



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,  
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

**Ufficio federale dei trasporti UFT**  
Divisione Sicurezza  
Divisione Infrastruttura

## Direttiva

---

Riferimento: 021.30/2011/00443/00001/00002

Data: **GG.MM.2021**  
Versione: 2.0

# Rapporto annuale sulla sicurezza delle ferrovie (Dir. RAS Ferr)

Ordinanza sulle ferrovie (Oferr) art. 5g

RS 742.141.1



## Dati editoriali

Editore:	Ufficio federale dei trasporti, 3003 Berna
Autore:	Divisione Sicurezza
Distribuzione:	Pubblicazione sul sito Internet dell'UFT
Versioni linguistiche:	Tedesco (originale), Francese, Italiano

## Controllo interno dei documenti

Livello del piano qualità:	Dir. pubblico
Collegamento con QM-SI:	<a href="#">QM-Doku SI</a>
Campo d'applicazione nei processi UFT:	041.4

La presente Direttiva, entrata in vigore il **GG.MM.2021**, sostituisce la Direttiva del 19.06.2013 e l'informazione sulla Direttiva del 01.04.2016.

Ufficio federale dei trasporti

Divisione Sicurezza

Divisione Infrastruttura

Dott. Rudolf Sperlich, Vicedirettore

Anna Barbara Remund, Vicedirettrice

## Edizioni / Elenco delle modifiche

Versione	Data	Autore	Modifiche	Stato <sup>1</sup>
V 1.0	19.06.2013	Hanspeter Egli	Prima edizione, valida dal 01.07.2013	In vigore
V 2.0	<b>GG.MM.2021</b>	Tamara Fehlmann, Beat Rupp	Adeguamento alla nuova legislazione UE e introduzione dell'applicazione web dell'UFT	In elaborazione

<sup>1</sup> Stati previsti: in elaborazione / in revisione / in vigore (con visto) / sostituito

## Indice

<b>1</b>	<b>Introduzione</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Scopo del rapporto annuale sulla sicurezza delle ferrovie</b> .....	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Definizioni</b> .....	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Basi legali</b> .....	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>Inoltro del rapporto annuale</b> .....	<b>8</b>
<b>6</b>	<b>Contenuto del rapporto annuale</b> .....	<b>8</b>
6.1	Obiettivi di sicurezza e piani di sicurezza (Dir. 2016/798, art. 9, par. 6, lett. a) .....	8
6.2	Risultati degli audit di sicurezza interni (audit interni) (Dir. 2016/798, art. 9, par. 6, lett. c) .....	9
6.3	Carenze e malfunzionamenti delle operazioni ferroviarie e della gestione dell'infrastruttura rilevanti per la sicurezza (Dir. 2016/798, art. 9, par. 6, lett. d) .....	9
6.4	Applicazione dei pertinenti CSM (Dir. 2016/798, art. 9, par. 6, lett. e) .....	10
<b>7</b>	<b>Contatto</b> .....	<b>10</b>

## 1 Introduzione

In base all'ordinanza sulle ferrovie (Oferr<sup>2</sup>), presentando domanda per il rilascio di un certificato di sicurezza (per le imprese di trasporto ferroviario, ITF) o di un'autorizzazione di sicurezza (per i gestori dell'infrastruttura, GI), le imprese ferroviarie devono dimostrare di essere in grado, mediante il loro sistema di gestione della sicurezza (SGS), di rispettare le norme e le prescrizioni rilevanti. Inoltre, le ITF e i GI devono trasmettere periodicamente all'autorità di vigilanza in materia di sicurezza le informazioni riguardanti la sicurezza e l'attuazione del SGS.

In base all'articolo 5g Oferr, le imprese ferroviarie sono tenute a presentare un rapporto sulla sicurezza.

La presente direttiva indica alle ITF e ai GI quali informazioni trasmettere all'UFT nel loro rapporto annuale sulla sicurezza delle ferrovie (RAS Ferr). Le informazioni vengono trasmesse mediante un'applicazione web messa a disposizione dall'UFT.

## 2 Scopo del rapporto annuale sulla sicurezza delle ferrovie

Il RAS Ferr serve all'UFT:

- come fonte di informazione per la gestione e l'adempimento della sorveglianza nella fase d'esercizio;
- per il coordinamento di tale sorveglianza con il monitoraggio interno alle imprese da parte dei GI e delle ITF;
- quale base per il rinnovo dei certificati di sicurezza (CSic) e delle autorizzazioni di sicurezza (ASic), insieme alle conoscenze derivanti dall'attività di sorveglianza sulla sicurezza e ai documenti necessari per la presentazione della domanda;
- per la verifica degli indicatori rilevanti per la sicurezza elencati nella convenzione sulle prestazioni (CP);
- quale base per il rapporto dell'UFT destinato all'Agenzia ferroviaria europea (ERA).

Il RAS Ferr raccoglie informazioni riguardo alla definizione degli obiettivi e ai provvedimenti nei settori rilevanti per la sicurezza delle ITF e dei GI. Presenta inoltre i risultati dei controlli di sicurezza interni alle imprese. Consente infine di trasmettere le esperienze maturate nell'applicazione dei pertinenti metodi comuni di sicurezza (CSM).

