



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: 021.30-00443/00022/00001/00002/1
Data: 1. novembre 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 | QM-SI-503 Informationen Sicherheit auswerten |
| Campo d'applicazione nei processi UFT | 041.4 |

La presente Direttiva, entrata in vigore il 1 novembre 2021, sostituisce la direttiva del 19 giugno 2013 e l'informazione sulla direttiva del 1° aprile 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 ¹ |
|----------|------------|-------------------------|---------------------------------------|------------------------------|
| V 1.0 | 19.06.2013 | H. Egli | Prima edizione, valida dal 01.07.2013 | sostituito |
| V 2.0 | 01.11.2021 | T. Fehlmann, B. Rupp | Versione 2.0, valida dal 01.11.2021 | In vigore/con visto SPR, ABR |

¹ Stati previsti: in elaborazione; in revisione; in vigore/con visto; sostituito

Indice

| | | |
|----------|---|----------|
| 1 | Introduzione | 4 |
| 2 | Scopo del rapporto annuale sulla sicurezza delle ferrovie | 4 |
| 3 | Definizioni | 5 |
| 4 | Basi legali | 6 |
| 5 | Contenuto del rapporto annuale | 6 |
| 5.1 | Obiettivi, piani e indicatori di sicurezza | 6 |
| 5.2 | Risultati degli audit di sicurezza interni (audit)..... | 7 |
| 5.3 | Carenze e malfunzionamenti dell'esercizio rilevanti per la sicurezza..... | 7 |
| 5.4 | Applicazione dei pertinenti CSM | 8 |
| 6 | Inoltro del rapporto annuale | 9 |
| 7 | Contatto | 9 |

1 Introduzione

Tutte le imprese ferroviarie titolari di un certificato di sicurezza (imprese di trasporto ferroviario, ITF) o di un'autorizzazione di sicurezza (gestori dell'infrastruttura, GI) sono tenute a presentare all'Ufficio federale dei trasporti (UFT) un rapporto annuale sulla sicurezza delle ferrovie (RAS Ferr), con il quale trasmettere periodicamente all'autorità di vigilanza in materia di sicurezza le informazioni riguardanti la sicurezza e l'attuazione del sistema di gestione della sicurezza (SGS).

I GI concludono con l'UFT convenzioni sulle prestazioni (CP) della durata di quattro anni, nelle quali vengono concordati anche obiettivi a garanzia della sicurezza. Anche il resoconto annuale sul raggiungimento di tali obiettivi avviene nell'ambito del RAS Ferr.

La presente direttiva indica alle ITF e ai GI quali informazioni trasmettere all'UFT nel loro rapporto annuale sulla sicurezza. La trasmissione avviene 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 stipulata tra l'UFT e i GI;
- quale base per il rapporto dell'UFT destinato all'Agenzia ferroviaria europea (ERA);
- quale base per il rapporto annuale sulla sicurezza dell'UFT.

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

3 Definizioni

| Indicatori, metodi e obiettivi comuni di sicurezza² | |
|---|---|
| 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. |
| Definizioni in materia di sicurezza | |
| SGS (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. Nei piani devono essere indicati i provvedimenti previsti per il raggiungimento degli obiettivi di sicurezza più importanti. |
| Obiettivi di sicurezza | 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: <ul style="list-style-type: none"> - essere in linea con il regime di sicurezza e gli obiettivi strategici dell'impresa (se presenti); - avere un legame con i rischi principali che influenzano le prestazioni di sicurezza dell'impresa; - essere misurabili; - tenere conto dei pertinenti requisiti sia giuridici sia di altro genere; - essere verificati alla luce dei successi ottenuti e, se necessario, rielaborati; - essere comunicati. <p>L'impresa deve inoltre disporre di uno o più piani in cui sia descritto come tali obiettivi di sicurezza debbano essere raggiunti.</p> |
| Responsabile dell'evento | Il responsabile dell'evento non è necessariamente chi l'ha causato, quanto piuttosto l'impresa nel cui ambito di responsabilità l'evento si è verificato. |

² Direttiva (UE) 2016/798

4 Basi legali

L'articolo 5g Oferr prevede che tutte le ITF soggette alla legge federale sulle ferrovie (Lferr³) presentino annualmente all'UFT, entro il 31 maggio, un rapporto sulla sicurezza relativo all'anno civile precedente con le indicazioni di cui all'articolo 9 paragrafo 6 della direttiva (UE) 2016/798.

