
DECRETO LEGISLATIVO 10 agosto 2007, n. 162

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

Vigente al: 27-8-2018

ATTIVA RIFERIMENTI
NORMATIVI

Capo I

Disposizioni introduttive

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vita la legge 25 gennaio 2006, n. 29, recante disposizioni per

l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. legge comunitaria 2005, e in particolare, l'articolo 1, commi 1 e 3, e l'allegato B);

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

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

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

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

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

Vista la legge 17 maggio 1985, n. 210;

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

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

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n.

753, recante nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Emana

il seguente decreto legislativo:

Art. 1.

Finalita'

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

- a) l'adeguamento e l'armonizzazione della struttura normativa nazionale con quella comunitaria;
- b) la progressiva adozione degli obiettivi comuni di sicurezza e dei metodi comuni di sicurezza definiti dagli allegati al presente decreto;
- c) l'individuazione di un organismo nazionale preposto alla sicurezza e di un organismo investigativo incaricato di effettuare indagini sugli incidenti e sugli inconvenienti ferroviari;
- d) l'assegnazione dei compiti e delle competenze ai suddetti organismi e la ripartizione delle responsabilit  fra i soggetti interessati.

Art. 2.

Ambito di applicazione

1. Il presente decreto si applica all'intero sistema ferroviario italiano con l'esclusione di quanto previsto al comma 4 del presente articolo.
2. Il presente decreto riguarda i requisiti di sicurezza del sistema ferroviario, compresa la sicurezza della gestione dell'infrastruttura e della circolazione, e l'interazione fra le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura.
3. Restano ferme le norme vigenti e le conseguenti competenze degli Organi statali interessati per quanto riguarda le rispettive materie di competenza inerenti la sicurezza, con particolare riferimento ai compiti del Ministero dell'interno in materia di prevenzione incendi e soccorso tecnico urgente, ai compiti del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, ai compiti del Ministero delle infrastrutture in materia di norme tecniche costruttive delle opere civili, vigilanza e ispezioni su sede ed opere d'arte relative all'infrastruttura ferroviaria nella fase realizzativa della stessa.
4. Il presente decreto non si applica:
 - a) alle metropolitane, tram e altri sistemi di trasporto leggero su rotaia;
 - b) alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario ed adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani, nonch  alle imprese ferroviarie che operano esclusivamente su tali reti **((, fino al 30 giugno 2019))**;
 - c) all'infrastruttura ferroviaria privata utilizzata esclusivamente dal proprietario dell'infrastruttura per le sue operazioni di trasporto di merci.
 - c-bis) alle ferrovie storiche, museali e turistiche che operano su una propria rete, comprese le officine di manutenzione, i veicoli e il personale che vi lavora.

((4-bis. Entro il 31 dicembre 2018, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) individua le norme tecniche e gli standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonch  ai gestori del servizio che operano su tali reti, tenendo conto delle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei rotabili e del servizio di trasporto, fermo restando quanto previsto dai trattati internazionali per le reti isolate transfontaliere. A decorrere dal 30 giugno 2019, alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonch  ai gestori del servizio che operano su tali reti si applicano in materia di sicurezza le disposizioni adottate ai sensi del presente comma. 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)).

Art. 3.

Definizioni

1. Ai soli fini dell'applicazione del presente decreto si intende per:
 - a) sistema ferroviario: l'insieme dei sottosistemi di natura strutturale e funzionale, quali definiti nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE e successive modificazioni nonch  la gestione e l'esercizio del sistema nel suo complesso;
 - b) gestore dell'infrastruttura: qualsiasi organismo o impresa incaricato in particolare della realizzazione, della manutenzione di una infrastruttura ferroviaria e della gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura e della circolazione ferroviaria. I compiti del gestore di una infrastruttura o di parte di essa possono essere assegnati a diversi soggetti con i vincoli definiti nelle norme comunitarie e nazionali vigenti;
 - c) impresa ferroviaria: qualsiasi impresa titolare di una licenza ai sensi del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e qualsiasi altra impresa pubblica o privata la cui attivita' consiste nella prestazione di servizi di trasporto di merci e/o

di passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono la sola trazione;

d) specifiche tecniche di interoperabilita' (STI): le specifiche di cui e' oggetto ciascun sottosistema o parte di un sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilita' dei sistemi ferroviari transeuropei convenzionale e ad alta velocita', quali definiti nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE e successive modificazioni;

e) obiettivi comuni di sicurezza (CST): i livelli minimi di sicurezza che devono almeno essere raggiunti dalle diverse parti del sistema ferroviario (quali il sistema ferroviario convenzionale, il sistema ferroviario ad alta velocita', le gallerie ferroviarie lunghe o le linee adibite unicamente al trasporto di merci) e dal sistema nel suo complesso, espressi in criteri di accettazione del rischio;

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

((f-bis) detentore: il soggetto o l'entita' che utilizza il veicolo come mezzo di trasporto ed e' iscritto in quanto tale nel registro di immatricolazione nazionale (RIN) di cui all'articolo 33 del decreto legislativo 8 ottobre 2010, n. 191; puo' esserne il proprietario o avere il diritto di utilizzarlo;

f-ter) soggetto responsabile della manutenzione: soggetto responsabile della manutenzione di un veicolo, registrato in quanto tale nel RIN;

f-quater) veicolo: veicolo ferroviario atto a circolare con le proprie ruote sulla linea ferroviaria, con o senza trazione. Il veicolo si compone di uno o piu' sottosistemi strutturali e funzionali o di parti di tali sottosistemi;))

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- cc) indagine: una procedura finalizzata alla prevenzione di incidenti ed inconvenienti che comprende la raccolta e l'analisi di informazioni, la formulazione di conclusioni, tra cui la determinazione delle cause e, se del caso, la formulazione di raccomandazioni in materia di sicurezza;
- dd) cause: ogni azione, omissione, evento o condizione o una combinazione di questi elementi, il cui risultato sia un incidente o un inconveniente;
- ee) Agenzia ferroviaria europea (ERA): Agenzia comunitaria per la sicurezza e l'interoperabilita' ferroviarie;
- ff) Ente appaltante: ogni soggetto, responsabile della realizzazione di un sottosistema, tenuto al rilascio della dichiarazione di verifica CE di cui all'allegato V delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE e successive modificazioni previo espletamento della relativa procedura effettuata dall'organismo notificato al quale la stessa e' stata aggiudicata o, comunque, affidata dal predetto soggetto, ai sensi dell'articolo 13 delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE.

Capo II

Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie

Art. 4.

Istituzione e ordinamento

1. E' istituita, con sede in Firenze, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie definita alla lettera g) dell'articolo 3, di seguito denominata Agenzia, con compiti di garanzia della sicurezza del sistema ferroviario nazionale.
2. L'Agenzia svolge i compiti e le funzioni per essa previsti dalla direttiva 2004/49/CE ed ha competenza per l'intero sistema ferroviario nazionale, secondo quanto previsto agli articoli 2 e 3, lettera a), e fatto salvo quanto previsto all'articolo 2, comma 3. Per le infrastrutture transfrontaliere specializzate i compiti di Autorita' preposta alla sicurezza di cui al capo IV della direttiva 2004/49/CE sono affidati a seguito di apposite convenzioni internazionali, all'Agenzia, all'Autorita' per la sicurezza ferroviaria del Paese limitrofo o ad apposito organismo binazionale.
3. L'Agenzia, disciplinata, per quanto non previsto dal presente decreto, ai sensi degli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, e' dotata di personalita' giuridica ed autonomia amministrativa, regolamentare, patrimoniale, contabile e finanziaria, ed opera anche svolgendo i compiti di regolamentazione tecnica di cui all'articolo 16, comma 2, lettera f), della direttiva 2004/49/CE.
4. L'Agenzia e' sottoposta a poteri di indirizzo e di vigilanza del Ministro dei trasporti che annualmente relaziona al Parlamento sull'attivita' svolta ai sensi dell'articolo 7 del presente decreto. Per l'esercizio della funzione di vigilanza, il Ministro si avvale delle risorse umane, strumentali e finanziarie gia' disponibili a legislazione vigente.
5. Sono organi dell'Agenzia: il direttore, il comitato direttivo ed il collegio dei revisori dei conti. Il direttore e' scelto fra personalita' con comprovata esperienza tecnico-scientifica nel settore. Il comitato direttivo e' composto dal direttore, che lo presiede, e da quattro dirigenti dei principali settori di attivita' dell'Agenzia. Il direttore e' nominato con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dei trasporti e dura in carica tre anni. I membri del comitato direttivo durano in carica tre anni, vengono nominati con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dei trasporti. Il collegio dei revisori dei conti e' costituito dal Presidente, da due componenti effettivi e da due supplenti, che durano in carica tre anni e che sono rinnovabili una sola volta. I componenti del collegio sono nominati con decreto del Ministro dei trasporti, su designazione, quanto al Presidente, del Ministro dell'economia e delle finanze.
6. Con separati regolamenti su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro per le riforme e le innovazioni nella pubblica amministrazione, da emanarsi entro sei mesi dall'entrata in vigore del presente decreto ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400 e successive modifiche, si provvede alla:
 - a) definizione dell'assetto organizzativo, centrale e periferico, dell'Agenzia, indicazione del comparto di contrattazione collettiva individuato ai sensi dell'articolo 40 del decreto legislativo n. 165 del 2001, adozione dello statuto, recante fra l'altro il ruolo organico del personale dell'Agenzia, nel limite massimo di trecento unita' e delle risorse finanziarie di cui all'articolo 26, nonche' alla disciplina delle competenze degli organi di direzione dell'Agenzia;
 - b) definizione delle modalita' del trasferimento del personale da inquadrare nell'organico dell'Agenzia proveniente dal Ministero dei trasporti, per il quale si continuano ad applicare le disposizioni del comparto Ministeri per il periodo di comando di cui al comma 8 **((, nonche' del personale di cui alla lettera b) del citato comma 8, da inquadrare nell'organico dell'Agenzia nel limite del 50 per cento dei posti previsti nell'organico stesso, fermi restando i limiti di cui alla lettere a) del presente comma))**;
 - c) disciplina del reclutamento da parte dell'Agenzia delle risorse umane, individuate mediante procedure selettive pubbliche ai sensi dell'articolo 35 del decreto legislativo n. 165 del 2001, da espletarsi entro sei mesi dall'entrata in vigore del relativo regolamento **((. . .))**;
 - d) ricognizione delle attribuzioni che restano nella competenza del Ministero dei trasporti ed al conseguente riassetto delle strutture del Ministero stesso;
 - e) adozione del regolamento di amministrazione e contabilita' ispirato ai principi della contabilita' pubblica.
7. Entro tre mesi dall'adozione dei provvedimenti di cui al comma 6

L'Agenzia assume le attribuzioni nella materia di sicurezza del trasporto ferroviario previste dal presente decreto e già esercitate dal Ministero dei trasporti e dal Gruppo FS S.p.A.

