ANSF Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

29 maggio 2020

SOTTOSISTEMI STRUTTURALI DI TERRA: NORME, METODOLOGIE OPERATIVE ED ESPERIENZE PRATICHE NELL'APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 402/2013

L'Agenzia

ANSF è stata istituita con sede in **Firenze**, sulla base dell'**articolo 4 del D. Lgs. 10 agosto 2007, n. 162** di recepimento della direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 (direttiva relativa alla **sicurezza delle ferrovie comunitarie**). E' operativa dal 16 Giugno 2008.

L'Agenzia è dotata di **personalità giuridica di diritto pubblico** e, ai sensi del D.Lgs. n. 300/1999, di **autonomia regolamentare, amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria.**

Il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) esercita una funzione di vigilanza sull'operato dell'ANSF.**

D.Lgs. 14 maggio 2019 n. 50

Ha abrogato il citato D.Lgs. n. 162/2007, di istituzione dell'ANSF e in base all'articolo 31, comma 6, ha specificato che ***«nelle more della piena operatività di ANSFISA, le funzioni e le competenze ad essa attribuite ai sensi del presente decreto sono svolte dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) già istituita ai sensi del D.Lgs. 10 agosto 2007, n. 162».***

Non è ancora intervenuta la piena operatività di ANSFISA; ANSF continua ad operare con la sua organizzazione.

L'Agenzia: compiti e ambiti di competenza

COMPITI

- Definire il **riordino del quadro normativo nazionale** in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria in coerenza con il quadro normativo europeo
- **Verificare l'applicazione delle norme, attraverso attività di supervisione**, e **applicare sanzioni di carattere amministrativo** per le inosservanze delle disposizioni adottate dall'ANSF
- Rilasciare **autorizzazioni di sistemi, sottosistemi e componenti**
- Rilasciare **certificati unici di sicurezza** alle Imprese ferroviarie e le **autorizzazioni di sicurezza** ai Gestori dell'infrastruttura, in coerenza con il nuovo impianto giuridico introdotto in Europa dal IV pacchetto ferroviario

AMBITI DI COMPETENZA

- Intero **sistema ferroviario interoperabile** che comprende il gestore RFI (circa 17.000 km di linea) e i gestori dell'infrastruttura in 9 regioni individuate dal D. Lgs. n. 112/2015 (circa 2.000 km di linea)
- **Infrastrutture ferroviarie turistiche** di cui alla Legge n. 128/2017
- **Reti ferroviarie isolate** dal punto di vista funzionale dal sistema ferroviario interoperabile individuate dal DM MIT n. 347/2019

Sistema ferroviario italiano

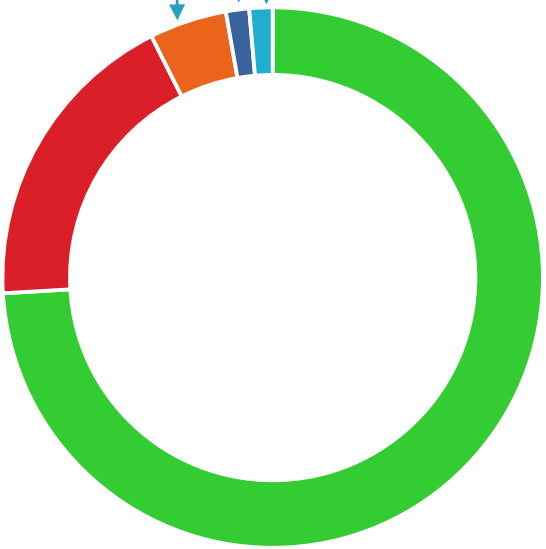
Reti isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema nazionale (elenco di cui al DM 347/2019)

Reti regionali non isolate
(Elenco di cui al DM 5 agosto 2016)

Linee ferroviarie	Gestore infrastrutture	Imprese esercenti i servizi di trasporto	Regione
Settimo Torinese-Rivarolo Canavese Rivarolo Canavese – Pont Canavese	Gruppo Torinese Trasporti GTT S.p.a.	Gruppo Torinese Trasporti GTT S.p.a.	PIEMONTE
Milano-Saronno Milano Bovisa-Erba-Asso Saronno-Como Saronno-Varese-Laveno Saronno-Novara Saronno-Seregno Seveso-Camnago Busto Arsizio/Vanzaghello-Malpensa Aeroporto (Terminal 2)	FERROVIENORD SpA	TRENORD srl	LOMBARDIA
Udine-Cividale	FERROVIE UDINE-CIVIDALE s.r.l	SOCIETA' FERROVIE UDINE-CIVIDALE s.r.l.	FRIULI VENEZIA GIULIA
Mestre-Adria	SOCIETA' SISTEMI TERRITORIALI SPA	SOCIETA' SISTEMI TERRITORIALI SPA	VENETO
Bologna-Portomaggiore-Dogato Ferrara-Codigoro Reggio Emilia-Guastalla Reggio Emilia-Ciano D'Enza Reggio Emilia-Sassuolo Reggio Emilia-San Lazzaro Modena-Sassuolo Casalecchio-Vignola Suzzara-Ferrara Parma-Suzzara	FER s.r.l.	TPer s.r.l.	EMILIA ROMAGNA
Arezzo-Stia Arezzo-Sinalunga	RFT S.p.a.	TFT S.p.a.	TOSCANA
Terni-Perugia-Sansepolcro Perugia-S.Anna	UMBRIA TPL E MOBILITA' SPA	UMBRIA TPL E MOBILITA' SPA	UMBRIA
San Vito-Lanciano-Castel di Sangro Torino di Sangro-Archi	Società Unica Abruzzese di Trasporto (T.U.A.) S.p.a	Società Unica Abruzzese di Trasporto (T.U.A.) S.p.a	ABRUZZO
Santa Maria Capua Vetere - Piedimonte Matese Benevento-Cancello	E.A.V. srl	E.A.V. srl	CAMPANIA
Bari-Lamasinata-Bitonto-Barletta Bari-Lamasinata-Aeroporto-Bivio S.Spirito Bari-Lamasinata-Quartiere S.Paolo	FERROTRAMVIARIA S.p.a.	FERROTRAMVIARIA S.p.a.	PUGLIA
Foggia-Lucera San Severo-Rodi-Peschici	FERROVIE DEL GARGANO srl	FERROVIA DEL GARGANO srl	PUGLIA
Bari-Taranto Martina Franca-Lecce Novoli-Nardo'-Gagliano Leuca Casarano-Gallipoli Lecce-Gallipoli Maglie-Otranto	FERROVIE DEL SUD EST E SERVIZI AUTOMOBILISTICI srl	FERROVIE DEL SUD-EST E SERVIZI AUTOMOBILISTICI srl	PUGLIA

