



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

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

Linee guida per il rilascio delle Autorizzazioni di Sicurezza e dei Certificati di Idoneità all'Esercizio

VERSIONE 02 – Aprile 2025

Tabella delle versioni

Versione	Data	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato	Autorizzato
00	30/06/2024	Emanazione per consultazione	Ufficio 9 DGSF sulla base del testo elaborato dal Gruppo di Lavoro di cui alla nota ANFISA prot. Int.0006506.26-01-2024 e s.m.i.	N. Centola	L. Tatarelli	P.L.G. Navone
01	18/09/2024	Emanazione per entrata in vigore	Ufficio 9 DGSF sulla base degli esiti della consultazione pubblica e di ulteriori valutazioni	N. Centola	L. Tatarelli	P.L.G. Navone
02	07/04/2025	Revisione da ritorni di esperienza	Ufficio 9 DGSF anche sulla base delle proposte degli operatori a seguito della nota ANFISA prot. U.0013295.19-02-2025 con coordinamento a cura N. Centola	N. Centola (coordinamento) <i>Firmato Digitalmente da</i> NICOLA CENTOLA <i>In Data/On Date:</i> martedì 8 aprile 2025 10:1 I. Colelli <i>Firmato Digitalmente da</i> IRENE COLELLI <i>In Data/On Date:</i> martedì 8 aprile 2025 10:1 L. Neri <i>Firmato Digitalmente da</i> L. NERI <i>In Data/On Date:</i> martedì 8 aprile 2025 10:1 M. Urbani <i>Firmato Digitalmente da</i> MARA URBANI <i>In Data/On Date:</i> martedì 8 aprile 2025 07	L. Tatarelli <i>Firmato Digitalmente da</i> L. TATARELLI <i>In Data/On Date:</i> venerdì 4 aprile 2025 15:32:09 GMT+01:00	P.L.G. Navone <i>Firmato Digitalmente da</i> P.L.G. NAVONE <i>In Data/On Date:</i> venerdì 4 aprile 2025 22:34:22 GMT+01:00

Tabella delle revisioni

Versione	Descrizione delle modifiche significative rispetto alla versione precedente
02	• Inserito § 6.1.1 relativo al referente sistema di gestione della sicurezza; • Inserita, al § 6.2, precisazione in merito alla possibilità di richiedere incontri ad ANSFISA; • Rivisto § 9; • Revisione elenco norme nazionali riportate nell'Allegato 2 per recepimento del processo di riordino normativo in atto; • Aggiornamento dei contenuti della Tabella 1 contenuta nell'Allegato 2; • Revisione Appendice 1; • Revisione Appendice 3.

INDICE

1	DEFINIZIONI.....	4
2	ACRONIMI	4
3	PREMESSA.....	5
4	SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE.....	6
5	QUADRO REGOLATORIO	7
6	PROCEDIMENTO DI AUTORIZZAZIONE.....	8
6.1	Modalità di comunicazione tra l'Agenzia e il richiedente.....	8
6.1.1	Referente del sistema di gestione della sicurezza	8
6.2	Pre-valutazione	9
6.3	Presentazione della istanza	9
6.3.1	Disposizioni particolari per le istanze inerenti alle infrastrutture transfrontaliere	10
6.4	Bolli e diritti di istruttoria	10
6.5	Ricezione dell'istanza e avvio del procedimento	10
6.6	Controllo iniziale	11
6.7	Valutazione dettagliata	11
6.7.1	Disposizioni particolari per le istanze inerenti alle infrastrutture transfrontaliere	12
6.7.2	Classificazione delle questioni.....	12
6.8	Processo decisionale.....	13
6.8.1	Disposizioni particolari per le istanze inerenti alle infrastrutture transfrontaliere	14
6.9	Riesame e ricorso	14
7	RINNOVO DEL TITOLO AUTORIZZATIVO	14
8	AGGIORNAMENTO DEL TITOLO AUTORIZZATIVO.....	15
9	ATTIVITA' SUCCESSIVE AL RILASCIO DEL TITOLO	16
10	RESTRIZIONI E CONDIZIONI DI IMPIEGO O REVOCHE DEL TITOLO AUTORIZZATIVO	16
10.1	Disposizioni particolari per le istanze inerenti alle infrastrutture transfrontaliere.....	16
11	CADUCAZIONE DEL TITOLO AUTORIZZATIVO	16
12	ELENCO ALLEGATI.....	17
13	ELENCO APPENDICI	17
Allegato 1.....		18
Allegato 2.....		21
Appendice 1 a		31
Appendice 1 b		33
Appendice 2		36
Appendice 3 a		37
Appendice 3 b		39
Appendice 4.....		41
Appendice 5.....		50

1 DEFINIZIONI

Ai fini dell'applicazione delle presenti linee guida valgono le definizioni contenute all'articolo 3 del D.Lgs. 50/2019, nonché le seguenti definizioni:

- a) **Esercente:** soggetto integrato che gestisce l'infrastruttura ed effettua il servizio di trasporto in esclusiva sulla propria rete funzionalmente isolata;
- b) **Fascicolo di domanda:** la documentazione presentata dal richiedente ai fini della istanza;
- c) **Infrastruttura transfrontaliera:** infrastruttura ferroviaria che collega direttamente due o più località attraversando il territorio dell'Italia e di almeno un altro Stato;
- d) **Istanza:** la richiesta del titolo autorizzativo come prima emissione, aggiornamento o rinnovo effettuata dal richiedente all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali;
- e) **Numero identificativo:** numero che identifica, in maniera univoca, il titolo autorizzativo;
- f) **Operatore ferroviario:** esercente, gestore dell'infrastruttura, impresa ferroviaria;
- g) **Pre-valutazione:** la fase (opzionale da parte del richiedente) che precede la presentazione di una istanza, durante la quale il richiedente può chiedere informazioni sul procedimento;
- h) **Piano di azione:** il piano, proposto dal richiedente e concordato con l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali, che contiene le azioni da mettere in atto per risolvere le questioni sollevate dalla medesima Agenzia;
- i) **Quadro sinottico:** documento riassuntivo in forma tabellare che, in funzione di un determinato requisito, indica i documenti del SGS (individuati in modo univoco, ad esempio, mediante codifica identificativa, indice revisione e data di emissione) che il richiedente ritiene sufficienti al soddisfacimento del requisito. I riferimenti indicati devono essere puntuali, dettagliando le parti (capitoli, paragrafi, articoli) pertinenti dei documenti;
- j) **Questione:** rilievo dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali in merito all'ottemperanza di un requisito, emerso nella fase di valutazione di una istanza;
- k) **Richiedente:** l'organizzazione che richiede il titolo autorizzativo come prima emissione, aggiornamento o rinnovo;
- l) **Titolo autorizzativo:** l'Autorizzazione di Sicurezza oppure il Certificato di Idoneità all'Esercizio.

2 ACRONIMI

Acronimo	Significato
AdS	Autorizzazione di Sicurezza dei gestori dell'infrastruttura
AMIS	Autorizzazione di Messa In Servizio
ANSF	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
ANSFISA	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali
CAD	Codice Amministrazione Digitale
CSM	Common Safety Method (Metodi comuni di sicurezza)
CIE	Certificato di Idoneità all'Esercizio
ERA	European Union Agency for Railways (Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie)
ES	Esercente
GI	Gestore dell'Infrastruttura

IF	Impresa Ferroviaria
PEC	Posta Elettronica Certificata
RCF	Regolamento per la Circolazione Ferroviaria - Allegato B del decreto ANSF n. 4/2012
SGS	Sistema di Gestione della Sicurezza
SRM	Soggetto Responsabile della Manutenzione (Entity in Charge of Maintenance - ECM)
STI	Specifica Tecnica di Interoperabilità
TAR	Tribunale Amministrativo Regionale
UE	Unione Europea

3 PREMESSA

La versione precedente di questo documento costituiva il risultato di un percorso coordinato da ANSFISA (di seguito anche Agenzia) che aveva visto coinvolti gli operatori ferroviari e che, attraverso successive fasi (prima stesura, revisione, consultazione pubblica e ulteriore rivisitazione), aveva consentito di consolidare un testo in grado di disciplinare i procedimenti relativi alle Autorizzazioni di Sicurezza e ai Certificati di Idoneità all'Esercizio nel rispetto del principio cardine di buon andamento della pubblica amministrazione. La presente versione ne costituisce l'evoluzione che, tenendo anche conto delle proposte avanzate da alcuni operatori, prende in carico i ritorni di esperienza del primo periodo di applicazione e l'evoluzione del quadro regolatorio.

Il procedimento amministrativo delineato nelle linee guida, vincolato dalle disposizioni e dagli orientamenti fissati nella normativa applicabile, sia di derivazione europea (direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie; raccomandazione (UE) 2019/780 sulle modalità pratiche per il rilascio delle autorizzazioni di sicurezza ai gestori delle infrastrutture) sia nazionale (legge 7 agosto 1990, n. 241; decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, di attuazione della direttiva (UE) 2016/798), punta a realizzare un approccio efficiente per garantire un adeguato livello di controllo da parte dell'Agenzia che risulti proporzionato ed efficace, in aderenza agli obiettivi di semplificazione, riduzione degli oneri per i richiedenti e al divieto di aggravamento dell'azione amministrativa. In ragione di tale circostanza, gli strumenti operativi adottati in queste linee guida appaiono in linea con i principi di semplificazione, di razionalizzazione e di proporzionalità dei controlli amministrativi. In questo senso si pongono le parti del testo che soddisfano i criteri di:

- individuazione, trasparenza e conoscibilità degli obblighi e degli adempimenti che i richiedenti devono rispettare per ottemperare alle disposizioni del quadro regolatorio applicabile;
- indicazione dei processi e dei metodi di valutazione;
- valorizzazione della certificazione;
- leale collaborazione tra l'Agenzia e gli stessi richiedenti.

I titoli autorizzativi rilasciati dall'Agenzia sulla base dei procedimenti disciplinati dalle presenti linee guida, in linea con gli orientamenti fissati nella normativa di derivazione europea in tema di autorizzazioni rilasciate dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza ferroviaria, si basano su una "ragionevole certezza", cioè sul presupposto che il richiedente e gli eventuali altri soggetti (es. organismi di valutazione, soggetti fornitori di consulenza tecnica), che lo sostengono nel processo, abbiano adempiuto ai propri obblighi e alle proprie responsabilità. Il livello di impegno richiesto dall'Agenzia per acquisire una ragionevole certezza tiene conto dei seguenti elementi:

- complessità dell'organizzazione del richiedente;
- qualità della documentazione fornita dal richiedente;
- fiducia acquisita nel richiedente sulla base di quanto emerso nell'ambito di interlocuzioni (es. riunioni, confronti, attività in campo) e dei ritorni di esperienza di precedenti procedimenti.

Il criterio della ragionevole certezza, per come declinato nella vigente regolamentazione europea (es. regolamento (UE) 2018/545), è sostenuto anche da una disamina dei termini "garantire" ed "assicurare" usata dal legislatore nazionale in più punti all'interno del decreto legislativo 50/2019, laddove all'articolo 8 afferma che "*I gestori*

dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie elaborano i propri sistemi di gestione della sicurezza (SGS) al fine di garantire che il sistema ferroviario raggiunga almeno i CST, sia conforme ai requisiti di sicurezza contenuti nelle STI e che siano applicati gli elementi pertinenti dei CSM e le norme nazionali" (comma 1) ed elenca gli elementi essenziali del sistema di gestione (comma 2). Ponendo l'attenzione sulle parole "garantire" ed "assicurare" che significano rendere sicuro, rendere certa una persona riguardo un determinato fatto, affermare con sicurezza, il legislatore ha posto in capo ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie un vero e proprio obbligo ad impegnarsi. Infatti, il garantire e l'assicurare hanno una valenza che deve individuarsi nella necessità che la predisposizione del sistema di gestione della sicurezza sia prospettata, attestata ed asseverata dal gestore o dall'impresa ferroviaria in termini di ragionevole certezza; ciò significa che deve poggiare su elementi seri e concreti, capaci di far sorgere la "fondata opinione", intesa come quasi certezza, che il predetto sistema di gestione fornirà i mezzi necessari al soddisfacimento della sicurezza, quale interesse pubblico primario tutelato e che, in difetto di eventi assolutamente imprevedibili, il risultato sarà raggiunto. In buona sostanza, i gestori e le imprese assumono un impegno obbligatorio e non semplicemente descrittivo a istituire un sistema di gestione, rispetto al quale, appaiono imprescindibili rigorose e concrete valutazioni da parte dei medesimi sulla plausibilità della realizzazione degli obiettivi indicati.

L'approccio sopra delineato risulta coerente con le considerazioni circa la sicurezza del sistema ferroviario riportate nella direttiva (UE) 2016/798, nella quale viene evidenziato che *"I livelli di sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione sono generalmente elevati, in particolare rispetto al trasporto stradale. La sicurezza ferroviaria dovrebbe essere generalmente mantenuta e, ove praticabile, continuamente migliorata, tenendo conto del progresso tecnico e scientifico e dello sviluppo del diritto dell'Unione e internazionale..."*, e con la definizione di sicurezza ferroviaria stabilita nel regolamento di esecuzione (UE) 402/2013 che, all'articolo 3, la individua quale *"assenza di un rischio inaccettabile di danno"*. Soccorre tale impostazione anche il disposto del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, sulla base del quale i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie, e per analogia anche gli esercenti, ciascuno per la propria parte di sistema, sono responsabili del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano, compresa la fornitura di materiale e l'appalto di servizi nei confronti di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi.

Ai fini di una più esaustiva individuazione dei profili entro i quali inquadrare i titoli rilasciati, si rileva che le competenze dell'Agenzia vanno inquadrare anche in relazione all'articolo 2 del D.Lgs. 50/2019 nel quale il legislatore ha avuto cura di precisare che *"restano ferme le specifiche competenze del Ministero dell'interno in materia di soccorso pubblico, difesa civile, prevenzione incendi e altre attività assegnate al Corpo nazionale dei vigili del fuoco, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in materia di norme tecniche costruttive delle opere civili ed i compiti del Ministero del lavoro e delle politiche sociali e del Ministero della salute, con particolare riferimento alle condizioni all'interno delle aree di cantiere"*.

Nel presente testo si è avuto cura di rendere adeguatamente evidenti gli elementi sulla base dei quali vengono condotte le valutazioni delle istanze. Tale valutazione, effettuata ex-ante e di tipo documentale, costituisce un primo momento di verifica dell'organizzazione e, pertanto, per sua stessa natura, non è in grado di restituire certezza dell'adeguato funzionamento dell'organizzazione, se non integrandosi con i controlli successivi all'emanazione del provvedimento autorizzativo, condotti dall'Agenzia attraverso lo strumento della supervisione.

4 SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE

Le presenti linee guida, recependo gli orientamenti stabiliti nella raccomandazione (UE) 2019/780 della Commissione del 16 maggio 2019 sulle modalità pratiche per il rilascio delle autorizzazioni di sicurezza ai gestori delle infrastrutture e in coerenza con le norme nazionali in materia di procedimento amministrativo (legge 7 agosto 1990, n. 241) definiscono:

- le modalità di presentazione dell'istanza e di comunicazione tra ANSFISA e il richiedente;
- la struttura e il contenuto del fascicolo di domanda che deve essere presentato dal richiedente;
- gli aspetti specifici della valutazione dell'istanza effettuata da ANSFISA;
- le condizioni per il rinnovo del titolo autorizzativo;
- le condizioni per l'aggiornamento del titolo autorizzativo;

- le condizioni per sottoporre il titolo autorizzativo a restrizioni e condizioni di impiego oppure per revocarlo;
- lo svolgimento di alcune attività successive al rilascio del titolo autorizzativo.

Le presenti linee guida si applicano:

- ai gestori dell'infrastruttura, come definiti nell'articolo 3, punto 1, lettera b) del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, che richiedono il primo rilascio, il rinnovo o l'aggiornamento dell'Autorizzazione di Sicurezza di cui all'articolo 11 del D.Lgs. 50/2019 per operare sul sistema ferroviario nazionale, oppure già in possesso di un titolo autorizzativo rilasciato dall'Agenzia;
- ai soggetti (esercente, gestore dell'infrastruttura, impresa ferroviaria) che richiedono il primo rilascio, il rinnovo o l'aggiornamento del Certificato di Idoneità all'Esercizio di cui all'articolo 28 del D.Lgs. 50/2019 per operare sulle reti funzionalmente isolate di cui all'articolo 2 comma 4 del medesimo D.Lgs. 50/2019 adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani, oppure già in possesso di un titolo autorizzativo rilasciato dall'Agenzia;
- ad ANSFISA nei procedimenti, avviati d'ufficio, inerenti a restrizioni e condizioni di impiego o revoche del titolo autorizzativo.

