ansfisa.ansfisa.REGISTRO UFFICIALE.U.0069555.14-11-2023

*Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie*
*e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali*

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE
SETTORE ISPETTORATO E CONTROLLI

**IMPRESE FERROVIARIE TUTTE**

**ESERCENTI DELLE RETI ISOLATE**

**p.c.**

**GESTORI DELL'INFRASTRUTTURA**

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**
**Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie e marittime**
**digifema@pec.mit.gov.it**

**Oggetto**: Misure di cui all'art. 26 comma 2 del D. Lgs. 50/2019 riguardanti le raccomandazioni di sicurezza emesse dalla DIGIFEMA relative all'investimento di un Agente di Condotta del treno 49353 di Mercitalia Rail durante le operazioni di aggancio della locomotiva, presso Torino Orbassano Fascio Arrivi, del 14/12/2021 (identificativo ERAIL IT-10167).

**Allegati:** [1] nota DIGIFEMA prot. U.0001472 del 29/03/2023;
[2] Scheda riepilogativa sull'attuazione delle misure.

Ai sensi dell'art. 26 comma 2 del decreto legislativo n. 50/2019, si trasmettono le raccomandazioni di sicurezza, di cui all'allegato [1], emesse dalla Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie e marittime (DiGIFeMa) a conclusione dell'indagine sull'evento in oggetto, la cui relazione è reperibile sul sito http://digifema.mit.gov.it/.

Premesso che ciascun Operatore ferroviario deve analizzare autonomamente i contenuti della relazione d'indagine e delle raccomandazioni, comprese quelle non espressamente indirizzate all'Operatore stesso, apportando, se necessario, modifiche al proprio sistema, si chiede di fornire riscontro come di seguito riportato:

| Raccomandazione | Raccomandazioni aggiuntive ANSFISA | Destinatari |
|---|---|---|
| IT-10167-01 | pm | Imprese ferroviarie ed Esercenti delle reti isolate |
| IT-10167-02 | pm | Impresa ferroviaria Mercitalia Rail |
| IT-10167-03 | L'impresa ferroviaria valuti l'adozione del provvedimento richiesto in relazione alle proprie valutazioni condotte in merito ai rischi rilevati durante le fasi di aggancio e sgancio dei veicoli, pertinenti per il tipo, | Impresa ferroviaria Mercitalia Rail |

| | | |
|---|---|---|
| | l'entità e l'area di attività dell'organizzazione in conformità al requisito 3.1 di cui all'Allegato 1 al Reg. (UE) 762/2018. | |
| IT-10167-04 | pm | Impresa ferroviaria Mercitalia Rail |
| IT-10167-05 | Gli operatori ferroviari devono valutare l'efficacia del monitoraggio in essere intervenendo laddove necessario. | Imprese ferroviarie ed Esercenti delle reti isolate |
| IT-10167-06 | Fermo 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 organizzate ed eseguite in modo tale che non ci siano punti ciechi durante la movimentazione dei veicoli. | Imprese ferroviarie ed Esercenti delle reti isolate |

Detto riscontro deve essere trasmesso a questa Agenzia ed alla DiGIFeMa con una relazione che illustri, tenendo conto delle assegnazioni sopra elencate, l'implementazione nel proprio Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS) delle raccomandazioni di cui all'allegato [1]. La suddetta relazione deve illustrare, in particolare:

1. i risultati dell'analisi svolta, le motivazioni, gli elementi e le evidenze a supporto degli stessi, specificando per ogni raccomandazione, così come integrata dall'Agenzia, se:
   - è stata adottata, apportando modifiche al proprio SGS;
   - non è stata adottata poiché già prevista dal proprio SGS;
   - non è stata adottata in quanto ritenuta non necessaria per il proprio contesto operativo.
2. nel caso in cui l'analisi di cui al precedente punto 1) implica l'attuazione di una modifica al proprio SGS, deve essere trasmessa la dichiarazione del proponente di cui all'articolo 16 Regolamento di esecuzione (UE) 402/2013;
3. nel caso in cui l'analisi di cui al precedente punto 1) non implica una modifica rilevante al proprio SGS, deve essere trasmessa una dichiarazione che, in applicazione delle proprie procedure, attesti che il registro degli eventi pericolosi non subisce variazioni;
4. il programma di attuazione dei requisiti di sicurezza derivanti dalla modifica, il soggetto responsabile, lo stato di implementazione (totale, parziale o nullo), le modalità e le responsabilità del relativo monitoraggio di attuazione ed efficacia;

5. le eventuali misure da mettere in atto nelle more del completamento del programma di cui al precedente punto 4, specificando le valutazioni a supporto della loro individuazione o della decisione di non adottarne alcuna, fornendo le relative evidenze documentali.