Reti storiche e turistiche

Infrastrutture private



Rete RFI

Reti ferroviarie non interconnesse alla rete nazionale rientranti nell'ambito di applicazione dell'articolo 2, comma 4, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50.

Azienda esercente	Linee ferroviarie	Regione
AMT	Genova - Casella	Liguria
Ferrovienord	Brescia – Iseo - Edolo	Lombardia
GTT S.p.A.	Torino - Ceres	Piemonte
SSIF S.p.A.	Domodossola – confine svizzero	Piemonte
ATAC S.p.A.	Roma – Lido	Lazio
ATAC S.p.A.	Roma – Civitacastellana – Viterbo	Lazio
Ferrovie della Calabria S.r.l.	Intera rete	Calabria
Ferrovia Circumetnea	Catania Borgo – Riposto – tratta extraurbana	Sicilia
FAL S.r.l.	Intera rete	Puglia – Basilicata
ARST S.p.A.	Intera rete	Sardegna
EAV	Ferrovia Circumvesuviana	Campania
EAV	Ferrovie Cumana e Circumflegrea	Campania

Perché questa iniziativa…

Workshop tematico con il confronto fra istituzioni nazionali ed europee, operatori ferroviari, organismi di valutazione e soggetti tecnici

D.Lgs. 50/2019 (Attuazione della direttiva 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie)

Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura, ciascuno per la propria parte di sistema, sono responsabili del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del ***controllo dei rischi*** *che ne derivano…*
… mettono in atto le necessarie ***misure di controllo del rischio*** *di cui all'articolo 6, comma 1, lettera a), della direttiva (UE) 2016/798, ove appropriato cooperando reciprocamente e con gli altri soggetti coinvolti…*
… ***tengono conto****, nei loro sistemi di gestione della sicurezza, dei* ***rischi associati*** *alle attività di altri soggetti e di terzi.*

Nel decreto legislativo 50/2019 e nei suoi allegati il termine «rischio» ricorre ben 22 volte!

Legge 172/2017 – Reti funzionalmente isolate

Nel rilasciare le autorizzazioni di propria competenza, l'ANSF valuta le misure mitigative o compensative proposte dai gestori del servizio sulla base di una ***analisi del rischio*** *che tenga conto delle caratteristiche della tratta ferroviaria, dei rotabili e del servizio di trasporto*

Perché questa iniziativa…

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

ALLEGATO II **Requisiti del sistema di gestione della sicurezza per quanto riguarda i gestori dell'infrastruttura**

Gestione delle immobilizzazioni materiali

L'organizzazione deve provvedere alla gestione dei rischi per la sicurezza associati alle immobilizzazioni materiali (di seguito «l'infrastruttura») durante tutta la loro esistenza *dalla progettazione alla cessione, e ottemperare alle prescrizioni relative ai fattori umani da impiegare in tutte le fasi del ciclo di vita.*

Gestione delle modifiche - Azioni volte ad affrontare i rischi - Pianificazione delle modifiche

L'organizzazione deve individuare i potenziali rischi per la sicurezza e le misure di sicurezza appropriate prima di attuare una modifica *conformemente alla procedura di gestione del rischio di cui al regolamento (UE) n. 402/2013, tenendo conto dei rischi per la sicurezza derivanti dallo stesso processo di modifica.*

Perché questa iniziativa…

La linea guida dell'Agenzia, nella cui redazione ci si è potuti giovare della esperienza maturata nell'intercorso periodo di applicazione del regolamento (CE) 352/2009 e dello stesso regolamento (UE) 402/2013, riveste un carattere di particolare importanza e assume **un ruolo di ausilio agli operatori nei processi tecnico/amministrativi anche in esito alle recenti innovazioni del quadro normativo, in particolare al:**

- Regolamento (UE) 2019/776 che ha, tra l'altro, modificato le STI SRT e CCS
- Decreto ANSF n. 1/2019 che ha mutuato le previsioni della Legge 172/2017
- D.Lgs. 57/2019 che ha ridefinito il procedimento di deroga alle STI