Le indicazioni contenute nelle presenti linee guida, inerenti ai CIE, applicabili singolarmente ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie sono altresì applicabili anche per il soggetto integrato esercente.

Le presenti linee guida non si applicano ai soggetti che operano sulle tratte ferroviarie ad uso turistico di cui alla legge 9 agosto 2017, n. 128, recante "Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico", il cui elenco è contenuto nel decreto interministeriale del 17 maggio 2022, n.146.

5 QUADRO REGOLATORIO

Il quadro regolatorio pertinente per il procedimento di rilascio da parte di ANSFISA dei titoli autorizzativi sopra richiamati – Autorizzazione di Sicurezza e Certificato di Idoneità all'Esercizio - è di seguito sintetizzato:

- Decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 642 "Disciplina dell'imposta di bollo";
- Legge 7 agosto 1990, n. 241 "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi";
- Decreto legislativo del 7 marzo 2005 n. 82 – Codice Amministrazione Digitale;
- Regolamento delegato (UE) 2018/762 della commissione dell'8 marzo 2018 che stabilisce metodi comuni di sicurezza relativi ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza;
- Decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, recante "Attuazione della Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie";
- Raccomandazione (UE) 2019/780 della commissione del 16 maggio 2019 sulle modalità pratiche per il rilascio delle autorizzazioni di sicurezza ai gestori delle infrastrutture;
- Guida ERA "Requisiti del sistema di gestione della sicurezza per la certificazione della sicurezza o l'autorizzazione di sicurezza";
- Decreto ANSFISA per la "Determinazione importi di proventi derivanti dall'esercizio delle attività dirette di servizio" prot. Int.0041797.29-09-2022.

Il predetto quadro regolatorio, con specifico riferimento ai Certificati di Idoneità all'Esercizio, è integrato come di seguito:

- Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 347 del 02/08/2019 di individuazione delle reti isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario;
- Decreto ANSF n. 1/2019 - Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti;

- Decreto ANSF n. 3/2019 - Disciplina delle regole e delle procedure, ai sensi dell'articolo 16, comma 2, lettera bb), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai soggetti che operano su tali reti;
- Nota ANSF prot. U.0013666.10-07-2019 - Provvedimenti urgenti in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai soggetti che operano su tali reti individuate dal decreto ministeriale di cui all'articolo 2, comma 4, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50;
- Nota ANSF prot. U.0012044.03-08-2020 - Certificato di Idoneità all'Esercizio di cui all'articolo 28 del decreto legislativo 14 maggio 2019 n. 50, chiarimenti in merito all'art 4 comma 2 decreto ANSF n. 3/2019 del 02/07/2019;
- Decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 convertito con modificazioni dalla L. 9 novembre 2021, n. 156 - Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali;
- Nota ANSFISA prot. U.0033733.02-08-2022 - Piano di adeguamento tecnologico, infrastrutturale e normativo ai principi di sicurezza delle reti funzionalmente isolate e dei soggetti operanti su tali reti.

Per tutti i riferimenti normativi citati all'interno del presente documento è da intendersi la versione in vigore al momento dell'applicazione.

6 PROCEDIMENTO DI AUTORIZZAZIONE

6.1 Modalità di comunicazione tra l'Agenzia e il richiedente

Per conseguire maggiore efficienza nella propria attività, in accordo a quanto disposto dall'articolo 3-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, l'Agenzia agisce mediante strumenti informatici e telematici nei rapporti interni, con le altre amministrazioni e con i privati.

Le comunicazioni inerenti ai procedimenti di Autorizzazione di Sicurezza e Certificato di Idoneità all'Esercizio devono essere trasmesse dal richiedente all'indirizzo PEC dell'Agenzia, fatti salvi i casi in cui il richiedente fornisca riscontro a richieste che l'Agenzia ha trasmesso con mezzi diversi.

Si precisa che le suddette comunicazioni devono essere indirizzate all'ufficio competente dell'Agenzia: *Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie - Area Autorizzazioni e Certificazioni di Sicurezza Ufficio 9 – Autorizzazione dei Gestori Ferroviari e Certificazione Esercenti*.

Nell'oggetto delle comunicazioni successive alla presentazione dell'istanza deve essere altresì riportato l'identificativo del fascicolo di riferimento contenuto nella comunicazione di avvio del procedimento trasmessa dall'Agenzia (rif. § 6.5).

L'Agenzia comunica le informazioni inerenti al procedimento all'indirizzo di posta elettronica indicato dal richiedente nel modello di istanza (rif. Appendice 1 - § **INFORMAZIONI SUL RICHIEDENTE**).

Il richiedente può fare richieste ad ANSFISA di incontri al fine di ottenere informazioni in merito al procedimento (come, ad esempio, chiarimenti relativi alle questioni sollevate dall'Agenzia nel corso della valutazione dettagliata – rif. § 6.7); la richiesta di tali incontri deve contenere una proposta di ordine del giorno con una puntuale descrizione degli aspetti da trattare.

6.1.1 Referente del sistema di gestione della sicurezza

Gli operatori ferroviari possono individuare all'interno della propria organizzazione un "Referente del sistema di gestione della sicurezza", il cui nominativo deve essere reso noto ad ANSFISA all'atto della presentazione delle istanze.

La presenza di tale figura è auspicabile al fine di rendere più efficaci le interlocuzioni con ANSFISA sulle questioni legate al sistema di gestione della sicurezza e, se del caso, essere di supporto all'alta direzione nello svolgere

efficacemente i propri compiti, in particolare per sviluppare, implementare, mantenere e migliorare lo stesso sistema di gestione della sicurezza.

Se presente, il "Referente del sistema di gestione della sicurezza" deve essere in grado di relazionarsi con ANSFISA in lingua italiana e fornire ogni informazione relativa al contenuto del sistema di gestione della sicurezza.

Per un efficace svolgimento dell'attività è opportuno che il "Referente del sistema di gestione della sicurezza", abbia conoscenza dell'organizzazione in cui svolge la funzione, nonché del quadro normativo ferroviario europeo e nazionale, dell'architettura dei sistemi di gestione e delle principali metodologie di valutazione del rischio e di audit.

Tale figura è auspicabile sia presente anche dopo l'ottenimento del titolo autorizzativo, per la gestione di tutte le interlocuzioni che potranno avvenire con ANSFISA comprese quelle legate alle attività di supervisione.

Il presente paragrafo fornisce un indirizzo basato su buone pratiche e non è giuridicamente vincolante e, pertanto, l'individuazione del "Referente del sistema di gestione della sicurezza" ha carattere strettamente volontario.

6.2 Pre-valutazione

Prima di presentare una istanza, il richiedente può richiedere all'Agenzia di attivare la fase di pre-valutazione, al fine di concordare con l'Agenzia stessa degli incontri, finalizzati ad acquisire le informazioni sul procedimento di rilascio del titolo autorizzativo. La fase di prevalutazione ha lo scopo di:

- facilitare i contatti preliminari tra Agenzia e richiedente;
- facilitare lo sviluppo di relazioni cordiali, correttamente impostate ed efficaci tra il personale dell'Agenzia e quello del richiedente;
- permettere al richiedente di fornire all'Agenzia informazioni inerenti al SGS;
- illustrare al richiedente i requisiti a cui ottemperare e le modalità con cui sarà condotto il processo di valutazione.

A seguito della richiesta di attivazione della fase di pre-valutazione ANSFISA organizza una riunione per consentire al richiedente di illustrare le aspettative e le motivazioni per le quali è stata fatta la richiesta.

Nel caso di richiesta di primo rilascio del titolo autorizzativo, il richiedente, nella fase di pre-valutazione, deve mettere a disposizione le informazioni utili ad inquadrare la propria struttura organizzativa, le caratteristiche della rete ferroviaria e dei veicoli, i macro-processi che prevede di gestire.

Nel caso di richiesta di aggiornamento, il richiedente nella fase di pre-valutazione, deve mettere a disposizione le informazioni utili ad inquadrare correttamente la modifica che si intende apportare.

Nel caso di richiesta di rinnovo, il richiedente nella fase di pre-valutazione, deve mettere a disposizione le informazioni utili ad inquadrare correttamente le modifiche apportate agli elementi forniti all'Agenzia per il rilascio della precedente autorizzazione.

6.3 Presentazione della istanza

Le istanze devono essere trasmesse dal richiedente all'indirizzo PEC dell'Agenzia.

Per la trasmissione di documenti di dimensione superiore a quelli massimi imposti dalla PEC, il richiedente deve fare ricorso ad una specifica funzionalità ("Area di Upload") implementata all'interno dell'area riservata del sito internet istituzionale dell'Agenzia, che consente di effettuare l'invio di documenti in formato digitale. L'utente esterno, per poter accedere alla citata area riservata, deve richiedere l'attivazione di una apposita utenza all'Agenzia.

Tenuto conto dei tempi occorrenti per la conclusione del procedimento descritto nelle presenti linee guida, l'istanza deve pervenire all'Agenzia almeno cinque mesi prima della:

- data d'inizio prevista di qualsiasi nuova operazione di rete ferroviaria o di trasporto ferroviario per la quale sia richiesto un nuovo titolo autorizzativo;
- data di attuazione di una modifica che richieda l'aggiornamento (rif. § 8) del titolo autorizzativo;

- scadenza del titolo autorizzativo in corso di validità per cui sia richiesto il rinnovo dello stesso, al fine di non pregiudicare la continuità delle attività.

Il richiedente effettua l'istanza utilizzando il modello riportato nell'Appendice 1.

L'istanza è corredata dal fascicolo di domanda, che contiene la documentazione elencata nell'Allegato 1.

La documentazione trasmessa deve essere:

- in formato digitale PDF/A, che consenta la ricerca testuale nel documento;
- firmata digitalmente da parte del legale rappresentante del soggetto richiedente o da un procuratore (nel caso in cui vi sia la presenza di procuratore con poteri di firma della documentazione da presentare all'Agenzia, il legale rappresentante del soggetto richiedente deve allegare una dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà, ai sensi degli articoli n.38, n. 46 e n. 47 del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, riportante la lista dei procuratori autorizzati e gli estremi delle procure);
- redatta in lingua italiana.

6.3.1 Disposizioni particolari per le istanze inerenti alle infrastrutture transfrontaliere

Nel caso di istanze inerenti ad infrastrutture transfrontaliere i tempi per la conclusione del procedimento possono differire da quelli previsti nel presente documento in funzione di quanto eventualmente disposto da accordi fra gli Stati membri o da accordi tra le autorità di sicurezza interessate.

6.4 Bolli e diritti di istruttoria

Le istanze e i relativi provvedimenti di ANSFISA sono soggetti all'imposizione del bollo, nella misura indicata dalla normativa vigente per ogni atto.

I richiedenti che presentano le istanze sono tenuti al pagamento dei diritti di istruttoria previsti dal decreto dell'Agenzia prot. Int.0041797.29-09-2022.

La corresponsione dei predetti importi, in accordo con quanto previsto dal CAD, deve essere effettuata tramite il portale PagoPA di ANSFISA.

6.5 Ricezione dell'istanza e avvio del procedimento

L'Agenzia, acquisita l'istanza, provvede a creare il relativo fascicolo nel proprio sistema di gestione documentale.

L'Agenzia comunica prontamente al richiedente l'avvio del procedimento, riportando nella comunicazione le informazioni previste dall'articolo 8 della legge 7 agosto 1990, n. 241, nonché l'identificativo del fascicolo di cui sopra (*ID [nome fascicolo]*).

Il procedimento si articola nelle seguenti fasi:

- Controllo iniziale (rif. § 6.6);
- Valutazione dettagliata (rif. § 6.7);
- Processo decisionale (rif. § 6.8).

Trattasi, comunque, di un unico procedimento i cui termini, ai sensi dell'articolo 2, comma 7, della legge 7 agosto 1990, n. 241, possono essere sospesi dall'Agenzia per una sola volta e per un periodo non superiore a trenta giorni, per l'acquisizione di informazioni o di certificazioni relative a fatti, stati o qualità non attestati in documenti già in possesso dell'amministrazione stessa o non direttamente acquisibili presso altre pubbliche amministrazioni. Nell'ipotesi in cui il richiedente non fornisce le informazioni richieste entro il termine previsto, l'Agenzia procede, ai sensi dell'articolo 10-bis, della richiamata legge 7 agosto 1990, n. 241, a comunicargli i motivi ostativi all'accoglimento dell'istanza.

Su richiesta motivata da parte del richiedente, l'Agenzia può prorogare il termine di adozione della decisione relativa al rilascio del titolo autorizzativo.

6.6 Controllo iniziale

L'Agenzia, entro un mese dalla data di ricezione dell'istanza, effettua un controllo iniziale della documentazione trasmessa per accertare che:

- il modello di istanza (rif. Appendice 1) riporti tutte le informazioni richieste;
- il richiedente abbia incluso nell'elenco dei documenti contenuti nel fascicolo di domanda di cui al punto I, lettera b, dell'Allegato 1 alle presenti linee guida, la documentazione richiesta al punto II del medesimo all'Allegato 1;
- il richiedente abbia provveduto a corrispondere all'Agenzia gli importi dovuti (rif. § 6.4).

Nel caso in cui il controllo iniziale abbia esito negativo l'Agenzia né da comunicazione al richiedente, con l'indicazione di un termine per la trasmissione delle informazioni mancanti.

La positiva conclusione del controllo iniziale viene comunicata al richiedente e da tale comunicazione decorre il termine dei quattro mesi per effettuare la valutazione dettagliata del fascicolo di domanda (rif. § 6.7) e l'adozione del provvedimento finale (rif. § 6.8).

La positiva conclusione del controllo iniziale consente l'avvio della valutazione dettagliata (rif. § 6.7), senza determinare alcuna conformità della documentazione ai requisiti normativi.

6.7 Valutazione dettagliata

Durante la fase di valutazione dettagliata l'Agenzia può richiedere informazioni aggiuntive in qualsiasi momento al fine della decisione finale, stabilendo un termine ragionevole per la presentazione di tali informazioni.

La valutazione, svolta dall'Agenzia a livello di sistema ed orientata ai processi, è finalizzata alla verifica del rispetto dei requisiti indicati nell'Allegato 2 alle presenti linee guida. Considerando una tipica struttura della documentazione del SGS (Figura 1) la valutazione dell'Agenzia è quindi prioritariamente orientata all'esame dei documenti di alto livello (politica della sicurezza, manuale del sistema di gestione della sicurezza, procedure organizzative o comunque descrittive ad alto livello dei processi regolati dal SGS). Pertanto, è necessario che il richiedente già all'interno dei documenti di alto livello dia evidenza del recepimento dei vari requisiti indicando, ove necessario, i riferimenti alla documentazione di livello inferiore (Procedure Operative, Istruzioni di lavoro, Modelli, ecc.) che concorre, in maniera più puntuale, al soddisfacimento degli stessi.



Figura 1: Tipica struttura della documentazione del SGS (Fonte: Guida ERA - Requisiti del sistema di gestione della sicurezza per la certificazione della sicurezza o l'autorizzazione di sicurezza V 1.3 del 26/04/2021)

Fermo restando quanto sopra, l'Agenzia può inoltre verificare il rispetto dei requisiti sulla base di valutazioni di documenti, scelti a campione, prodotti dall'applicazione della documentazione del SGS (es. documento recante gli esiti del riesame della direzione, contratti di fornitura, relazione di indagine su inconveniente).

Per le informazioni suscettibili di variazione nel tempo (es. elenchi del personale impiegato in attività di sicurezza, dei fornitori, dei veicoli), il richiedente, nell'ambito dei documenti del SGS, deve descriverne le modalità di formazione, tenuta e aggiornamento (comprese le tempistiche e i responsabili dell'implementazione di tali informazioni).

Nell'ambito della valutazione, senza pregiudicare il termine stabilito per la conclusione del procedimento, l'Agenzia può altresì svolgere, comunicandolo al richiedente con anticipo, visite tecniche presso impianti e uffici del richiedente. L'obiettivo di tale attività è l'acquisizione di informazioni, sul campo, funzionali allo svolgimento della valutazione del SGS.