Ulteriori requisiti e spiegazioni a questo riguardo sono contenuti:

- nell'articolo 18 paragrafo 1 del regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 e
- nell'allegato I, capitolo 4.5.1.2. del regolamento delegato (UE) 2018/762 (CSM SMS).

In base all'articolo 51 Lferr, ogni quattro anni i GI concludono convenzioni sulle prestazioni con l'UFT, il cui contenuto è disciplinato all'articolo 28 dell'ordinanza sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCPF)⁴. In questo contesto l'UFT ha definito quattro obiettivi a garanzia della sicurezza.

5 Contenuto del rapporto annuale

In base all'articolo 9 paragrafo 6 della direttiva UE 2016/798, il rapporto annuale deve contenere:

- a) i dati relativi alle modalità di conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni all'impresa e i risultati dei piani di sicurezza;
- b) una relazione sull'elaborazione degli indicatori nazionali di sicurezza e dei CSI (se pertinente);
- c) i risultati degli audit di sicurezza interni;
- d) i dati relativi a carenze e malfunzionamenti dell'esercizio ferroviario e della gestione dell'infrastruttura;
- e) osservazioni concernenti l'applicazione dei pertinenti CSM.

Qui di seguito sono elencate le informazioni da fornire all'UFT.

5.1 Obiettivi, piani e indicatori di sicurezza

Direttiva UE 2016/798, articolo 9, paragrafo 6, lettere a e b

- a) Per conseguire un CSic o un'ASic, le imprese devono documentare mediante il proprio 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.
- b) L'UFT monitora le prestazioni di sicurezza del sistema ferroviario svizzero, tra l'altro in base a diversi indicatori comuni di sicurezza nazionali (CSI). Il RAS Ferr deve contenere informazioni su alcuni di questi indicatori (allegato I della presente direttiva).

Mediante l'applicazione web relativa al RAS Ferr le imprese forniscono pertanto i seguenti dati:

- obiettivi di sicurezza stabiliti dall'impresa in relazione ai rischi per la sicurezza dell'esercizio: indicazione degli obiettivi di sicurezza e dei provvedimenti per la gestione dei rischi individuati nell'ambito del SGS, inclusa la descrizione degli indicatori impiegati per verificare l'efficacia dei

³ RS 742.101

⁴ RS 742.120

singoli provvedimenti; indicazione dei valori obiettivo stabiliti e di quelli raggiunti nell'anno di riferimento, nonché dei valori obiettivo per l'anno seguente;

- indicatori di sicurezza definiti dall'UFT (allegato I della presente direttiva): dati relativi ai valori obiettivo stabiliti e a quelli raggiunti nell'anno di riferimento, nonché ai valori obiettivo per l'anno seguente, se un determinato indicatore di sicurezza è rilevante per l'impresa; descrizione dei provvedimenti mediante i quali devono essere raggiunti i valori obiettivo, nonché degli indicatori impiegati per verificare l'efficacia dei singoli provvedimenti.

Importante: in questo contesto vanno considerati solo gli eventi per cui l'impresa che presenta il rapporto figura come responsabile dell'evento.

5.2 Risultati degli audit di sicurezza interni (audit)

Direttiva UE 2016/798, articolo 9, paragrafo 6, lettera c

- 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 dei principali audit di sicurezza interni condotti e relativi risultati preminenti;
- descrizione dei principali audit di sicurezza condotti presso i partner contrattuali e relativi risultati preminenti;
- conclusioni della relazione annuale dell'addetto alla sicurezza per il trasporto di merci pericolose secondo il RID⁵ sulle attività dell'impresa nell'ambito del trasporto di merci pericolose⁶.

5.3 Carenze e malfunzionamenti dell'esercizio rilevanti per la sicurezza

Direttiva UE 2016/798, articolo 9, paragrafo 6, lettera d

- d) Nel RAS Ferr le ITF informano in merito a carenze e malfunzionamenti dell'esercizio ferroviario e della gestione dell'infrastruttura che possano rivestire un interesse non solo per l'impresa stessa, ma anche per l'intero 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 rischio per la sicurezza che non è stato notificato all'UFT durante l'anno, deve comunicare le seguenti informazioni mediante l'applicazione web:

- descrizione del rischio identificato;

⁵ Numero 2.1 dell'appendice all'allegato I della direttiva (UE) 2016/798

⁶ Numero 2.2 dell'appendice all'allegato I della direttiva (UE) 2016/798

- descrizione delle misure correttive adottate;
- se e come il settore è stato informato sul rischio identificato.