Soggetti coinvolti nel workshop

EUROPEAN UNION AGENCY FOR RAILWAYS

ACCREDIA L'ENTE ITALIANO DI ACCREDITAMENTO

ASSTRA ASSOCIAZIONE TRASPORTI

CIFI

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

FERROVIENORD FNM GROUP

ferrovia Vigezzina

SOCIETA' SUBALPINA DI IMPRESE FERROVIARIE S.p.a. Ferrovia Domodossola - Confine Svizzero (Locarno) SSIF

FI La Ferroviaria Italiana

FERROTRAMVIARIA SpA

ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

CERTIFER

ITALCERTIFER GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Focus sui sottosistemi fissi

D.Lgs. 57/2019 (Attuazione della direttiva 2016/797 sulla interoperabilità delle ferrovie)

Art. 18 Autorizzazione di messa in servizio di impianti fissi

Il richiedente presenta una ***domanda di autorizzazione di messa in servizio di impianti fissi*** *all'ANSFISA…. Tale domanda è accompagnata da un fascicolo completo di tutte le informazioni necessarie e* ***che include le prove documentali relative ai seguenti elementi****:*

…

c) ***integrazione in condizioni di sicurezza di tali sottosistemi, accertata in base alle pertinenti STI, alle norme nazionali e ai metodi comuni di sicurezza (CSM)*** *di cui all'articolo 6 della direttiva (UE) 2016/798;*

Art. 6 Deroghe alle STI

Il richiedente*, quando ha evidenza dei requisiti che non possono essere* ***rispettati…invia all'ANSFISA una istanza volta ad ottenere il parere vincolante*** *…All'istanza è allegato un fascicolo che…*

Il fascicolo è supportato *da una valutazione di impatto sull'interoperabilità* ***e da una valutazione di rischio, validate dall'organismo di valutazione della conformità prescelto.***

Perché una linea guida dedicata ai sottosistemi fissi

Dopo **circa dieci anni di esperienza** nella applicazione del metodo comune per la determinazione e valutazione dei rischi nell'ambito della messa in servizio dei sottosistemi strutturali di terra, anche al fine di ridurre i tempi le tempistiche di esame della documentazione e armonizzare l'operato dei proponenti/richiedenti, sono emerse…

- L' opportunità di mettere a disposizione dei proponenti, in particolar modo di quelli meno esperti, un documento che possa mettere a fattor comune l'esperienza maturata dall'agenzia e dagli altri operatori
- La necessità di meglio specificare e dettagliare alcuni concetti espressi dal regolamento e di tener conto dell'evoluzione del quadro normativo (es. STI SRT e STI CCS)
- L'esigenza di chiarire il contenuto del set documentale da produrre nelle diverse casistiche
- L'esigenza di armonizzare le valutazioni di rilevanza per i diversi sottosistemi
- La necessità di evidenziare l'impatto delle regole nazionali tuttora vigenti con le previsioni del regolamento, nel caso particolare dei sottosistemi tecnici

Percorso della linea guida…

Nel D.Lgs. 50/2019, come già nel precedente D.Lgs. 162/2007, nell'ambito dei principi che regolano l'attività dell'Agenzia è previsto che…

l'Agenzia consulti tutti i soggetti e le parti interessate…

Novembre 2019
Rev. A - Emissione per Consultazione *[prot. ANSF 0022541]*

ANSF Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Settore standard tecnici

RETE FERROVIARIA ITALIANA
Direzione Tecnica
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 – ROMA

AZIENDE FERROVIARIE DI CUI AL D.M. 5/8/2014
Loro sedi

SOGGETTI CHE OPERANO SULLE RETI FERROVIARIE ISOLATE DI CUI AL DM 347 DEL 02/08/2019
Loro sedi

ORGANISMI DI VALUTAZIONE AI SENSI DEL REG. (UE) 402/2013
Loro Sedi

ASSTRA – Associazione Trasporti
Piazza Cola di Rienzo 80/a
00192 - ROMA

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie
Via Caraci, 36
00157 – ROMA

TRASMESSA ESCLUSIVAMENTE A MEZZO PEC

OGGETTO: Consultazione il merito alla bozza di documento recante "*Modifiche ai sottosistemi strutturali di terra (impianti fissi). Linee guida per l'applicazione del regolamento (UE) N. 402/2013 della Commissione del 30 aprile 2013*".

Allegati: 1) Bozza Linee Guida;
2) Template per commenti.

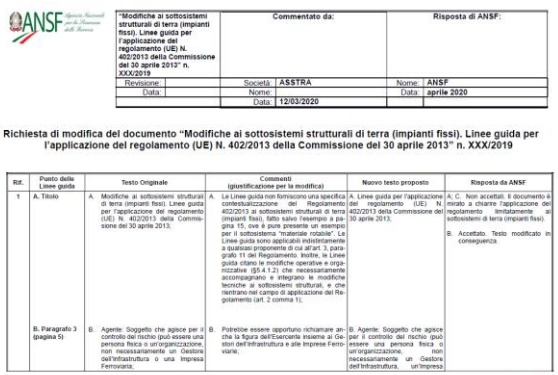
Questa Agenzia, sentita l'esigenza di migliorare la gestione dei procedimenti di autorizzazione dei sottosistemi strutturali di terra ha predisposto la bozza documento di cui all'oggetto.

In conformità all'articolo 18, comma 3, del Decreto legislativo n. 50/2019, nonché nel rispetto della procedura interna prot. ANSF 0014152 del 29/12/2017, si richiede a tutti i soggetti in indirizzo di far pervenire a questa Sede entro il 15 marzo 2020 osservazioni e considerazioni sul testo proposto, utilizzando esclusivamente il template per commenti in allegato che, debitamente compilato, potrà essere inviato a mezzo PEC all'indirizzo standard.tecnici@pec.ansf.gov.it

Si rappresenta infine che i soggetti interessati possono già da ora, volontariamente, applicare le indicazioni contenute nel documento ai procedimenti di competenza.