L'UFT rinuncia intenzionalmente a rilevare informazioni che, ai sensi della direttiva europea sulla sicurezza delle ferrovie, dovrebbero fare parte del RAS Ferr, ma che gli sono già trasmesse attraverso altri canali.

Nella CP i GI e l'UFT concordano tra l'altro gli obiettivi e i quattro valori obiettivo definiti per ogni indicatore a garanzia della sicurezza. Lo scopo è di garantire un'elevata protezione contro le collisioni tra treni e i deragliamenti. Anche il resoconto annuale sul raggiungimento degli obiettivi avviene nell'ambito della presente direttiva.

---

<sup>2</sup> RS 742.141.1

### 3 Definizioni

<b>Indicatori, metodi e obiettivi comuni di sicurezza<sup>3</sup></b>	
CSI (Common Safety Indicators)	Indicatori comuni di sicurezza: per facilitare la valutazione della realizzazione dei CST e consentire il monitoraggio dell'evoluzione generale della sicurezza ferroviaria, gli Stati membri acquisiscono le informazioni sui CSI mediante le relazioni annuali delle autorità nazionali.
CSM (Common Safety Methods)	Metodi comuni di sicurezza: metodi che descrivono come sono valutati i livelli di sicurezza, il raggiungimento degli obiettivi di sicurezza e la conformità con gli altri requisiti in materia di sicurezza.
CST (Common Safety Targets)	Obiettivi comuni di sicurezza: i livelli minimi di sicurezza che devono essere raggiunti dal sistema ferroviario nel suo insieme, e ove possibile, dalle sue diverse parti.
<b>Definizioni in materia di sicurezza</b>	
Sistema di gestione della sicurezza	L'organizzazione, i provvedimenti e le procedure messi in atto da un GI o da un'ITF per garantire la gestione sicura delle operazioni.
Piani di sicurezza	Allo scopo di sviluppare e migliorare la sicurezza ferroviaria, le ITF e i GI sono tenuti a redigere annualmente piani di sicurezza e a pubblicarli nell'ambito del rapporto sulla sicurezza. Nei piani devono essere indicati i provvedimenti previsti per il raggiungimento dei CST più importanti.
Obiettivi di sicurezza	<p>L'impresa deve stabilire obiettivi di sicurezza per le funzioni rilevanti a livelli rilevanti, al fine di raggiungere le prestazioni di sicurezza previste e, per quanto ragionevolmente possibile, per migliorarle. Tali obiettivi di sicurezza devono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- essere in linea con il regime di sicurezza e gli obiettivi strategici dell'impresa (se presenti);</li> <li>- avere un legame con i rischi principali che influenzano le prestazioni di sicurezza dell'impresa;</li> <li>- essere misurabili;</li> <li>- tenere conto dei pertinenti requisiti sia giuridici sia di altro genere;</li> <li>- essere verificati alla luce dei successi ottenuti e, se necessario, rielaborati;</li> <li>- essere comunicati.</li> </ul> <p>L'impresa deve inoltre disporre di uno o più piani in cui sia descritto come tali obiettivi di sicurezza debbano essere raggiunti.</p>
<b>Tipi di eventi</b>	
Responsabile dell'evento	Quale responsabile dell'evento si intende l'impresa sulla quale ricade la responsabilità principale della causa dell'incidente o dell'incidente stesso. In caso di suicidi o di incidenti presso passaggi a livello, quale responsabile dell'evento va sempre indicato il gestore dell'infrastruttura. Lo stesso vale per le imprese integrate (GI e ITF: stessa impresa).

<sup>3</sup> Direttiva (UE) 2016/798

Incidente <sup>4</sup>	Evento che ha per conseguenza il ferimento mortale o grave di una persona, un danno materiale considerevole (>180 000 franchi) o un incidente rilevante ai sensi dell'ordinanza del 27 febbraio 1991 sulla protezione contro gli incidenti rilevanti.
Incidente al passaggio a livello <sup>5</sup>	Qualsiasi incidente ai passaggi a livello che coinvolge almeno un veicolo ferroviario e uno o più veicoli che attraversano i binari, altri utenti che attraversano i binari, quali i pedoni, oppure altri oggetti temporaneamente presenti sui binari o nelle loro vicinanze, se smarriti da un veicolo o da un utente durante l'attraversamento.
Danni alle persone: passeggeri	Somma ponderata dei feriti gravi (fattore 0.1) e dei passeggeri deceduti (FWI).
Danni alle persone: collaboratori o mandatarî	Somma ponderata dei feriti gravi (fattore 0.1) e dei collaboratori o mandatarî deceduti (FWI).
Collisione tra treni <sup>6</sup>	Tipi di collisione da considerare: <ul style="list-style-type: none"> <li>- tra treni,</li> <li>- treno con movimento di manovra (e viceversa),</li> <li>- treno con materiale rotabile ricoverato.</li> </ul>
Collisione tra treni e terzi <sup>6</sup>	Tipi di collisione da considerare: <ul style="list-style-type: none"> <li>- treno con veicolo stradale,</li> <li>- treno con attrezzature di lavoro,</li> <li>- treno con ostacolo fisso (respingente, smottamento di terreno, colata detritica o simili nonché altri oggetti sul binario).</li> </ul> <p>Sono esclusi incidenti alle persone, casi di suicidio e collisioni con animali.</p>
Deragliamento <sup>6</sup>	Evento in cui almeno una sala montata del treno esce dalle rotaie (esclusi deragliamenti in zone sbarrate).
Rotaie rotte <sup>6</sup>	Spaccatura della rotaia in due o più parti o separazione dalla rotaia di un frammento di materiale, che produce nella superficie di rotolamento una fessura lunga almeno 50 mm e profonda almeno 10 mm.

