



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

Data: 1° aprile 2016

Versione: 1.0

N. registrazione/dossier: BAV-503.12-00002/00001/00027/00007

Informazioni

concernenti la direttiva

Rapporto annuale sulla sicurezza delle ferrovie

Oferr art. 5g e 5k



Nota editoriale

Editore:	Ufficio federale dei trasporti, 3003 Berna Divisione Sicurezza
Autore:	Thomas Supersaxo
Diffusione:	pubblicazione sul sito internet dell'UFT
Versioni linguistiche:	tedesco (originale) francese italiano

Gestione del documento

Piano Q livello:	informazioni concernenti la direttiva, esterno
Connessione QM-SI:	https://gever.uvek.intra.admin.ch/uvek/mx/COO.2125.100.2.6657002
Campo d'applicazione processi UFT:	503

Ufficio federale dei trasporti
Divisione Sicurezza

Sezione Basi scientifiche

Pieter Zeilstra, Vicedirettore

Tobias Schaller, Caposezione

Edizioni / documentazione delle modifiche

Versione	Data	Autore	Modifiche	Stato ^x
V 1.0	1° aprile 2016	Thomas Supersaxo	Informazioni concernenti la direttiva	in vigore/ZEP

^x Stato del documento; opzioni possibili: in corso / in revisione / in vigore (con visto) / sostituito.

Indice

1	Scopo delle presenti informazioni.....	4
2	Obiettivi in materia di sicurezza e piani dei provvedimenti	5
3	Risultati degli audit di sicurezza interni	6
4	CSM per la determinazione e la valutazione dei rischi / CSM per il monitoraggio	7
5	Contatti	8

1 Scopo delle presenti informazioni

Le imprese ferroviarie devono presentare annualmente all'UFT un rapporto contenente le informazioni previste dall'articolo 9 paragrafo 4 della direttiva 2004/49/CE, nonché dall'articolo 9 paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 352/2009 (art. 5g e 5k dell'ordinanza sulle ferrovie, Oferr; RS 742.141.1). Il rapporto annuale serve all'UFT:

- come fonte d'informazione per la gestione e l'adempimento della sorveglianza nella fase d'esercizio;
- per il coordinamento della sorveglianza da parte dell'autorità con il monitoraggio interno alle imprese da parte delle imprese dell'infrastruttura ferroviaria (GI) e delle imprese di trasporto ferroviario (ITF);
- come base per il rinnovo dei certificati di sicurezza (CSic) e delle autorizzazioni di sicurezza (ASic);
- come base per l'elaborazione del suo rapporto destinato all'Agenzia ferroviaria europea (ERA).

Il 1° luglio 2013 l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha emanato una direttiva in merito al rapporto annuale sulla sicurezza delle ferrovie, che precisa quali informazioni devono essere trasmesse all'UFT dalle ITF e dai GI nel rapporto annuale di cui agli articoli 5g e 5k Oferr.

Dalle esperienze maturate negli anni di riferimento 2013 e 2014 nonché dai pareri espressi dalle imprese durante il convegno tenutosi il 26 novembre 2015 è emersa la necessità di fornire esempi per la stesura del suddetto rapporto.

Le informazioni contenute nel presente documento aiutano a comprendere meglio quale deve essere il contenuto del rapporto annuale secondo il capitolo 5 della direttiva, precisando gli aspetti da evidenziare e fornendo esempi di tabelle e dei relativi contenuti. Gli esempi hanno carattere di suggerimento.

Ogni impresa in possesso di un CSic o di una ASic, dispone di un sistema di gestione della sicurezza (SGS), che documenta i processi necessari al controllo dei rischi e al mantenimento della sicurezza, compresa la modalità con cui viene garantito l'adempimento delle prescrizioni. Nel rapporto annuale devono essere illustrati i risultati e le informazioni più importanti ricavati da questi processi. I capitoli successivi forniscono informazioni dettagliate in merito.

2 Obiettivi in materia di sicurezza e piani dei provvedimenti (cap. 5.1 della direttiva)

Criteria:

- *obiettivi di sicurezza* definiti a livello di impresa per l'anno di riferimento (comprese le unità di misura e gli indicatori stabiliti per la determinazione del raggiungimento degli obiettivi)
- *livello di raggiungimento* dei suddetti obiettivi (grado di adempimento delle unità di misura e degli indicatori)
- obiettivi di sicurezza non raggiunti - *provvedimenti* adottati per raggiungerli in futuro.

Spiegazioni

Un aspetto importante del SGS è costituito dalla definizione di obiettivi qualitativi e quantitativi per il mantenimento e il miglioramento del livello di sicurezza, così come di piani e procedure per il raggiungimento degli obiettivi definiti¹.