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

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

b) per la restante parte, con oneri a carico dell'ente di provenienza fino all'attuazione dell'articolo 26, con personale tecnico, avente riconosciute capacità e competenza, anche proveniente da F.S. S.p.A., R.F.I. S.p.A. e da società controllate da F.S. S.p.A., individuato, con procedura selettiva, sulla base di apposite convezioni che non devono comportare oneri per la finanza pubblica, con il Ministero dei trasporti ed il gruppo FS S.p.A., dall'Agenzia.

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

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

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

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

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

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

Art. 5.

Principi che regolano l'attività dell'Agenzia

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

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

3. L'Agenzia può costituire o partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali attribuiti all'Agenzia stessa; in particolare può promuovere la costituzione di un organismo notificato in forma di società di diritto privato, con la garanzia per l'indipendenza di giudizio e l'autonomia operativa dei lavoratori. I proventi delle attività svolte dalle società sono devoluti, per quanto non indispensabili per investimenti e sviluppo, all'Agenzia da utilizzare per i suoi fini istituzionali. L'Agenzia concorre alla copertura di eventuali perdite subite dalla stessa società attraverso i propri fondi, senza oneri a carico del bilancio dello Stato.

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

5. Con separati decreti legislativi, adottati ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera c), della legge 25 gennaio 2006, n.

29, sono individuate le sanzioni per i gestori delle infrastrutture, per le imprese ferroviarie e per gli operatori del settore nei casi di inosservanza delle norme e delle raccomandazioni dell'Agenzia, adottando le misure necessarie, a garantire che le raccomandazioni di sicurezza impartite dall'Agenzia abbiano piena osservanza.

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

7. L'Agenzia ha la facoltà di condurre le ispezioni e le indagini

che dovesse ritenere necessarie per l'assolvimento dei propri compiti e può in ogni caso accedere a tutta la documentazione pertinente, ai locali, agli impianti e alle attrezzature dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie.

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

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

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

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

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

Art. 6.

Compiti dell'Agenzia

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

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

a) definire il quadro normativo in materia di sicurezza, proponendone il necessario riordino, ed emanare anche su proposta dei Gestori delle infrastrutture e delle Imprese ferroviarie, le norme tecniche e gli standard di sicurezza e vigilare sulla loro applicazione;

b) controllare, promuovere e, se del caso imporre, le disposizioni e l'emanazione delle prescrizioni di esercizio da parte dei Gestori delle Infrastrutture e delle Imprese ferroviarie, in coerenza con il quadro normativo nazionale di cui alla lettera a);

c) stabilire i principi e le procedure e la ripartizione delle competenze degli operatori ferroviari in ordine all'emanazione delle disposizioni di cui alla lettera b);

((d) autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi di natura strutturale costitutivi del sistema ferroviario, a norma dell'articolo 14 del decreto legislativo 8 ottobre 2010, n. 191;))

((e) verificare che l'applicazione delle disposizioni e prescrizioni tecniche relative al funzionamento ed alla manutenzione dei sottosistemi costitutivi del sistema ferroviario avvenga conformemente ai pertinenti requisiti essenziali;))

((f) verificare che i componenti di interoperabilità siano conformi ai requisiti essenziali a norma dell'articolo 10 del decreto legislativo 8 ottobre 2010, n. 191;))

g) autorizzare la messa in servizio di materiale rotabile e degli altri sottosistemi di natura strutturale nuovi o sostanzialmente modificati, non ancora oggetto di una STI o parzialmente coperti dalle STI sulla base delle dichiarazioni di verifica CE e dei certificati di omologazione;

h) emettere il certificato di omologazione di un prodotto generico, di un'applicazione generica o di un componente dopo aver verificato le attività effettuate dal Verificatore Indipendente di Sicurezza prescelto dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nella Comunità, dall'ente appaltante, dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura interessato;

i) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare i pertinenti elementi che compongono i certificati di sicurezza e le autorizzazioni di sicurezza rilasciati a norma degli articoli 14 e 15 e controllare che ne siano soddisfatti le condizioni e i requisiti e che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie operino conformemente ai requisiti del diritto comunitario o nazionale;

((l) assicurare che i veicoli siano debitamente immatricolati nel RIN e che nei registri dell'infrastruttura e dei veicoli le informazioni in materia di sicurezza siano complete ed aggiornate;))

m) istituire e aggiornare il registro di immatricolazione nazionale del materiale rotabile autorizzato ad essere messo in servizio;

n) compiere attività di studio, ricerca, approfondimento in materia di sicurezza del trasporto ferroviario, anche recependo indicazioni emergenti dalle indagini e dalle procedure svolte dall'organismo investigativo sugli incidenti e gli inconvenienti ferroviari per il miglioramento della sicurezza; svolgere attività di consultazione in materia di sicurezza ferroviaria a favore di pubbliche amministrazioni e attività propositiva anche nei confronti del Parlamento in vista della approvazione di norme di legge atte a garantire livelli più elevati di sicurezza delle ferrovie;

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

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

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

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

((r-bis) disciplinare le modalità di circolazione di particolari categorie di veicoli che circolano sulla infrastruttura ricadente nel campo di applicazione del presente decreto, compresi i veicoli storici.))

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

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

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

Art. 7.

Relazioni annuali

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

2. ***((La relazione di cui al comma 1))*** contiene informazioni circa:

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

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

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

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

((d-bis) le deroghe concesse a norma dell'articolo 9-bis, comma 7.))

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

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

Capo III

Sviluppo e gestione della sicurezza

Art. 8.

Gestori delle Infrastrutture, Imprese ferroviarie, fabbricanti ed enti appaltanti

1. Ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascuna impresa ferroviaria è responsabile della propria parte di sistema e del relativo funzionamento sicuro, compresa la fornitura di materiale e l'appalto di servizi nei confronti di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi.

2. Resta impregiudicata la responsabilità di ciascun ***((fabbricante, fornitore di servizi di manutenzione,)) ((detentore))***, fornitore di servizi o ente appaltante, di assicurare che il materiale rotabile, gli impianti, gli accessori e i materiali nonché i servizi forniti siano conformi ai requisiti richiesti e alle condizioni di impiego specificate, affinché possano essere utilizzati dall'impresa ferroviaria e dal gestore delle infrastrutture in modo sicuro.

3. I Gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie propongono all'Agenzia, motivatamente, modifiche al quadro normativo nazionale di sicurezza.

4. I Gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie emettono le prescrizioni e, se del caso, le disposizioni; di esercizio necessarie ai fini delle lettere a) e b) del comma 2 dell'articolo 6.

5. Il fabbricante o il suo mandatario, stabilito nella comunità, il Gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria, si avvalgono, per l'omologazione di un prodotto generico, di un'applicazione generica o di un componente, dei Valutatori indipendenti di sicurezza riconosciuti dall'Agenzia.

6. I fabbricanti o il loro mandatario, stabilito nella Comunità, e gli enti appaltanti emettono la dichiarazione CE di conformità ed idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità e la dichiarazione di verifica CE dei sottosistemi di interoperabilità sulla base della valutazione e dell'attestato di conformità, rilasciato da parte di uno o più organismi notificati, emesso secondo le procedure stabilite nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE e successive modificazioni.

7. I gestori dell'infrastruttura e/o le imprese ferroviarie seguono dalla fase di concezione tutte le attività e provvedono all'accettazione ed alla messa in servizio delle applicazioni specifiche.

8. Il gestore di un'infrastruttura ferroviaria apre al pubblico esercizio linee ferroviarie nuove o rinnovate, o con i sottosistemi di natura strutturale nuovi o modificati dopo aver acquisito le certificazioni, le omologazioni e le autorizzazioni nonché tutti i permessi necessari ai sensi delle vigenti normative.

Art. 9-bis

((*Manutenzione dei veicoli*)).