## 4 Basi legali

L'articolo 5g Oferr prevede che tutte le imprese ferroviarie soggette alla legge federale sulle ferrovie (Lferr<sup>7</sup>) presentino annualmente all'UFT, entro il 31 maggio, un rapporto sulla sicurezza relativo all'anno civile precedente, in conformità all'articolo 9 paragrafo 6 della direttiva (UE) 2016/798 e all'articolo 18 paragrafo 1 del regolamento d'esecuzione (UE) n. 402/2013.

<sup>4</sup> RS 742.161

<sup>5</sup> Direttiva (UE) 2016/798

<sup>6</sup> Gestione finanziaria e controlling della convenzione sulle prestazioni, UTP, Riferimento UFT: SS-CCP, 2019

<sup>7</sup> RS 742.101

I requisiti elencati nella direttiva sulla sicurezza delle ferrovie in merito al contenuto del rapporto sono precisati e completati nell'allegato 1 (n. 4.5.1.2) del regolamento delegato (UE) 2018/762, che stabilisce metodi comuni di sicurezza relativi ai requisiti dei sistemi di gestione della sicurezza. Per riassumere, all'autorità di vigilanza devono essere fornite le informazioni qui di seguito.

#### **a) Obiettivi di sicurezza e piani di sicurezza**

Dati relativi alle modalità di conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni dell'impresa e ai risultati dei piani di sicurezza; obiettivi di sicurezza dell'impresa per l'esercizio (o gli esercizi) a venire e modo in cui gravi rischi per la sicurezza incidono sulla definizione di tali obiettivi di sicurezza; indicatori di sicurezza dell'impresa stabiliti allo scopo di valutare la prestazione di sicurezza della stessa.

→ *Nota dell'UFT: Nell'ambito della CP i GI e l'UFT concordano tra l'altro gli obiettivi e i quattro valori obiettivo definiti per ogni indicatore a garanzia della sicurezza. Il resoconto in merito al raggiungimento degli obiettivi avviene mediante il RAS Ferr.*

#### **b) Elaborazione di indicatori nazionali di sicurezza**

Relazione sull'elaborazione degli indicatori nazionali di sicurezza e dei CSI di cui all'articolo 5 della direttiva UE 2016/798, se ciò è pertinente per l'impresa che trasmette la relazione.

→ *Nota dell'UFT: Questi dati giungono all'UFT attraverso altri canali, pertanto nel RAS Ferr si rinuncia alla relazione sull'elaborazione degli indicatori nazionali di sicurezza.*

#### **c) Risultati degli audit di sicurezza interni**

Informazioni in merito ai risultati di indagini interne su incidenti/malfunzionamenti e su altre attività di sorveglianza conformemente all'articolo 5 paragrafo 1 del regolamento (UE) n. 1078/2012.

→ *Nota dell'UFT: I dati in merito ai risultati di indagini interne su incidenti e malfunzionamenti sono trattati nel rapporto annuale sulla sicurezza al seguente requisito d) «Carenze e malfunzionamenti delle operazioni ferroviarie e della gestione dell'infrastruttura».*

Singoli aspetti concernenti i progressi ottenuti in caso di raccomandazioni ancora valide del servizio d'inchiesta nazionale ed eventualmente le conclusioni della relazione annuale del consulente per la sicurezza (addetto alla sicurezza per il trasporto di merci pericolose) conforme al RID<sup>8</sup> sulle attività dell'impresa nel settore del trasporto di merci pericolose.

→ *Nota dell'UFT: I progressi ottenuti in caso di raccomandazioni ancora valide del Servizio d'inchiesta svizzero sugli infortuni (SISI) sono verificati nell'ambito del processo dell'UFT per la gestione delle raccomandazioni in materia di sicurezza. Nel rapporto annuale si rinuncia a informazioni di questo tipo.*

---

<sup>8</sup> Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari (COTIF), Appendice C – Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia delle merci pericolose (RID)

#### **d) Carenze e malfunzionamenti delle operazioni ferroviarie e della gestione dell'infrastruttura**

Osservazioni in merito a carenze e malfunzionamenti che possano rivestire un interesse per l'autorità nazionale preposta alla sicurezza, compresa una sintesi delle informazioni fornite dagli attori interessati ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 5, lettera b della direttiva (UE) 2016/798.

#### **e) Applicazione dei pertinenti CSM**

Osservazioni concernenti l'applicazione dei CSM e una sintesi delle decisioni circa l'importanza delle modifiche rilevanti per la sicurezza, compresa una panoramica delle modifiche essenziali, in conformità con l'articolo 18 paragrafo 1 del regolamento d'esecuzione (UE) n. 402/2013.

