme previgenti.

In considerazione del possibile aggiornamento del requisito professione del personale interessato conseguente allo sviluppo tecnologico di terra e di bordo dei mezzi e delle linee, l'Agenzia si riserva la possibilità di limitare la validità degli attestati di riconoscimento.

9 Appendici

- a. Appendice 01 - Domanda per il rilascio del Certificato di idoneità all'esercizio.
- b. Appendice 02 - Fac-simile del Certificato di idoneità all'esercizio.
- c. Appendice 03 - Fac-simile di autocertificazione secondo la vigente normativa da allegare alla richiesta di rilascio del Certificato di idoneità all'esercizio.
- d. Appendice 04 - Fac-simile di autocertificazione di stipula della polizza assicurativa secondo la vigente normativa.