Nel rapporto annuale gli obiettivi di sicurezza rilevanti, gli indicatori o le unità di misura pertinenti, i valori di riferimento, i valori raggiunti e i provvedimenti adottati in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi devono essere illustrati con l'aiuto di una tabella.

Esempio

Sicurezza sul lavoro

Indicatore	Obiettivo 2015	Valore effettivo 2015	Livello di raggiungimento	Provvedimenti
Numero di incidenti sul lavoro	Nessun incidente sul lavoro	Due incidenti sul lavoro	0% obiettivo non raggiunto	Analisi degli incidenti, formazione dei collaboratori a marzo 2016, audit interno supplementare pianificato per l'estate 2016

¹ Aiuto all'attuazione del SGS in relazione alla direttiva concernente il conseguimento dell'autorizzazione di accesso alla rete, del certificato di sicurezza e dell'autorizzazione di sicurezza - requisiti K: il richiedente deve illustrare le modalità con cui garantisce l'impiego dei metodi comuni di sicurezza previsti dall'Allegato II del regolamento (UE) n. 1169/2010 (GI) risp. (UE) n. 1158/2010 (ITF), nonché la definizione e il raggiungimento degli obiettivi pertinenti. La procedura secondo la quale i relativi dati permettono di valutare e migliorare il livello di sicurezza deve essere chiaramente verificabile.

3 Risultati degli audit di sicurezza interni (cap. 5.3 della direttiva)

Criteri:

- numero di *audit di sicurezza interni* pianificati per l'anno di riferimento del rapporto
- *ambiti tematici e portata* degli audit di sicurezza interni pianificati
- numero di audit di sicurezza interni pianificati *effettivamente eseguiti*
- principali *informazioni* ricavate dagli audit di sicurezza interni
- *provvedimenti* (in sintesi) adottati sulla base dei risultati degli audit di sicurezza interni

Spiegazioni

Nell'ambito dell'attuazione dei processi previsti dal SGS vanno pianificati ed eseguiti audit di sicurezza interni. Anche i risultati di tali audit devono essere documentati nel rapporto annuale.

In questo contesto, per audit di sicurezza interni s'intendono i monitoraggi sistematici condotti nelle imprese, volti a valutare i processi descritti nel SGS in merito all'adempimento dei requisiti sanciti dalle norme e dalle prescrizioni².

Nel rapporto annuale devono essere illustrati, con l'aiuto di una tabella, gli audit di sicurezza interni pianificati e quelli effettivamente eseguiti.

Esempio

Numero di audit di sicurezza interni pianificati	Numero di audit di sicurezza interni effettivamente eseguiti	Ambiti tematici e portata	Informazioni ricavate	Provvedimenti
4	3 (rinuncia all'audit nel 4° trimestre a causa del processo di riorganizzazione)	Focus sull'interfaccia infrastruttura-esercizio, attuazione dei provvedimenti definiti l'anno precedente	L'attuazione dei provvedimenti decisi l'anno precedente non è stata completata, i processi di comunicazione a livello dell'interfaccia GI-ITF sono migliorati e contribuiscono a una maggior sicurezza	Pronta attuazione dei provvedimenti restanti, nessun ulteriore provvedimento previsto

Vanno considerati qui anche i risultati dell'applicazione del CSM per il monitoraggio (cfr. anche cap. 4).

² Nell'Aiuto all'attuazione del SGS in relazione alla direttiva concernente il conseguimento dell'autorizzazione di accesso alla rete, del certificato di sicurezza e dell'autorizzazione di sicurezza - requisiti S «Disposizioni per audit interni regolari del sistema di gestione della sicurezza», in relazione all'istituzione del SGS vengono evidenziati alcuni aspetti fondamentali per l'attuazione degli audit di sicurezza interni: l'impresa dispone di un sistema di audit interno indipendente e imparziale che agisce in maniera trasparente; esiste un programma di audit interni previsti che possono essere modificati secondo i risultati degli audit precedenti e il controllo delle prestazioni.

4 CSM per la determinazione e la valutazione dei rischi / CSM per il monitoraggio (cap. 5.5 e 5.6 della direttiva)

Criteria:

- *esperienze* maturate nell'applicazione del CSM per la determinazione e la valutazione dei rischi (CSM RA)
- *problemi* riscontrati nell'applicazione del CSM RA
- *decisioni* adottate riguardo alla rilevanza delle modifiche in conformità al CSM RA (elenco con una breve sintesi per ciascuna decisione; per le decisioni significative vanno indicate le ragioni dell'adozione)
- *esperienze* maturate nell'applicazione del CSM per il monitoraggio (metodologia)
- *problemi* riscontrati nell'applicazione del CSM per il monitoraggio (metodologia)

Spiegazioni

Nell'ambito del rapporto annuale sulla sicurezza, tutti i GI e tutte le ITF devono:

- riferire sinteticamente le proprie esperienze in merito all'applicazione del CSM per la determinazione e la valutazione dei rischi (regolamento 352/2009/UE), nonché fornire una sintesi delle decisioni riguardanti la rilevanza delle modifiche adottate (art. 5g Oferr, cfr. anche Aiuto all'attuazione del SGS³);
- illustrare le esperienze maturate nell'applicazione del regolamento 1078/2012/UE (CSM per il monitoraggio) (art. 5k Oferr).