→ *Nota dell'UFT: Le decisioni circa l'importanza delle modifiche rilevanti per la sicurezza, compresa una panoramica delle modifiche essenziali sono trattate nell'ambito della procedura di finanziamento dell'UFT. Nel RAS Ferr si rinuncia a tali informazioni.*

Le informazioni richieste dall'UFT sono indicate nel capitolo 6 della presente direttiva.

## **5 Inoltro del rapporto annuale**

In base all'articolo 5g Oferr, le suddette informazioni devono pervenire all'UFT entro il 31 maggio dell'anno seguente a quello di riferimento ed essere trasmesse mediante la seguente applicazione web: <https://webkennzahlen.bav.admin.ch>.

Allegato alla presente direttiva si trova un esempio di rapporto sulla sicurezza (compilato dal punto di vista di un'ITF).

Il primo rapporto deve fare riferimento al primo anno civile completo seguente il rilascio di un CSic o di un'ASic. Le imprese devono presentare un rapporto annuale per ciascun SGS su cui si basa un CSic o un'ASic.

## **6 Contenuto del rapporto annuale**

### **6.1 Obiettivi di sicurezza e piani di sicurezza**

(Dir. 2016/798, art. 9, par. 6, lett. a)

Per conseguire un CSic o un'ASic, le imprese devono documentare, tra l'altro mediante un SGS, le modalità con cui garantiscono l'osservanza delle prescrizioni e il monitoraggio di tutti i rischi connessi con l'esercizio. Un aspetto importante del SGS è costituito sia dalla definizione di obiettivi qualitativi e quantitativi per il mantenimento e il miglioramento della sicurezza, sia da piani e procedure per il raggiungimento di questi obiettivi.

Nel RAS Ferr l'impresa deve pertanto illustrare come e in quale misura gli obiettivi di sicurezza sono stati raggiunti nell'anno di riferimento, quali provvedimenti sono stati adottati o riprogrammati e mediante quali indicatori ne viene valutata l'efficacia.

Qui di seguito sono elencate le informazioni da fornire, sebbene vadano presi in considerazione soltanto gli eventi per cui l'impresa figura quale responsabile dell'evento.

- Valore obiettivo e valore raggiunto nell'anno di riferimento nonché valore obiettivo per l'anno seguente in relazione a tipi di eventi concreti, se rilevanti per l'impresa. In questo contesto i GI forniscono anche informazioni sui valori definiti nella CP per la garanzia della sicurezza.
- Grado di raggiungimento degli obiettivi in relazione a tipi di eventi specifici per l'impresa, se stabilito; valore obiettivo e valore raggiunto nell'anno di riferimento nonché valore obiettivo per l'anno seguente.
- Descrizione dei provvedimenti adottati nell'anno di riferimento per raggiungere gli obiettivi di grado sovraordinato, inclusa la descrizione degli indicatori impiegati per verificare l'efficacia di tali provvedimenti.

## **6.2 Risultati degli audit di sicurezza interni (audit interni)**

(Dir. 2016/798, art. 9, par. 6, lett. c)

Nell'ambito del SGS vanno pianificati e condotti audit di sicurezza interni. In questo contesto, per audit di sicurezza interni s'intendono i monitoraggi sistematici condotti nelle imprese e presso partner contrattuali esterni, volti a valutare i processi descritti nel SGS in merito all'adempimento dei requisiti sanciti da norme e prescrizioni. Inoltre, vanno presentate le conclusioni della relazione annuale dell'addetto alla sicurezza per il trasporto di merci pericolose.

Mediante l'applicazione web devono essere fornite le seguenti informazioni:

- descrizione degli audit di sicurezza interni condotti e dei relativi risultati principali,
- descrizione degli audit di sicurezza condotti presso i partner contrattuali e dei relativi risultati principali,
- le conclusioni principali risultanti dalla relazione annuale dell'addetto alla sicurezza per il trasporto di merci pericolose (se rilevanti).

## **6.3 Carenze e malfunzionamenti delle operazioni ferroviarie e della gestione dell'infrastruttura rilevanti per la sicurezza**

(Dir. 2016/798, art. 9, par. 6, lett. d)

Nel RAS Ferr le imprese ferroviarie informano in merito a carenze e malfunzionamenti delle operazioni ferroviarie e della gestione dell'infrastruttura che possano rivestire un interesse per l'autorità nazionale preposta alla sicurezza o per il settore. I rischi individuati durante le indagini interne in caso di incidenti, carenze o malfunzionamenti possono essere di natura tecnica, operativa o umana (ad es. non conformità nella costruzione, difetti di attrezzature tecniche, processi organizzati in modo inappropriato).

Se, nell'anno di riferimento, un'impresa ferroviaria ha identificato un nuovo rischio per la sicurezza, deve comunicare le seguenti informazioni mediante l'applicazione web:

- descrizione del rischio identificato
- descrizione delle misure correttive adottate,
- se e come gli altri interessati sono stati informati sul rischio identificato.

## 6.4 Applicazione dei pertinenti CSM

(Dir. 2016/798, art. 9, par. 6, lett. e)

I CSM descrivono come raggiungere i livelli e gli obiettivi di sicurezza nonché come rispettare altri requisiti in materia di sicurezza. A seconda della loro portata vengono utilizzati da determinati attori del sistema ferroviario (ad es. ITF, GI, servizi o autorità competenti per la manutenzione). Per le ITF e i GI, a livello europeo sono stati elaborati i seguenti metodi:

- CSM per la determinazione e la valutazione dei rischi (CSM RA)<sup>9</sup>,
- CSM relativo al monitoraggio (CSM MON)<sup>10</sup>,
- CSM relativi ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza (CSM SMS)<sup>11</sup>.