Nel valutare le istanze l'Agenzia può prendere in considerazione altri tipi di autorizzazioni, certificati e qualsiasi altro documento fornito dal richiedente (ad esempio le certificazioni relative a norme riconosciute a livello internazionale come a titolo non esaustivo ISO 9001, ISO 31000, ISO 55000) come prova della capacità di soddisfare i requisiti del SGS e le norme nazionali pertinenti. Analogamente, nel caso di un richiedente già in possesso di un titolo autorizzativo rilasciato da un'altra autorità nazionale preposta alla sicurezza con specifico riferimento al regolamento (UE) 2018/762, l'Agenzia si riserva di limitare la propria valutazione alle sole specificità del contesto nazionale italiano. In tale ipotesi la validità temporale del titolo rilasciato da ANSFISA sarà coerente con quella rilasciata dall'altra autorità nazionale preposta alla sicurezza.

6.7.1 Disposizioni particolari per le istanze inerenti alle infrastrutture transfrontaliere

Nel caso di procedimenti che coinvolgono Stati membri della UE, relativi ad istanze inerenti ad infrastrutture transfrontaliere, ANSFISA coopera con le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza ai fini del rilascio del titolo autorizzativo, anche nel rispetto di eventuali accordi tra gli Stati membri o di accordi tra le autorità di sicurezza interessate.

ANSFISA coopera con le autorità nazionali preposte alla sicurezza coinvolte attraverso uno scambio di informazioni che possono avere un'incidenza sul processo di valutazione della sicurezza, ivi compresa l'applicazione di norme nazionali pertinenti. In caso di norme nazionali in contrasto con quelle dell'altro Stato membro, è facoltà del richiedente evidenziare il problema alle due autorità nazionali che, nello specifico, si coordineranno per fornire quanto prima una linea di soluzione comune.

Nell'ipotesi di procedimenti che coinvolgono Stati non membri della UE, quanto al capoverso precedente, fatti salvi eventuali accordi tra Stati o da accordi tra le autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate, è da intendersi come una possibilità che può essere attivata a discrezione di ANSFISA.

6.7.2 Classificazione delle questioni

Se nel corso della valutazione del fascicolo di domanda emergono da parte di ANSFISA delle questioni, cioè dei rilievi in merito all'ottemperanza ad un requisito, queste vengono classificate nel seguente modo:

- «tipo 1»: questioni che richiedono una risposta da parte del richiedente ai fini della comprensione del fascicolo di domanda;
- «tipo 2»: questioni che possono comportare una modifica del fascicolo di domanda o un'azione di minore entità da parte del richiedente; l'azione da intraprendere è lasciata alla discrezione del richiedente e non impedisce il rilascio del titolo autorizzativo;
- «tipo 3»: questioni che richiedono un'azione specifica da parte del richiedente, la cui esecuzione può essere rinviata a dopo il rilascio del titolo autorizzativo; il richiedente propone l'azione per risolvere la questione e la concorda con l'autorità nazionale preposta alla sicurezza che l'ha individuata;
- «tipo 4»: questioni che richiedono una modifica del fascicolo di domanda o un'azione specifica da parte del richiedente; il titolo autorizzativo viene rilasciato solo a condizione che la questione sia risolta oppure che siano indicate nel titolo autorizzativo restrizioni e condizioni di impiego che tengano conto della questione.

L'Agenzia comunica al richiedente le questioni emerse nel corso della valutazione e procede nel seguente modo:

- fa riferimento ai requisiti del SGS e, se necessario, aiuta il richiedente a capire le questioni sollevate;
- indica la parte pertinente dei regolamenti e delle norme applicabili;
- espone le motivazioni.

Spetta al richiedente individuare il modo con il quale risolvere la questione sollevata; le questioni di «tipo 1» devono essere risolte per permettere ad ANSFISA il proseguimento della valutazione.

L'Agenzia, tenendo conto dei tempi stabiliti per la conclusione del procedimento, definisce un termine per trasmettere le informazioni richieste, che sia ragionevole e proporzionato alla complessità di produrre tali informazioni.

In riscontro alle questioni sollevate dall'Agenzia, il richiedente può presentare nuovi documenti e/o riformulare parti di quelli presentati originariamente, specificando puntualmente, in una apposita tabella di riscontro, in che modo le singole questioni vengono risolte, illustrando, inoltre, le modifiche apportate ai documenti presentati in precedenza. Nell'apportare le modifiche del caso, il richiedente deve individuare eventuali impatti che le stesse hanno su altri requisiti del SGS, aggiornando, di conseguenza, la relativa documentazione.

In funzione della risposta o dell'azione intrapresa dal richiedente, l'Agenzia provvede a riesaminare le questioni individuate e a riclassificarle, se del caso.

Questo processo, di tipo iterativo, consente al richiedente, nel rispetto dei tempi del procedimento, di apportare miglioramenti e correzioni in relazione alle questioni sollevate nel corso della valutazione, per produrre una documentazione che possa essere ritenuta dall'Agenzia sufficiente per il rilascio del titolo autorizzativo.

La fase di valutazione si conclude determinando:

- se vi sono ancora questioni non risolte;
- eventuali restrizioni e condizioni di impiego da includere nel titolo autorizzativo.

Se sussistono delle questioni di «tipo 3» non risolte l'Agenzia comunica al richiedente la necessità di acquisire, prima della decisione finale in merito alla istanza (rif. § 6.8), un piano di azione per la relativa risoluzione redatto secondo il modello riportato nell'Appendice 2.

Le azioni contenute all'interno di tale piano devono essere completate entro il periodo di validità del titolo autorizzativo. Pertanto, la presentazione di una successiva istanza di aggiornamento (rif. § 8) non determina la modifica del piano, fatti salvi i casi in cui le modifiche al SGS abbiano impatto sulle questioni che avevano determinato la necessità di adottare lo stesso piano.

Qualora nel corso del procedimento il richiedente, nell'ambito della ordinaria gestione e del processo di miglioramento continuo del proprio SGS, abbia la necessità di apportare modifiche al SGS che ricadono nei casi di modifiche sostanziali di cui al § 8, il procedimento in corso decade e si rende necessaria la presentazione di una nuova istanza.

6.8 Processo decisionale

Sulla base delle conclusioni della valutazione (rif. § 6.7), l'Agenzia adotta la decisione di rilasciare il titolo autorizzativo o di respingere l'istanza, formalizzandola nel provvedimento finale di cui alla legge 7 agosto 1990, n. 241 che viene notificato al richiedente.

Il titolo autorizzativo può essere rilasciato privo di restrizioni e condizioni di impiego anche in presenza di questioni di «tipo 2» o di «tipo 3». Le questioni di «tipo 2», la cui modalità di risoluzione è lasciata alla discrezione del richiedente, saranno prese in considerazione dall'Agenzia in occasione della successiva istanza di rinnovo o di aggiornamento del titolo autorizzativo. Resta inteso che il richiedente deve comunque esaminarle e gestirle tempestivamente, tracciando all'interno del proprio sistema le attività poste in essere per la relativa risoluzione. Le questioni di «tipo 3», la cui risoluzione è demandata all'attuazione del piano di azione proposto dal richiedente e concordato con l'Agenzia, sono prese in considerazione nella fase di supervisione successiva al rilascio del titolo autorizzativo. La definizione delle azioni proposte nel piano e la relativa efficacia ai fini del superamento delle questioni è di esclusiva competenza del richiedente. L'Agenzia, in questa fase, si esprime in merito alla completezza e alla pertinenza delle informazioni contenute nel piano e alle tempistiche di attuazione previste.

Il titolo autorizzativo è rilasciato solo a condizione che le questioni di «tipo 4» vengano risolte nel corso della valutazione, oppure inserendo nel titolo autorizzativo restrizioni e condizioni di impiego, anche in termini di limitazione della durata di validità del titolo, che consentano di mitigare gli effetti ostativi di una questione di «tipo 4» che ne impedirebbe il rilascio. Nel caso di mancata risoluzione delle questioni di «tipo 4» nel corso della valutazione, il richiedente propone all'Agenzia le misure mitigative che intende adottare.

Il formato del titolo autorizzativo è basato sul modello contenuto nell'Appendice 3; a ciascun titolo autorizzativo è assegnato da ANSFISA un numero identificativo unico. Nel caso di AdS il predetto numero identificativo viene assegnato secondo le disposizioni definite da ERA (Technical Document - Document ID: 013SST1139 "Structure and content of the European Identification Number"); nel caso di CIE tale numero è costituito da nove caratteri e riporta nell'ordine i seguenti parametri:

- due caratteri identificativi del soggetto al quale è rilasciato: impresa ferroviaria (*IF*), gestore infrastruttura (*GI*) o esercente (*ES*);
- quattro caratteri relativi all'anno di emissione;
- tre caratteri relativi al numero progressivo di emissione che, ogni anno, riparte da zero.

ANSFISA, in accordo a quanto disposto dall'articolo 11, comma 6, del D.Lgs 50/2019, notifica ad ERA il rilascio, il rinnovo, l'aggiornamento o la revoca delle AdS.

6.8.1 Disposizioni particolari per le istanze inerenti alle infrastrutture transfrontaliere

Nel caso di procedimenti che coinvolgono Stati membri della UE, relativi ad istanze inerenti ad infrastrutture transfrontaliere, ANSFISA si impegna a coordinarsi con le altre autorità nazionali preposte alla sicurezza coinvolte affinché, al termine del procedimento, ci sia uniformità di giudizio tra le due valutazioni del fascicolo di domanda, anche nel rispetto di eventuali accordi tra gli Stati membri o da accordi tra le autorità di sicurezza interessate. Al riguardo, ANSFISA, prima di decidere in merito al rilascio di un titolo autorizzativo per l'infrastruttura ferroviaria pertinente situata nel territorio nazionale, condivide i risultati delle proprie valutazioni con l'altra autorità nazionale preposta alla sicurezza, al fine di trovare un accordo sulle eventuali questioni da rinviare e valutare durante la successiva supervisione e sulle restrizioni e condizioni di impiego da includere nel titolo autorizzativo.

Nel caso di procedimenti che coinvolgono Stati non membri della UE, quanto al capoverso precedente, fatti salvi eventuali accordi tra gli Stati o da accordi tra le autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate, è da intendersi come una possibilità che può essere attivata a discrezione di ANSFISA.

6.9 Riesame e ricorso

Il richiedente, entro un mese dalla comunicazione della decisione in merito alla istanza presentata, può fare all'Agenzia una richiesta motivata di riesame della decisione. L'Agenzia, entro due mesi dalla data di ricezione di tale richiesta, conferma, modifica o revoca la propria decisione. La procedura di riesame verte esclusivamente sulle questioni che hanno giustificato lo scostamento della decisione dell'Agenzia dalla richiesta del richiedente.

In caso di provvedimento finale negativo il richiedente può presentare:

- Il ricorso giurisdizionale ai sensi del D.Lgs. 104/2010, innanzi al TAR competente nel termine di 60 giorni;
- il ricorso straordinario al Presidente della Repubblica ai sensi del D.P.R. 1199/1971, nel termine di 120 giorni.

In caso di mancata osservanza del termine di conclusione del procedimento da parte dell'Agenzia il richiedente può presentare:

- ricorso avverso il silenzio ai sensi dell'articolo 117 del D.Lgs. 104/2010, innanzi al TAR competente, entro 30 giorni dalla data del termine medesimo;
- istanza per l'attivazione dell'intervento del soggetto munito di potere sostitutivo ai sensi della L. 241/1990, articolo 2 comma 9ter.

7 RINNOVO DEL TITOLO AUTORIZZATIVO

Il titolo autorizzativo ha una validità di cinque anni – fatti salvi i casi di limitazioni temporali previste nel titolo autorizzativo rilasciato dall'Agenzia - e può essere rinnovato su istanza del richiedente.

Nel caso di richiesta di rinnovo l'Agenzia nelle valutazioni di propria competenza (rif. § 6.7) adotta un approccio proporzionato alle modifiche apportate agli elementi forniti per il rilascio del precedente titolo autorizzativo, tenendo altresì conto dei risultati dell'attività di supervisione effettuata dall'Agenzia.

8 AGGIORNAMENTO DEL TITOLO AUTORIZZATIVO

L'articolo 11, comma 3, del D.Lgs. 50/2019, dispone che l'AdS deve essere aggiornata ogniqualvolta viene proposta una modifica sostanziale ai sottosistemi di impianti fissi (infrastruttura, energia, comando-controllo e segnalamento a terra), oppure ai principi che ne disciplinano il funzionamento e la manutenzione. Tale disposizione deve intendersi valida anche nel caso dei CIE rilasciati ad un gestore infrastruttura.

Per quanto riguarda, invece, il CIE rilasciato ad una impresa ferroviaria, l'aggiornamento del titolo, in analogia con quanto disposto dall'articolo 9, comma 8, del D.Lgs. 50/2019 relativamente ai certificati di sicurezza, si rende necessario ogniqualvolta il tipo o la portata delle attività cambi in modo sostanziale¹.

In ogni caso sono da considerarsi **sostanziali** anche le modifiche ricadenti in una o più delle seguenti fattispecie:

- modifiche scaturite dall'acquisizione oppure dall'accorpamento con altre società oppure dalla cessione di rami d'azienda (ad. esempio, il subentro di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 47 comma 4 del D.L. 50/2017, come convertito dalla legge n. 96 del 21 giugno 2017, nella gestione delle reti ferroviarie regionali);
- modifiche che riguardano una o più delle informazioni relative al richiedente contenute nel titolo autorizzativo (denominazione legale, nome di registrazione ferroviaria, numero di registrazione nazionale, partita IVA);
- modifiche determinate dalla volontà del richiedente di superare le restrizioni e condizioni di impiego eventualmente presenti nel titolo autorizzativo.

Per tutte le modifiche riconosciute come "sostanziali" il richiedente deve presentare all'Agenzia l'istanza per l'aggiornamento del titolo autorizzativo.

In generale, e a titolo non esaustivo, sono da considerarsi **non sostanziali** le modifiche ricadenti in una o più delle seguenti fattispecie:

- modifiche che non comportano il rilascio di un'AMIS ad un sottosistema da parte dell'Agenzia;
- modifiche che, pur comportando il rilascio di un'AMIS da parte dell'Agenzia, non determinano variazione ai documenti del SGS che regolano i principi relativi all'esercizio e alla manutenzione dei sottosistemi interessati;
- modifiche ai sottosistemi che comportino il passaggio da una soluzione strutturale o tecnologica consolidata ad un'altra altrettanto consolidata e già in uso nella rete di propria competenza.

La classificazione della modifica rientra nella esclusiva responsabilità del richiedente, il quale tuttavia, se necessario, può richiedere all'Agenzia un parere in merito alla necessità di aggiornare il titolo autorizzativo.

Nel caso di richiesta di aggiornamento nelle valutazioni di propria competenza (rif. § 6.7) l'Agenzia adotta un approccio proporzionato alle modifiche apportate agli elementi forniti per il rilascio del precedente titolo autorizzativo, tenendo altresì conto dei risultati dell'attività di supervisione effettuata dall'Agenzia.

L'aggiornamento del titolo autorizzativo non comporta la proroga del periodo di validità del titolo vigente, fatto salvo il caso in cui l'istanza di aggiornamento sia finalizzata al superamento delle questioni emerse nella valutazione che ne hanno determinato una limitazione della canonica durata quinquennale.

¹ Fattispecie ulteriormente dettagliate nel documento ERA "Guida per il rilascio dei certificati di sicurezza unici: versione per i richiedenti"

9 ATTIVITA' SUCCESSIVE AL RILASCIO DEL TITOLO

Il presente paragrafo è focalizzato su attività per le quali il soggetto a cui è rilasciato il titolo autorizzativo si interfaccia con gli uffici dell'Agenzia che curano le attività di supervisione.

Nel caso in cui il titolo autorizzativo è rilasciato in presenza di questioni la cui risoluzione è demandata all'attuazione del piano di azione (questioni di «tipo 3») le pertinenti evidenze documentali devono essere trasmesse, esclusivamente al termine del piano, alla casella PEC audit@pec.ansfisa.gov.it.

L'Agenzia si riserva in qualsiasi momento di richiedere evidenze documentali o approfondimenti riguardanti l'effettivo avanzamento del piano di azione. Eventuali motivate necessità di modifica del piano di azione, da gestire secondo le procedure dell'SGS applicabili, dovranno essere richieste e concordate con l'Agenzia. La mancata attuazione di quanto previsto nel piano di azione o la modifica dello stesso non preventivamente concordata con l'Agenzia sono sanzionabili ai sensi dell'articolo 30 del D.Lgs. 50/2019.

Esclusivamente ai fini dell'attività di supervisione, alla medesima casella PEC audit@pec.ansfisa.gov.it dovranno essere inviate le modifiche alla documentazione del SGS ogni volta che queste si rendano necessarie e comunque, tutta la documentazione del SGS almeno una volta all'anno, contestualmente alla trasmissione della relazione annuale di cui all'articolo 8, comma 10, del D.Lgs. 50/2019.