5.4 Applicazione dei pertinenti CSM

Direttiva UE 2016/798, articolo 9, paragrafo 6, lettera e

- 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:

- metodo comune di sicurezza per la determinazione e la valutazione dei rischi (CSM RA)⁷;
- metodo comune di sicurezza relativo al monitoraggio (CSM MON)⁸;
- metodi comuni di sicurezza relativi ai requisiti dei sistemi di gestione della sicurezza (CSM SMS)⁹.

Nel RAS Ferr le ITF forniscono la loro valutazione in merito all'applicabilità dei singoli CSM. 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:

- valutazione generale dell'applicabilità dei CSM su una scala da 1 a 5;
- motivazione della valutazione.

Per il CSM RA devono essere inoltre fornite le seguenti informazioni:

- schema riassuntivo delle decisioni relative all'importanza di modifiche rilevanti per la sicurezza avvenute nell'anno di riferimento, inclusa una panoramica delle modifiche sostanziali apportate all'infrastruttura, al segnalamento, alla fornitura di energia o ai principi che ne disciplinano l'esercizio e la manutenzione¹⁰.

⁷ Regolamento d'esecuzione (UE) 402/2013

⁸ Ordinanza (UE) 1078/2012

⁹ Regolamento delegato (UE) 2018/762

¹⁰ Articolo 18 paragrafo 1 del regolamento d'esecuzione (UE) 402/2013 e allegato I; requisito 4.5.1.2. per i CSM SMS

6 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>

Nell'applicazione web è contenuta una guida con spiegazioni più precise al riguardo.

Il primo rapporto deve fare riferimento al primo anno civile completo successivo al 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.

Importante: le imprese attive principalmente all'estero devono fornire soltanto le informazioni indicate ai punti 5.1 (esclusi i dati sugli indicatori di sicurezza stabiliti dall'UFT), 5.2 e 5.4 della presente direttiva.

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

Allegato I

| Indicatori di sicurezza stabiliti dall'UFT per i quali si richiedono informazioni nel RAS Ferr | |
|---|--|
| Collisione tra treni ¹¹ | Tipi di collisione da considerare: <ul style="list-style-type: none"> - tra treni; - treno con movimento di manovra (e viceversa); - treno con materiale rotabile ricoverato. |
| Collisione tra treni e terzi ¹¹ | Tipi di collisione da considerare: <ul style="list-style-type: none"> - treno con veicolo stradale; - treno con attrezzature di lavoro; - treno con ostacolo fisso (respingente, smottamento di terreno, colata detritica o simili nonché altri oggetti sul binario). <p>Sono esclusi incidenti alle persone (attraversamento dei binari), casi di suicidio e collisioni con animali.</p> |
| Deragliamento ¹¹ | Evento in cui almeno una sala montata del treno esce dalle rotaie. |
| Rotaie rotte ¹¹ | 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. |
| Deformazione o altri difetti del binario ¹² | Qualsiasi difetto nella continuità del binario e nella geometria del binario che richiede la chiusura immediata del binario o la riduzione immediata della velocità consentita. |
| Errore di segnalazione ¹² | Qualsiasi guasto tecnico del sistema di segnalazione (dell'infrastruttura o del materiale rotabile) che causa informazioni di segnalazione meno restrittive di quelle richieste. |
| Superamento segnale di fermata senza superamento del punto di pericolo ¹² | Evento in cui una parte del treno prosegue la marcia oltre il punto finale autorizzato ma senza superare il punto di pericolo. |
| Superamento segnale di fermata con superamento del punto di pericolo ¹² | Evento in cui una parte del treno prosegue la marcia oltre il punto finale autorizzato e supera il punto di pericolo. |
| Ruota rotta su materiale rotabile in servizio ¹² | Rottura che interessa la ruota, creando un rischio di incidente (deragliamento o collisione). |
| Assale rotto su materiale rotabile in servizio ¹² | Rottura che interessa l'assale, creando un rischio di incidente (deragliamento o collisione). |

¹¹ Gestione finanziaria e controlling della convenzione sulle prestazioni, UTP, Riferimento UFT: BS-LVC, 2019

¹² Direttiva (UE) 2016/798: allegato I, 4. Indicatori relativi ai precursori di incidenti