



1° gennaio 2018

N. registrazione/dossier: XXXXXXXX

Allegato 2

**alla direttiva concernente il conseguimento
dell'autorizzazione di accesso alla rete, del
certificato di sicurezza e dell'autorizzazione di
sicurezza**

Specifiche e integrazioni concernenti la direttiva

Ufficio federale dei trasporti UFT

Nota editoriale

Editore: Ufficio federale dei trasporti, 3003 Berna
Divisioni Infrastruttura e Sicurezza

Sezione Omologazioni e regolamenti
e Sezione Esercizio ferroviario

Diffusione: pubblicazione sul sito dell'UFT

Lingue di pubblicazione: tedesco (originale)
francese
italiano

Il presente allegato entra in vigore il 1° gennaio 2018.

Edizioni / Documentazione delle modifiche

Versione	Data	Autore	Modifiche	Stato
V 1.0	1° gennaio 2018	Ufficio federale dei trasporti UFT	Prima edizione	In vigore

Sommario

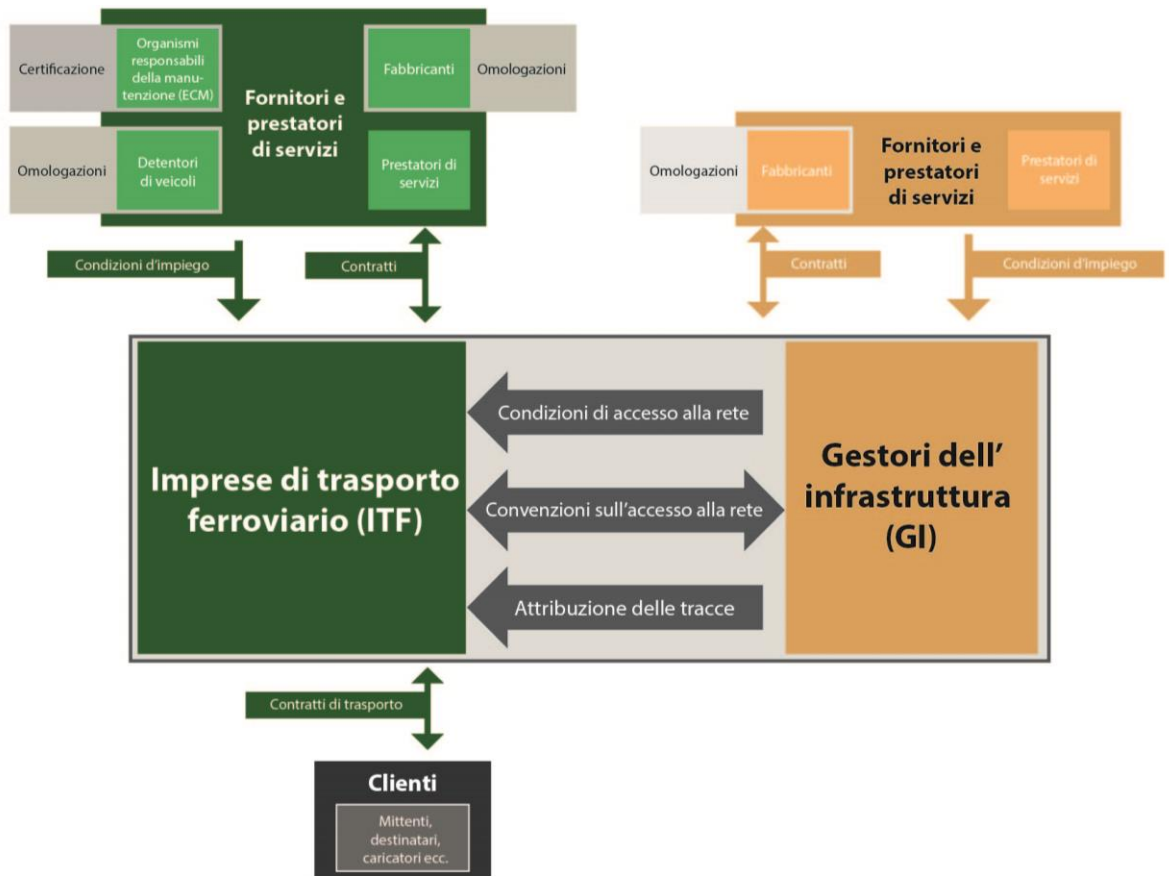
1	Abbreviazioni	3
2	Delimitazione delle competenze tra imprese ferroviarie	4
2.1	Responsabilità delle ITF	Fehler! Textmarke nicht definiert.
2.1.1	Momento di assunzione della responsabilità... Fehler! Textmarke nicht definiert.	
2.1.2	Rappresentazione grafica di situazioni tipo..... Fehler! Textmarke nicht definiert.	
2.1.3	Responsabilità delle ITF su tratte in prossimità del confine.....	9
3	Domande frequenti	Fehler! Textmarke nicht definiert.
3.1	Responsabilità per i veicoli ricoverati	10
3.2	Corse collegate ad aree di lavoro del GI.....	11
3.3	Conoscenza dell'ITF responsabile da parte del GI.....	11
3.4	Iscrizione di veicoli di servizio nell'elenco dei veicoli e delle tratte	12
3.5	Trasferimento di veicoli di servizio su binari sbarrati	12
3.6	Macchine portatili e carrelli	13
3.7	L'impresa di costruzione non è un'ITF autonoma.....	13
3.8	Impiego di veicoli con licenza di circolazione su strada.....	13