10 RESTRIZIONI E CONDIZIONI DI IMPIEGO O REVOCHE DEL TITOLO AUTORIZZATIVO

L'Agenzia, in esito alle attività di supervisione svolte e alla conseguente adozione delle misure di cui all'allegato I punto 4, lettera b, del regolamento (UE) 2018/761 (applicato dall'Agenzia, come disposto al §7, dell'Allegato 1, al decreto ANSF n.3/2019, per svolgere attività di supervisione su IF/GI/ES delle reti funzionalmente isolate), entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le pertinenti informazioni, decide se sussistono le condizioni per sottoporre il titolo autorizzativo a restrizioni e condizioni di impiego oppure revocarlo. In tale caso, l'Agenzia esercita il potere di autotutela nelle forme e nei limiti stabiliti nel diritto applicabile.

Il titolare del titolo autorizzativo oggetto di restrizioni e condizioni di impiego oppure di revoca ha il diritto di opporsi alla decisione dell'Agenzia (rif. § 6.9).

La revoca di un titolo autorizzativo determina il venire meno dei presupposti per lo svolgimento delle attività e può essere disposta d'ufficio dall'Agenzia o può essere richiesta dal titolare del titolo autorizzativo.

10.1 Disposizioni particolari per le istanze inerenti alle infrastrutture transfrontaliere

In generale, nel caso che ANSFISA intenda sottoporre il titolo autorizzativo a restrizioni e condizioni di impiego oppure revocarlo, ne informa ufficialmente le autorità nazionali preposte alla sicurezza degli Stati membri interessati, motivando la sua posizione prima dell'attuazione della sua decisione al fine di trovare, per quanto possibile e salvo in caso di urgenza, una soluzione condivisa con le autorità di sicurezza interessate e reciprocamente accettabile.

Nel caso di procedimenti che coinvolgono Stati non membri della UE, quanto al capoverso precedente, fatti salvi eventuali accordi tra gli Stati o da accordi tra le autorità nazionali preposte alla sicurezza, è da intendersi come una possibilità che può essere attivata a discrezione di ANSFISA.

11 CADUCAZIONE DEL TITOLO AUTORIZZATIVO

Nel caso in cui un operatore ferroviario non sia più titolato a svolgere le proprie attività – ad esempio a causa della scadenza dell'atto di concessione delle linee nel caso di un gestore dell'infrastruttura o del contratto di servizio nel caso di un'impresa ferroviaria – il relativo titolo autorizzativo rilasciato da ANSFISA si intende automaticamente caducato. In tali casi il richiedente deve comunque darne tempestiva comunicazione ad ANSFISA.

12 ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 – Documenti da allegare all'istanza

Allegato 2 – Requisiti normativi

13 ELENCO APPENDICI

Appendice 1 a – Modello istanza di Autorizzazione di Sicurezza

Appendice 1 b – Modello istanza di Certificato di Idoneità all'Esercizio

Appendice 2 – Modello piano di azione

Appendice 3 a – Modello Autorizzazione di Sicurezza

Appendice 3 b – Modello Certificato di Idoneità all'Esercizio

Appendice 4 – Modello quadro sinottico requisiti SGS di cui al capitolo 3, dell'Allegato 1, al decreto ANSF n. 3/2019

Appendice 5 – Modello quadro di sintesi requisiti nota ANSF 13666/2019

Allegato 1

DOCUMENTI DA ALLEGARE ALL'ISTANZA

I. DOCUMENTI DA ALLEGARE DIRETTAMENTE ALLA MAIL DI PRESENTAZIONE DELLA ISTANZA

- Istanza, redatta secondo modello riportato nell'Appendice 1;
- Elenco dei documenti contenuti nel fascicolo di domanda. Tale elenco deve riportare la medesima strutturazione indicata al successivo punto II, richiamando le cartelle, le sottocartelle e i documenti contenuti al loro interno, con l'esatta denominazione dei file trasmessi, che non devono avere una estensione superiore ai 16 caratteri. Per i singoli documenti l'elenco deve riportare la codifica identificativa, la descrizione estesa, l'indice di revisione e la data di emissione. Di seguito un esempio di struttura di tale elenco:

Cartella	Sottocartella	Esatta denominazione dei file trasmesso	Codifica identificativa	Descrizione	Indice revisione	Data emissione
1.1	a	Nomefile.pdf	Ricevuta pagamento	Attestazione assolvimento dell'imposta di bollo	N.A.	N.A.
1.2	a		QS_SGS	Quadro sinottico SGS	01	xx/xx/xxxx
1.2	b		QS_STI-OPE	Quadro sinottico STI OPE	02	yy/yy/yyyy

II. FASCICOLO DI DOMANDA

La documentazione trasmessa deve essere organizzata in cartelle, secondo la numerazione riportata di seguito (1.1, 1.2, ecc.); all'interno delle cartelle devono essere riportate le relative sottocartelle (a, b, ecc.) con la pertinente documentazione.

Nel caso di AdS

1.1 - Documentazione amministrativa e tecnica

- Documentazione attestante l'assolvimento dell'imposta di bollo;
- Documentazione attestante l'assolvimento dei diritti di istruttoria;
- Atti amministrativi relativi alla concessione o autorizzazione allo svolgimento dei servizi di competenza;
- Rappresentazione grafica della rete, individuazione puntuale dei limiti fisici della stessa e dei punti di interconnessione con reti ferroviarie di altri gestori;
- Nominativo del referente del SGS;
- Procura (solo nel caso di istanza sottoscritta dal procuratore dell'organizzazione che richiede il titolo autorizzativo).

1.2 - Documenti conformità ai requisiti normativi

- a. "Quadro sinottico SGS", cioè il quadro sinottico riferito a ciascun requisito del SGS contenuto nell'Allegato II del regolamento (UE) 2018/762;
- b. "Quadro sinottico STI OPE", cioè il quadro sinottico riferito a ciascun pertinente requisito della STI relativa al sottosistema «esercizio e gestione del traffico»;
- c. Documentazione richiamata nei quadri sinottici di cui ai precedenti punti.

Nel caso di CIE

2.1 – Documentazione amministrativa e tecnica

- a. Documentazione attestante l'assolvimento dell'imposta di bollo;
- b. Documentazione attestante l'assolvimento dei diritti di istruttoria;
- c. Atti amministrativi relativi alla concessione o autorizzazione allo svolgimento dei servizi di competenza;
- d. Rappresentazione grafica della rete, individuazione puntuale dei limiti fisici della stessa e degli eventuali punti di interconnessione con altre reti ferroviarie. Nel caso di IF, indicazione delle linee sulle quali viene effettuato il servizio;
- e. Nominativo del referente SGS;
- f. Procura (solo nel caso di istanza sottoscritta dal procuratore dell'organizzazione che richiede il titolo autorizzativo).

2.2 – Documenti conformità ai requisiti normativi

- a. "Quadro sinottico SGS", cioè il quadro sinottico riferito a ciascun requisito del SGS contenuto nel capitolo 3 dell'Allegato 1 al decreto ANSF n. 3/2019. La strutturazione del documento, con l'articolazione in singoli requisiti, deve essere coerente con il modello riportato in Appendice 4. Il richiedente, in alternativa, può fare riferimento ai requisiti contenuti negli allegati I (nel caso di IF) e II (nel caso di GI) del regolamento (UE) 2018/762;
- b. "Quadro sinottico abilitazioni personale", cioè il quadro sinottico riferito a ciascun requisito definito nel capitolo 5 dell'Allegato 1 al decreto ANSF n. 3/2019;
- c. "Quadro sinottico RCF", cioè il quadro sinottico riferito a ciascun requisito del RCF pertinente per il SGS;
- d. Quadro di sintesi dei requisiti di cui all'Allegato 1 alla nota ANSF 13666/2019, redatto secondo il modello riportato in Appendice 5;
- e. Documentazione richiamata nei quadri sinottici e nel quadro di sintesi di cui ai precedenti punti;
- f. Attestato rilasciato al soggetto che svolge le funzioni di SRM e documentazione del SGS che disciplina le modalità di assegnazione del SRM ai veicoli;
- g. Dichiarazione dell'avvenuta trasmissione all'Agenzia dei piani di adeguamento tecnologico, infrastrutturale e normativo di cui alla nota ANSF 12044/2020.

Nel caso di AdS e di CIE

3 – Documenti specifici per l'aggiornamento o rinnovo del titolo autorizzativo

In aggiunta agli elementi sopra rappresentati, la documentazione allegata all'istanza deve contenere i seguenti elementi:

- a. Per ciascun documento oggetto di modifica rispetto alla versione trasmessa all'Agenzia ai fini dell'ottenimento del titolo vigente, una descrizione puntuale delle modifiche apportate comprensiva delle motivazioni che hanno determinato la necessità di adottare tali modifiche (es. recepimento di

nuova normativa, ritorni di esperienza, recepimento questioni espresse dall'Agenzia nella precedente valutazione o nella fase di supervisione, diversa organizzazione interna e ripartizione delle responsabilità);

- b. Un documento che in maniera sintetica, preferibilmente tabellare, descriva la situazione attuale del piano (o dei piani) di azione correttivo messo in atto per risolvere gravi casi di non conformità e qualsiasi altro ambito che desta preoccupazione ai sensi dell'articolo 5 del regolamento delegato (UE) 2018/761 della Commissione del 16 febbraio 2018, individuati nel corso delle attività di supervisione svolte a partire dalla valutazione precedente;
- c. Un documento che per ogni eventuale questione di «tipo 2», di «tipo 3» e di «tipo 4» emerse nella valutazione relativa al titolo vigente (rif. § 6.7) riporta lo stato delle azioni messe in atto per la relativa risoluzione.

Allegato 2

REQUISITI NORMATIVI

Il soggetto che richiede un titolo autorizzativo deve dimostrare la rispondenza del proprio SGS:

A. nel caso di AdS:

1. ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza definiti nell'allegato II al regolamento (UE) 2018/762;
2. ai requisiti della specifica tecnica di interoperabilità applicabile relativa al sottosistema Esercizio e gestione del traffico (STI OPE);
3. ai requisiti definiti dalle pertinenti norme nazionali, indicate nel prosieguo del presente allegato.

B. nel caso di CIE:

1. ai requisiti definiti dalle pertinenti norme nazionali, indicate nel prosieguo del presente allegato.

Nel caso in cui un richiedente abbia bisogno, nell'ambito delle proprie attività, di utilizzare veicoli speciali (ad esempio veicoli adibiti alla manutenzione dell'infrastruttura - mezzi d'opera, veicoli per l'ispezione delle infrastrutture, veicoli sgombrabinari o veicoli di soccorso), che circolano come treni o manovra, occorre dimostrare la rispondenza del proprio SGS anche ai requisiti definiti ai punti 1, 5.1, 5.2.4 e 5.2.5 dell'Allegato I al regolamento (UE) 2018/762 (riferimento regolamento di esecuzione (UE) 2019/779).

Nel fornire le relative prove documentali il richiedente deve tener conto:

- delle informazioni contenute nella Guida ERA "Requisiti del sistema di gestione della sicurezza per la certificazione della sicurezza o l'autorizzazione di sicurezza" e degli ulteriori orientamenti (Figura 2) espressi dalla medesima ERA in specifici documenti in merito ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza;



Figura 2: orientamenti espressi dall'ERA, pubblicati sul sito www.era.europa.eu

- delle informazioni contenute nel presente allegato;
- del contenuto delle banche dati europee pertinenti in merito alle norme nazionali notificate (solo nel caso di AdS);
- dell'evoluzione del quadro normativo.

Di seguito si riportano le principali norme nazionali vigenti alla data di pubblicazione delle presenti linee guida.

- **Norme nazionali nel caso di AdS**

Leggi e decreti legislativi

- Decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 35: Attuazione della direttiva 2008/68/CE, relativa al trasporto interno di merci pericolose.
- Decreto legislativo 30 dicembre 2010, n. 247: Attuazione della direttiva 2007/59/CE relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità.
- Decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50: Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie.
- Decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 57: Attuazione della direttiva 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione).

Direttive e decreti ministeriali

- Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 marzo 2025: Approvazione "Line guida-specifiche tecniche per la sicurezza delle gallerie ferroviarie" (GU Serie Generale n. 75 del 31-03-2025).

Atti ANSFISA

- Decreto ANSF n. 8/2011: Licenze dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario dell'Unione Europea.
- Decreto ANSF n. 10/2009: Norme per la predisposizione e l'emissione dei Piani Annuali della Sicurezza.
- Decreto ANSF n. 14/2009: Emanazione delle Norme per il riconoscimento degli Istruttori e degli Esaminatori del personale che svolge attività di sicurezza e conseguenti modifiche alle norme vigenti.
- Decreto ANSF n. 4/2012: Allegato B "Regolamento per la circolazione ferroviaria" e Allegato C "Norme per la qualificazione del personale impiegato nelle attività di sicurezza della circolazione ferroviaria".

Disposizioni RFI

- Disposizione RFI n. 55/2006: Norme relative alle visite mediche per l'assunzione e la revisione del personale utilizzato in attività connesse con la sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario.
- Disposizione RFI n. 14/2007: Modifica alla disposizione 55/2006 "Norme relative alle visite mediche per l'assunzione e la revisione del personale utilizzato in attività connesse con la sicurezza della circolazione".

Ulteriori disposizioni di dettaglio adottate dall'Agenzia in merito alle predette norme sono riportate nel sito internet di ANSFISA.

- **Norme nazionali nel caso di CIE**

Leggi e decreti legislativi

- Decreto legislativo 30 dicembre 2010, n. 247: Attuazione della direttiva 2007/59/CE relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità².
- Decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50: Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie.

Direttive e decreti ministeriali

- Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 marzo 2025: Approvazione "Linee guida-specifiche tecniche per la sicurezza delle gallerie ferroviarie" (GU Serie Generale n. 75 del 31-03-2025).

Atti ANSFISA

- Decreto ANSF n. 8/2011: Licenze dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario dell'Unione Europea. Decreto ANSF n. 14/2009: Emanazione delle Norme per il riconoscimento degli Istruttori e degli Esaminatori del personale che svolge attività di sicurezza e conseguenti modifiche alle norme vigenti.
- Decreto ANSF n. 4/2012: Allegato B "Regolamento per la circolazione ferroviaria" e Allegato C "Norme per la qualificazione del personale impiegato nelle attività di sicurezza della circolazione ferroviaria"³.
- Decreto ANSF n. 1/2019: Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.
- Decreto ANSF n. 3/2019: Disciplina delle regole e delle procedure, ai sensi dell'articolo 16, comma 2, lettera bb), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai soggetti che operano su tali reti.
- Nota ANSF port. U.0013666.10-07-2019 - Provvedimenti urgenti in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai soggetti che operano su tali reti individuate dal decreto ministeriale di cui all'articolo 2, comma 4, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50.
- Nota ANSF prot. U.0012044.03-08-2020 - Certificato di Idoneità all'Esercizio di cui all'articolo 28 del decreto legislativo 14 maggio 2019 n. 50, chiarimenti in merito all'articolo 4 comma 2 decreto ANSF n. 3/2019 del 02/07/2019.

Disposizioni RFI

- Disposizione RFI n. 55/2006: Norme relative alle visite mediche per l'assunzione e la revisione del personale utilizzato in attività connesse con la sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario.
- Disposizione RFI n. 14/2007: Modifica alla disposizione 55/2006 "Norme relative alle visite mediche per l'assunzione e la revisione del personale utilizzato in attività connesse con la sicurezza della circolazione".

Ulteriori disposizioni di dettaglio adottate dall'Agenzia in merito alle predette norme sono riportate nel sito internet di ANSFISA.

² Con le precisazioni contenute al § 5.3 dell'Allegato 1 al decreto ANSF n. 3/2019.

³ Con le precisazioni contenute al § 3.9 dell'Allegato 1 al decreto ANSF n. 3/2019.

- **Documentazione relativa ai requisiti UE e nazionali – ulteriori evidenze documentali**

Nella Tabella 1 seguente, con riferimento ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza (Allegato II regolamento (UE) 2018/762 nel caso di AdS, oppure Capitolo 3, Allegato 1, decreto ANSF n. 3/2019 nel caso di CIE) sono indicati, a titolo non esaustivo, dei riferimenti (Standard di riferimento/Best practices/Linee guida) e dei chiarimenti, integrativi rispetto a quelli indicati nella citata Guida ERA, utili al fine di dimostrare la conformità ai requisiti.