Nel RAS Ferr le imprese comunicano se e in che modo, nell'anno di riferimento, hanno adottato i CSM e per ognuno indicano come viene valutata l'applicabilità. In caso di necessità di miglioramenti, l'UFT informerà al riguardo l'autorità europea preposta alla sicurezza.

Mediante l'applicazione web vanno comunicate le seguenti informazioni:

- adozione dei CSM ed eventuali sviluppi ulteriori,
- valutazione generale dell'applicabilità dei CSM,
- proposte generali di miglioramento dei CSM.

## 7 Contatto

In caso di domande in merito al presente documento o all'applicazione web è possibile rivolgersi alla Sezione Basi scientifiche: [berichte@bav.admin.ch](mailto:berichte@bav.admin.ch)

Annesso(i):

– Allegato alla Dir. RAS Ferr Versione 2.0

---

<sup>9</sup> Regolamento d'esecuzione (UE) n. 402/2013

<sup>10</sup> Ordinanza (UE) n. 1078/2012

<sup>11</sup> Regolamento delegato (UE) 2018/762

**Allegato alla Dir. RAS Ferr Versione 2.0**

# **Rapporto annuale sulla sicurezza delle ferrovie:**

## **XXX1 - YYY - EVUP AG**

Periodo : 2020

*(Esportato dall'applicazione web, esempio di rapporto. Esempio dettagli dell'azienda in rosso)*

# Obiettivo e scopo

Rapporto annuale sulla sicurezza delle ferrovie

La direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie, articolo 9, paragrafo 6, lettere a-e, stabilisce che le imprese di trasporto ferroviario (ITF) e i gestori dell'infrastruttura (GI) sono tenuti a fornire i dati relativi alla sicurezza mediante un rapporto annuale sulla sicurezza. Entro il 31 maggio tutte le imprese ferroviarie devono presentare alla competente autorità nazionale un rapporto sulla sicurezza riferito all'anno civile precedente.

I requisiti elencati nella direttiva sulla sicurezza delle ferrovie in merito al contenuto del rapporto sono precisati e completati nell'allegato 1 (n. 4.5.1.2) del regolamento delegato (UE) 2018/762, che stabilisce metodi comuni di sicurezza relativi ai requisiti dei sistemi di gestione della sicurezza.

L'UFT rinuncia a rilevare informazioni che nel corso dell'anno ha già ottenuto attraverso altri canali. Nel rapporto sulla sicurezza sono richieste le seguenti informazioni:

## 1. Obiettivi di sicurezza e piani di sicurezza

Dati relativi alle modalità di conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni dell'impresa e ai risultati dei piani di sicurezza; obiettivi di sicurezza dell'impresa per l'esercizio (o gli esercizi) a venire e modo in cui gravi rischi per la sicurezza incidono sulla definizione di tali obiettivi di sicurezza; indicatori di sicurezza dell'impresa stabiliti allo scopo di valutare la prestazione di sicurezza della stessa.

Nota: I dati riguardanti le collisioni (tra treni, tra treni e terzi), i deragliamenti e la rottura delle rotaie corrispondono agli indicatori rilevati dall'UFT nell'ambito della convenzione sulle prestazioni (CP).

## 2. Risultati degli audit di sicurezza interni

Informazioni in merito ai risultati delle attività di sorveglianza interna ed esterna ed eventualmente conclusioni della relazione annuale del consulente per la sicurezza (addetto alla sicurezza per il trasporto di merci pericolose) sulle attività dell'impresa nel settore del trasporto di merci pericolose, ai sensi del regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia delle merci pericolose (RID)

## 3. Carenze e malfunzionamenti delle operazioni ferroviarie e della gestione dell'infrastruttura:

Dati relativi ai rischi identificati sulla base di incidenti, carenze o malfunzionamenti che potrebbero rivestire un interesse per l'autorità nazionale preposta alla sicurezza, compresa una sintesi delle informazioni presentate dagli attori interessati secondo l'articolo 4 paragrafo 5 lettera b

## 4. Applicazione dei pertinenti CSM:

Osservazioni concernenti l'applicazione concreta dei metodi comuni di sicurezza e feedback circa l'applicabilità di tali metodi

L'UFT verificherà la plausibilità dei dati nell'ambito della sua attività di sorveglianza mediante controlli a campione.