La Dirigente
Ing. *Maria Grazia Marzoni*

Novembre 2019 – Marzo 2020
Consultazione Pubblica



ANSF Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

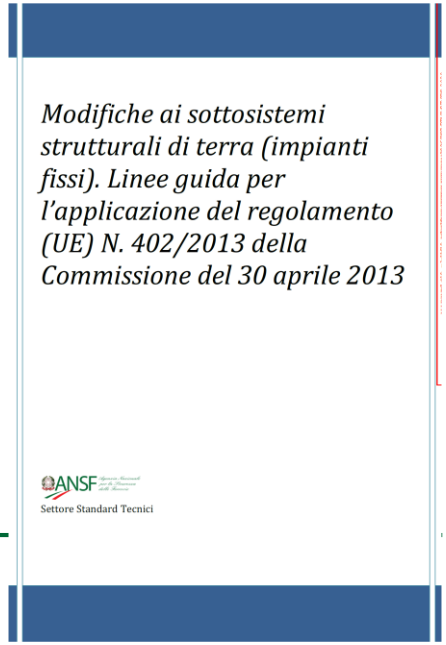
"Modifiche ai sottosistemi strutturali di terra (impianti fissi). Linee guida per l'applicazione del regolamento (UE) N. 402/2013 della Commissione del 30 aprile 2013" n. XXX/2019	Commentato da:		Risposta di ANSF:	
Revisione:	Società:	ASSTRA	Nome:	ANSF
Data:	Nome:		Data:	aprile 2020
	Data:	12/03/2020		

Richiesta di modifica del documento "Modifiche ai sottosistemi strutturali di terra (impianti fissi). Linee guida per l'applicazione del regolamento (UE) N. 402/2013 della Commissione del 30 aprile 2013" n. XXX/2019

Ref.	Punto delle Linee guida	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
1	A. Titolo	A. Modifiche ai sottosistemi strutturali di terra (impianti fissi). Linee guida per l'applicazione del regolamento (UE) N. 402/2013 della Commissione del 30 aprile 2013;	A. Le Linee guida non forniscono una specifica contestualizzazione del Regolamento 402/2013 ai sottosistemi strutturali di terra (impianti fissi), fatto salvo l'esempio a pagina 15, ove è pure presente un esempio per il sottosistema "materiale rotabile". Le Linee guida sono applicabili indistintamente a qualsiasi proponente di cui all'art. 3, paragrafo 11 del Regolamento. Inoltre, le Linee guida citano le modifiche operative e organizzative (§5.4.1.2) che necessariamente accompagnano e integrano le modifiche tecniche ai sottosistemi strutturali, e che rientrano nel campo di applicazione del Regolamento (art. 2 comma 1);	A. Linee guida per l'applicazione del regolamento (UE) N. 402/2013 della Commissione del 30 aprile 2013;	A. C. Non accettati. Il documento è mirato a chiarire l'applicazione del regolamento limitatamente ai sottosistemi di terra (impianti fissi). B. Accettato. Testo modificato in conseguenza.
	B. Paragrafo 3 (pagina 5)	B. Agente: Soggetto che agisce per il controllo del rischio (può essere una persona fisica o un'organizzazione, non necessariamente un Gestore dell'Infrastruttura o una Impresa Ferroviaria;	B. Potrebbe essere opportuno richiamare anche la figura dell'Esercente insieme ai Gestori dell'Infrastruttura e alle Imprese Ferroviarie;	B. Agente: Soggetto che agisce per il controllo del rischio (può essere una persona fisica o un'organizzazione, non necessariamente un Gestore dell'Infrastruttura, un'Impresa	

pagina 1 a 30

Aprile 2020
Rev. B - Emissione definitiva
[prot. ANSF 006848]
+
esiti consultazione



Modifiche ai sottosistemi strutturali di terra (impianti fissi). Linee guida per l'applicazione del regolamento (UE) N. 402/2013 della Commissione del 30 aprile 2013

ANSF Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Settore Standard Tecnici

Linea Guida: le differenze tra la versione in consultazione e la versione in vigore

In esito alla consultazione pubblica e di un ulteriore confronto con il Gestore RFI S.p.A. in relazione alle osservazioni presentate :

- **paragrafo aggiuntivo dedicato ai livelli di accettazione del rischio** nel caso di stima e determinazione accurata dei rischi;
- paragrafo aggiuntivo dedicato **all'applicazione particolare al sottosistema comando-controllo e segnalamento a terra** a seguito nuova STI;
- paragrafo aggiuntivo dedicato alle **innovazioni applicate per attuare la modifica**;
- appendice recante **due ulteriori esempi di applicazione del regolamento**;
- **maggior dettaglio** nel paragrafo dedicato alle **modifiche non rilevanti**;
- **specifico rimando alla pertinente sezione del sito dell'ERA** e ai documenti in essa pubblicati.