Tabella 1 – Requisiti del sistema di gestione della sicurezza: riferimenti utili

Allegato II reg. 2018/762	Capitolo 3 Allegato 1 decreto ANSF n. 3/2019 ⁴	Standard di rifacimento/Best practices/ Linee guida	Chiarimenti
1 Contesto dell'organizzazione	3.3.I Contesto dell'organizzazione		
2.1 Leadership e impegno	3.4.I Politica di sicurezza	Dichiarazione per una cultura della sicurezza ferroviaria in Europa - Uniti per la sicurezza ferroviaria	
2.2 Politica di sicurezza		Modello europeo per la cultura della sicurezza ferroviaria 2.0	
2.3 Ruoli organizzativi, responsabilità, oneri e poteri	3.4.II Ruoli organizzativi, responsabilità, oneri e poteri	ICAO - Doc 9859, Safety Management Manual	
2.4 Consultazione del personale e di altre parti	3.4.III Consultazione del personale e di altre parti		
3.1 Azioni volte ad affrontare i rischi	3.5.I Azioni volte ad affrontare i rischi	CEI - EN50126 - Applicazioni ferroviarie, tranviarie, filoviarie e metropolitane - Specificazione e dimostrazione di Affidabilità, Disponibilità, Manutenibilità e Sicurezza (RAMS) UNI 11230 - Gestione del Rischio - Vocabolario UNI ISO 31000 - Gestione del rischio - Linee guida ISO 31010 - Gestione del rischio: tecnica di valutazione del rischio UNI 11865 - Gestione del Rischio - Linea guida per l'integrazione della gestione del rischio nella governance e nelle attività operative di un'organizzazione in accordo alla UNI ISO 31000, con particolare riferimento ai sistemi di gestione	Il richiedente deve valutare i rischi tramite una metodologia consolidata utile ad adottare decisioni finalizzate a preservare e, ove ragionevolmente praticabile, migliorare, il livello di sicurezza sulla base di evidenze documentabili. In generale per i principi della gestione del rischio e le pertinenti metodologie si deve fare riferimento al regolamento di esecuzione (UE) 402/2013 e ad eventuali norme nazionali notificate ma si può attingere anche ad altri documenti di settore quali ad esempio linee guida ERA, linee guida dell'Agenzia, norme ISO/CENELEC/UNI che forniscono indicazioni sulle varie tecniche di identificazione dei pericoli (hazard) e sui metodi di valutazione e gestione dei rischi associati. È pertanto necessario che l'organizzazione definisca l'approccio metodologico più adeguato alle proprie esigenze, argomentando in

⁴ Ai fini della numerazione indicata per i vari requisiti si faccia riferimento all'Appendice 4

Tabella 1 – Requisiti del sistema di gestione della sicurezza: riferimenti utili

Allegato II reg. 2018/762	Capitolo 3 Allegato 1 decreto ANSF n. 3/2019 ⁴	Standard di riferimento/Best practices/ Linee guida	Chiarimenti
		basati sulle norme ISO che seguono la struttura di alto livello (HLS) UNI ISO 45001 - Sistemi di gestione per la salute e sicurezza sul lavoro - Requisiti e guida per l'uso ERA - Risk management framework for inland transport of dangerous goods - Guide for risk estimation ANSFISA - Linee guida per stima, valutazione e gestione del rischio connesso al trasporto di merci pericolose in ferrovia	modo circostanziato e documentabile i risultati delle valutazioni condotte. Ciascun passaggio relativamente alla gestione del rischio, comprese le decisioni assunte, va infatti adeguatamente tracciato così da poter attuare, in conformità al regolamento (UE) 1078/2012, il monitoraggio e la valutazione periodica del livello di sicurezza stabilito. Fatto salvo il caso delle modifiche che impongono il ricorso alla valutazione da parte di un organismo di valutazione (CSM Assessor) ai sensi del regolamento di esecuzione (UE) 402/2013, il richiedente potrà – volontariamente – sottoporre la metodologia adottata alla valutazione di soggetti terzi dotati della necessaria competenza e indipendenza. Nell'attuazione del processo di analisi, valutazione e gestione dei rischi è di fondamentale importanza il coinvolgimento di tutti gli altri attori pubblici e privati (interfacce) coinvolti nel contesto in cui agisce l'organizzazione, documentando e tracciando opportunamente tale coinvolgimento.
3.2 Obiettivi e pianificazione della sicurezza	3.5.II Obiettivi e pianificazione della sicurezza		
4.1 Risorse	3.6.I Risorse		
4.2 Competenze	3.6.II Competenze	UIMC-Railway medical guidelines Linee guida ANSF 01/2013 - Linee guida per l'applicazione delle norme per la qualificazione del personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria	Occorre dare evidenza dell'individuazione dei ruoli che incidono sulla sicurezza ed elencare le competenze ad essi associate, da individuarsi nel rispetto della normativa (ove sono previste) e/o in relazione all'organizzazione del servizio adottata. Per ciascun ruolo di sicurezza occorre individuare: - il livello di istruzione di base richiesto (in conformità alla normativa applicabile al ruolo se lo prevede) e se sono necessari

Tabella 1 – Requisiti del sistema di gestione della sicurezza: riferimenti utili

Allegato II reg. 2018/762	Capitolo 3 Allegato 1 decreto ANSF n. 3/2019 ⁴	Standard di rifacimento/Best practices/ Linee guida	Chiarimenti
			interventi attuati per garantire un medesimo livello di conoscenze di base. - le modalità per l'accertamento dei requisiti fisici e psicologici da attuarsi in conformità alla normativa applicabile per ciascun ruolo. Disponibilità Istruttori e/o Esaminatori Riconosciuti (nel caso di Soggetto interno che eroga la formazione) oppure Contratti e Procedure di Interfaccia con uno o più Centri di Formazione Riconosciuti (nel caso di soggetto esterno che eroga la formazione) . Modalità di aggiornamento formativo degli istruttori e mantenimento delle competenze del personale, tenuto conto dei ritorni di esperienza (incidenti e inconvenienti, monitoraggio delle competenze, ecc.), della variazione del quadro normativo applicabile, dell'impiego continuativo nel ruolo, dell'introduzione di nuove tecnologie o dell'accesso a nuove infrastrutture e di ogni altro elemento ritenuto utile per lo scopo. Modalità di valutazione periodica delle competenze, che evidentemente si aggiunge agli interventi di verifica periodica delle competenze previsti dalla formazione continua, in analogia a quanto previsto dal D.Lgs. 247/2010 allegato VIII. Deve altresì dare evidenza di come sia assicurata la validità dei requisiti sanitari e psicologici previsti nonché dei controlli attuati per assicurare che durante il servizio il personale non sia sotto l'influenza di una qualsivoglia sostanza in grado di comprometterne la concentrazione, la vigilanza o il comportamento. Occorre dare evidenza delle modalità adottate per assicurare che il personale acquisisca la dovuta consapevolezza sul proprio SGS, anche in relazione all'impatto che il ruolo svolto ha sulla sicurezza del sistema stesso. Programmi di formazione diversificati in relazione ai ruoli previsti e alle conoscenze iniziali richieste. Occorre altresì evidenziare lo

Tabella 1 – Requisiti del sistema di gestione della sicurezza: riferimenti utili

Allegato II reg. 2018/762	Capitolo 3 Allegato 1 decreto ANSF n. 3/2019 ⁴	Standard di rifacimento/Best practices/ Linee guida	Chiarimenti
			sviluppo di ciascuna competenza prevista, la metodologia utilizzata per la relativa acquisizione (teorica in aula, addestramento in esercizio o con simulatore, tirocinio, ecc.), la normativa di riferimento, gli strumenti didattici a supporto della formazione utilizzati (slides, dispense, ecc.). Modalità di gestione del personale coinvolto in incidenti/inconvenienti di esercizio o assente per lunghi periodi dal servizio (visita medica, analisi del bisogno formativo, ricertificazione delle competenze, ecc.)
4.3 Consapevolezza	3.6.III Consapevolezza		
4.4 Informazione e comunicazione	3.6.IV Informazione e comunicazione		
4.5 Documenti		UNI ISO 9001 - Sistemi di gestione per la qualità – Requisiti Linee guida ANSF 04/2009 – Linee guida per la redazione della Relazione Annuale sulla Sicurezza	
4.6 Integrazione dei fattori umani e organizzativi			
5.1 Pianificazione e controllo delle operazioni	3.7.I Pianificazione e controllo delle operazioni		
5.2 Gestione delle immobilizzazioni materiali	3.7.II Gestione delle immobilizzazioni materiali	ONRSR Guideline Asset Management UNI ISO 55000 - Gestione dei beni (asset management) - Panoramica, principi e terminologia	Nel caso in cui tra le immobilizzazioni materiali di cui al requisito 4.1 rientrino veicoli speciali (ad esempio veicoli adibiti alla manutenzione dell'infrastruttura - Mezzi d'opera, veicoli per l'ispezione delle infrastrutture, veicoli sgombrabinari o veicoli di soccorso) idonei a circolare con le proprie ruote sulle rotaie, che utilizzano i binari dell'infrastruttura esclusivamente per lo svolgimento di attività differenti dalla circolazione dei treni e delle manovre, occorre dare

Tabella 1 – Requisiti del sistema di gestione della sicurezza: riferimenti utili

Allegato II reg. 2018/762	Capitolo 3 Allegato 1 decreto ANSF n. 3/2019 ⁴	Standard di rifacimento/Best practices/ Linee guida	Chiarimenti
		UNI ISO 55001 - Gestione dei beni (asset management) - Sistemi di gestione – Requisiti UNI EN 13306 - Manutenzione - Terminologia di manutenzione ANSF - Linee di Indirizzo “Gestione in sicurezza delle opere civili della rete ferroviaria” ANSFISA - Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche	evidenza del procedimento di gestione dei relativi rischi, comprese le pertinenti misure mitigative, per garantire che essi siano utilizzati per lo scopo previsto e mantengano contemporaneamente uno stato operativo sicuro.
5.3 Contraenti, partner e fornitori	3.7.III Contraenti, partner e fornitori		
5.4 Gestione delle modifiche	3.7.IV Gestione delle modifiche	ANSFISA - Modifiche ai sottosistemi strutturali di terra (impianti fissi). Linee guida per l'applicazione del regolamento (UE) N. 402/2013 della Commissione del 30 aprile 2013	
5.5 Gestione delle emergenze	3.7.V Gestione delle emergenze	IRS 20201 (Trasporto di merci pericolose – Stazioni ferroviarie di smistamento – Guida per la realizzazione dei piani di emergenza) pubblicata dall'UIC	
6.1 Monitoraggio	3.8.I Monitoraggio	Guide for the application of the Commission Regulation (EU) N°1078/2012 on the CSM for monitoring	
6.2 Audit interni	3.8.II Audit interni	UNI EN ISO 19011 - Linee guida per audit di sistemi di gestione	
6.3 Riesame della direzione	3.8.III Riesame della direzione		
7.1 Insegnamenti tratti da incidenti e inconvenienti	3.9.I Insegnamenti tratti da incidenti e inconvenienti	Regolamento di esecuzione (UE) 2020/572 della Commissione del 24 aprile 2020 relativo al formato	

Tabella 1 – Requisiti del sistema di gestione della sicurezza: riferimenti utili

Allegato II reg. 2018/762	Capitolo 3 Allegato 1 decreto ANSF n. 3/2019 ⁴	Standard di rifacimento/Best practices/ Linee guida	Chiarimenti
		da seguire nelle relazioni d'indagine su incidenti e inconvenienti ferroviari	
7.2 Miglioramento continuo	3.9.II Miglioramento continuo		

Appendice 1 a

MODELLO ISTANZA DI AUTORIZZAZIONE DI SICUREZZA

TIPO DI ISTANZA

☐ Prima emissione

☐ Rinnovo

☐ Aggiornamento

Numero identificativo del precedente titolo autorizzativo _____
(solo in caso di rinnovo o di aggiornamento)

DATI DELL'INFRASTRUTTURA

Linee per le quali si richiede l'autorizzazione _____

Estremi dell'atto di concessione _____ o di
altro titolo autorizzativo con il quale si detiene
la gestione delle linee _____

Tipologia di rete [1] (selezionare uno o più):

- ☐ Rete globale TEN-T
- ☐ Rete centrale TEN-T merci
- ☐ Rete centrale TEN-T passeggeri
- ☐ Al di fuori della rete TEN-T

Caratteristiche infrastruttura

Energia (selezionare uno o più):

- ☐ Catenaria
- ☐ Terza rotaia
- ☐ Quarta rotaia
- ☐ Non elettrificato

Controllo-comando e segnalamento (selezionare uno o più):

- ☐ Sistema di classe A
- ☐ Sistema di classe B
- ☐ Altro (specificare)

Tipo di servizio effettuato sulla propria rete (selezionare uno o più):

Trasporto di passeggeri	Inclusi i servizi ad alta velocità	☐
	Esclusi i servizi ad alta velocità	☐
Trasporto merci	Inclusi i servizi di trasporto merci pericolose	☐
	Esclusi i servizi di trasporto merci pericolose	☐

INFORMAZIONI SUL RICHIEDENTE

Denominazione legale _____
Nome del gestore infrastruttura _____
Acronimo _____
Sede legale _____
Numero di registrazione nazionale _____
N° di partita IVA _____
Indirizzo di posta elettronica [2] _____

Informazioni sulla persona di contatto [3]

Cognome e nome: _____
Numero di telefono _____
Indirizzo di posta elettronica _____

Richiedente [4] _____
(nome e cognome)

Data _____ Firma _____

Appendice 1 b

MODELLO ISTANZA DI CERTIFICATO DI IDONEITÀ ALL'ESERCIZIO

TIPO DI ISTANZA

☐ Prima emissione

☐ Rinnovo

☐ Aggiornamento

Numero identificativo del precedente titolo autorizzativo _____
(solo in caso di rinnovo o di aggiornamento)

Effettuata in qualità di

☐ Esercente

☐ Gestore dell'infrastruttura

☐ Impresa ferroviaria

DATI DELL'INFRASTRUTTURA

Linee per le quali si richiede il certificato _____

Estremi dell'atto di concessione _____ o di
altro titolo autorizzativo con il quale si detiene
la gestione delle linee e/o si effettua il servizio
di trasporto

Caratteristiche infrastruttura

Energia (selezionare uno o più):

☐ Catenaria

☐ Terza rotaia

☐ Quarta rotaia

☐ Non elettrificato

Controllo-comando e segnalamento (selezionare uno o più):

☐ Sistema di classe A

☐ Sistema di classe B

☐ Altro (specificare)

INFORMAZIONI SUL RICHIEDENTE

Denominazione legale _____

Nome del richiedente _____

Acronimo _____

Sede legale _____

Numero di registrazione nazionale _____
N° di partita IVA _____
Indirizzo di posta elettronica [2] _____

Informazioni sulla persona di contatto [3]

Cognome e nome: _____
Numero di telefono _____
Indirizzo di posta elettronica _____

Richiedente [4] _____
(nome e cognome)

Data _____ Firma _____

NOTE PER LA COMPILAZIONE DEL MODELLO ISTANZA

- [1] Riferimento regolamento (UE) n. 1315/2013 del parlamento europeo e del consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE;
- [2] Indirizzo di posta elettronica al quale verranno trasmesse le comunicazioni inerenti al procedimento (rif. § 6.1 *Modalità di comunicazione tra l'Agenzia e il richiedente*);
- [3] La *persona di contatto* rappresenta la persona di riferimento che potrà essere contattata dall'Agenzia per lo scambio di informazioni inerenti al procedimento (chiarimenti in merito alla documentazione trasmessa, organizzazione di incontri di approfondimento, ecc.);
- [4] Il *richiedente* deve essere il legale rappresentante ovvero il procuratore dell'organizzazione che richiede il titolo autorizzativo. In caso di procura occorre allegare la stessa alla documentazione del fascicolo della domanda.

Appendice 2

MODELLO PIANO DI AZIONE

QUESTIONE SOLLEVATA (Riferimento provvedimento ANSFISA)				PIANIFICAZIONE		
Identificativo della questione	Requisito corrispondente alla questione	Motivazione della questione sollevata (Testo esteso)	Documentazione del SGS referenziata nel Quadro sinottico	Azioni da implementare [1]	Tempistiche per implementazione delle azioni (data formato gg/mm/aa)	Evidenze da produrre per dimostrare l'attuazione delle azioni [2]
				Trasmissione ad ANSFISA delle evidenze documentali	data termine del piano	Previste come sopra elencato
				Trasmissione ad ANSFISA della comunicazione di avvenuta conclusione delle azioni sopra elencate [3]		Attestazione di completamento delle azioni ai sensi degli articoli 46 e 47 del DPR 445/2000

[1] Le azioni da implementare devono essere definite dal richiedente in accordo a quanto previsto dalle procedure del proprio SGS e descritte sinteticamente all'interno del piano di azione.