# Definizioni

<b>Indicatori, metodi e obiettivi comuni di sicurezza</b>	
CSI (Common Safety Indicators)	Indicatori comuni di sicurezza: per facilitare la valutazione della realizzazione dei CST e consentire il monitoraggio dell'evoluzione generale della sicurezza ferroviaria, gli Stati membri acquisiscono le informazioni sui CSI mediante le relazioni annuali delle autorità nazionali.
CSM (Common Safety Methods)	Metodi comuni di sicurezza: metodi che descrivono come sono valutati i livelli di sicurezza, il raggiungimento degli obiettivi di sicurezza e la conformità con gli altri requisiti in materia di sicurezza.
CST (Common Safety Targets)	Obiettivi comuni di sicurezza: i livelli minimi di sicurezza che devono essere raggiunti dal sistema ferroviario nel suo insieme, e ove possibile, dalle sue diverse parti.
<b>Definizioni in materia di sicurezza</b>	
Sistema di gestione della sicurezza	L'organizzazione, i provvedimenti e le procedure messi in atto da un GI o da un'ITF per garantire la gestione sicura delle operazioni.
Piani di sicurezza	Allo scopo di sviluppare e migliorare la sicurezza ferroviaria, le ITF e i GI sono tenuti a redigere annualmente piani di sicurezza e a pubblicarli nell'ambito del rapporto sulla sicurezza. Nei piani devono essere indicati i provvedimenti previsti per il raggiungimento dei CST più importanti.
Obiettivi di sicurezza	<p>L'impresa deve stabilire obiettivi di sicurezza per le funzioni rilevanti a livelli rilevanti, al fine di raggiungere le prestazioni di sicurezza previste e, per quanto ragionevolmente possibile, per migliorarle. Tali obiettivi di sicurezza devono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- essere in linea con il regime di sicurezza e gli obiettivi strategici dell'impresa (se presenti);</li> <li>- avere un legame con i rischi principali che influenzano le prestazioni di sicurezza dell'impresa;</li> <li>- essere misurabili;</li> <li>- tenere conto dei pertinenti requisiti sia giuridici sia di altro genere;</li> <li>- essere verificati alla luce dei successi ottenuti e, se necessario, rielaborati;</li> <li>- essere comunicati.</li> </ul> <p>L'impresa deve inoltre disporre di uno o più piani in cui sia descritto come tali obiettivi di sicurezza debbano essere raggiunti.</p>
<b>Tipi di eventi</b>	
Responsabile dell'evento	Quale responsabile dell'evento si intende l'impresa sulla quale ricade la responsabilità principale della causa dell'incidente o dell'incidente stesso. In caso di suicidi o di incidenti presso passaggi a livello, quale responsabile dell'evento va sempre indicato il gestore dell'infrastruttura. Lo stesso vale per le imprese integrate (GI e ITF: stessa impresa).
Incidente	Evento che ha per conseguenza il ferimento mortale o grave di una persona, un danno materiale considerevole (>180 000 franchi) o un incidente rilevante ai sensi dell'ordinanza del 27 febbraio 1991 sulla protezione contro gli incidenti rilevanti.
Incidente al passaggio a livello	Qualsiasi incidente ai passaggi a livello che coinvolge almeno un veicolo ferroviario e uno o più veicoli che attraversano i binari, altri utenti che attraversano i binari, quali i pedoni, oppure altri oggetti temporaneamente presenti sui binari o nelle loro vicinanze, se smarriti da un veicolo o da un utente durante l'attraversamento.

Danni alle persone: passeggeri	Somma ponderata dei feriti gravi (fattore 0,1) e dei passeggeri deceduti.
Danni alle persone: collaboratori o mandatarì	Somma ponderata dei feriti gravi (fattore 0,1) e dei collaboratori o mandatarì deceduti.
Collisione tra treni	Tipi di collisione da considerare: <ul style="list-style-type: none"><li>- tra treni,</li><li>- treno con movimento di manovra (e viceversa),</li><li>- treno con materiale rotabile ricoverato.</li></ul>
Collisione tra treni e terzi	Tipi di collisione da considerare: <ul style="list-style-type: none"><li>- treno con veicolo stradale,</li><li>- treno con attrezzature di lavoro,</li><li>- treno con ostacolo fisso (respingente, smottamento di terreno, colata detritica o simili nonché altri oggetti sul binario).</li></ul> Sono esclusi incidenti alle persone, casi di suicidio e collisioni con animali.
Deragliamento	Evento in cui almeno una sala montata del treno esce dalle rotaie (esclusi deragliamenti in zone sbarrate).
Rotaie rotte	Spaccatura della rotaia in due o più parti o separazione dalla rotaia di un frammento di materiale, che produce nella superficie di rotolamento una fessura lunga almeno 50 mm e profonda almeno 10 mm.

# Obiettivi di sicurezza e piani di sicurezza

Di seguito vanno elencati:

- gli obiettivi di sicurezza per gli eventi;
- i provvedimenti per il raggiungimento degli obiettivi di sicurezza;
- gli indicatori di sorveglianza dei provvedimenti.

## Obiettivi di sicurezza per gli eventi

Il sistema di gestione della sicurezza (SGS) permette all'impresa di garantire il raggiungimento degli obiettivi di sicurezza stabiliti. L'impresa determina il livello di sicurezza accettato o auspicato ed elabora piani di sicurezza allo scopo di garantire e migliorare la sicurezza.