- 1. A ciascun veicolo prima della messa in servizio o dell'utilizzo sulla rete e' assegnato un soggetto responsabile della manutenzione registrato nel RIN conformemente all'articolo 33 del decreto legislativo 8 ottobre 2010, n. 191.**
- 2. Il soggetto responsabile della manutenzione puo' essere, tra gli altri, un'impresa ferroviaria, un gestore dell'infrastruttura o un detentore.**
- 3. Fatta salva la responsabilita' delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura per il funzionamento sicuro della propria parte di sistema come prevista nell'articolo 8, il soggetto responsabile della manutenzione assicura che i veicoli siano in grado di circolare in condizioni di sicurezza mediante un sistema di manutenzione ed effettua direttamente la manutenzione o la affida ad officine di manutenzione qualificate. A tal fine il soggetto responsabile della manutenzione assicura che i veicoli siano mantenuti conformi:
 - a) al piano di manutenzione di ciascun veicolo;**
 - b) ai requisiti in vigore, incluse le norme in materia di manutenzione e le disposizioni delle STI.****
- 4. Per i carri merci ciascun soggetto responsabile della manutenzione deve essere certificato da un organismo riconosciuto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti secondo le disposizioni di cui al comma 5. Il procedimento di riconoscimento e' fondato su criteri di indipendenza, competenza e imparzialita'. Laddove il soggetto responsabile della manutenzione sia un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura, alla richiesta di rilascio di nuovo certificato di sicurezza o di nuova autorizzazione di sicurezza o di aggiornamento degli stessi deve essere allegato il certificato di soggetto responsabile della manutenzione ottenuto nel rispetto dei requisiti di cui al comma 5.**
- 5. Il sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei carri merci deve essere conforme al regolamento adottato dalla Commissione europea sulla base della Raccomandazione dell'Agenzia ferroviaria europea (ERA) di cui all'articolo 1, paragrafo 8, della direttiva 2008/110/CE. I certificati rilasciati in base a tale sistema assicurano il rispetto dei requisiti di cui al comma 3.**
- 6. I certificati rilasciati a norma del comma 5 sono validi in tutta la Comunita' europea.**
- 7. L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie puo' decidere di adempiere all'obbligo di identificare il soggetto responsabile della manutenzione e della sua certificazione mediante misure alternative, nei seguenti casi:
 - a) veicoli registrati in un paese non appartenente alla Comunita' europea e mantenuti a norma della legislazione di tale Paese;**
 - b) veicoli utilizzati su reti o linee il cui scartamento sia differente da quello utilizzato sulla rete ferroviaria principale della Comunita' europea e per il quale il soddisfacimento dei requisiti di cui al comma 3 e' garantito da accordi internazionali con paesi non appartenenti alla Comunita' europea e veicoli storici di cui all'articolo 6, comma 2, lettera r-bis);**
 - c) veicoli di cui all'articolo 2, comma 4, attrezzature militari e trasporti speciali che necessitano di una autorizzazione specifica dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie prima di essere messi in servizio. In tale caso sono concesse deroghe per periodi non superiori ai cinque anni.****
- 8. Le misure alternative di cui al comma 7 sono attuate mediante deroghe, identificate e motivate nella relazione annuale sulla sicurezza di cui all'articolo 7 del presente decreto, concesse dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie:
 - a) all'atto della registrazione dei veicoli a norma dell'articolo 33 del decreto legislativo 8 ottobre 2010, n. 191, per quanto riguarda l'identificazione del soggetto responsabile della manutenzione;**
 - b) per il rilascio dei certificati di sicurezza e autorizzazioni a imprese ferroviarie e gestori della infrastruttura a norma degli articoli 14 e 15 del presente decreto, per quanto riguarda l'identificazione o la certificazione del soggetto responsabile della manutenzione.))****

Art. 10.

Metodi ed obiettivi comuni di sicurezza

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

Art. 11.

Indicatori di sicurezza

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

Art. 12.

Norme nazionali di sicurezza

1. L'Agenzia provvede affinché gli standard e le norme nazionali di sicurezza siano pubblicate in un linguaggio chiaro e accessibile agli interessati e messe a disposizione di tutti i gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, di chiunque richieda un certificato di sicurezza e di chiunque richieda un'autorizzazione di sicurezza.
2. L'Agenzia apporta, quando necessarie, le modifiche agli standard ed alle norme di sicurezza nazionali.
3. L'Agenzia notifica le modifiche di cui al comma precedente alla Commissione.
((3-bis. Le modifiche di cui al comma 2 non possono prescrivere livelli di sicurezza diversi da quelli minimi definiti dai CST, a meno che non siano accompagnate da una stima dei sovraccosti necessari e da un'analisi di sostenibilità economica e finanziaria per il gestore dell'infrastruttura e per le imprese ferroviarie, corredata di stime ragionevoli anche in termini di relativi tempi di attuazione.))
4. Qualora tali modifiche prescrivano livelli di sicurezza superiori a quelli minimi definiti dai CST, o comunque le norme riguardino l'attività di imprese ferroviarie di altri Stati membri sulla rete ferroviaria italiana, l'Agenzia presenta tale progetto di norma alla Commissione.

Art. 13.

Sistemi di gestione della sicurezza

1. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie elaborano i propri sistemi di gestione della sicurezza al fine di garantire che il sistema ferroviario possa attuare almeno i CST, sia conforme alle norme di sicurezza nazionali **((di cui all'articolo 12 ed all'allegato II))**, nonché ai requisiti di sicurezza contenuti nelle STI e che siano applicati gli elementi pertinenti dei CSM.
2. Il sistema di gestione della sicurezza definito in dettaglio in allegato III, tenendo conto delle dimensioni e della tipologia di attività svolta, garantisce il controllo di tutti i rischi connessi all'attività dei gestori dell'infrastruttura o delle imprese ferroviarie, compresa la manutenzione, i servizi, la fornitura del materiale e il ricorso ad imprese appaltatrici. Fatte salve le vigenti norme in materia di responsabilità, il sistema di gestione della sicurezza tiene parimenti conto, ove appropriato e ragionevole, dei rischi generati dalle attività di terzi.
3. Il sistema di gestione della sicurezza di ogni gestore dell'infrastruttura tiene conto degli effetti delle attività svolte sulla rete dalle varie imprese ferroviarie e provvede affinché tutte le imprese ferroviarie possano operare nel rispetto delle STI e delle norme nazionali di sicurezza e delle condizioni stabilite dai rispettivi certificati di sicurezza. Tale sistema, inoltre, è concepito in modo tale da garantire il coordinamento delle procedure di emergenza del gestore dell'infrastruttura con quelle di tutte le imprese ferroviarie che operano sulla sua infrastruttura.
4. Ogni anno, anteriormente al 30 giugno, tutti i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie trasmettono all'Agenzia una relazione annuale sulla sicurezza relativa all'anno precedente. La relazione contiene almeno:
 - a) i dati relativi alle modalità di conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni e i risultati dei piani di sicurezza;
 - b) l'elaborazione degli indicatori nazionali di sicurezza e dei CSI di cui all'allegato I relativi al soggetto che trasmette la relazione;
 - c) i risultati degli audit di sicurezza interni;
 - d) le osservazioni in merito alle carenze ed al malfunzionamento delle operazioni ferroviarie e della gestione dell'infrastruttura che possano rivestire un interesse per l'Agenzia. L'Agenzia, qualora lo ritenga necessario, può richiedere ulteriori elementi riguardanti i contenuti della relazione e ulteriori argomenti.

Capo IV

Certificazione e autorizzazione di sicurezza

Art. 14.

Certificati di sicurezza

1. Per avere accesso all'infrastruttura ferroviaria, un'impresa ferroviaria deve essere titolare di un certificato di sicurezza che puo' valere per l'intera rete ferroviaria o soltanto per una parte delimitata. **((Scopo del certificato di sicurezza e' fornire la prova che l'impresa ferroviaria ha elaborato un proprio sistema di gestione della sicurezza ed e' pertanto in grado di soddisfare i requisiti delle STI, di altre pertinenti disposizioni della normativa comunitaria e delle norme nazionali di sicurezza ai fini del controllo dei rischi e della prestazione di servizi di trasporto sulla rete in condizioni di sicurezza.))**
2. Il certificato di sicurezza comprende:
 - a) la certificazione che attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria, di cui all'articolo 13 e all'allegato III;**((b) la certificazione che attesta l'accettazione delle misure adottate dall'impresa ferroviaria per soddisfare i requisiti specifici necessari per la prestazione, in condizioni di sicurezza, dei suoi servizi sulla rete in questione. Detti requisiti possono riguardare l'applicazione delle STI e delle norme nazionali di sicurezza, ivi comprese le norme per il funzionamento della rete, l'accettazione dei certificati del personale e l'autorizzazione alla messa in servizio dei veicoli utilizzati dall'impresa ferroviaria. La certificazione e' basata sulla documentazione trasmessa dall'impresa ferroviaria ai sensi dell'allegato IV.))**
3. L'Agenzia rilascia la certificazione di cui al comma 2, su richiesta del rappresentante legale, all'impresa ferroviaria che inizia in Italia la propria attivita' specificando il tipo e la portata delle attivita' ferroviarie in oggetto. La certificazione di cui al comma 2, lettera a), e' valida in tutto il territorio della Comunita' per le attivita' di trasporto ferroviario equivalenti.
4. L'Agenzia rilascia, all'impresa ferroviaria gia' in possesso di un certificato di sicurezza rilasciato da una Autorita' di sicurezza di un altro Stato membro della Comunita' europea e che intende effettuare servizi supplementari di trasporto ferroviario, la certificazione aggiuntiva necessaria a norma del comma 2, lettera b), relativa alla rete italiana o parte della rete italiana sulla quale intende effettuare il servizio.
5. Il certificato di sicurezza scade ogni cinque anni ed e' rinnovato a richiesta dell'impresa.
6. Il certificato di sicurezza e' aggiornato parzialmente o integralmente ogniqualvolta il tipo o la portata delle attivita' cambia in modo sostanziale. Il titolare del certificato di sicurezza informa senza indugio L'Agenzia in merito ad ogni modifica rilevante delle condizioni che hanno consentito il rilascio della parte pertinente del certificato. Il titolare notifica inoltre all'Agenzia l'assunzione di nuove categorie di personale o l'acquisizione di nuove tipologie di materiale rotabile.
7. L'Agenzia puo' prescrivere la revisione della parte pertinente del certificato di sicurezza in seguito a modifiche sostanziali del quadro normativo sulla sicurezza.
8. Se ritiene che il titolare del certificato di sicurezza non soddisfi piu' le condizioni per la certificazione che e' stata rilasciata, l'Agenzia revoca la parte a) e b) del certificato, motivando la propria decisione. Parimenti l'Agenzia revoca il certificato di sicurezza se risulta che il titolare del certificato stesso non ne ha fatto l'uso previsto durante l'anno successivo al rilascio dello stesso. Della revoca della certificazione nazionale aggiuntiva o del certificato di sicurezza, l'Agenzia informa l'Autorita' preposta alla sicurezza dello Stato membro che ha rilasciato la parte a) del certificato.
9. L'Agenzia notifica all'ERA entro un mese il rilascio, il rinnovo, la modifica o la revoca dei certificati di sicurezza di cui al comma 2, lettera a). La notifica riporta la denominazione e la sede dell'impresa ferroviaria, la data di rilascio, l'ambito di applicazione e la validita' del certificato di sicurezza e, in caso di revoca, la motivazione della decisione.
10. Per il rilascio del certificato di sicurezza l'Agenzia applica diritti commisurati ai costi sostenuti per l'istruttoria, per le verifiche, per i controlli e per le procedure di certificazione.
11. I certificati di sicurezza gia' rilasciati alla data di entrata in vigore del presente decreto, ai sensi dell'articolo 10 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, restano validi sino al rilascio da parte dell'Agenzia del certificato di cui al presente articolo da richiedersi a cura del rappresentante legale dell'impresa ferroviaria entro tre mesi, fatta salva l'applicabilita' dei commi 8 e 9.