[2] Le evidenze documentali (ad esempio, la revisione o la nuova emanazione di un documento del SGS) dimostrano l'attuazione dell'azione proposta.

[3] Soltanto al termine del piano – cioè alla data ultima di attuazione di tutte le azioni proposte - il richiedente deve provvedere a trasmettere all'Agenzia (casella PEC audit@pec.ansfisa.gov.it):

- le evidenze documentali atte a dimostrare l'attuazione delle azioni proposte;
- l'attestazione formale di avvenuto completamento delle azioni.

Appendice 3 a

MODELLO AUTORIZZAZIONE DI SICUREZZA



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



AUTORIZZAZIONE DI SICUREZZA

Autorizzazione di Sicurezza dei gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 11 del Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50 "Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie"

NUMERO IDENTIFICATIVO:

1. GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA AUTORIZZATO

Denominazione legale:	
Nome di registrazione ferroviaria:	Acronimo:
Numero di registrazione nazionale:	Partita IVA:

2. AUTORITA' CHE RILASCIATA L'AUTORIZZAZIONE

Autorità:
Paese:

3. INFORMAZIONI SULL'AUTORIZZAZIONE

— nuova autorizzazione ☐ Si tratta di: — rinnovo dell'autorizzazione ☐ — aggiornamento dell'autorizzazione ☐	Numero d'identificazione UE dell'autorizzazione precedente:
Valida dal: al:	
Dati dettagliati delle infrastrutture:	

4. LEGISLAZIONE A NAZIONALE APPLICABILE

5. RESTRIZIONI E CONDIZIONI DI IMPIEGO

6. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

Firma _____

Il presente certificato non può essere prodotto agli organi della pubblica amministrazione o ai privati gestori di pubblici servizi (articolo 15, comma 1, lett. a) della legge n.183/2011

Appendice 3 b

MODELLO CERTIFICATO DI IDONEITA' ALL'ESERCIZIO



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

CERTIFICATO DI IDONEITA' ALL'ESERCIZIO

Certificato di Idoneità all'Esercizio di cui all'articolo 28 del Decreto Legislativo 14 maggio 2019 , n. 50 "Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie"

NUMERO IDENTIFICATIVO:

1. SOGGETTO AUTORIZZATO

Denominazione legale:	
Nome di registrazione ferroviaria:	Acronimo:
Numero di registrazione nazionale:	Partita IVA:
In qualità di (GI/IF/ES):	

2. AUTORITA' CHE RILASCIATA IL CERTIFICATO

Autorità:

3. INFORMAZIONI SUL CERTIFICATO

Si tratta di: — nuovo certificato ☐ — rinnovo del certificato ☐ — aggiornamento del certificato ☐	Numero d'identificazione del certificato precedente:
Valido dal:	al:
Dati dettagliati delle infrastrutture:	

4. LEGISLAZIONE NAZIONALE APPLICABILE

--

5. RESTRIZIONI E CONDIZIONI DI IMPIEGO

--

6. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

--

Firma _____

Il presente certificato non può essere prodotto agli organi della pubblica amministrazione o ai privati gestori di pubblici servizi (articolo 15, comma 1, lett. a) della legge n.183/2011

Appendice 4

MODELLO QUADRO SINOTTICO REQUISITI SGS DI CUI AL CAPITOLO 3, DELL'ALLEGATO 1 AL DECRETO ANSF N. 3/2019

Macro requisito	3.3	CONTESTO DELL'ORGANIZZAZIONE	Documentazione di riferimento
Contesto dell'organizzazione	3.3.I	<i>L'SGS deve contenere la descrizione del servizio ferroviario effettuato,</i>	
	3.3.I.A	<i>indicando la tipologia di servizio e di attività svolti,</i>	
	3.3.I.B	<i>le tipologie di veicoli utilizzati,</i>	
	3.3.I.C	<i>le specifiche tecniche dei veicoli, delle apparecchiature e degli impianti,</i>	
	3.3.I.D	<i>i piani e le procedure di messa in servizio e di esercizio, di sorveglianza e controllo e di manutenzione</i>	
	3.3.I.E	<i>nonché, per i gestori dell'infrastruttura, la dimensione geografica con le caratteristiche della rete, le tipologie di impianti</i>	
	3.3.I.F	<i>e di organizzazione del servizio per la gestione della circolazione ferroviaria, la progettazione e la manutenzione dell'infrastruttura.</i>	
	3.3.I.G	<i>La descrizione deve comprendere l'indicazione dei processi e attività svolti all'interno dell'organizzazione, quelli affidati a soggetti e organizzazioni esterne ad essa e le modalità di interazione per la relativa gestione.</i>	
	3.3.I.H	<i>Le indicazioni fornite devono inoltre comprendere gli elementi dimensionali utili per caratterizzare l'entità e l'estensione dei servizi gestiti.</i>	
	3.3.I.I	<i>Il SGS deve elencare i requisiti giuridici applicabili e come se ne garantisce il costante rispetto.</i>	
	3.3.I.J	<i>Devono essere altresì indicate le parti esterne che incidono sul SGS.</i>	

Macro requisito	3.4	LEADERSHIP	Documentazione di riferimento
Politica di sicurezza	3.4.I	<i>L'alta dirigenza deve predisporre un documento per definire la politica di sicurezza dell'organizzazione che:</i>	
		<i>- sia adeguato al tipo e all'estensione delle operazioni ferroviarie dell'organizzazione;</i>	
		<i>- dichiarare formalmente e dimostrare operativamente l'impegno per la sicurezza e, in particolare, per tendere al raggiungimento di valori nulli di incidentalità;</i>	
		<i>- sia coerente con gli standard e con gli indirizzi forniti dall'Agenzia in materia di sicurezza;</i>	
		<i>- fissi i criteri di base dell'organizzazione aziendale per la sicurezza e fornisca le linee guida per le definizioni di obiettivi misurabili, procedure e programmi di sicurezza garantendo che le prestazioni siano valutate in relazione agli obiettivi;</i>	
		<i>- assuma l'impegno di garantire il controllo dei rischi per la sicurezza che possano svilupparsi sia dallo svolgimento delle proprie attività e sia di quelle causati da terzi;</i>	
		<i>- sia attuato in modo costante, comunicato e messo a disposizione di tutto il personale e sia periodicamente riesaminato ed aggiornato</i>	
Ruoli organizzativi,	3.4.II	<i>Nell'ambito del SGS deve essere data evidenza, attraverso opportuna rappresentazione grafica e descrizione dei ruoli e delle responsabilità, di ciascuna posizione in tema di sicurezza.</i>	

Macro requisito	3.4	LEADERSHIP	Documentazione di riferimento
responsabilità, oneri e poteri	3.4.II.A	La dimostrazione di un'efficace organizzazione della sicurezza deve avvenire attraverso: la predisposizione di un organigramma che specifichi la catena delle responsabilità per la sicurezza ed i legami funzionali per una chiara ed univoca individuazione delle stesse;	
	3.4.II.B	- l'esplicitazione di ruoli, responsabilità, competenze e deleghe per la sicurezza per tutte le strutture all'interno dell'organizzazione e per tutte le classi di personale che gestiscono, eseguono e verificano attività connesse alla sicurezza; rientrano tra queste: - la gestione ed utilizzazione del personale; - la gestione delle forniture di beni e servizi da parte di soggetti esterni all'organizzazione su processi che hanno impatto sulla sicurezza dell'esercizio; in tal caso devono essere anche descritte le modalità di interazione con clienti, fornitori, le strutture coinvolte, le misure adottate per regolamentare la gestione della fornitura e in particolare gli eventuale aspetti di interfaccia operativi; - la gestione della normativa di esercizio; - l'acquisizione e mantenimento dei requisiti del personale che svolge attività connesse con la sicurezza e il monitoraggio del rispetto della conformità operativa al quadro normativo di riferimento; - la gestione delle non conformità rilevate, degli incidenti e inconvenienti di esercizio - la gestione delle modifiche; - la garanzia che il personale che ha la responsabilità per compiti legati alla sicurezza abbia l'autorità, le competenze, le risorse necessarie ad assicurare che siano attuate in maniera adeguata le prestazioni richieste.	
Consultazione del personale e di altre parti	3.4.II.C	Devono essere inoltre definite: - la funzione aziendale, indipendente da quella di produzione, cui è attribuita la responsabilità di predisporre, attuare e mantenere aggiornato l'SGS; - i legami funzionali del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza (RSGS) con l'alta direzione e con le altre funzioni aziendali, al fine di garantire che l'alta direzione sia a conoscenza delle prestazioni dell'SGS e fornire elementi per il miglioramento, incluse le modalità di interazione con le funzioni che assicurano la qualità e la tempestività delle comunicazioni dei dati di sicurezza	
	3.4.III	Infine, devono essere descritte le modalità con le quali l'organizzazione assicura il coinvolgimento attivo del suo personale (o dei suoi rappresentanti) nonché di parti esterne; deve essere descritto, come gli esperti dei processi, gli esperti della sicurezza, i servizi di supporto, il personale operativo, la dirigenza, le funzioni di coordinamento, i contraenti esterni detengono e utilizzano conoscenze e informazioni essenziali ai fini della sicurezza. Questi soggetti devono avere l'opportunità di incontrarsi, discutere ed esprimere i propri punti di vista al fine di acquisire la miglior cognizione possibile della realtà del luogo di lavoro. Occorre prestare particolare attenzione alle interfacce organizzative tra le funzioni e descrivere lo scambio di idee e di informazioni sull'analisi e il trattamento dei rischi, degli incidenti e degli inconvenienti.	

Macro requisito	3.5	PIANIFICAZIONE	Documentazione di riferimento
Azioni volte ad affrontare i rischi	3.5.I.A	L'organizzazione deve dimostrare di avere posto in essere le seguenti azioni: Individuare ed analizzare tutti i rischi operativi, organizzativi e tecnici che riguardano il tipo, l'entità e l'area di attività dell'organizzazione;	

Macro requisito	3.5	PIANIFICAZIONE	Documentazione di riferimento
	3.5.I.B	- Sviluppare l'analisi tenendo conto dei rischi condivisi con le altre delle parti interessate (Imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura, fornitori di servizi di manutenzione, soggetti incaricati della manutenzione, detentori di veicoli ferroviari, fornitori di servizi ed enti appaltanti nonché soggetti esterni al sistema ferroviario);	
	3.5.I.C	- Valutare i rischi di cui al precedente alinea impiegando metodi di valutazione del rischio adeguati, riferibili e applicabili;	
	3.5.I.D	- Sviluppare e predisporre misure di sicurezza adeguate individuando le responsabilità associate;	
	3.5.I.E	- Sviluppare un sistema per monitorare l'efficacia delle misure di sicurezza adottate;	
	3.5.I.F	- Informare dei rischi il personale e le altre parti esterne interessate;	
	3.5.I.G	- Prima di attuare modifiche l'organizzazione deve individuare i potenziali rischi per la sicurezza ed individuare le idonee misure per la gestione dei rischi, utilizzando la procedura di gestione del rischio di cui al regolamento (UE) 402/2013	
	3.5.I.H	Per la valutazione dei rischi si deve ricorrere a competenze professionali adeguate.	
	3.5.I.I	Inoltre, l'analisi deve essere condotta in modo da garantire che per ogni pericolo (hazard) individuato siano state definite le misure e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica, atte ad evitare sinistri. L'adozione delle misure e delle cautele così definite per ciascuno dei pericoli consente di minimizzare il rischio di incorrere in eventi incidentali e le relative conseguenze. Tramite la minimizzazione così ottenuta si tende a far diventare trascurabile il rischio residuo nell'esercizio ferroviario.	
	3.5.I.J	Per il processo di identificazione, classificazione e mitigazione dei rischi si deve fare riferimento alla norma EN 50126, tenendo presente quanto di seguito specificato. Il rischio residuo può essere definito "trascurabile" solo qualora risulti connesso ad un pericolo a cui, per sua natura o a seguito di opportuni provvedimenti, sia associata una frequenza di accadimento (frequenza che l'evento indesiderato possa manifestarsi) "inverosimile" e da cui possano derivare conseguenze classificate al più come "critiche" oppure una frequenza di accadimento improbabile e ne possano derivare conseguenze classificate al più come "insignificanti". Il rischio residuo può essere definito "tollerabile" solo qualora risulti connesso ad un pericolo a cui, per sua natura o a seguito di opportuni provvedimenti, sia associata una frequenza di accadimento "inverosimile" e ne possano derivare conseguenze classificate come "catastrofiche", oppure la frequenza di accadimento sia "improbabile" e ne possano derivare conseguenze classificate come "marginali" o "critiche", oppure, ancora, la frequenza di accadimento sia "remota" e ne possano derivare conseguenze classificate al più come "insignificanti". Per le definizioni di "Catastrofico", "Critico", "Marginale", "Insignificante", "Inverosimile", "Improbabile", "Remoto", "Occasionale", "Probabile", "Frequente" si deve fare riferimento alla norma EN 50126 con le modifiche qui di seguito riportate: - la frequenza di accadimento di un pericolo è "inverosimile" solo se è "estremamente improbabile" che si verifichi. Si assume che esso non possa verificarsi. Ciò implica, tra l'altro, che la frequenza di accadimento di un pericolo possa essere considerato "inverosimile" solo qualora non si sia mai verificato, nel sistema e nel contesto presi in considerazione o in altri assimilabili; - sono "conseguenze catastrofiche" la morte di una o più persone, il ferimento grave di più di una persona o anni ingenti all'ambiente; - sono "conseguenze critiche" la lesione grave di una persona e/o importante danno all'ambiente e/o la perdita di un sistema principale; - sono "conseguenze marginali" il ferimento leggero di una o più persone e/o una importante minaccia per l'ambiente e un danno grave ad uno o più sistemi; - è "conseguenza insignificante" un danno leggero al sistema.	

Macro requisito	3.5	PIANIFICAZIONE	Documentazione di riferimento
		<i>Il rischio residuo è "accettabile" quando è classificato come "trascurabile", oppure quando si dimostra che è "tollerabile" e che sono state adottate tutte le misure mitigative e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica, atte ad evitare sinistri. In quest'ultimo caso, il processo di identificazione, classificazione e mitigazione dei rischi deve continuare ad essere applicato per tendere ad un livello di rischio residuo "trascurabile".</i> <i>Per tendere ad un livello di rischio residuo "trascurabile" devono essere adottate le necessarie misure di sicurezza e devono essere pianificati i necessari progetti ed azioni, perseguendo l'obiettivo primario in materia di sicurezza ferroviaria di tendere al raggiungimento di valori nulli di incidentalità, tenendo conto dell'evoluzione normativa, del progresso tecnico e scientifico e dando le priorità alla prevenzione degli incidenti significativi.</i>	
Obiettivi e pianificazione della sicurezza	3.5.II	Nell'SGS, IF/GI/ES devono descrivere il processo continuo con cui definiscono gli obiettivi di sicurezza per perseguire l'obiettivo primario; esso deve svilupparsi nelle seguenti fasi:	
	3.5.II.A	- definire gli obiettivi di sicurezza da raggiungere;	
	3.5.II.B	- garantire che tali obiettivi siano coerenti con la politica di sicurezza e con gli obiettivi strategici se esistenti;	
	3.5.II.C	- individuare le aree prioritarie di intervento, sulla base di una adeguata valutazione dei rischi, dei dati di incidentalità, di monitoraggio, di audit degli anni precedenti e sulla base delle indicazioni fornite dall'Agenzia;	
	3.5.II.D	- pianificare progetti e azioni nelle aree prioritarie di intervento individuate;	
	3.5.II.E	- monitorare costantemente lo stato di realizzazione dei progetti e delle azioni;	
	3.5.II.F	- controllare l'efficacia degli interventi attuati, anche tramite la verifica dell'effettivo abbassamento dei valori di incidentalità o di non conformità rilevate che si riteneva dovessero essere influenzati dagli interventi stessi;	
	3.5.II.G	- stabilire un processo che deve essere attivato nel momento in cui appare chiaro che gli obiettivi di sicurezza stabiliti non possono essere raggiunti.	
	3.5.II.H	Nell'SGS deve essere descritto il processo di definizione delle attività di pianificazione per la sicurezza: annualmente devono essere definiti i progetti e le attività da inserire nei piani, strumenti operativi di attuazione e controllo per mantenere o migliorare la sicurezza del sistema ferroviario, all'interno del processo ciclico che prevede l'emissione delle politiche e degli obiettivi per la sicurezza, la valutazione dei rischi associati all'esercizio ferroviario, l'individuazione delle necessarie priorità e la programmazione degli interventi.	