Qualche ritorno di esperienza dall'ANSF

Valutazione di rilevanza della modifica

Sottosistema	Infrastruttura	Energia	CCS a terra
Interventi valutati rilevanti [dati indicativi]	4%	2%	50% Principalmente per il criterio «innovazione»

Gestione delle modifiche non rilevanti

Già nel 2014 l'Agenzia era intervenuta con una raccomandazione di sicurezza finalizzata a chiarire le modalità con cui gestire tale casistica (no obbligo dell'allegato 1 al regolamento ma applicare il proprio metodo di gestione dei rischi)

Gestione delle modifiche al SS CCS

Applicazione del metodo comune alle modifiche gestite da operatori/fornitori privi di SGS

Campo di applicazione delle Linee Guida

Le tipologie di modifica che interessano il sistema ferroviario e che possono essere ricondotte a **modifiche dei sottosistemi strutturali di terra (impianti fissi)** sono classificabili – come meglio riportato anche nel documento ANSF "*Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche*" – nelle seguenti fattispecie:

1. Sottosistemi nuovi;
2. Modifiche a Sottosistemi in Esercizio:
   a) Sostituzioni nell'ambito della manutenzione;
   b) Modifiche che non sono classificate, sulla base dei criteri del SGS, come rinnovo o ristrutturazione;
   c) Rinnovo o Ristrutturazione.

In occasione di tali modifiche "tecniche" il proponente applica il regolamento e le linee guida.

Art. 2 comma 5

I sistemi ferroviari esclusi dal campo di applicazione della direttiva 2004/49/CE, conformemente all'articolo 2, paragrafo 2, sono esclusi dal campo di applicazione del presente regolamento.

Le linee guida si applicano a qualsiasi proponente che implementi modifiche tecniche agli impianti fissi del sistema ferroviario nazionale nel campo di applicazione del D.Lgs. 50/2019.

Per effetto del quadro normativo emanato da ANSF con i decreti n. 1/2019 e n. 3/2019, **il regolamento e le presenti linee guida trovano applicazione anche alle reti ferroviarie isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario di cui all'allegato 1 del DM 347/2019**

La Linea Guida: struttura e contenuto

INDICE

1 Premessa ... 4
2 Finalità e ambito di applicazione ... 4
3 Definizioni e acronimi ... 5
4 Ruoli e responsabilità ... 6
5 Attuazione del procedimento per la gestione di una modifica al sistema ferroviario ... 8
5.1 Generalità ... 8
5.2 Determinazione della rilevanza di una modifica ... 9
5.2.1 Innovazioni applicate per attuare la modifica ... 10
5.2.2 Valutazione delle modifiche intercorse nel tempo (complementarietà) ... 11
5.3 Modifiche non rilevanti ... 12
5.4 Modifiche rilevanti ... 13
5.4.1 Attività correlate al procedimento di gestione dei rischi ... 13
5.4.2 Sistemi complessi e ripartizione dei requisiti ... 18
5.5 Livelli di accettazione del rischio nel caso di stima e determinazione accurata dei rischi ... 21
6 Documentazione da produrre ... 23
6.1 Registro degli eventi pericolosi ... 25
6.1.1 Sistemi complessi ... 26
6.2 Rapporto di valutazione della sicurezza dell'organismo di valutazione ... 26
7 Relazione annuale ... 26
8 Procedimenti in corso e progetti in avanzata fase di sviluppo ... 27
9 Appendice. Ulteriori esempi di applicazione del regolamento. ... 27

5.4 Modifiche rilevanti

Nel caso in cui le modifiche siano giudicate rilevanti, il proponente mette in atto il procedimento di cui all'allegato I del regolamento.

5.4.1 Attività correlate al procedimento di gestione dei rischi

Art. 5 comma 1

Il proponente è responsabile dell'applicazione del presente regolamento, compresa la valutazione della rilevanza della modifica in base ai criteri di cui all'articolo 4, e dello svolgimento del procedimento di gestione dei rischi di cui all'allegato I.

Nei casi di modifiche rilevanti le attività previste e la documentazione da produrre devono essere conformi ai principi generali del procedimento di gestione dei rischi enunciati nell'allegato I del regolamento.

Allineamento con il modello delle guide applicative pubblicate da ERA

Documenti di riferimento

Fatto salvo quanto diversamente indicato nella linea guida e fermo restando che il riferimento normativo primario è costituito dal regolamento stesso, **ulteriori approfondimenti** possono essere rinvenuti sul sito internet dell'ERA (https://www.era.europa.eu/) nella sezione dedicata al *Common Safety Method on risk evaluation and assessment* e in particolare nei seguenti documenti tecnici di supporto:

- *Guida all'applicazione del regolamento della Commissione relativo all'adozione di un metodo comune di determinazione e valutazione dei rischi di cui all'art. 6, par. 3, lett. 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;*
- *Clarification Note on Safe Integration ERA 1209/063 V 1.0 del 06-01-2020.*

Registro degli eventi pericolosi

Il registro degli eventi pericolosi **rappresenta l'elemento cardine della documentazione** relativa al processo di valutazione e gestione dei rischi.

Il registro **deve contenere tutti gli eventi pericolosi**, nonché tutte le relative **misure di sicurezza** e i presupposti di sistema individuati nell'ambito del procedimento di valutazione dei rischi.

