|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ID** | **MISURE di cui all’art. 26 comma 2 del D.Lgs. 50/2019**  | **II** | **III** | **IV** | **V** | **VI** | **VII** |
| **RACCOMANDAZIONE DIGIFEMA** | **INTEGRAZIONE****ANSFISA**  | **Esito dell’analisi condotta** | **Azioni**  | **Mitigazioni adottate nelle more del completamento del programma di attuazione** | **Evidenze** |
| **Requisiti di sicurezza da implementare derivanti dall’analisi** | **Programma di attuazione** | **Stato di implementazione del programma** |
| **1** | IT-10167-01Si raccomanda all’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali di adoperarsi affinché le imprese ferroviarie dotate di materiale rotabile con aggancio tradizionale definiscano in modo puntuale, nei manuali di mestiere e/o nelle disposizioni di esercizio, le modalità operative da adottare ed il tipo di accordi verbali e/o segnali a mano che devono intercorrere fra l’operatore che si trova a terra (sia esso un Preparatore del Treno/PdT o un Agente di Condotta/AdC) e l’AdC che si trova in cabina di guida, al fine di assicurare un adeguato coordinamento fra di loro durante le operazioni di aggancio fra una locomotiva ed altro materiale rotabile fermo. Tale coordinamento dovrebbe essere assicurato a partire dalla fase immediatamente precedente all’accostamento della locomotiva, fino alla conclusione dell’aggancio stesso e al ritorno dell’operatore a terra in posizione esterna ai binari, evitando che sia affidata esclusivamente a quest’ultimo la prevenzione dei rischi derivanti da possibili incomprensioni fra i due operatori. |  |  |  |  |  |  |  |
| **2** | IT-10167-02Si raccomanda all’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali di adoperarsi affinché l’impresa ferroviaria Mercitalia Rail aggiorni il Manuale di Mestiere – Processo Condotta (MMC), completando il recepimento di quanto previsto dall’accordo relativo alle Prestazioni Accessorie Treno (PAT) concluso in data 29.12.2012, laddove vengono specificate le situazioni in cui l’Agente di Condotta (AdC) è autorizzato a svolgere le operazioni di aggancio e sgancio, al posto del Tecnico Polifunzionale Treno (TPT). La finalità di tale aggiornamento dovrebbe essere quella di ridurre al minimo le ambiguità determinate dal combinato disposto fra quanto attualmente previsto nell’MMC e quanto sancito dalle suddette PAT, evitando di lasciare all’interpretazione dei singoli AdC la valutazione su quando sia corretto ed opportuno provvedere a svolgere autonomamente le operazioni di aggancio e sgancio, senza avvalersi del supporto di un TPT. |  |  |  |  |  |  |  |
| **3** | IT-10167-03Si raccomanda all’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali di valutare l’opportunità di richiedere all’impresa ferroviaria Mercitalia Rail di emanare un provvedimento interno che stabilisca con chiarezza che l’Agente di Condotta non può effettuare operazioni di aggancio e sgancio d’iniziativa, non preventivamente autorizzate dal Centro Operativo Territoriale (COT) di riferimento. |  |  |  |  |  |  |  |
| **4** | IT-10167-04Si raccomanda all’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali di adoperarsi affinché l’impresa ferroviaria Mercitalia Rail verifichi la congruità delle attività di formazione e mantenimento delle competenze rivolte agli Agenti di Condotta, per quanto attiene specificamente ai movimenti di manovra legati alle operazioni di aggancio e sgancio, al fine di evitare il rischio che le corrette modalità operative per il loro svolgimento siano percepite come scarsamente importanti da questi ultimi o di esclusivo rilievo per i Tecnici Polifunzionali Treno. |  |  |  |  |  |  |  |
| **5** | IT-10167-05Si raccomanda all’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali di adoperarsi affinché le imprese ferroviarie prevedano periodiche attività di monitoraggio a campione delle operazioni di aggancio di materiale rotabile in moto con altro fermo, miranti a verificare che siano svolte in condizioni di sicurezza (in primis con l’operatore incaricato che attende l’aggancio sempre fuori dai binari e si abbassa sotto i respingenti per entrare in mezzo ai rotabili, solo quando tutto il complesso è fermo). Tali attività di monitoraggio non dovrebbero limitarsi a quanto normalmente previsto nel contesto dei cosiddetti ‘seguiti individuali’ e dovrebbero altresì focalizzarsi sull’osservazione, da parte di personale appositamente incaricato, in coerenza con le pertinenti procedure del Sistema di Gestione della Sicurezza, di un adeguato numero di operazioni di aggancio, a prescindere dal fatto che esse siano svolte da operatori con abilitazione da Preparatore del Treno (PdT), da Agenti di Condotta (AdC) o da personale con doppia abilitazione. |  |  |  |  |  |  |  |
| **6** | IT-10167-06Fermo restando che un omogeneo equipaggiamento dei locomotori con videocamere deve passare per una standardizzazione dei requisiti, preferibilmente a livello europeo, gli operatori dovranno valutare, in caso di acquisizione di nuovo materiale rotabile, o di rinnovo o ristrutturazione di quello esistente, l’applicazione della presente raccomandazione e delle altre precedentemente praticate in merito all’utilizzo di videocamere. Resta inteso che in assenza di tali supporti le operazioni di aggancio e sgancio locomotive dovranno essere proceduralizzate ed eseguite in modo tale che non ci siano punti ciechi durante la movimentazione dei veicoli. |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **NOTE PER LA COMPILAZIONE**colonna II – inserire una delle seguenti diciture:* è stata adottata apportando modifiche al proprio sistema ed alle relative attività;
* non è stata adottata in quanto già prevista dal sistema;
* non è stata adottata in quanto non necessaria nel proprio contesto operativo.

Inserire il riferimento al testo della relazione sull’implementazione delle raccomandazioni dove sono inserite le analisi a supporto della decisione.COLONNA III - inserire una sintetica descrizione delle misure individuate identificando i processi di SGS coinvolti e la sezione esplicativa di riferimento nella relazione.COLONNA IV - indicare se è stato redatto un programma di attuazione e, nel caso, la sezione esplicativa di riferimento della relazione.COLONNA V - indicare lo stato di implementazione del programma di attuazione (Totale, Parziale o Nullo)COLONNA VI - inserire una sintetica descrizione delle misure identificando i processi di SGS coinvolti e la sezione esplicativa di riferimento nella relazione.COLONNA VII - indicare la sezione esplicativa di riferimento nella relazione |

**Firma**