Macro requisito	3.6	SUPPORTO	Documentazione di riferimento
Risorse	3.6.I	L'SGS deve descrivere le risorse, intese come personale, strumentazione, dispositivi e sistemi tecnici, impiegate per lo svolgimento delle attività, atti a permettere di controllare i rischi in relazione agli obiettivi di sicurezza fissati.	
Competenze	3.6.II.A	L'organizzazione, il coordinamento e l'attuazione delle attività connesse con la sicurezza devono essere affidate a personale in possesso di attitudini e capacità adeguate e delle competenze necessarie.	
	3.6.II.B	Devono essere descritte le modalità con le quali per ogni figura, cui sono attribuiti ruoli, compiti o responsabilità connessi con la sicurezza, sia garantito e documentato il possesso di adeguate conoscenze professionali e tecniche (idoneo titolo di studio, formazione di base, esperienze pregresse nello specifico settore operativo o in settori analoghi, partecipazione a stages, abilitazioni, etc.) e le modalità con le quali viene garantito il mantenimento nel tempo dei requisiti richiesti. Nei casi previsti di cui al capitolo 5 saranno attivati i necessari percorsi abilitativi. Le funzioni e i processi connessi con la sicurezza per i quali è necessario garantire quanto sopra sono almeno quelli riportati nel precedente paragrafo 3.4.	

Macro requisito	3.6	SUPPORTO	Documentazione di riferimento
	3.6.II.C	<i>L'eventuale affidamento a persone o servizi esterni di particolari attività, aventi rilevanza per la sicurezza, non liberano IF/GI/ES dalla responsabilità sulle attività stesse e sul rispetto della normativa vigente in materia. Sono incluse anche lo scambio delle informazioni necessarie per assicurare lo svolgimento in sicurezza delle attività da parte di personale adeguatamente competente.</i>	
Consapevolezza	3.6.III	<i>Deve essere descritto come l'alta direzione intende assicurare la sensibilizzazione del personale alla politica di sicurezza, coinvolgendo i dipendenti a fornire il contributo alla sicurezza, rendendoli consapevoli dei rischi e condividendo gli insegnamenti tratti dagli eventi occorsi.</i>	
Informazione e comunicazione	3.6.IV	<i>Inoltre, nell'SGS devono essere definite le informazioni che interessano la sicurezza e per tali informazioni deve essere indicato quali siano le persone all'interno e all'esterno dell'organizzazione ad esse interessate e le modalità con cui si assicura che le informazioni giungano al personale pertinente perché risponda in modo adeguato all'input ricevuto; pertanto devono essere descritti anche i canali di comunicazione stabiliti da IF/GI/ES per garantire lo scambio delle informazioni che interessano la sicurezza sia all'interno, ai vari livelli, sia con le parti esterne (compresi partner e fornitori).</i> <i>Esistono diversi tipi di informazioni che devono essere incluse nella documentazione che costituisce l'SGS: le informazioni richieste e fornite per la progettazione e la pianificazione del servizio, le prescrizioni e limitazioni, gli elementi necessari per la gestione delle situazioni di emergenza, le indagini a seguito di incidenti ed inconvenienti.</i>	

Macro requisito	3.7	FUNZIONAMENTO	Documentazione di riferimento
Pianificazione e controllo delle operazioni	3.7.I.A	<i>In sede di pianificazione, elaborazione, attuazione e revisione dei propri processi operativi IF/GI/ES devono dimostrare di aver predisposto i processi per la gestione dei rischi operativi attraverso l'SGS.</i>	
	3.7.I.B	<i>Veicoli o infrastruttura devono essere utilizzati in modo sicuro in conformità a i requisiti applicabili, sia in condizioni di normale esercizio, che in condizioni degradate o di emergenza, che in circostanze eccezionali.</i>	
	3.7.I.C	<i>I requisiti operativi devono essere considerati con riferimento ai requisiti organizzativi dell'SGS: le attività operative devono scaturire dall'applicazione di criteri di accettazione del rischio e delle misure di sicurezza, devono essere coerenti con gli obiettivi di sicurezza, la loro corretta applicazione ed efficacia devono essere misurate attraverso la raccolta dei dati di monitoraggio.</i>	
	3.7.I.D	<i>IF/GI/ES devono garantire che durante le attività operative:</i> <i>- sia fornito un piano (o dei piani) per conseguire gli obiettivi di sicurezza;</i>	
	3.7.I.E	<i>- siano raccolte informazioni per misurare la corretta applicazione e l'efficacia delle disposizioni operative.</i>	
	3.7.I.F	<i>IF/GI/ES devono garantire che le disposizioni operative siano conformi ai requisiti di sicurezza delle norme nazionali pertinenti e a eventuali altre prescrizioni pertinenti.</i>	

Macro requisito	3.7	FUNZIONAMENTO	Documentazione di riferimento
	3.7.I.G	<i>Al fine di controllare i rischi rilevanti per la sicurezza delle attività operative devono essere tenuti in considerazione almeno i seguenti aspetti:</i> A. Imprese ferroviarie - pianificazione di tragitti ferroviari nuovi o già esistenti e di nuovi servizi ferroviari, compresa l'introduzione di nuovi tipi di veicoli, la necessità di noleggiare veicoli con contratto di leasing e/o assumere personale da parti esterne e lo scambio di informazioni con soggetti responsabili della manutenzione in merito alla manutenzione a fini operativi; - preparazione di treni o veicoli prima della loro movimentazione, comprese le verifiche precedenti alla partenza e la composizione del treno; - circolazione dei treni o movimentazione dei veicoli nelle diverse condizioni operative (normali, degradate, di emergenza); B. Gestori dell'infrastruttura - Pianificazione e controllo del traffico sulla base delle caratteristiche dell'infrastruttura; - Gestione del traffico in tempo reale in normale e degradata, con l'applicazione di limitazioni del traffico e la gestione di interruzioni di traffico; - Definizione delle condizioni per la circolazione dei carichi eccezionali.	
	3.7.I.H	<i>Al fine di controllare l'attribuzione delle responsabilità rilevanti per la sicurezza delle attività operative devono essere individuati:</i> A. Imprese ferroviarie - le responsabilità per il coordinamento e la gestione in sicurezza della circolazione dei treni e la movimentazione dei veicoli; - definire le modalità di attribuzione delle mansioni pertinenti che interessano la fornitura in sicurezza di tutti i servizi al personale competente all'interno dell'organizzazione. B. Gestori dell'infrastruttura - le responsabilità per la pianificazione e per il funzionamento della rete ferroviaria; - definire le modalità di attribuzione delle mansioni pertinenti che interessano la fornitura in sicurezza di tutti i servizi al personale competente all'interno dell'organizzazione.	
	3.7.I.I	<i>Al fine di controllare le attività di informazione e comunicazione rilevanti per la sicurezza delle attività operative:</i> A. Imprese Ferroviarie - il personale interessato deve essere messo al corrente nei dettagli di qualsiasi specifica condizione di viaggio, comprese le relative modifiche rilevanti che potrebbero determinare un pericolo o restrizioni operative temporanee o e le condizioni relative ai carichi eccezionali, se del caso. B. Gestori dell'infrastruttura - il personale interessato deve essere informato in merito a prescrizioni particolari per i treni o per la movimentazione dei veicoli su specifici tratti, comprese le modifiche rilevanti che potrebbero determinare un pericolo o restrizioni operative temporanee o e le condizioni relative ai carichi eccezionali, se del caso.	
	3.7.I.L	<i>Al fine di controllare le competenze rilevanti per la sicurezza delle attività operative a norma della legislazione vigente l'organizzazione deve garantire per il proprio personale:</i> - la conformità della formazione erogata e le istruzioni operative, e l'adozione di misure correttive laddove necessario; una formazione specifica in caso di cambiamenti previsti che interessino lo svolgimento delle operazioni o le mansioni loro assegnate; - l'adozione di adeguate misure in seguito a incidenti e inconvenienti.	

Macro requisito	3.7	FUNZIONAMENTO	Documentazione di riferimento
Gestione delle immobilizzazioni materiali	3.7.II.A	<i>Inoltre, IF/GI/ES devono descrivere in che modo garantisce il ciclo di vita dei propri beni materiali (veicoli o infrastruttura), dalla progettazione, realizzazione (costruzione/produzione, installazione, collaudo e messa in servizio), funzionamento e manutenzione, riparazione, modifica e ammodernamento (con riferimento alla gestione delle modifiche), fino al rinnovo, smantellamento e dismissione.</i>	
	3.7.II.B	<i>I veicoli e l'infrastruttura devono essere utilizzati per lo scopo previsto e devono mantenere uno stato operativo sicuro e il livello di prestazione atteso. Ne deve essere descritta la gestione in condizioni normali e degradate.</i> <i>Inoltre, devono essere definite le modalità per individuare il più rapidamente possibile i casi di non conformità con i requisiti operativi prima o durante l'impiego dei veicoli e dell'infrastruttura stessi, compresa l'applicazione di limitazioni d'uso necessarie per garantire lo stato operativo sicuro.</i>	
	3.7.II.C	<i>Deve essere assicurata la conformità dei provvedimenti relativi alla gestione di veicoli ed infrastruttura alle pertinenti norme e standard.</i>	
Contraenti, partner e fornitori	3.7.III.A	<i>Se la manutenzione dei veicoli o dell'infrastruttura è appaltata a terzi, IF/GI/ES devono descrivere il modo con cui specificano e controllano che la prestazione di sicurezza per i propri beni sia conforme agli standard fissati.</i>	
	3.7.III.B	<i>Devono essere definite le informazioni rilevanti per la sicurezza delle attività di gestione dei veicoli e dell'infrastruttura, assicurando lo scambio di tali informazioni, in particolare per guasti e malfunzionamenti e la tracciabilità delle informazioni di sicurezza.</i>	
	3.7.III.C	<i>IF/GI/ES devono dimostrare di essere in grado di identificare, valutare e controllare i rischi derivanti dalle attività esternalizzate. Il contratto stipulato deve stabilire in che modo sono scambiate le informazioni legate alla sicurezza. La responsabilità della gestione dei contraenti e del controllo di quanto da loro fornito rispetto alle specifiche stabilite rimane a carico di IF/GI/ES che devono quindi descrivere in che modo valuta le prestazioni in materia di sicurezza acquisite dall'esterno.</i> <i>L'impiego di contraenti o subcontraenti non consente a IF/GI/ES di delegare la propria responsabilità intesa a garantire che i servizi e le prestazioni appaltati siano eseguiti secondo le norme.</i>	
	3.7.III.D	<i>IF/GI/ES devono descrivere in che modo determina la competenza dei fornitori e subfornitori.</i>	
	3.7.III.E	<i>IF/GI/ES devono attuare un processo di monitoraggio sulle prestazioni e sui servizi resi ed assicurare che, in virtù di accordi contrattuali, le misure di controllo del rischio attuate da fornitori e subfornitori siano costantemente monitorate.</i>	
	3.7.III.F	<i>Per il rinnovo di un veicolo o infrastruttura o parte di essi che si sta avvicinando alla fine del proprio ciclo di vita, IF/GI/ES devono descrivere come garantisce che il veicolo o infrastruttura o parte di essi soddisfino i criteri di prestazione della sicurezza stabiliti.</i>	
Gestione delle modifiche	3.7.IV	<i>Nel caso in cui sia necessario introdurre modifiche alle attività, attrezzature, processi, procedure, organizzazione, personale, interfacce, impianti, IF/GI/ES devono essere in grado di identificare e affrontare i nuovi rischi che possono emergere; a tal fine si deve fare riferimento al procedimento illustrato nel regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 della Commissione, relativo ad un CSM per determinazione e la valutazione del rischio, così come modificato dal regolamento n. 1136/2015.</i> <i>L'SGS tra i processi di funzionamento deve descrivere anche il processo di gestione di ogni tipo di modifica (significativa o minore, permanente o temporanea, immediata o a lungo termine), di valutazione dei rischi in tali casi e, ove necessario, di attuazione di misure di controllo degli eventuali nuovi rischi.</i> <i>La descrizione deve comprendere le modalità con cui l'organizzazione identifica le modifiche significative e le decisioni relative all'applicazione dei contenuti del CSM e le modalità di gestione dei casi in cui è necessario dare comunicazione all'Agenzia delle modifiche</i>	
Gestione delle emergenze	3.7.V.A	<i>L'SGS deve contenere un elenco delle situazioni di emergenza, incluse le condizioni operative degradate.</i>	

Macro requisito	3.7	FUNZIONAMENTO	Documentazione di riferimento
	3.7.V.B	<i>Per ciascuna situazione di emergenza, incluso l'incidente ferroviario, devono essere definiti piani contenenti le modalità per affrontare l'emergenza (servizi di emergenza da contattare, quali informazioni devono essere comunicate, comprese le informazioni ai passeggeri), ruoli e responsabilità, le risorse e i mezzi, devono essere descritte le procedure di ritorno alle attività normali successivamente all'emergenza. Devono essere stabiliti i requisiti formativi del personale coinvolto nella gestione delle emergenze e quale debba essere l'addestramento e le disposizioni per mantenere queste competenze.</i>	
	3.7.V.C	<i>Il GI deve coordinare i piani di emergenza dell'IF e deve assicurare la disponibilità di un piano per interrompere l'esercizio tempestivamente.</i>	

Macro requisito	3.8	VALUTAZIONE DELLE PRESTAZIONI	Documentazione di riferimento
Monitoraggio	3.8.I	<i>IF/GI/ES devono adottare un sistema di monitoraggio in coerenza con le indicazioni contenute nel regolamento (UE) n. 1078/2012.</i> <i>Devono essere raccolti ed analizzati dati che monitorino l'applicazione e l'efficacia dell'SGS, in maniera adeguata alla dimensione, alla portata e al tipo di attività svolte. Questo processo di monitoraggio deve consentire a IF/GI/ES di identificare, valutare e correggere eventuali difetti di funzionamento dell'SGS.</i>	
	3.8.I.A	<i>A tal fine, IF/GI/ES devono tenere conto almeno dei seguenti elementi:</i> - indicatori nazionali di sicurezza; - indicatori comuni di sicurezza (CSI); - indicatori scaturiti dall'analisi dei rischi specifici; - analisi degli incidenti e degli inconvenienti mirata all'individuazione delle cause e dei possibili provvedimenti mitigativi; - produzione del servizio; - prestazioni rese dal personale; - stato di attuazione del piano (o dei piani) per conseguire gli obiettivi di sicurezza e coprire le aree di criticità segnalate dall'Agenzia.	
	3.8.I.B	<i>Devono quindi essere descritti:</i> - i criteri e le responsabilità per la definizione delle procedure di monitoraggio; - le modalità e le responsabilità della raccolta e dell'analisi dei dati; - la valutazione dell'andamento degli indicatori ed il loro confronto con gli obiettivi di sicurezza; - la comunicazione dei risultati ai livelli coinvolti nella definizione e nel monitoraggio di eventuali azioni correttive.	
	3.8.I.C	<i>I dati monitorati e le analisi delle prestazioni di sicurezza, comprese le valutazioni ed il controllo rispetto agli obiettivi di sicurezza, devono essere elaborati e trasmessi all'Agenzia con l'invio della Relazione annuale della sicurezza, entro il 31 maggio di ogni anno.</i> <i>IF/GI/ES devono presentare annualmente una relazione sulla sicurezza che contenga una sintesi delle modifiche apportate, il raggiungimento degli obiettivi di sicurezza, i risultati delle indagini interne relative ad incidenti/inconvenienti e delle altre attività di monitoraggio (audit interni, riesame della direzione), i progressi compiuti riguardo alle raccomandazioni degli organismi investigativi, i risultati degli indicatori di sicurezza.</i>	
Audit interni	3.8.II	<i>L'SGS deve descrivere anche il sistema di audit interno, indipendente, imparziale e trasparente, mediante il ricorso a personale competente, in modo da assicurare l'efficacia e la conformità dell'SGS stesso.</i> <i>Gli audit interni hanno lo scopo di fornire informazioni sulla conformità dell'SGS ai requisiti applicabili e di indicare quanto l'SGS sia efficacemente attuato e mantenuto</i>	
Riesame della direzione	3.8.III	<i>Le prestazioni di sicurezza rispetto al raggiungimento degli obiettivi di sicurezza fissati e gli esiti del monitoraggio, degli audit interni, delle indagini a seguito di incidenti ed inconvenienti nonché lo stato di attuazione delle azioni scaturite da queste attività confluiscono nel riesame periodico dell'SGS; l'SGS deve quindi</i>	