Nell'ambito della convenzione sulle prestazioni (CP), in quanto GI, la vostra impresa concorda con l'UFT anche i valori obiettivo per la garanzia della sicurezza. In questo contesto vengono individuati i seguenti indicatori: collisioni tra treni, collisioni tra treni e terzi, deragliamenti e rotaie rotte; questi devono essere indicati anche di seguito. Si rinuncia qui a richiedere l'indicazione per mio. trkm o 100 HG-km:

Tipo di evento	Rilevanza per l'impresa	Valore obiettivo per l'anno di riferimento (grado di accettazione o livello auspicato, numero)	Valore raggiunto nell'anno di riferimento (numero)	Raggiungimento degli obiettivi nell'anno di riferimento (sì/no)	Valore obiettivo per l'anno seguente (grado di accettazione o livello auspicato, numero)
Incidente	sì	0	3	no	0
Deragliamenti (rilevante per la CP)	sì	0	0	sì	0
Collisione tra treni (rilevante per la CP)	sì	0	1	no	0
Collisione tra treni e terzi (rilevante per la CP)	sì	0	0	sì	0
Incidente al passaggio a livello	sì	0	1	no	0
Danni alle persone: passeggeri	sì	0	0	sì	0
Danni alle persone: collaboratori o mandatarari (infortunio professionale)	sì	0	0	sì	0
Danni a persone non autorizzate ad accedere agli impianti ferroviari	sì	0	1	no	0
Eventi naturali	no				
Eventi con merci pericolose	no				
Attacchi informatici	sì	0	0	sì	0
Superamento dei segnali principali	sì	0	1	no	0
Superamento dei segnali minori	sì	5	4	sì	3
Malfunzionamenti delle porte che causano la soppressione di un treno	sì	0	2	no	0

Rotture di assali che causano la soppressione di un treno	sì	0	0	sì	0
Rotture delle ruote che causano la soppressione di un treno	sì	0	0	sì	0
Rotaie rotte (rilevante per la CP)	no				

## Provvedimenti per il raggiungimento degli obiettivi di sicurezza

Indicare al massimo cinque provvedimenti adottati dall'impresa nell'anno di riferimento per raggiungere gli obiettivi di sicurezza indicati. Per ciascun provvedimento precisare il tipo di eventi sul quale dovrebbe avere effetto (scegliere i tipi di evento per i quali si prevede il maggior beneficio). Possono essere scelti al massimo cinque tipi di evento per provvedimento.

### Provvedimento 1

Formazione e corsi di aggiornamento per conducenti di veicoli motore

- Incidente
- Collisione tra treni
- Superamento dei segnali principali
- Superamento dei segnali nani

### Provvedimento 2

Manutenzione dei veicoli

- Deragliamento
- Malfunzionamenti delle porte che causano la soppressione di un treno
- Rotture di assali che causano la soppressione di un treno
- Rotture delle ruote che causano la soppressione di un treno

### Provvedimento 3

Campagna «Sani e sicuri sul posto di lavoro»

- Danni alle persone: collaboratori o mandatarî (infortunio professionale)

## Indicatori di sorveglianza dei provvedimenti

Selezionare il tipo di provvedimento (dal menù). Per ciascun provvedimento, elencare al massimo due indicatori usati per la verifica della sua efficacia.

Indicare il valore auspicato e quello raggiunto nell'anno di riferimento nonché il raggiungimento dell'obiettivo relativo all'indicatore:

Provvedimento (cfr. sopra)	Tipo di provvedimento	Descrizione dell'indicatore (max. 2 per provvedimento)	Valore obiettivo per l'anno di riferimento (grado di accettazione o livello auspicato, numero)	Valore raggiunto nell'anno di riferimento (numero)	Raggiungimento degli obiettivi nell'anno di riferimento
Provvedimento 1: formazione e corsi di aggiornamento per conducenti di veicoli a motore	Provvedimento operativo	Numero annuo di conducenti di veicoli motore che assolvono la formazione	10	8	No
		Quota percentuale annua di conducenti di veicoli motore che frequentano il corso di aggiornamento obbligatorio	95	97	sì
Provvedimento 2: manutenzione dei veicoli	Provvedimento operativo	Numero annuo max. di manutenzioni del veicolo non previste	20	18	sì
Provvedimento 3: campagna «Sani e sicuri sul posto di lavoro»	Provvedimento operativo	Campagna condotta	1	1	sì

# Audit di sicurezza

Nell'ambito del processo di gestione della sicurezza la vostra impresa effettua audit di sicurezza. Con questo termine si intendono qui gli audit interni alle imprese organizzati in modo sistematico e quelli condotti presso partner contrattuali esterni (ad es. fornitori). Inoltre, l'addetto alla sicurezza per il trasporto di merci pericolose della vostra impresa redige una relazione annuale (se rilevante).

**Domanda 1:** Nell'anno di riferimento sono stati condotti audit di sicurezza interni? **Si**

	Contenuto dell'audit	Conoscenza acquisita 1	Conoscenza acquisita 2	Conoscenza acquisita 3
Audit 1	Audit SQS (ISO9001:2015)	La documentazione concernente l'accompagnamento dei conducenti di veicoli a motore deve essere unificata.	Il processo dell'audit sulla sicurezza del lavoro non è aggiornato.	Nel settore della sicurezza non sono state riscontrate lacune significative a livello di processi.
Audit 2	Accompagnamento conducenti di veicoli a motore	Non sono stati riscontrati errori di grave entità.	Le carenze riscontrate sono state discusse e colmate direttamente.	