Il CSM RA definisce un metodo comune di determinazione e di valutazione dei rischi di cui all'articolo 6 paragrafo 3 lettera a della direttiva 2004/49/CE (direttiva sulla sicurezza).

Per quanto riguarda la rilevanza delle modifiche, vanno illustrati in particolare i casi in cui non si è potuta adottare una decisione univoca.

Le modifiche rilevanti (art. 8c Oferr) comprendono progetti innovativi o complessi con elevata rilevanza per la sicurezza. Quest'ultima sussiste quando, in seguito a malfunzionamenti, avarie o guasti di costruzioni, sistemi tecnici, impianti, veicoli, processi o parti degli stessi, è realistico supporre (in quanto già avvenuto in passato) che si verificherà un incidente con più di una vittima (DE-Oferr ad art. 8a.4 cpv.1).

Il CSM per il monitoraggio è un metodo di sicurezza comune che deve essere applicato dalle imprese ferroviarie e dai gestori dell'infrastruttura che dispongono di un CSic, ovvero una ASic. I *risultati dell'applicazione* della metodologia devono essere riferiti in conformità con il capitolo 3. Le *esperienze maturate e i problemi riscontrati nell'applicazione* devono essere illustrati nel presente capitolo.

³ Nell'Aiuto all'attuazione del SGS in relazione alla direttiva concernente il conseguimento dell'autorizzazione di accesso alla rete, del certificato di sicurezza e dell'autorizzazione di sicurezza - requisiti M «Procedure e metodi da applicare nella valutazione di rischio e nell'attuazione delle misure di controllo del rischio ogniqualvolta un cambiamento nelle condizioni di esercizio o l'impiego di nuovo materiale comporti nuovi rischi per l'infrastruttura o per le operazioni», in relazione all'istituzione del SGS vengono forniti alcuni esempi per aiutare l'impresa nell'attuazione del CSM RA.

Esempio

CSM RA

Esperienze	Problemi
In svariati casi si è provveduto a verificare la rilevanza della modifica. In caso affermativo, è stata attuata la procedura prevista dal CSM RA. La verifica della rilevanza non è stata eseguita caso per caso, ma unicamente a campione. La valutazione di rilevanza/rischio è un compito nuovo.	La mancata precisazione dei criteri della «rilevanza» e della «rilevanza per la sicurezza» lascia ampia libertà nell'adempimento della procedura. La disponibilità di risorse per l'applicazione del metodo rappresenta un punto critico. Un'analisi approfondita determina una valutazione inferiore del rischio, la determinazione e la valutazione dei rischi comporta un approfondimento della tematica.
Sono stati analizzati secondo il CSM-RA gli aspetti operativi di un'intensificazione della cadenza fino a una corsa ogni 15 minuti, confrontando la nuova situazione (aumento degli incroci dove prima erano assenti o rari) con la situazione attuale (sistema di riferimento). In un caso, essendo accertato la presenza di maggiori rischi, sono state adottate misure volte a garantire la sicurezza delle persone (creazione di sotto- o sovrappassaggi).	Si è constatato che la modifica aveva carattere rilevante e che, nel caso concreto, il numero di passeggeri atteso (e quindi anche la possibile entità del danno) poteva essere stimato solo in maniera approssimativa.

Modifica rilevante	Ragione
Esercizio ferroviario senza conducente su una tratta	Sulla base dei nuovi scenari degli eventi che si potrebbero verificare è stato determinato un notevole aumento dell'entità dei danni. A causa della complessità del nuovo sistema, in caso di evento è realistico supporre che vi sarà più di una vittima.
Nuovo sistema di controllo della marcia dei treni	In caso di guasto del sistema va considerata la possibilità che lo spazio di frenata si allunghi, con eventuale superamento del punto di pericolo. In caso di collisione è realistico supporre che vi sarà più di una vittima.

CSM per il monitoraggio

Esperienze	Problemi
È stato introdotto il processo di monitoraggio. È stato implementato il processo di raccolta e analisi delle informazioni.	Gli accordi contrattuali per lo scambio delle informazioni rilevanti per la sicurezza con l'impresa X devono ancora essere siglati.

5 Contatti

In caso di domande sul presente documento potete rivolgervi all'interlocutore dell'UFT preposto alla sorveglianza sulla sicurezza, oppure inviare un'e-mail a berichte@bav.admin.ch.