Ogni Operatore ferroviario deve trasmettere insieme alla relazione di cui sopra la scheda riepilogativa di cui all'allegato [2], datata e firmata.

Si fa presente, infine, che nell'ambito della relazione annuale sulla sicurezza che codesti Operatori ferroviari trasmettono ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo n. 50/2019 e dell'Allegato I del Decreto ANSF n.3/2019, dovranno essere forniti i dettagli dei progressi compiuti nell'affrontare le raccomandazioni irrisolte nonché le ulteriori indicazioni disposte dall'Agenzia.

Codesti Operatori Ferroviari devono fornire riscontro al seguente indirizzo segnalazioni.anomalie@pec.ansfisa.gov.it utilizzando il medesimo oggetto.

Si ricorda che il mancato riscontro entro 90 giorni dal ricevimento della presente è passibile di sanzione amministrativa ai sensi dell'articolo 30 del decreto legislativo n. 50/2019.

Il Dirigente del Settore

*Ing. Pasquale Saienni*

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE
E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI
PASQUALE SAIENNI
14.11.2023 13:09:22
GMT+01:00

M_INF.DIGIFEMA.REGISTRO UFFICIALE.U.0001472.29-03-2023

ALLEGATO_5 ansfisa.ansfisa.REGISTRO UFFICIALE.U.0069555.14-11-2023

*Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*

*DIREZIONE GENERALE PER LE INVESTIGAZIONI FERROVIARIE E MARITTIME*

***Il Direttore Generale***

**All' ANSFISA**
ansfisa@pec.ansfisa.gov.it

*Allegato: Relazione finale d'indagine*

**OGGETTO:** Investimento di un Agente di Condotta del treno 49353 di Mercitalia Rail durante le operazioni di aggancio della locomotiva, presso Torino Orbassano Fascio Arrivi, del 14/12/2021 **(identificativo ERAIL IT-10167).**
**Trasmissione Raccomandazioni di sicurezza.**

Ai sensi di quanto previsto dal D. Lgs. n. 50/2019, si trasmette in allegato copia della relazione finale d'indagine relativa all'evento in oggetto e si forniscono le seguenti raccomandazioni di sicurezza.

Raccomandazione n. IT-10167-01
Si 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.

Raccomandazione n. IT-10167-02
Si 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.

Raccomandazione n. IT-10167-03
Si 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.

Raccomandazione n. IT-10167-04
Si 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.

Raccomandazione n. IT-10167-05
Si 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.

Raccomandazione n. IT-10167-06
Si raccomanda all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali di adoperarsi affinché le imprese ferroviarie possano equipaggiare il materiale rotabile con videocamere rivolte verso l'avanti (smt) che consentano all'Agente di Condotta di vedere la zona posta immediatamente di fronte ai respingenti ("punto cieco"), non visibile dalla postazione di guida, durante lo svolgimento delle operazioni di aggancio[1].

**Per il DIRETTORE GENERALE t. a.**
*(Ing. Marco D'Onofrio)*

**Il DIRIGENTE**
*Ing. Emanuele Abbasciano*

Emanuele Abbasciano
MiMS
29.03.2023 14:27:43
GMT+01:00

*wz*

[1] Si fa presente che tale raccomandazione è allineata con la Raccomandazione n. IT-10072-05 già emanata da DiGIFeMa nell'ambito della relazione d'indagine sull'Errato Instradamento di Parte del Treno 2231 di Trenord, presso PM Bivio Adda, Linea Milano-Bergamo, del 21/03/2021 (Identificativo Erail: It-10072). Sebbene in quell'occasione l'uso delle medesime videocamere sia stato proposto con finalità diverse, esse appaiono compatibili con quelle evidenziate nella presente indagine.


Via Giuseppe Caraci, 36 - 00157 Roma - Italia
PEC digifema@pec.mit.gov.it
Email digifema@mit.gov.it

**SCHEDA RIEPILOGATIVA sullo stato di attuazione delle misure di cui all'art. 26 comma 2 del D.Lgs. 50/2019 – Investimento di un Agente di Condotta del treno 49353 di Mercitalia Rail durante le operazioni di aggancio della locomotiva, presso Torino Orbassano Fascio Arrivi, del 14/12/2021 (identificativo ERAIL IT-10167).**

| I D | 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-10167-01<br>Si 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 | pm | | | | | | |