Art. 15.

Autorizzazione di sicurezza dei gestori dell'infrastruttura

1. Per poter gestire e far funzionare un'infrastruttura ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura, su richiesta del legale rappresentante, deve ottenere un'autorizzazione di sicurezza dall'Agenzia. L'autorizzazione di sicurezza puo' contenere limitazioni e/o prescrizioni per parti limitate dell'infrastruttura. L'autorizzazione di sicurezza comprende:
 - a) l'autorizzazione che attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza del gestore dell'infrastruttura di cui all'articolo 13 e all'allegato III;
 - b) l'autorizzazione che attesta l'accettazione delle misure adottate dal gestore dell'infrastruttura per soddisfare i requisiti specifici necessari per la sicurezza della progettazione, della manutenzione e del funzionamento dell'infrastruttura ferroviaria, compresi, se del caso, la manutenzione e il funzionamento del sistema di controllo del traffico e di segnalamento.
2. L'autorizzazione di sicurezza scade ogni cinque anni ed e' rinnovata a richiesta del gestore dell'infrastruttura. L'autorizzazione di sicurezza e' aggiornata parzialmente o integralmente ogniqualvolta sono apportate modifiche sostanziali all'infrastruttura, al segnalamento o alla fornitura di

energia ovvero ai principi che ne disciplinano il funzionamento e la manutenzione. Il titolare dell'autorizzazione di sicurezza informa senza indugio l'Agenzia in merito ad ogni modifica apportata.

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

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

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

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

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

Art. 16.

Certificato di sicurezza e autorizzazione di sicurezza

1. Le richieste di certificato e la documentazione allegata devono essere redatte in lingua italiana e presentate dal rappresentante legale delle imprese richiedenti.

2. L'Agenzia decide in merito ad una domanda di certificazione della sicurezza o di autorizzazione di sicurezza entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni prescritte e delle informazioni supplementari da essa eventualmente richieste. Il richiedente e' tenuto a trasmettere le eventuali informazioni supplementari.

3. L'Agenzia emana linee guida dettagliate sulle modalita' per ottenere un certificato di sicurezza. L'Agenzia elenca tutti i requisiti necessari e mette a disposizione dei richiedenti tutta la documentazione pertinente. Le linee guida devono essere applicabili anche nel caso di richiesta di certificato di sicurezza per servizi su una parte delimitata di un'infrastruttura.

4. L'Agenzia mette a disposizione un fascicolo informativo contenente la descrizione e la spiegazione dei requisiti per il rilascio del certificato di sicurezza e l'elenco dei documenti da produrre.

Art. 17.

Accesso alle strutture di formazione

1. L'Agenzia provvede affinche' le strutture di formazione per i macchinisti, per il personale viaggiante qualora tale formazione faccia parte dei requisiti per ottenere il certificato di sicurezza, e per tutto il personale addetto a compiti di sicurezza essenziali, siano accessibili in maniera equa e non discriminatoria.

2. Nel caso in cui la formazione sia accessibile soltanto attraverso i servizi di un'unica impresa ferroviaria o di un unico gestore dell'infrastruttura deve essere garantito l'accesso ad un prezzo ragionevole e non discriminatorio che sia proporzionato ai costi e che possa includere un margine di profitto.

3. La formazione impartita deve riguardare la conoscenza delle linee, delle regole e delle procedure d'esercizio, il sistema di segnalamento e controllo-comando e le procedure d'emergenza applicate sulle linee.

4. La formazione e, se del caso, la concessione dei relativi certificati devono soddisfare i requisiti di sicurezza contenuti nelle STI o nelle norme nazionali di sicurezza.

5. L'Agenzia provvede al riconoscimento delle strutture di formazione e vigila sulla loro attivita'.

6. All'atto dell'assunzione di nuovi macchinisti, personale viaggiante e addetti a compiti di sicurezza essenziali, le imprese ferroviarie e i gestori dell'Infrastruttura e le altre tipologie di impresa interessate tengono conto, sulla base di quanto stabilito dall'Agenzia, della formazione, delle qualifiche e dell'esperienza acquisite in precedenza presso altre imprese ferroviarie. A tal fine, questi membri del personale hanno diritto ad avere accesso, ottenere copia e trasmettere tutti i documenti che ne certifichino la formazione, le qualifiche e l'esperienza.

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

Capo V

Indagini sugli incidenti e sugli inconvenienti

Art. 18.

Organismo investigativo

1. Presso il Ministero dei trasporti, quale risultante dall'applicazione dell'articolo 1, comma 23, del decreto-legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2006, n. 233, e dell'articolo 1, commi 404 e seguenti, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, e' istituito l'Organismo investigativo permanente, costituito da una nuova direzione generale per le investigazioni ferroviarie, articolata in uffici dirigenziali di seconda fascia, istituita con regolamento adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 4-bis della legge 23 agosto 1988, n. 400. Il responsabile dell'Organismo investigativo e' il direttore generale della suddetta direzione. L'incarico di direttore generale per le investigazioni ferroviarie e' conferito, per tre anni, ai sensi dell'articolo 19, comma 4, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.
2. L'Organismo investigativo assolve i propri compiti in piena autonomia funzionale. Al fine di garantire la piena autonomia funzionale la Direzione generale e' posta alle dirette dipendenze del Ministro e non rientra ne' tra gli uffici di diretta collaborazione ne' e' sottoposta ai dipartimenti. Gli investigatori incaricati godono delle garanzie di indipendenza necessarie disciplinate con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze nel rispetto delle disposizioni comunitarie.
3. Il Ministro dei trasporti provvede, con proprio decreto, ad attribuire le relative competenze agli uffici della direzione generale utilizzando posti di funzione dirigenziale non generale gia' esistenti nell'ambito del Ministero senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.
4. Ferme restando le specifiche competenze del Nucleo investigativo anticendi del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco, l'Organismo investigativo puo' avvalersi, entro i limiti degli ordinari stanziamenti di bilancio, anche dei corpi tecnici dello Stato e di altre organizzazioni specializzate sulla base di apposite convenzioni. L'Organismo investigativo istituisce un elenco di esperti in materia di tecnica e normativa ferroviaria indipendenti dai Gestori dell'infrastruttura, dalle Imprese ferroviarie e dall'Agenzia, anche esterni all'Amministrazione, che, in caso di incidenti, incidenti gravi ed inconvenienti, possano essere individuati per svolgere il ruolo di Investigatori Incaricati. Gli esperti esterni possono provenire dall'Universita', dal Genio ferrovieri o avere maturato esperienze specifiche quali ex dipendenti del Ministero dei trasporti, di Imprese ferroviarie, Gestori delle infrastrutture, Aziende costruttrici, Enti notificati o Verificatori indipendenti di sicurezza.

Art. 19.

Obbligo di indagine

1. L'Organismo investigativo, a seguito di incidenti gravi, svolge indagini al fine di fornire eventuali raccomandazioni finalizzate al miglioramento della sicurezza ferroviaria e alla prevenzione di incidenti.
2. Oltre che sugli incidenti gravi, l'Organismo investigativo puo' indagare sugli incidenti e sugli inconvenienti che, in condizioni diverse, avrebbero potuto determinare incidenti gravi, tra cui guasti tecnici ai sottosistemi di natura strutturale o ai componenti dei sistemi ferroviari. Spetta all'Organismo investigativo decidere se indagare o meno in merito ad un siffatto incidente o inconveniente. Nella decisione esso tiene conto dei seguenti elementi:
 - a) la gravita' dell'incidente o inconveniente;
 - b) se esso fa parte di una serie di incidenti o inconvenienti pertinenti al sistema nel suo complesso;
 - c) l'impatto dell'evento sulla sicurezza ferroviaria e le richieste dei gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, dell'Agenzia.
3. La portata delle indagini e le relative procedure sono stabilite dall'Organismo investigativo in funzione degli insegnamenti che esso intende trarre dall'incidente o dall'inconveniente ai fini del miglioramento della sicurezza, tenendo conto dei principi e degli obiettivi degli articoli 20 e 21.
4. L'inchiesta non mira in alcun caso a stabilire colpe o responsabilita'.
5. L'Agenzia, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, i soggetti gestori delle altre infrastrutture ferroviarie, le imprese ferroviarie e che operano in ambito ferroviario, hanno l'obbligo di segnalare immediatamente, con il mezzo di comunicazione piu' rapido, tutti gli incidenti ed inconvenienti che si verificano nel sistema ferroviario. Nelle ventiquattro ore successive provvedono a dar seguito alla segnalazione con un sommario rapporto descrittivo dell'incidente o inconveniente.
6. Se del caso l'Organismo investigativo apre tempestivamente l'indagine nominando entro ventiquattro ore dal ricevimento della segnalazione gli investigatori preposti all'indagine medesima. **((Per gli atti concernenti la nomina degli investigatori incaricati non si esercita il controllo preventivo di cui all'articolo 3, comma 1, lettera f-ter), della legge 14 gennaio 1994, n. 20)).**

Art. 20.

Status dell'indagine

1. Gli investigatori incaricati di svolgere il loro compito hanno lo status di pubblici ufficiali, e l'indagine e' condotta in modo indipendente rispetto ad ogni eventuale indagine relativa a procedimenti penali. L'attivita' degli investigatori **((e' svolta in coordinamento con))** quella necessaria alla polizia giudiziaria per acquisire la notizia di reato e assicurare le fonti di prova, secondo quanto stabilito dal codice di procedura penale.
2. **((Gli investigatori incaricati, nel rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente, possono:))**

- a) accedere al luogo dell'incidente o dell'inconveniente nonché al materiale rotabile coinvolto, alla relativa infrastruttura e agli impianti di segnalamento e di controllo del traffico;
- b) ottenere immediatamente un elenco degli indizi e la rimozione sotto controllo di rottami, impianti o componenti dell'infrastruttura a fini di esame o di analisi;
- c) acquisire e utilizzare il contenuto dei registratori di bordo e delle apparecchiature di registrazione dei messaggi verbali e la registrazione dei dati di funzionamento del sistema di segnalamento e controllo del traffico;
- d) accedere ai risultati dell'esame dei corpi delle vittime;
- e) accedere ai risultati dell'esame del personale viaggiante e di ogni altro componente del personale ferroviario coinvolto nell'incidente o nell'inconveniente;
- f) interrogare il personale ferroviario coinvolto e altri testimoni;
- g) accedere a qualsiasi informazione o registrazione pertinente in possesso del gestore dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie coinvolte e dell'Agenzia.