Il registro degli eventi pericolosi **non è semplicemente uno strumento di sviluppo. Esso deve essere aggiornato e tenuto dal proponente ogniqualvolta necessario durante l'intero ciclo di vita del sistema**

Una volta che il sistema modificato è stato accettato ed è in esercizio, **il registro degli eventi pericolosi deve essere tenuto dal GI/ES incaricato dell'esercizio del sistema da valutare e considerato parte integrante del sistema di gestione della sicurezza.**

Analisi del rischio per i sottosistemi fissi: gallerie

►B **REGOLAMENTO (UE) N. 1303/2014 DELLA COMMISSIONE**

del 18 novembre 2014

relativo alla specifica tecnica di interoperabilità concernente la «sicurezza nelle gallerie ferroviarie» del sistema ferroviario dell'Unione europea

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(GU L 356 del 12.12.2014, pag. 394)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►M1	Regolamento (UE) 2016/912 della Commissione del 9 giugno 2016	L 153	28	10.6.2016
►M2	Regolamento di esecuzione (UE) 2019/776 della Commissione del 16 maggio 2019	L 139I	108	27.5.2019

3.1. **Sottosistemi «infrastruttura» e «energia»**

a) Il metodo comune di sicurezza per la valutazione dei rischi può essere applicato quale alternativa ai parametri corrispondenti di cui ai punti 4.2.1 e 4.2.2 al fine di soddisfare il requisito essenziale «sicurezza» applicato ai sottosistemi «infrastruttura»e «energia»

b) Di conseguenza, per quanto riguarda i rischi indicati al punto 1.1.4 e gli scenari di cui al punto 2.2, i rischi possono essere valutati tramite:

1) un confronto con un sistema di riferimento,

2) una stima e una determinazione accurate dei rischi.

EUROPEAN UNION AGENCY FOR RAILWAYS

Making the railway system work better for society.

Application Guide
OUS/SRT TSI/2019

Guide for the application of the SRT TSI

In accordance with Article 19(3) of Regulation (EU) 2016/796 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016

Document History

Version date	*Section number*	*Modification description*
0.1		First draft according to the new template.
0.2 – 12th June 2019		Including comments from WP meeting of 29 May 2019. Version ready for publication on ERA website
0.3 – 13th December 2019	§ 2.3.6	Clarification on the class of cables satisfying the functional requirements expressed in the TSI

120 Rue Marc Lefrancq | BP 20392 | FR-59307 Valenciennes Cedex
Tel: +33 (0)327 09 65 00 | era.europa.eu
Any printed copy is uncontrolled. The version in force is available on Agency's intranet/extranet.

1 / 40

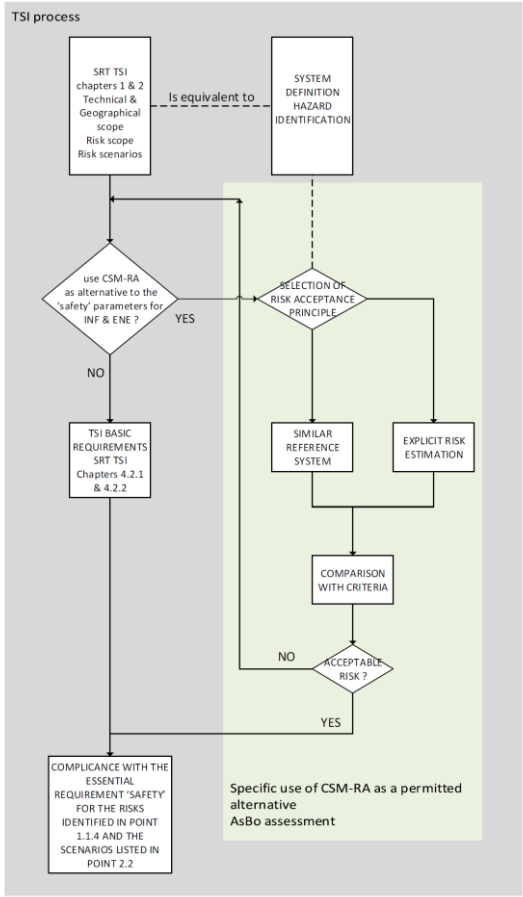
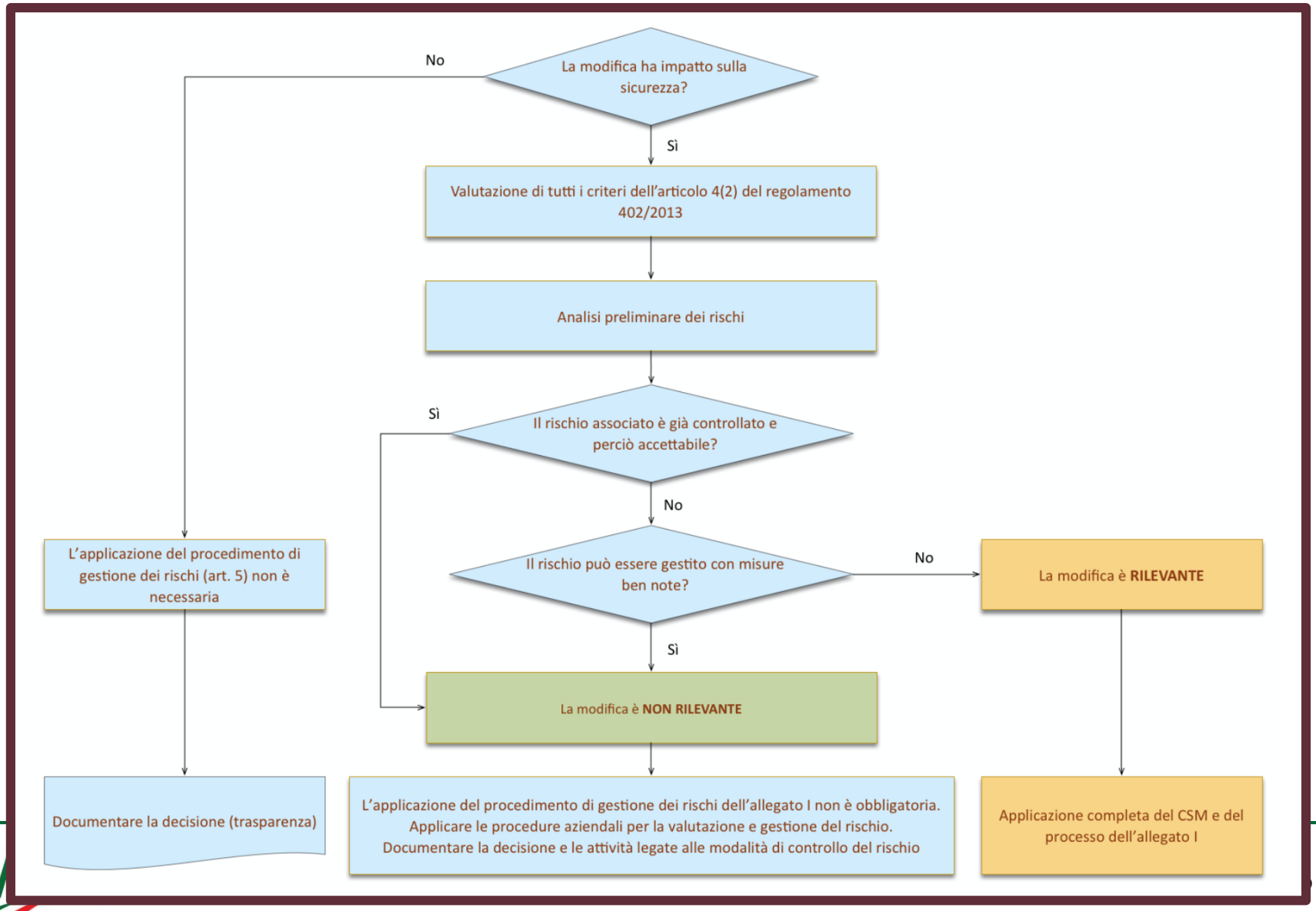