ALLEGATO_3 ansfisa.ansfisa.REGISTRO UFFICIALE.U.0069555.14-11-2023

**SCHEDA RIEPILOGATIVA sullo stato di attuazione delle misure di cui all’art. 26 comma 2 del D.Lgs. 50/2019 – Investimento di un Agente di Condotta del treno 49353 di Mercitalia Rail durante le operazioni di aggancio della locomotiva, presso Torino Orbassano Fascio Arrivi, del 14/12/2021 (identificativo ERAIL IT-10167).**

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 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-10167-02<br>Si raccomanda all’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e | pm | | | | | | |

**SCHEDA RIEPILOGATIVA sullo stato di attuazione delle misure di cui all’art. 26 comma 2 del D.Lgs. 50/2019 – Investimento di un Agente di Condotta del treno 49353 di Mercitalia Rail durante le operazioni di aggancio della locomotiva, presso Torino Orbassano Fascio Arrivi, del 14/12/2021 (identificativo ERAIL IT-10167).**

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 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 | | | | | | | |

**SCHEDA RIEPILOGATIVA sullo stato di attuazione delle misure di cui all’art. 26 comma 2 del D.Lgs. 50/2019 – Investimento di un Agente di Condotta del treno 49353 di Mercitalia Rail durante le operazioni di aggancio della locomotiva, presso Torino Orbassano Fascio Arrivi, del 14/12/2021 (identificativo ERAIL IT-10167).**

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 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-10167-03<br>Si 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. | L’impresa ferroviaria valuti l’adozione del provvedimento richiesto in relazione alle proprie valutazioni condotte in merito ai rischi rilevati durante le fasi di aggancio e sgancio dei veicoli, pertinenti per il tipo, l'entità e l'area di attività dell'organizzazione in conformità al requisito 3.1 di cui all’Allegato 1 al Reg. (UE) 762/2018. | | | | | | |
| **4** | IT-10167-04<br>Si raccomanda all’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle | pm | | | | | | |

**SCHEDA RIEPILOGATIVA sullo stato di attuazione delle misure di cui all'art. 26 comma 2 del D.Lgs. 50/2019 – Investimento di un Agente di Condotta del treno 49353 di Mercitalia Rail durante le operazioni di aggancio della locomotiva, presso Torino Orbassano Fascio Arrivi, del 14/12/2021 (identificativo ERAIL IT-10167).**

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 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-10167-05<br>Si raccomanda all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali di adoperarsi | Gli operatori ferroviari devono valutare l'efficacia del monitoraggio in essere intervenendo laddove | | | | | | |

**SCHEDA RIEPILOGATIVA sullo stato di attuazione delle misure di cui all'art. 26 comma 2 del D.Lgs. 50/2019 – Investimento di un Agente di Condotta del treno 49353 di Mercitalia Rail durante le operazioni di aggancio della locomotiva, presso Torino Orbassano Fascio Arrivi, del 14/12/2021 (identificativo ERAIL IT-10167).**

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 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 | necessario. | | | | | | |

**SCHEDA RIEPILOGATIVA sullo stato di attuazione delle misure di cui all'art. 26 comma 2 del D.Lgs. 50/2019 – Investimento di un Agente di Condotta del treno 49353 di Mercitalia Rail durante le operazioni di aggancio della locomotiva, presso Torino Orbassano Fascio Arrivi, del 14/12/2021 (identificativo ERAIL IT-10167).**

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 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-10167-06<br><br>Si raccomanda all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali di adoperarsi affinché le imprese ferroviarie possano equipaggiare il materiale rotabile con videocamere rivolte verso l'avanti (smt) che consentano all'Agente di Condotta di vedere la zona posta immediatamente di fronte ai respingenti ("punto cieco"), non visibile dalla postazione di guida, durante lo svolgimento delle operazioni di aggancio. | Fermo 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 | | | | | | |

**SCHEDA RIEPILOGATIVA sullo stato di attuazione delle misure di cui all'art. 26 comma 2 del D.Lgs. 50/2019 – Investimento di un Agente di Condotta del treno 49353 di Mercitalia Rail durante le operazioni di aggancio della locomotiva, presso Torino Orbassano Fascio Arrivi, del 14/12/2021 (identificativo ERAIL IT-10167).**

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | (tale raccomandazione è allineata con la Raccomandazione n. IT-10072-05 già emanata da DiGIFeMa nell'ambito della relazione d'indagine sull'ErratoInstradamento di Parte del Treno 2231 di Trenord, presso PM Bivio Adda, Linea Milano-Bergamo, in data 21/03/2021 (Identificativo Erail: It-10072). Sebbene in quell'occasione l'uso delle medesime videocamere sia stato proposto con finalità diverse, esse appaiono compatibili con quelle evidenziate nella presente relazione) | 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 organizzate 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**