((2-bis. Nei casi in cui l'Autorita' giudiziaria avvia un procedimento a seguito di un evento nel quale si ravvisino ipotesi di reato, la stessa Autorita' dispone affinché sia permesso agli investigatori incaricati di svolgere i compiti di cui al comma 2)).

((3. Ove l'Autorita' giudiziaria abbia sequestrato eventuali prove, gli investigatori incaricati possono accedere a tali prove e possono utilizzarle nel rispetto degli obblighi di riservatezza previsti dal diritto nazionale e dell'Unione europea. A tal fine, e comunque in considerazione dei tempi previsti dall'articolo 22, comma 2, competente al rilascio delle necessarie autorizzazioni e', nel corso delle indagini preliminari, il pubblico ministero; dopo la chiusura delle indagini preliminari e' competente il giudice che procede. L'esercizio delle attività e dei diritti degli investigatori incaricati non deve pregiudicare l'indagine giudiziaria. Se l'esame o l'analisi di alcuni elementi di prova materiale può modificare, alterare o distruggere tali elementi, e' richiesto il preventivo accordo tra l'Autorita' giudiziaria competente e gli investigatori incaricati. Accordi possono essere conclusi tra l'Organismo investigativo e l'Autorita' giudiziaria al fine di disciplinare, nel rispetto della reciproca indipendenza, gli aspetti riguardanti l'utilizzo e lo scambio di informazioni nonché le attività di cui ai commi 1, 2 e 2-bis)).

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

Art. 21.

Procedura investigativa

1. Per ciascun incidente o inconveniente l'Organismo investigativo, ***((previo accordo con l'Autorita'))*** giudiziaria procedente ove l'attività investigativa sia compiuta a seguito del verificarsi di un fatto di reato, predispone i mezzi e le prove tecniche necessarie a cura e spese dell'Impresa Ferroviaria o del Gestore dell'infrastruttura interessati.
2. L'indagine è condotta nella massima trasparenza possibile, consentendo a tutte le parti coinvolte di esprimersi e di avere accesso ai risultati. Il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie coinvolti, l'Agenzia, le vittime e i loro parenti, i proprietari di beni danneggiati, i fabbricanti, i servizi di soccorso intervenuti e i rappresentanti del personale e degli utenti sono regolarmente informati dell'indagine e dei relativi progressi e devono, per quanto fattibile, poter presentare i loro pareri e opinioni sull'indagine ed essere autorizzati a esprimere osservazioni sulle informazioni in progetti di relazione.
3. L'organismo investigativo conclude i suoi esami sul luogo dell'incidente il più rapidamente possibile, in modo da consentire al gestore dell'infrastruttura di ripristinarla e aprirla al più presto ai servizi di trasporto ferroviario.

Art. 22.

Relazioni

1. L'indagine su un incidente o un inconveniente è oggetto di una relazione redatta in forma appropriata rispetto alla tipologia e alla gravità dell'evento e alla pertinenza dei risultati dell'indagine. La relazione precisa la finalità dell'indagine e contiene, se del caso, raccomandazioni in materia di sicurezza.
2. L'organismo investigativo pubblica la relazione finale nel più breve tempo possibile e di norma entro dodici mesi dalla data dell'evento. La relazione è redatta seguendo il più possibile il formato riportato nell'allegato V del presente decreto. La relazione e le raccomandazioni in materia di sicurezza sono trasmesse alle parti interessate.
3. Entro il 30 settembre di ogni anno l'organismo investigativo pubblica una relazione annuale che riferisca sulle indagini svolte nell'anno precedente, sulle raccomandazioni in materia di sicurezza formulate e sulle azioni intraprese in seguito alle raccomandazioni formulate in precedenza.

Art. 23.

Informazioni da trasmettere all'Agenzia ferroviaria europea

1. Entro una settimana dalla decisione di aprire un'indagine l'organismo investigativo ne informa l'Agenzia ferroviaria europea. L'informazione riporta la data, l'ora e il luogo dell'evento, la tipologia di evento e le sue conseguenze in termini di decessi, lesioni e danni materiali.
2. L'organismo investigativo trasmette all'Agenzia ferroviaria europea una copia della relazione finale di cui all'articolo 22, comma 2 e della relazione annuale di cui all'articolo 22, comma 3.

Art. 24.

Raccomandazioni in materia di sicurezza

1. Le raccomandazioni in materia di sicurezza formulate dall'Organismo investigativo non costituiscono in alcun caso una presunzione di colpa o responsabilita' per un incidente o inconveniente.
2. Le raccomandazioni sono indirizzate all'Agenzia e, se il loro carattere lo richiede, ad altri organismi o autorita' dello Stato o ad altri Stati membri. L'Agenzia, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie devono tenere debitamente conto delle raccomandazioni in materia di sicurezza emanate dall'Organismo investigativo e che, ove opportuno, esse si traducano in misure concrete.
3. L'Agenzia, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie o, se del caso, gli altri Stati membri destinatari delle raccomandazioni comunicano all'Organismo investigativo almeno ogni anno le misure adottate o previste in rapporto alla raccomandazione.

Capo VI

Abrogazioni e modifiche disposizioni transitorie e finali

Art. 25.

Abrogazioni e modifiche

1. Al decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, sono apportate le seguenti modificazioni:
 - a) all'articolo 2, comma 1, lettera d), dopo le parole: «a condizioni eque, non discriminatorie» sono inserite le seguenti: «e trasparenti»;
 - b) all'articolo 4 il comma 2 e' abrogato;
 - c) all'articolo 6, comma 1, la lettera c) e' sostituita dalla seguente:

«c) le imprese ferroviarie che prestano servizi di trasporto ferroviario concludono, in base al diritto pubblico o privato, gli accordi necessari con i gestori dell'infrastruttura ferroviaria utilizzata. Le condizioni alla base di detti accordi sono non discriminatorie e trasparenti.»;
 - d) all'articolo 8, comma 8, le lettere b) e c) sono abrogate;
 - e) all'articolo 10 i commi 1, 5 e 6 sono abrogati;
 - f) all'articolo 11, comma 4, le parole: «rilascio del certificato di sicurezza, nonche' il» sono soppresse;
 - g) all'articolo 12 il comma 1 e' sostituito dal seguente:

«1. Alle imprese ferroviarie che rientrano nell'ambito di applicazione della presente decreto e' riconosciuto, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, l'accesso all'intera rete ferroviaria, per l'esercizio dei servizi di trasporto internazionale di merci. Inoltre, entro il 1° gennaio 2007, alle imprese ferroviarie che rientrano nell'ambito di applicazione e' consentito, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, l'accesso all'infrastruttura per l'esercizio di tutti i tipi di servizi di trasporto ferroviario di merci. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria presta inoltre i servizi di cui all'articolo 20 alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie e delle imprese ferroviarie, nei termini e con le modalita' previste dal presente decreto, nel rispetto dei principi di non discriminazione e di equita' e di trasparenza, allo scopo di garantire un'efficiente gestione della rete, nonche' di conseguire la massima utilizzazione della relativa capacita'.»;
 - h) all'articolo 20 il comma 8 e' sostituito dal seguente:

«8. I raccordi ferroviari di accesso e la prestazione di servizi connessi con attivita' ferroviarie nei terminali e nei porti che servono o potrebbero servire piu' di un cliente finale, sono forniti a tutte le imprese ferroviarie in maniera equa, non discriminatoria e trasparente e le richieste da parte delle imprese ferroviarie possono essere soggette a restrizioni soltanto se esistono alternative valide per ferrovia a condizioni di mercato.»;
 - i) all'articolo 20, comma 2, le parole: «a condizioni eque e non discriminatorie» sono sostituite dalle seguenti: «a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti»;
 - l) all'articolo 37, comma 3, la lettera e) e' sostituita dalla seguente:

«e) accordi per l'accesso di cui all'articolo 6 del presente decreto.»;
 - m) all'articolo 37, «comma 3, la lettera f) e' soppressa.

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

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

Art. 26.

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

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

a) istituzione di un apposito fondo che viene alimentato, nei limiti della somma di 11.900.000 euro annui, con corrispondente riduzione delle somme di previsto trasferimento da parte dello Stato e destinate all'espletamento dei compiti previsti dal presente decreto attualmente svolti da parte del gruppo F.S. S.p.A. Conseguentemente e' ridotta l'autorizzazione di spesa dallo stato di previsione della spesa del Ministro dell'economia e delle finanze: legge 23 dicembre 2005, n. 266, articolo 1, comma 15, per l'importo di 11.900.000 euro; **((5))**

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

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

AGGIORNAMENTO (5)

La L. 12 novembre 2011, n. 183 ha disposto (con l'art. 4, comma 62) che "Il fondo previsto dall'articolo 26, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, e' ridotto di euro 6.000.000 per l'anno 2012 e di euro 2.000.000 per l'anno 2013".

Art. 27.

Disposizioni transitorie e finali

1. Entro tre anni dall'entrata in vigore del presente decreto l'Agenzia elabora, attraverso il riordino dell'attuale, un nuovo quadro normativo che tenga conto dell'ambito di applicazione del presente decreto, dell'evoluzione della normativa, del progresso tecnico e scientifico e preveda l'adeguamento e l'armonizzazione della struttura normativa nazionale con quella comunitaria, nonche' l'assegnazione dei compiti e delle competenze e la ripartizione delle responsabilita' frai soggetti interessati.