Figure 1 Principle for the application of the CSM-RA for fixed installations

Linee Guida ANSF

Si ritengono inoltre accettabili, e possono quindi essere messi in servizio, sistemi tecnici nuovi o modificati che risultino conformi a specifica normativa nazionale, se presente, che ne definisca il criterio di accettazione dei rischi per lo specifico impianto fisso (***es. DM 28 ottobre 2005 Sicurezza nelle gallerie ferroviarie recante i criteri di accettazione del rischio sociale e individuale in galleria***)

Rilevanza della modifica



Sistemi complessi

- Sistemi che possano prevedere il coinvolgimento di più operatori e che possano essere suddivisi in più parti/sottosistemi

- Definizione di sistema integrata con:
  - identificazione dei sottosistemi e delle varie parti
  - interfacce interne tra i sottosistemi
  - interfacce interne tra le parti di uno stesso sottosistema
  - interfacce esterne

- Il **proponente**:
  - ha la responsabilità globale della dimostrazione di rispondenza ai requisiti di sicurezza applicabili
  - coordina e gestisce correttamente il contributo dei vari **agenti**

Sistemi complessi

Ogni **agente**:

- È responsabile sia di implementare i **requisiti di sicurezza** della parte di sistema di cui è responsabile, sia di dimostrare la conformità di quest'ultimo a tali requisiti di sicurezza
- A tal fine, per la parte di sistema di cui è responsabile:
  - mette in atto il procedimento di gestione dei rischi
  - nomina un organismo di valutazione