1 Abbreviazioni

Per ragioni di semplicità e di chiarezza, nel presente allegato sono utilizzate le seguenti abbreviazioni:

UFT	Ufficio federale dei trasporti
PE	Prescrizioni d'esercizio
Lferr	Legge federale sulle ferrovie, RS 742.101
Oferr	Ordinanza sulle ferrovie, RS 742.141.1
ECM	Organismi responsabili della manutenzione
ITF	Imprese di trasporto ferroviario
GI	Gestori dell'infrastruttura
OARF-UFT	Ordinanza dell'UFT concernente l'accesso alla rete ferroviaria, RS 742.122.4
CSic	Certificato di sicurezza
ASic	Autorizzazione di sicurezza
SGS	Sistema di gestione della sicurezza

2 Delimitazione delle competenze tra imprese ferroviarie



Le imprese ferroviarie sono responsabili di un esercizio sicuro e del controllo dei rischi collegati. Ne sono garanti i gestori dell'infrastruttura (GI) e/o le imprese di trasporto ferroviario (ITF), in particolare nell'ambito del loro sistema di gestione della sicurezza (SGS) per la parte del sistema ferroviario di rispettiva competenza. Sono tenuti infatti ad adottare le misure necessarie per limitare i rischi, se del caso in reciproca collaborazione.

Essi indicano, ciascuno per il proprio settore, le modalità di collaborazione con gli altri organismi rilevanti. Questi sono segnatamente gli altri GI e le altre ITF, gli organismi responsabili della manutenzione (ad es. ECM), i fabbricanti, le imprese di manutenzione, i detentori di veicoli, i prestatori di servizi, i mandanti, i trasportatori, i mittenti, i destinatari, i caricatori, gli scaricatori, i riempitori e gli svuotatori.

Le interfacce esistenti tra le imprese ferroviarie vanno configurate in modo tale che tutte le attività e le decisioni rilevanti in materia di sicurezza siano gestite mediante il SGS e siano chiaramente attribuite alle imprese ferroviarie responsabili (GI e/o ITF).

2.1 Responsabilità delle ITF

In linea di massima, le ITF devono assumersi la responsabilità delle decisioni e delle attività rilevanti in materia di sicurezza (responsabilità del SGS) a prescindere dalle specifiche condizioni tariffarie, tecnico-doganali, infrastrutturali collegate alla rete o di altro genere.

L'ITF responsabile garantisce la trasparenza e la continuità delle direttive e degli attestati (ad es. processi commerciali da applicare, prescrizioni d'esercizio (PE), responsabilità in materia di formazione del personale, certificati del personale, impiego delle risorse corretto e adeguato alle competenze, responsabilità della centrale della gestione dell'esercizio, organizzazione in caso di eventi o di emergenza).

Occorre altresì garantire che il personale operativo sia sempre informato sull'ambito e sull'ITF per cui svolge la propria attività. Questo per assicurare l'applicazione dei processi commerciali e d'esercizio appropriati nonché delle PE.