2. Il Ministro delle infrastrutture, sentito il Ministro dei trasporti, provvede ad adeguare l'atto di concessione per la gestione dell'infrastruttura nazionale, al fine di renderlo coerente con le disposizioni del presente decreto.

3. Al fine di garantire la continuita' nel presidio della sicurezza ferroviaria e nello svolgimento dei compiti in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria, nelle more dell'assunzione da parte dell'Agenzia delle competenze in materia di sicurezza di cui al presente decreto, come disciplinata dall'articolo 4, resta fermo il vigente quadro normativo in materia, sia per quanto concerne i compiti del Ministero dei trasporti che quelli del gestore dell'infrastruttura R.F.I. S.p.A.

4. Sulle reti regionali non isolate e su quelle isolate interessate da traffico merci individuate dall'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, l'applicazione delle disposizioni di cui al presente decreto e' attuata quando risultino completati sistemi di attrezzaggio idonei a rendere compatibili i livelli tecnologici delle medesime reti regionali a quelli della rete nazionale per permettere l'unificazione degli standard di sicurezza, dei regolamenti e delle procedure per il rilascio del certificato di sicurezza. Con successivi provvedimenti della direzione generale competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le regioni interessate, sono fissati i termini entro i quali le suddette reti regionali devono completare i sistemi di attrezzaggio compatibili a quelli della rete nazionale. Sulle reti regionali, per le quali non risultano completati gli adeguamenti tecnologici di cui sopra, possono continuare ad operare senza certificato di sicurezza le imprese ferroviarie controllate dal gestore dell'infrastruttura, o facenti parte della societa' che gestisce l'infrastruttura; in tale caso il direttore di esercizio e' responsabile di tutti gli obblighi di legge di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753. **((8))**

5. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sara' inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addi' 10 agosto 2007

NAPOLITANO

Prodi, Presidente del Consiglio dei
Ministri
Bonino, Ministro per le politiche
europee
Bianchi, Ministro dei trasporti
D'Alema, Ministro degli affari
esteri
Mastella, Ministro della giustizia
Padoa Schioppa, Ministro
dell'economia e delle finanze
Nicolais, Ministro per le riforme e
le innovazioni nella pubblica
amministrazione
Di Pietro, Ministro delle
infrastrutture

Visto, il Guardasigilli: Mastella

AGGIORNAMENTO (8)

Il D.Lgs. 15 luglio 2015, n. 112 ha disposto (con l'art. 10, comma 3) che "La disposizione di cui all'articolo 27, comma 4, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, si applica sino alla data di entrata in vigore del decreto di cui all'articolo 1, comma 6. Decorso tale termine, il certificato di sicurezza e' rilasciato dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie".

Allegato I

INDICATORI COMUNI DI SICUREZZA

((Gli indicatori comuni di sicurezza (Common Safety Indicators - CSIs) devono essere comunicati ogni anno dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, di cui all'art. 3, lettera g).

Gli indicatori relativi alle attivita' di cui all'art. 2, paragrafo 4, lettere a) e b), sono trasmessi a parte, se presentati.

Qualora emergano nuovi fatti o errori successivamente all'invio della relazione, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie provvede a modificare o correggere gli indicatori relativi all'anno in oggetto alla prima occasione utile e al piu' tardi nella relazione annuale successiva.

Le definizioni comuni per gli indicatori comuni di sicurezza e le modalita' di calcolo dell'impatto economico degli incidenti sono riportate in Appendice.

1. Indicatori relativi a incidenti.

1.1. Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di incidenti significativi e suddivisione in base alle seguenti tipologie:

collisione di treno con veicolo ferroviario,

collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari,

deragliamento di treno,

incidente al passaggio a livello, compresi gli incidenti che coinvolgono pedoni ai passaggi a livello, e

un'ulteriore ripartizione per i cinque tipi di passaggio a livello di cui al punto 6.2,

incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento, eccetto suicidi e tentati suicidi,

incendio a bordo del materiale rotabile,

altro.

Ogni incidente significativo viene comunicato con riferimento al tipo di incidente primario anche nel caso in cui le conseguenze dell'incidente secondario siano piu' gravi (ad esempio, un deragliamento seguito da un incendio).

1.2. Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di persone gravemente ferite e decedute per tipologia di incidente, suddiviso in base alle seguenti categorie:

passaggero (anche in relazione al numero totale di passeggeri-chilometri e di passeggeri per chilometro-treno),

dipendente o impresa appaltatrice,

utilizzatore del passaggio a livello,

persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria,

altra persona sul marciapiede,

altra persona che non si trova sul marciapiede.

2. Indicatori relativi alle merci pericolose.

**Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di incidenti che coinvolgono il trasporto di merci pericolose per ferrovia, suddiviso in base alle seguenti categorie:
incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario che trasporta merci pericolose, come definito in Appendice,
numero di detti incidenti nei quali vengono rilasciate merci pericolose.**

3. Indicatori relativi ai suicidi.

Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di suicidi e tentati suicidi.

4. Indicatori relativi ai precursori di incidenti.

Numero totale e relativo (per chilometro-treno) di precursori di incidenti e suddivisione in base alle seguenti tipologie di precursore:

**rotaia rotta,
deformazione del binario e altro disallineamento del binario,
guasto all'apparato di segnalamento laterale,
superamento segnale disposto a via impedita con superamento del punto protetto,
superamento segnale disposto a via impedita senza superamento del punto protetto,
ruota rotta su materiale rotabile in servizio,
assile rotto su materiale rotabile in servizio.**

Devono essere comunicati tutti i precursori, sia quelli che hanno dato luogo a incidenti, sia quelli senza conseguenze. (Un precursore che ha causato un incidente significativo deve essere segnalato anche tra gli indicatori relativi ai precursori; un precursore che non ha causato un incidente significativo deve essere segnalato solo tra gli indicatori relativi ai precursori).

5. Indicatori per il calcolo dell'impatto economico degli incidenti.

Costo totale e relativo (per chilometro-treno) in euro:

**numero di decessi e lesioni gravi moltiplicato per il Valore della prevenzione delle vittime (VPC, Value of Preventing a Casualty),
costo dei danni all'ambiente,
costo dei danni materiali al materiale rotabile o all'infrastruttura,
costo dei ritardi conseguenti agli incidenti.**

L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie comunica l'impatto economico degli incidenti significativi.

Il VPC e' il valore attribuito dalla societa' alla prevenzione degli incidenti mortali e, in quanto tale, non costituisce un riferimento per il risarcimento delle parti coinvolte in incidenti.

6. Indicatori relativi alla sicurezza tecnica dell'infrastruttura e della sua realizzazione.

6.1. Percentuale di binari dotati di sistemi di protezione dei treni (Train Protection Systems - TPSs) in funzione e percentuale di chilometri-treno che utilizzano sistemi di protezione dei treni a bordo, se tali sistemi prevedono:

**allarme,
allarme e arresto automatico,
allarme e arresto automatico e controllo discreto della velocita',
allarme e arresto automatico e controllo continuo della velocita'.**

6.2. Numero di passaggi a livello (totale, per chilometro di linea e per chilometro di binari) dei seguenti cinque tipi:

**a) passaggio a livello con misure di sicurezza passiva;
b) passaggio a livello con misure di sicurezza attiva:
i) manuale;
ii) automatico con allarme lato utente;
iii) automatico con protezione lato utente;
iv) protetto lato ferrovia.**

Appendice

Definizioni comuni per gli indicatori comuni di sicurezza e le modalita' di calcolo dell'impatto economico degli incidenti

1. Indicatori relativi a incidenti.

**1.1. "Incidente significativo", qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave, oppure danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente, oppure un'interruzione prolungata del traffico, esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini e nei depositi;
1.2. "danno significativo a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente", danni quantificabili in 150.000 EUR o piu';
1.3. "interruzione prolungata del traffico", i servizi ferroviari su una linea principale sono sospesi per 6 ore o piu';
1.4. "treno", uno o piu' veicoli ferroviari trainati da una o piu' locomotive o automotrici, oppure un'automotrice che viaggia da sola, che circolano identificati da un numero specifico o da una**

designazione specifica, da un punto d'origine fissato a un punto di destinazione fissato, inclusa una locomotiva isolata, ad esempio una locomotiva che viaggia da sola;

1.5. "collisione di treno con veicolo ferroviario", una collisione frontale, laterale o posteriore fra una parte di un treno e una parte di un altro treno o veicolo ferroviario oppure con materiale rotabile di manovra;

1.6. "collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari", una collisione fra una parte di un treno e oggetti fissi o temporaneamente presenti sopra o vicino al binario (ad eccezione di quelli che si trovano presso i passaggi a livello se smarriti da un veicolo o da un utilizzatore che attraversa i binari), compresa la collisione con la linea aerea di contatto;

1.7. "deragliamento di treno", tutti i casi in cui almeno una ruota di un treno esce dai binari;

1.8. "incidente al passaggio a livello", qualsiasi incidente ai passaggi a livello che coinvolge almeno un veicolo ferroviario e uno o più veicoli che attraversano i binari, altri utilizzatori che attraversano i binari, quali i pedoni, oppure altri oggetti temporaneamente presenti sui binari o nelle loro vicinanze se smarriti da un veicolo o da un utilizzatore durante l'attraversamento dei binari;

1.9. "incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento", gli incidenti che coinvolgono una o più persone urtate da un veicolo ferroviario o da un oggetto che vi è attaccato o che si è staccato dal veicolo. Sono incluse le persone che cadono dai veicoli ferroviari nonché le persone che cadono o che sono colpite da oggetti mobili quando viaggiano a bordo dei veicoli;

1.10. "incendio a bordo del materiale rotabile", incendio o esplosione che si verifica in un veicolo ferroviario (compreso il relativo carico) durante il percorso fra la stazione di partenza e la destinazione, anche durante la sosta nella stazione di partenza, a destinazione o nelle fermate intermedie, nonché durante le operazioni di smistamento dei carri;

1.11. "altro (incidente)", qualsiasi incidente diverso da una collisione del treno con un veicolo ferroviario, da una collisione del treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari, da un deragliamento del treno, da un incidente al passaggio a livello, da un incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento o da un incendio a bordo del materiale rotabile;