Macro requisito	3.8	VALUTAZIONE DELLE PRESTAZIONI	Documentazione di riferimento
		<i>definire le modalità, le tempistiche, gli input e gli output del processo di riesame della direzione.</i>	

Macro requisito	3.9.	MIGLIORAMENTO	Documentazione di riferimento
Insegnamenti tratti da incidenti e inconvenienti	3.9.I.A	<i>IF/GI/ES devono dimostrare di condurre indagini sugli incidenti e inconvenienti al fine di trarne insegnamenti e migliorare il controllo del rischio.</i> <i>L'analisi non deve fermarsi all'identificazione delle cause immediate, ma ricercare le cause profonde in ambito tecnico e organizzativo in modo da individuare azioni di miglioramento che consentiranno la prevenzione di incidenti simili. Inoltre, l'analisi deve essere estesa per identificare i punti deboli del processo all'interno del quale si è verificato l'evento indesiderato, al fine di aggiornare le procedure.</i>	
	3.9.I.B	<i>Il personale assegnato a queste attività deve essere competente e devono essere impiegate risorse che consentano un approccio da diversi punti di vista.</i>	
	3.9.I.C	<i>Devono essere attivati canali di comunicazione laddove previsto con le autorità (Agenzia, Organismo investigativo nazionale). Tali canali devono essere descritti nell'SGS. In particolare le comunicazioni relative ad incidenti, inconvenienti e precursori devono avvenire in conformità a quanto previsto dai punti 5.3, 5.4, 5.4.1, 5.4.2 e 5.4.3 dell'Allegato A "Attribuzioni in materia di sicurezza" del decreto ANSF 4/2012 del 09/08/12. Si considera adempiuto l'obbligo di comunicazione all'Agenzia di incidenti, inconvenienti e precursori qualora l'evento sia stato inserito, nel rispetto delle le tempistiche previste, nella banca dati dell'Organismo Investigativo (DIGIFEMA).</i>	
	3.9.I.D	<i>Devono essere incoraggiate le segnalazioni di situazioni pericolose e di inconvenienti ad alto potenziale di rischio.</i>	
Miglioramento continuo	3.9.II.A	<i>Il miglioramento continuo si basa sui risultati delle attività di monitoraggio, audit interni, riesame della direzione e insegnamenti tratti da incidenti e inconvenienti, ma si incentra sugli elementi dell'SGS che valutano e portano alle azioni di miglioramento e non sugli elementi di miglioramento, in quanto questi ultimi sono già compresi nelle attività di monitoraggio.</i> <i>IF/GI/ES devono, nell'ambito del proprio SGS, descrivere il processo di miglioramento continuo, con particolare riferimento agli aspetti legati alla cultura della sicurezza e a quei fattori che influenzano in modo significativo la prestazione di sicurezza e che meritano di essere valutati meglio o oggetto di cambiamento.</i> <i>L'SGS deve essere migliorato e reso più efficiente, con procedure e norme più adatte alla realtà a cui si applica.</i> <i>IF/GI/ES devono dimostrare di migliorare continuamente l'adeguatezza e l'efficacia del suo sistema di gestione della sicurezza, tenendo in considerazione il quadro stabilito nel regolamento (UE) n. 1078/2012 e almeno i risultati delle seguenti attività:</i> - monitoraggio; - audit interni; - riesame della direzione; - insegnamenti tratti da incidenti e inconvenienti.	
	3.9.II.B	<i>Devono essere forniti i mezzi per motivare il personale e le altre parti interessate a essere attive nel miglioramento della sicurezza, come parte dell'apprendimento interno all'organizzazione.</i>	
	3.9.II.C	<i>Deve essere predisposta una strategia finalizzata al miglioramento continuo della sua cultura della sicurezza, che comprenda, eventualmente, il ricorso ad esperti e l'impiego di metodi riconosciuti per individuare problemi comportamentali che interessano le varie parti del sistema di gestione della sicurezza e predisporre le misure necessarie ad affrontarli.</i>	

Appendice 5

MODELLO QUADRO DI SINTESI REQUISITI NOTA 13666/2019

Requisito generale: Allegato I nota ANSF prot. 13666/2019		Dichiarazioni esercente			
Punto	Descrizione requisito	Conformità (1)	Misure mitigative in atto (2)	Commenti/ Note (3)	Evidenze documentali (4)
1	<i>Tipologia di movimenti</i> <i>I convogli ferroviari si possono muovere come:</i> - treni, per spostarsi da un impianto all'altro o da un fascio all'altro del medesimo impianto; - manovre, per spostarsi da un binario all'altro dello stesso fascio.				
2	<i>Collegamento di sicurezza</i> <i>Ogni ente (scambio, passaggio a livello, ...) che realizzi una condizione di sicurezza per la marcia del treno deve essere vincolato al segnale che concede l'autorizzazione al movimento al treno in modo che:</i> a. non sia possibile concedere e far permanere l'autorizzazione al movimento al treno se gli enti interessati dal movimento non sono disposti e assicurati nella posizione voluta fino a quando non siano stati percorsi dal treno nella sua interezza; a. b. per rimuovere gli enti da questa posizione prima che il treno li abbia percorsi, il sistema di segnalamento deve aver revocato l'autorizzazione al movimento al treno e il treno stesso deve aver recepito la revoca dell'autorizzazione al movimento e sia in condizione di rispettarla.				
3	<i>Condizioni per l'effettuazione dei movimenti contemporanei</i> <i>All'interno di una località di servizio, i movimenti contemporanei di treni sono ammessi:</i> a. quando i treni percorrono itinerari di per sé stessi indipendenti per disposizione di impianto; b. quando i collegamenti di sicurezza garantiscono, con la concessione delle autorizzazioni al movimento, la completa indipendenza degli itinerari. <i>Possono essere ammessi movimenti contemporanei dei treni pur essendo convergente il proseguimento di uno dei due itinerari sull'altro itinerario o sul suo proseguimento, purché il punto di convergenza sia protetto dal sistema di segnalamento e di protezione e solo a seguito delle necessarie valutazioni di sicurezza tenuto conto delle caratteristiche della linea, dei treni ammessi a circolare su di essa, del sistema di protezione e della velocità con cui si impegnano gli itinerari interessati.</i>				
4	<i>Sistemi di blocco automatico</i> <i>Ciascun binario di linea atto alla circolazione dei treni deve essere attrezzato con dispositivi tecnologici di distanziamento</i>				

Requisito generale: Allegato I nota ANSF prot. 13666/2019		Dichiarazioni esercente			
Punto	Descrizione requisito	Conformità (1)	Misure mitigative in atto (2)	Commenti/ Note (3)	Evidenze documentali (4)
	<i>dei treni che consentano l'accesso a ciascuna delle sezioni di blocco in cui è stato suddiviso il binario medesimo ad un solo treno alla volta.</i>				
5	<i>Sistema automatico di protezione della marcia dei treni</i> <i>La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza derivanti:</i> - dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione; - dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.); - dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura. <i>L'attrezzaggio di bordo deve essere coerente con quello di terra.</i>				
6	<i>Circolazione dei treni in senso opposto a quello per cui il binario è attrezzato</i> <i>Sui binari attrezzati per un solo senso di marcia, la circolazione dei treni in senso opposto rispetto a quello per cui il binario è attrezzato non è ammessa se non in caso di interruzione accidentale del binario attrezzato per il transito nel senso di marcia del treno, al solo fine di consentire ai treni già in circolazione di superare il tratto interessato dall'anormalità, garantendo ovviamente le necessarie condizioni di sicurezza.</i>				
7	<i>Passaggi a livello</i> <i>I passaggi a livello devono essere muniti di dispositivi che, al passaggio del treno, inibiscano il transito lato strada tenendo anche conto della tipologia di utenza stradale interessata (barriere, barriere non aggirabili neppure da pedoni e ciclisti, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.).</i>				
8	<i>Passaggi a livello in consegna agli utenti</i> <i>I passaggi a livello in consegna agli utenti devono essere attrezzati con dispositivi tecnologici di apertura a richiesta che garantiscano l'assenza di circolazione ferroviaria durante l'attraversamento dei PL medesimi da parte degli utenti.</i>				
9	<i>Passaggi a livello pedonali</i> <i>Sulle linee a semplice binario i PL riservati esclusivamente al traffico pedonale devono essere, almeno, attrezzati lato strada di:</i> - tabelle monitorie riportanti le norme di attraversamento in sicurezza della sede ferroviaria; - appositi sbarramenti atti ad indurre gli utenti a prestare la necessaria attenzione per l'attraversamento e a dissuadere l'attraversamento con veicoli;				

Requisito generale: Allegato I nota ANSF prot. 13666/2019		Dichiarazioni esercente			
Punto	Descrizione requisito	Conformità (1)	Misure mitigative in atto (2)	Commenti/ Note (3)	Evidenze documentali (4)
	- i tratti nei quali sono presenti PL pedonali devono essere segnalati ai treni e da essi impegnati in marcia a vista, a velocità non superiore a quella stabilita tenendo conto delle caratteristiche di ubicazione dell'attraversamento e comunque mai superiore a 30 km/h. Sulle linee non a semplice binario, i passaggi a livello devono essere sempre attrezzati con i dispositivi di cui al punto 7,				
10.1	Manutenzione degli impianti di sicurezza e segnalamento L'effettuazione di lavori di manutenzione agli impianti di sicurezza e segnalamento o al sistema di protezione della marcia che possano pregiudicare i collegamenti di sicurezza tra segnali ed enti o le funzioni di sicurezza svolte dal sistema di protezione della marcia, deve provocare l'automatica inibizione, tramite i sistemi di segnalamento e protezione, dell'inoltrò dei treni e delle manovre sui tratti di binario interessati. La successiva ripresa della circolazione deve essere subordinata d'impianto al ripristino delle normali condizioni degli impianti di sicurezza. Le modifiche effettuate per consentire l'attuazione delle operazioni di manutenzione e la verifica dell'avvenuto ripristino delle normali condizioni di impianto deve essere svolta in applicazione di procedure che definiscano azioni, ruoli e responsabilità dei soggetti coinvolti (Agente manutenzione, Regolatore della circolazione) e che prevedano la definizione e la tracciatura di tutte le operazioni effettuate.				
10.2	Manutenzione dell'infrastruttura La sorveglianza e la manutenzione degli elementi fissi o mobili che partecipano alla circolazione dei treni devono essere organizzate, svolte e quantificate in modo da mantenerne la funzione nelle condizioni previste. Al fine di migliorare le modalità operative con cui viene attuata la rilevazione dei difetti dell'infrastruttura ferroviaria, tenuto conto delle "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario, nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti (Allegato 1)", nonché dei principi contenuti nelle linee di indirizzo ANSF per la Gestione in sicurezza delle opere civili della rete ferroviaria" rev. 0 - settembre 2018, emanate con nota ANSF prot. u.0016309.01-10-2018, le procedure di rilevazione dei difetti, di individuazione degli eventuali provvedimenti mitigativi immediati e di programmazione della manutenzione dovranno essere rivalutate al fine di garantire almeno il rispetto dei seguenti principi: a. i parametri al di fuori delle tolleranze ammesse devono poter essere individuati con certezza a mezzo di adeguati metodi e strumenti di misura; b. le azioni da porre in essere dal personale addetto per evitar e l'insorgere di un potenziale pericolo devono essere definite per ciascuna tipologia di non conformità rilevata in termini oggettivi, riducendo per quanto possibile la discrezionalità dell'operatore;				

Requisito generale: Allegato I nota ANSF prot. 13666/2019		Dichiarazioni esercente			
Punto	Descrizione requisito	Conformità (1)	Misure mitigative in atto (2)	Commenti/ Note (3)	Evidenze documentali (4)
	c. vengano definite le situazioni critiche a cui debbano necessariamente fare seguito provvedimenti mitigativi immediati restrittivi o interdittivi per la circolazione ferroviaria;				
	d. vengano definite, per ciascuna tipologia di no n conformità rilevata, le circostanze per cui debbano essere attivate ispezioni con livello di dettaglio superiore e le relative responsabilità per l'immediata verifica del problema rilevato e della validità dei provvedimenti urgenti adottati;				
	e. la ripresa della circolazione a seguito di interventi all'infrastruttura deve essere subordinata alla verifica delle normali condizioni degli impianti ovvero, qualora non sia possibile riportare i parametri nella configurazione nominale, con limitazioni e restrizioni definite a seguito delle valutazioni effettuate secondo criteri definiti e tracciabili in base alla procedura adottata.				
10.3	Manutenzione dei veicoli Al fine di migliorare le modalità operative con cui viene effettuata la manutenzione ai veicoli ferroviari, tenuto conto delle norme sulla manutenzione da rispettare di cui all'allegato 2 del decreto ANSF n. 3/2019, devono essere in atto le seguenti misure urgenti: a. predisposizione, da parte del Soggetto Responsabile della Manutenzione individuato ai sensi dell'art. 4, comma 4, del suddetto decreto, di tutta la documentazione relativa alla manutenzione secondo quanto previsto dalle Linee guida ANSF "inerenti la documentazione relativa alla manutenzione dei veicoli - Rev. A del 23/06/2015 e s.m.i."; b. predisposizione ed invio a questa Agenzia di un piano di attuazione delle misure prescritte da ANSF con la Nota prot. n. 04447/2010 del 12/07/2010 "Misure da adottare relativamente ai Controlli Non Distruttivi", in merito alle certificazioni ed altri aspetti legati alla manutenzione delle sale montate di tutti i tipi di veicoli ferroviari, nonché invio delle informazioni richieste nella suddetta nota; c. avvio di un programma straordinario di controlli non distruttivi su tutti gli assi e le ruote da parte di personale abilitato secondo le Linee guida ANSF prot. n. 0015992 del 25/09/2018 "Linee guida per la qualificazione e la certificazione del personale addetto ai Controlli non Distruttivi (CND) nella manutenzione ferroviaria", nel rispetto di procedure validate da operatori di terzo livello abilitati, sempre rispetto le suddette linee guida.				
11	Dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta				

Requisito generale: Allegato I nota ANSF prot. 13666/2019		Dichiarazioni esercente			
Punto	Descrizione requisito	Conformità (1)	Misure mitigative in atto (2)	Commenti/ Note (3)	Evidenze documentali (4)
	<i>Ciascuna cabina di guida deve essere munita di dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta e la condotta dei treni deve avvenire con tale dispositivo attivo.</i>				
12	<i>Sistemi di comando e controllo centralizzati delle porte dei treni:</i> <i>I treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri devono essere attrezzati con un sistema di comando e controllo centralizzato, e distinto per lato, delle porte adibite alla salita e discesa dei passeggeri medesimi.</i> <i>Tale sistema:</i> - consente l'apertura delle porte solo dopo l'attivazione di apposito comando centralizzato e distinto per lato; - consente di visualizzare, tramite idonee segnalazioni, la permanenza dello stato di chiusura e blocco delle porte; - impedisce l'attivazione della trazione quando non tutte le porte sono chiuse e bloccate.				
13	<i>Degrado dei sistemi di sicurezza:</i> <i>Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione in particolare:</i> - Devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; - Deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo aver preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi.				

NOTE COMPILAZIONE QUADRO DI SINTESI:

- (1) Indicare la Conformità (C) o la Non Conformità (NC) ai requisiti riportati nella colonna di sinistra. Non Conformità parziali devono essere indicate come NC.
- (2) In caso di non conformità (NC): indicare le misure adottate nelle more dell'attuazione degli interventi da realizzare al fine di raggiungere la conformità ai requisiti, specificando se trattasi delle misure minime riportate nell'allegato alla nota ANSF 9956/2019, ovvero di altre misure altrettanto efficaci.
- (3) Nel caso di requisito conforme riportare una breve descrizione degli elementi che dimostrano detta conformità, con i relativi riferimenti documentali.
Nel caso il requisito non conforme riportare una breve descrizione della misura mitigativa ed i riferimenti documentali che la disciplinano.
- (4) Indicare tutte le evidenze documentali che dimostrano la conformità al requisito, ovvero le misure mitigative adottate (compresa la valutazione dei rischi effettuata).
Per i documenti richiamati deve essere indicata la cartella all'interno della quale sono contenuti e riportata l'esatta dicitura del titolo del documento.

N.B. Nel caso di specificità relative a singole linee è necessario darne evidenza nel singolo requisito.