**Domanda 2:** Nell'anno di riferimento sono stati condotti audit di sicurezza presso i partner contrattuali? **Si**

	Contenuto dell'audit	Conoscenza acquisita 1	Conoscenza acquisita 2	Conoscenza acquisita 3
Audit 1	Audit presso il partner dell'ITF	La maggioranza dei criteri richiesti è soddisfatta.	I provvedimenti nel settore della preparazione dei treni sono stati discussi e saranno verificati durante l'audit 2021.	

**Domanda 3:** Per l'anno di riferimento è disponibile una relazione annuale dell'addetto alla sicurezza per il trasporto di merci pericolose? **No**

Se «sì»:

Domanda 3.1: Indicare le conclusioni principali risultanti dalla relazione (max. 3):

# Carenze e malfunzionamenti delle operazioni ferroviarie e della gestione dell'infrastruttura rilevanti per la sicurezza

La vostra impresa effettua indagini interne in merito a incidenti, carenze o malfunzionamenti. Queste indagini servono tra l'altro a identificare nuovi rischi. I rischi, che possono essere di natura tecnica, operativa o umana (ad es. non conformità nella costruzione, difetti di attrezzature tecniche, processi organizzati in modo inappropriato), sono potenzialmente rilevanti per l'autorità nazionale preposta alla sicurezza o per il settore.

Nell'anno di riferimento, sulla base di indagini interne sono stati identificati rischi che potrebbero rivestire un interesse per l'autorità preposta alla sicurezza o per il settore? (risposta sì/no). I rischi che sono già stati notificati all'UFT mediante la NEDB non devono essere nuovamente indicati. **Sì**

Descrizione del rischio identificato	Misure correttive adottate	Come sono stati informati gli altri interessati in merito al rischio identificato?
2 casi di tubi linea di alimentazione difettosi (Re460)	Adeguamento delle prescrizioni di manutenzione: l'olio del compressore del Re460 può essere rabboccato solo dopo un limite minimo di tempo dal rabbocco precedente. Se ciò non è possibile, il compressore deve essere sostituito e sottoposto a revisione (in futuro, durante il collaudo dopo la revisione, effettuare anche il controllo dell'olio nell'aria compressa).	Informazione all'UFT. Informazione alla prossima riunione dell'UIC con proposta di modifica della relativa scheda. Il tema è già stato messo all'ordine del giorno dall'UIC.

# Applicazione dei pertinenti CSM

La vostra impresa è tenuta ad applicare i regolamenti UE sui metodi comuni di sicurezza (CSM), ovvero:

- a) REGOLAMENTO D'ESECUZIONE (UE) n. 402/2013: Metodo comune di sicurezza per la determinazione e la valutazione dei rischi (CSM RA)
- b) REGOLAMENTO (UE) n. 1078/2012: Metodo di sicurezza comune relativo al monitoraggio (CSM MON)
- c) REGOLAMENTO DELEGATO (UE) n. 2018/762: Metodi comuni di sicurezza relativi ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza (CSM SMS)

## REGOLAMENTO D'ESECUZIONE (UE) n. 402/2013 (CSM RA)

**Domanda 1:** Nell'anno di riferimento è stato adottato il CSM RA? **Si**

**Domanda 1.1:** Per quali modifiche di tipo tecnico, operativo o organizzativo è stato adottato il CSM RA?

A seguito della nuova direttiva dell'UFT è stato rielaborato il processo della gestione dei rischi. Mediante il CSM RA sono state inoltre valutate le seguenti modifiche: acquisizione di una nuova officina, nuove prescrizioni d'esercizio

**Domanda 2:** Come valutate l'applicabilità del CSM RA (1=facile – 5=molto difficile)? **4**

**Domanda 3:** Ci sono proposte generali di miglioramento per il CSM RA? **No**

## REGOLAMENTO (UE) n. 1078/2012 (CSM MON)

**Domanda 1:** Nell'anno di riferimento è stato adottato il CSM MON? **Si**

**Domanda 1.1:** Per la verifica di quali processi rilevanti è stato adottato il CSM MON?

Comitato tecnico Esercizio ferroviario – Elaborazione di indicatori di sicurezza – Avvio di provvedimenti - ECM  
Scambio di esperienze – Audit interni

**Domanda 2:** Come valutate l'applicabilità del CSM MON (1=facile – 5=molto difficile)? **2**

**Domanda 3:** Ci sono proposte generali di miglioramento per il CSM MON? **No**

## REGOLAMENTO DELEGATO (UE) n. 2018/762 (CSM SMS)

**Domanda 1:** Come valutate l'applicabilità dei CSM SMS (1=facile – 5=molto difficile)? **3**

**Domanda 2:** Ci sono proposte generali di miglioramento per i CSM SMS? **Si**

**Domanda 2.1:** Indicare le proposte di miglioramento per i CSM SMS:

Mettere a disposizione materiale esplicativo (guide e simili). A volte non è chiaro che cosa significhino concretamente i singoli requisiti.

# Ulteriori informazioni

Ci sono altre osservazioni / comunicazioni per l'UFT?

Si prega di indicare qui l'indirizzo a cui inviare l'e-mail di conferma [beispiel@zz.ch](mailto:beispiel@zz.ch)

## Impresa - Recapiti

Nome	Heinz
Cognome	Muster
Funzione	Addetto alla sicurezza
Telefono	nnn nnn nn nn
E-mail	<a href="mailto:beispiel@zz.ch">beispiel@zz.ch</a>