1.12. "passeggero", qualsiasi persona, escluso il personale del treno, che viaggia a mezzo ferrovia, compresi i passeggeri che tentano di salire o scendere da un treno in movimento, solo ai fini delle statistiche di incidente;

1.13. "dipendente o impresa appaltatrice", qualsiasi soggetto la cui attività lavorativa sia collegata con una ferrovia e si trovi in servizio al momento dell'incidente, incluso il personale delle imprese appaltatrici e delle imprese appaltatrici indipendenti, l'equipaggio del treno e il personale che gestisce il materiale rotabile e le infrastrutture;

1.14. "utilizzatore del passaggio a livello", chiunque utilizzi un passaggio a livello per attraversare la linea ferroviaria con qualsiasi mezzo di trasporto o a piedi;

1.15. "persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria", qualsiasi persona presente negli impianti ferroviari, quando tale presenza è vietata, ad eccezione dell'utilizzatore dei passaggi a livello;

1.16. "altra persona sul marciapiede", qualsiasi persona presente sul marciapiede che non rientra nelle categorie "passeggero", "dipendente o impresa appaltatrice", "utilizzatore del passaggio a livello", "altra persona che non si trova sul marciapiede" o "persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria";

1.17. "altra persona che non si trova sul marciapiede", qualsiasi persona che non si trova sul marciapiede e che non rientra nelle categorie "passeggero", "dipendente o impresa appaltatrice", "utilizzatore del passaggio a livello", "altra persona sul marciapiede" o "persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria";

1.18. "decesso (persona deceduta)", qualsiasi persona deceduta immediatamente o entro 30 giorni a seguito di un incidente. Sono esclusi i suicidi;

1.19. "lesione grave (persona gravemente ferita)", qualsiasi ferito ricoverato in ospedale per più di 24 ore a seguito di un incidente. Sono esclusi i tentativi di suicidio.

2. Indicatori relativi alle merci pericolose.

2.1. "Incidente riguardante il trasporto di merci pericolose", qualsiasi incidente che è soggetto a dichiarazione a norma del RID

(1) /ADR, punto 1.8.5.

2.2. "Merci pericolose", le sostanze e gli articoli il cui trasporto è vietato a norma del RID o autorizzato soltanto alle condizioni ivi prescritte.

3. Indicatori relativi ai suicidi.

3.1. "Suicidio", un atto autolesivo intenzionale tale da determinare il decesso, così come registrato e classificato dall'autorità nazionale competente;

3.2. "tentato suicidio", un atto autolesivo intenzionale che causa gravi lesioni.

4. Indicatori relativi ai precursori di incidenti.

4.1. "Rotaia rotta", qualsiasi rotaia separata in due o più pezzi o qualsiasi rotaia da cui si stacca un pezzo di metallo, provocando un'apertura di oltre 50 mm di lunghezza e oltre 10 mm di profondità sulla superficie di rotolamento;

4.2. "deformazione del binario o altro disallineamento del binario", qualsiasi difetto nella continuità del binario e nella geometria del binario che richiede la chiusura del binario o la riduzione immediata della velocità consentita;

4.3. "guasto all'apparato di segnalamento laterale", qualsiasi guasto tecnico del sistema di segnalamento (dell'infrastruttura o del materiale rotabile) che causa informazioni di segnalamento meno restrittive di quelle richieste;

4.4. "superamento segnale disposto a via impedita con superamento del punto protetto", i casi in cui una parte del treno prosegue la marcia oltre il movimento autorizzato e supera il punto protetto;

4.5. "superamento segnale disposto a via impedita senza superamento del punto protetto", i casi in cui una parte del treno prosegue la marcia oltre il movimento autorizzato ma senza superare il punto protetto.

Per "movimento non autorizzato", di cui ai punti 4.4 e 4.5, si intende il superamento:

di un segnale a terra luminoso o un semaforo a via impedita oppure di un ordine di arrestarsi, quando non e' in funzione un sistema di protezione del treno,

della fine di un'autorizzazione di movimento connessa alla sicurezza prevista nel sistema di protezione del treno,

di un punto comunicato mediante autorizzazione orale o scritta previsto nei regolamenti,

di pannelli di arresto (sono esclusi i respingenti fissi) o segnali manuali.

E' escluso il caso in cui un veicolo senza unita' di trazione agganciata o un treno senza macchinista non rispetta un segnale disposto a via impedita. E' escluso il caso in cui, per qualsiasi ragione, il segnale non e' disposto a via impedita in tempo per consentire al macchinista di arrestare il treno prima del segnale. L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie puo' notificare separatamente i quattro indici di movimento non autorizzato di cui ai trattini del presente punto e trasmette almeno un indicatore aggregato contenente dati sulle quattro voci.

4.6. "ruota rotta su materiale rotabile in servizio", una rottura che interessa la ruota, creando un rischio di incidente (deragliamenti o collisione);

4.7. "assile rotto su materiale rotabile in servizio", una rottura che interessa l'assile, creando un rischio di incidente (deragliamenti o collisione).

5. Metodologie comuni per il calcolo dell'impatto economico degli incidenti.

5.1. Il Valore della prevenzione di vittime (Value of Preventing a Casualty, VPC) e' composto dai seguenti elementi:

1) valore intrinseco della sicurezza: valori della "disponibilita' a pagare" (Willingness To Pay, WTP) basati su studi delle preferenze dichiarate realizzati negli Stati membri nei quali sono applicati;

2) costi economici diretti e indiretti: costi stimati nello Stato membro, costituiti dalle seguenti voci: spese mediche e di riabilitazione,

spese legali e processuali, spese di polizia, indagini private relative agli incidenti, servizi di pronto intervento e costi amministrativi connessi all'assicurazione,

perdite di produzione: valore per la societa' dei beni e servizi che la persona in questione avrebbe potuto produrre se l'incidente non si fosse verificato.

Nel calcolare i costi degli incidenti mortali, i decessi e le lesioni gravi devono essere considerati separatamente (VPC diversi per decesso e lesione grave).

5.2. Principi comuni per calcolare il valore intrinseco della sicurezza e i costi economici diretti/indiretti. Per quanto riguarda il valore intrinseco della sicurezza, la determinazione dell'adeguatezza delle stime disponibili si basa sulle considerazioni seguenti:

le stime devono riguardare un sistema di valutazione della riduzione del rischio di mortalita' nel settore dei trasporti e seguire un approccio basato sull'elemento "disponibilita' a pagare" (Willingness To Pay, WTP) secondo i metodi delle preferenze dichiarate,

il campione di intervistati utilizzato per i valori deve essere rappresentativo della popolazione interessata. In particolare, il campione deve rispecchiare la distribuzione di eta' e di reddito cosi' come

altre pertinenti caratteristiche socioeconomiche/demografiche della popolazione,

metodo per ottenere i valori WTP: lo studio deve essere concepito in modo tale che le domande siano chiare e rilevanti per gli intervistati.

I costi economici diretti e indiretti devono essere calcolati in base ai costi reali sostenuti dalla societa'.

5.3. Definizioni.

5.3.1. "Costo dei danni causati all'ambiente", i costi che devono essere sostenuti dalle imprese ferroviarie e dai gestori dell'infrastruttura, valutati sulla base della loro esperienza, per riportare l'area danneggiata allo stato in cui si trovava prima dell'incidente ferroviario;

5.3.2. "costo dei danni materiali al materiale rotabile o all'infrastruttura", il costo della fornitura del nuovo materiale rotabile o della nuova infrastruttura con funzionalita' e parametri tecnici identici a quelli danneggiati in modo irreparabile, e il costo del ripristino del materiale rotabile o dell'infrastruttura riparabile allo stato originario prima dell'incidente, che le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura devono stimare in base alla propria esperienza, compresi i costi relativi al noleggio di materiale rotabile a seguito della mancata disponibilita' dei veicoli danneggiati;

5.3.3. "costo dei ritardi a seguito di un incidente", il valore monetario dei ritardi subiti dagli utenti del trasporto ferroviario (passeggeri e clienti del comparto merci) a seguito di incidenti, calcolato in base al modello seguente:

VT = valore monetario del risparmio dei tempi di percorrenza

Valore del tempo per un passeggero di un treno (per un'ora)

$VTP = [VT \text{ dei passeggeri che viaggiano per lavoro}] * [\text{percentuale media annua dei passeggeri che viaggiano per lavoro}] + [VT \text{ dei passeggeri che non viaggiano per lavoro}] * [\text{percentuale media annua dei passeggeri che non viaggiano per lavoro}]$

VTP e' misurato in euro per passeggero e per ora

"passeggero che viaggia per lavoro", un passeggero che viaggia in relazione alle proprie attivita' professionali, esclusi i pendolari.

Valore del tempo per un treno merci (per un'ora)

$VTF = [VT \text{ dei treni merci}] * [(tonnellate-km)/(treno-km)]$

VTF e' misurato in euro per tonnellata di merci e per ora

MEDIA delle tonnellate di merci trasportate per treno in un anno (tonnellate/km)/(treno/km)

CM = costo di 1 minuto di ritardo di un treno

Treno passeggeri

$CMP = K1 * (VTP / 60) * [(passeggeri-km)/(treno-km)]$

MEDIA del numero di passeggeri per treno in un anno = (passeggeri/km)/(treno/km)

Treno merci

$CMF = K2 * (VTF / 60)$

I fattori K1 e K2 sono compresi fra il valore del tempo e quello del ritardo, come stimati negli studi delle preferenze dichiarate, per tenere conto del fatto che la perdita di tempo dovuta ai ritardi e' percepita in modo molto piu' negativo del normale tempo di percorrenza.

Costo dei ritardi a seguito di un incidente = $CMP * (\text{minuti di ritardo dei treni passeggeri}) + CMF * (\text{minuti di ritardo dei treni merci})$

Campo di applicazione del modello

Per gli incidenti significativi il costo dei ritardi deve essere calcolato come segue:

ritardi reali registrati sulle linee ferroviarie dove sono avvenuti gli incidenti misurati alla stazione terminale,

ritardi reali o, qualora cio' non fosse possibile, ritardi stimati sulle altre linee interessate.