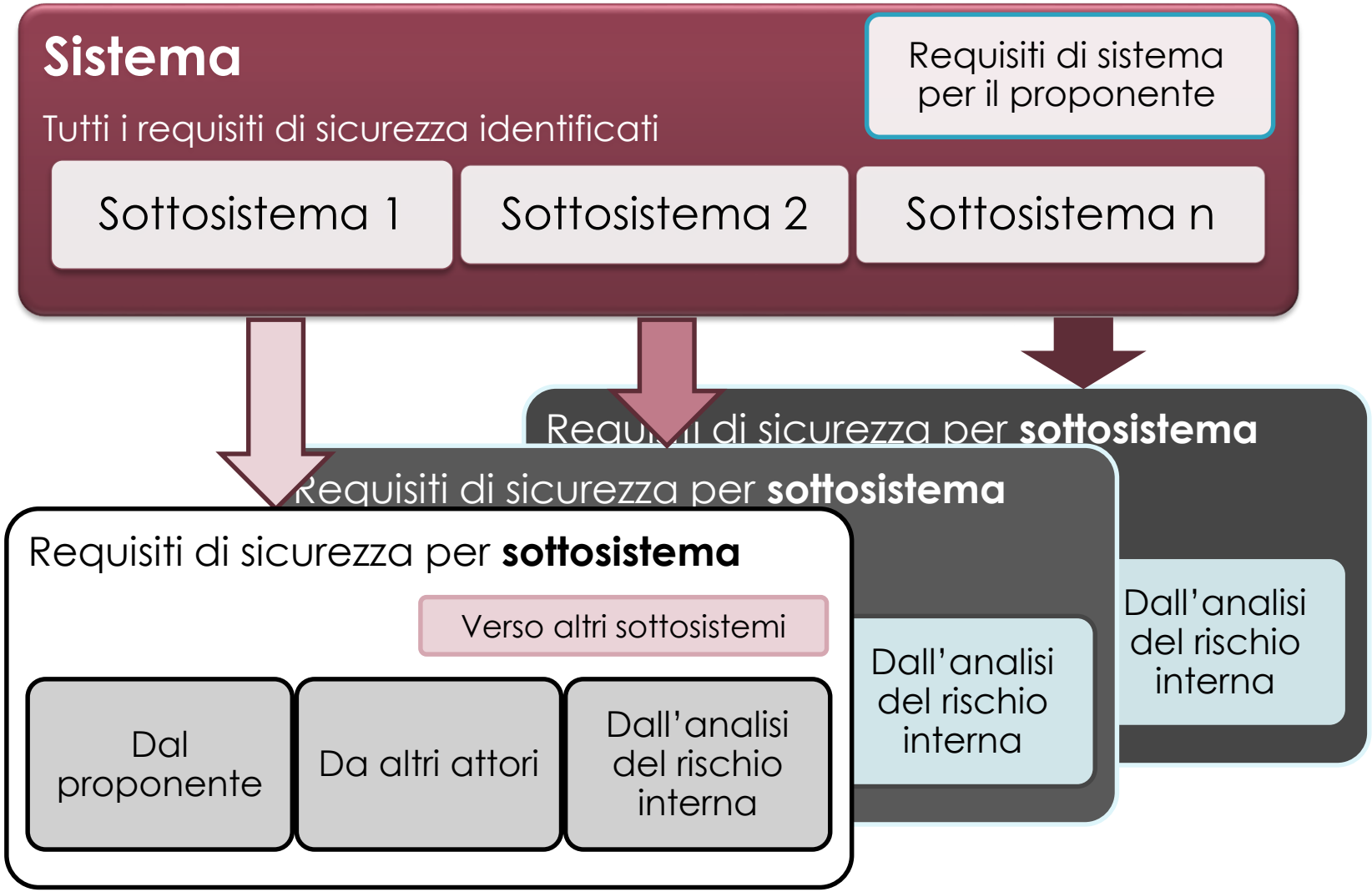
Sistemi complessi

Requisiti di sicurezza di sottosistema:

Sono quelli:

- assegnati dal proponente
- legati alle misure di sicurezza relative ai punti d'interazione e trasferiti da altri agenti
- interni supplementari identificati nell'ambito di applicazione delle valutazioni di sicurezza e delle analisi sulla sicurezza realizzate a livello di parte di sistema

Sistemi complessi



STI CCS: caso particolare

- Reg. 2016/919/UE + 2019/776/UE, §3.2.1, lett. b): **se** la modifica al sottosistema CCS è effettuata da **operatori non dotati di SGS**, si applica (sempre) il procedimento di gestione dei rischi di cui all'**Allegato I** del reg. 2013/402/UE

- Valutazione di rilevanza/non rilevanza non applicabile/ininfluente

- Necessaria la valutazione di un CSM assessor

- Da tale approccio rimangono escluse le reti funzionalmente isolate

Stima esplicita: livelli di accettazione del rischio

Norme di riferimento

- DPR 753/1980
- DM 28 ottobre 2005 («Decreto Gallerie»)
- Disposizione RFI 51/2007
- Legge 4 dicembre 2017 n. 172 (Ferrovie funzionalmente isolate)

Stima esplicita: livelli di accettazione del rischio

Si ritengono accettabili sistemi tecnici nuovi o modificati alle cui funzioni di sicurezza possa essere associato un:

- SIL = 4
- 2 <= SIL < 4, con SIL = 4 a livello di sistema
- SIL non associabile. *In tal caso il fallimento delle funzioni deve poter essere considerato "estremamente improbabile" a seguito di valutazione con metodo ingegneristico e tenuto conto delle barriere operative, atteso che si sia dimostrata l'applicazione di tutte le misure di sicurezza tecniche e operative derivanti dalle migliori tecniche e pratiche disponibili atte ad evitare sinistri.*

Stima esplicita: livelli di accettazione del rischio

Si ritengono inoltre **accettabili sistemi tecnici** nuovi o modificati che risultino **conformi a specifica normativa nazionale**, se presente, **che ne definisca il criterio di accettazione dei rischi** per lo specifico impianto fisso (es. DM 28 ottobre 2005 *Sicurezza nelle gallerie ferroviarie* recante i criteri di accettazione del rischio sociale e individuale in galleria)

Stima esplicita: livelli di accettazione del rischio

Ferrovie funzionalmente isolate

Legge 4 dicembre 2017 n. 172: "*Nel rilasciare le autorizzazioni di propria competenza, l'ANSF valuta le misure mitigative o compensative proposte dai gestori del servizio sulla base di una analisi del rischio che tenga conto delle caratteristiche della tratta ferroviaria, dei rotabili e del servizio di trasporto*"

Stima esplicita: livelli di accettazione del rischio

Ferrovie funzionalmente isolate

Si ritengono **accettabili** sistemi tecnici nuovi o modificati con:

- 1 <= SIL <= 4 oltre + analisi ingegneristica/del rischio che dimostri che i gap di sicurezza rispetto al SIL 4 sono gestiti attraverso misure di sicurezza aggiuntive tecniche/operative
- Il rischio residuo sia accettabile secondo la definizione della disposizione RFI 51/2007

Grazie per l'attenzione

Marco D'Onofrio
Direttore
Email: marco.donofrio@ansf.gov.it

Maria Grazia Marzoni
Responsabile Settore Standard Tecnici
Email: mariagrazia.marzoni@ansf.gov.it

Alessandro Lippi
Settore Standard Tecnici
Email: alessandro.lippi@ansf.gov.it

Luigi Tatarelli
Settore Standard Tecnici
Email: luigi.tatarelli@ansf.gov.it