6. Indicatori relativi alla sicurezza tecnica dell'infrastruttura e della sua realizzazione.

6.1. "Sistema di protezione del treno", un sistema che contribuisce a far rispettare i segnali e i limiti di velocita'.

6.2. "Sistemi di bordo", sistemi che aiutano il macchinista a osservare il segnalamento lungo la linea e il segnalamento in macchina, garantendo in tal modo una protezione dei punti protetti e il rispetto dei limiti di velocita'. I sistemi di protezione del treno di bordo sono descritti come segue:

a) allarme, che garantisce un allarme automatico al macchinista;

b) allarme e arresto automatico, che garantiscono un allarme automatico al macchinista e l'arresto automatico al superamento di un segnale disposto a via impedita;

c) allarme e arresto automatico e controllo discreto della velocita', che garantiscono una protezione dei punti protetti, in cui "controllo discreto della velocita'" indica il controllo della velocita' in determinati punti (limitatori di velocita') in prossimita' di un segnale;

d) allarme e arresto automatico e controllo continuo della velocita', che garantiscono la protezione dei punti protetti e il controllo continuo dei limiti di velocita' della linea, in cui "controllo continuo della velocita'" significa indicazione continua e rispetto della velocita' massima consentita su tutte le sezioni della linea.

La tipologia (d) e' considerata un sistema di protezione automatica del treno (Automatic Train Protection - ATP).

6.3. "Passaggio a livello", qualsiasi intersezione a livello tra una strada o un passaggio e una ferrovia, riconosciuta dal gestore dell'infrastruttura e aperta a utenti pubblici o privati. Sono esclusi i passaggi fra i marciapiedi nelle stazioni e i passaggi sui binari riservati al personale.

6.4. "Strada", ai fini delle statistiche sugli incidenti ferroviari, qualsiasi strada, via o autostrada, pubblica o privata, compresi i sentieri e le piste ciclabili.

6.5. "Passaggio", qualsiasi percorso, diverso da una strada, adibito al passaggio di persone, animali, veicoli o macchinari.

6.6. "Passaggio a livello passivo", un passaggio a livello privo di qualsiasi forma di sistema di allarme o protezione che si attiva quando per l'utente e' pericoloso attraversare il passaggio.

6.7. "Passaggio a livello attivo", un passaggio a livello in cui all'arrivo del treno gli utenti sono protetti o avvertiti mediante l'attivazione di dispositivi quando e' pericoloso attraversare il passaggio.

La protezione mediante l'uso di dispositivi fisici comprende:

barriere complete o semibarriere, cancelli.

Allarme mediante l'uso di attrezzature fisse ai passaggi a livello:

dispositivi visibili: luci,

dispositivi sonori: campane, trombe, claxon ecc.

I passaggi a livello attivi sono classificati come segue:

- a) **"manuale": un passaggio a livello in cui la protezione o l'allarme lato utente sono attivati manualmente da un dipendente delle ferrovie;**
- b) **"automatico con allarme lato utente": un passaggio a livello in cui l'allarme lato utente e' attivato dall'approssimarsi del treno;**
- c) **"automatico con protezione lato utente": un passaggio a livello in cui la protezione lato utente e' attivata dall'approssimarsi del treno. Cio' comprende un passaggio a livello dotato sia di protezione che di allarme lato utente;**
- d) **"protetto lato ferrovia": un passaggio a livello in cui un segnale o un altro sistema di protezione del treno autorizza un treno a procedere se il passaggio a livello e' completamente protetto lato utente ed e' libero da ostacoli.**

7. Definizioni delle basi di calcolo.

7.1. "Treno-km", unita' di misura che rappresenta lo spostamento di un treno su un percorso di un chilometro. Se disponibile viene utilizzata la distanza effettivamente percorsa; in caso contrario si utilizza la distanza di rete standard tra il punto d'origine e il punto di destinazione. Va presa in considerazione solo la distanza sul territorio nazionale del paese dichiarante.

7.2. "Passeggeri-km", unita' di misura che rappresenta il trasporto di un solo passeggero per ferrovia su una distanza di un chilometro. Va presa in considerazione solo la distanza sul territorio nazionale del paese dichiarante.

7.3. "Km di linea", la lunghezza in chilometri della rete ferroviaria nazionale il cui campo di applicazione e' stabilito all'art. 2. Per le linee ferroviarie a piu' binari va presa in considerazione solo la distanza fra il punto di origine e il punto di destinazione.

7.4. "Km di binario", la lunghezza in chilometri della rete ferroviaria nazionale il cui campo di applicazione e' stabilito all'art. 2. Va preso in considerazione ogni binario di una linea ferroviaria a piu' binari."

(1) RID, regolamento riguardante il trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovia adottato ai sensi della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose (GU L 260 del 30.9.2008, pag. 13).))

Allegato II

NOTIFICA DELLE NORME NAZIONALI DI SICUREZZA

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

15. Norme relative agli obiettivi ed ai metodi di sicurezza in vigore in Italia;
16. Norme relative ai requisiti dei sistemi di gestione e di certificazione della sicurezza delle imprese ferroviarie;
17. **((PUNTO ABROGATO DAL D.LGS. 24 MARZO 2011, N. 43));**
18. Norme comuni di esercizio della rete ferroviaria non ancora oggetto di una STI, comprese le norme relative ai sistemi di segnalamento e di gestione del traffico;
19. Norme che fissano i requisiti relativi a norme di esercizio interne supplementari (norme dell'impresa) che devono essere stabilite dai gestori dell'infrastruttura e dalle imprese ferroviarie;
20. Norme relative ai requisiti del personale addetto a compiti di sicurezza essenziali, tra cui criteri di selezione, idoneita' sotto il profilo medico e formazione e certificazione, purché ancora non oggetto di una STI;
21. Norme relative alle indagini su incidenti ed inconvenienti.

Allegato III

SISTEMI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA

1. Requisiti del sistema di gestione della sicurezza.

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

2. Elementi essenziali del sistema di gestione della sicurezza.

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

- a) una politica di sicurezza approvata dal direttore generale dell'organismo e comunicata a tutto il personale;
- b) obiettivi dell'organismo di tipo qualitativo e quantitativo per il mantenimento ed il miglioramento della sicurezza nonche' piani e procedure per conseguire tali obiettivi;
- c) procedure atte a soddisfare gli standard tecnici ed operativi in vigore, nuovi e modificati od altre prescrizioni contenute:

nelle STI;

oppure

((nelle norme nazionali di sicurezza di cui all'articolo 12 e all'allegato II;))

oppure

in altre norme pertinenti;

oppure

in decisioni dell'Agenzia,

nonche' procedure volte ad assicurare la conformita' agli standard e alle altre prescrizioni durante l'intero ciclo di vita delle attrezzature e delle operazioni;

- d) procedure e metodi da applicare nella valutazione del rischio e nell'attuazione delle misure di controllo del fischio ogniqualvolta un cambiamento nelle condizioni di esercizio o l'impiego di nuovo materiale comporti nuovi rischi per l'infrastruttura o per le operazioni;
- e) offerta di programmi di formazione del personale e di sistemi atti a garantire che il personale mantenga le proprie competenze e che i compiti siano svolti conformemente a tali competenze;
- f) disposizioni atte a garantire un livello sufficiente di informazione all'interno dell'organismo e, se del caso, fra gli organismi che operano sulla stessa infrastruttura;
- g) procedure e formati per la documentazione delle informazioni in materia di sicurezza e scelta della procedura di controllo della configurazione delle informazioni essenziali in materia di sicurezza;
- h) procedure volte a garantire che gli incidenti, gli inconvenienti, i «quasi incidenti» ed altri eventi pericolosi siano segnalati, indagati ed analizzati e che siano adottate le necessarie misure preventive;
- i) piani di intervento, di allarme ed informazione in caso di emergenza, concordati con le autorità suppletive competenti;
- j) audit interni regolari del sistema di gestione della sicurezza.

Allegato IV

DOCUMENTAZIONE RELATIVA ALLA PARTE DEL CERTIFICATO DI SICUREZZA SPECIFICO DELLA RETE

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

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

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

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

Per evitare duplicazioni e ridurre la quantita' di informazioni, per gli elementi conformi alle STI ed agli altri requisiti delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE va trasmessa soltanto una documentazione sintetica.

Allegato V

CONTENUTO PRINCIPALE DELLA RELAZIONE DI INDAGINE SU INCIDENTI ED INCONVENIENTI

1. Sintesi.

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

Contiene infine le raccomandazioni principali formulate ed i relativi destinatari.

2. Fatti in immediata relazione all'evento.

1. Evento:

data, ora e luogo dell'evento;

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

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

2. Circostanze dell'evento:

personale ed imprese appaltatrici coinvolti, altre parti e testimoni;

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

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

mezzi di comunicazione;

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

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

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

3. Decessi, lesioni, danni materiali:

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

merci, bagagli ed altri beni;

materiale rotabile, infrastruttura ed ambiente.

4. Circostanze esterne:

Condizioni atmosferiche e riferimenti geografici.

3. Resoconto dell'indagine.

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

personale delle ferrovie, compreso quello delle imprese appaltatrici;
altri testimoni.

2. Sistema di gestione della sicurezza:

quadro organizzativo e modalita' di assegnazione ed esecuzione degli incarichi;
requisiti relativi al personale e garanzia della loro applicazione;
modalita' dei controlli e delle verifiche interni e loro risultati;
interfaccia fra i diversi soggetti operanti sull'infrastruttura.

3. Norma e regolamenti:

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

4. Funzionamento del materiale rotabile e degli impianti tecnici:

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

infrastruttura;

apparecchiature di comunicazione;

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

5. Documentazione del sistema operativo:

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

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

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

6. Interfaccia uomo-macchina-organizzazione:

tempo lavorativo del personale coinvolto;

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

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

7. Eventi precedenti dello stesso tipo.

4. Analisi e conclusioni.

1. Resoconto finale della catena di eventi:

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

2. Discussione:

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

3. Conclusioni:

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

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

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

4. Osservazioni aggiuntive:

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

5. Provvedimenti adottati

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

6. Raccomandazioni.