L'attribuzione dell'attività a una determinata ITF deve essere verificabile sul posto in qualunque momento, non solo per le verifiche interne dell'ITF, ma anche per le attività di sorveglianza da parte dell'UFT e per i controlli del GI.

Di norma, per le parti interessate a livello di GI e ITF la responsabilità delle ITF è chiaramente stabilita in base all'ordinazione e all'attribuzione delle tracce (ad es. inserimento del «campo SGS ITF» nei sistemi di elaborazione elettronica dei dati).

Spesso si verificano inesattezze in caso di interfacce, laddove la responsabilità di una ITF è trasferita a un'altra.

Definizione della responsabilità in situazioni specifiche

Salvo accordi diversi tra le parti interessate, nelle situazioni sotto elencate si può presupporre l'applicazione delle regole fondamentali qui di seguito riportate.

Attività	Responsabilità delle ITF
Formazione di un treno in partenza	ITF del treno in partenza *)
Corse di manovra per l'approntamento del treno in partenza o di parti di treno al binario di partenza	ITF del treno in partenza *)
Corsa del veicolo motore (circolazione della locomotiva) fino al treno in partenza	ITF del treno in partenza
Preparazione tecnica e d'esercizio del treno	ITF del treno in partenza
Corsa del treno	Chiaramente definita nell'ordinazione e nell'attribuzione delle tracce
Assicurazione contro il rischio di fuga di un treno in arrivo	ITF del treno in arrivo
Corse di manovra per l'allontanamento del treno in arrivo o di parti del treno dopo l'arrivo	ITF del treno in arrivo *)
Sganciamento del veicolo motore e corsa dello stesso (circolazione della locomotiva) per l'allontanamento dal treno in arrivo	ITF del treno in arrivo
Spezzamento/manovra/scomposizione del treno in arrivo	ITF del treno in arrivo *)

Tabella concernente l'attribuzione della responsabilità secondo la situazione

*) = nelle stazioni con prestazioni supplementari di smistamento (cfr. OARF-UFT) da parte del GI (prestazione supplementare) o dell'ITF incaricata dal GI

L'attività di vigilanza dell'UFT si basa sulle presenti considerazioni e constatazioni. Laddove i compiti sono stati assegnati a prestatori di servizi/fornitori da parte delle imprese interessate nell'ambito dei rispettivi SGS, l'UFT si rivolge in primo luogo all'impresa che dispone di ASic/CSic per i suddetti compiti. Questa deve illustrare procedure e accordi con cui intende garantire il rispetto da parte dei mandatari (tutti i partecipanti) delle prescrizioni prioritarie e interne all'impresa.

Nelle stazioni di smistamento e ovunque esista da parte del GI un'offerta in tal senso, i GI stessi forniscono prestazioni del servizio di manovra quali prestazioni supplementari (secondo l'art. 22 OARF). Il GI non assume così pienamente il ruolo di «ITF per il trasporto successivo», ma assicura semplicemente la prestazione supplementare della manovra nell'ambito del suo SGS, legittimandola attraverso il CSic Parte B Infra. L'ITF che assegna il mandato fornisce al GI ogni informazione e incarico necessari per uno svolgimento corretto e sicuro dell'attività (ad es. dati relativi all'esercizio dei veicoli, iscrizioni riportate sui veicoli, informazioni sulle condizioni d'impiego come i divieti di transito sulle selle di lancio).

2.1.1 Momento di assunzione della responsabilità

Qui di seguito sono indicati i momenti determinanti per l'assunzione della responsabilità da parte di un'altra ITF, salvo accordi diversi tra le parti interessate.

Situazione d'esercizio	Atto/luogo di assunzione
Cambio di personale	Cambio di personale avvenuto (assunzione attiva della responsabilità da parte del personale subentrante)
Fermata prescritta	Presenza in consegna attiva della corsa da parte dell'ITF subentrante
Transito (a un determinato punto la responsabilità per i veicoli e il personale in transito cambia da un'ITF a un'altra)	Chiaro punto d'esercizio previsto nell'attribuzione delle tracce/orario di marcia

Tabella concernente il momento di assunzione della responsabilità

2.1.2 Rappresentazione grafica di situazioni tipo

Responsabilità dell'ITF - Presa in consegna del treno da parte di un'altra ITF

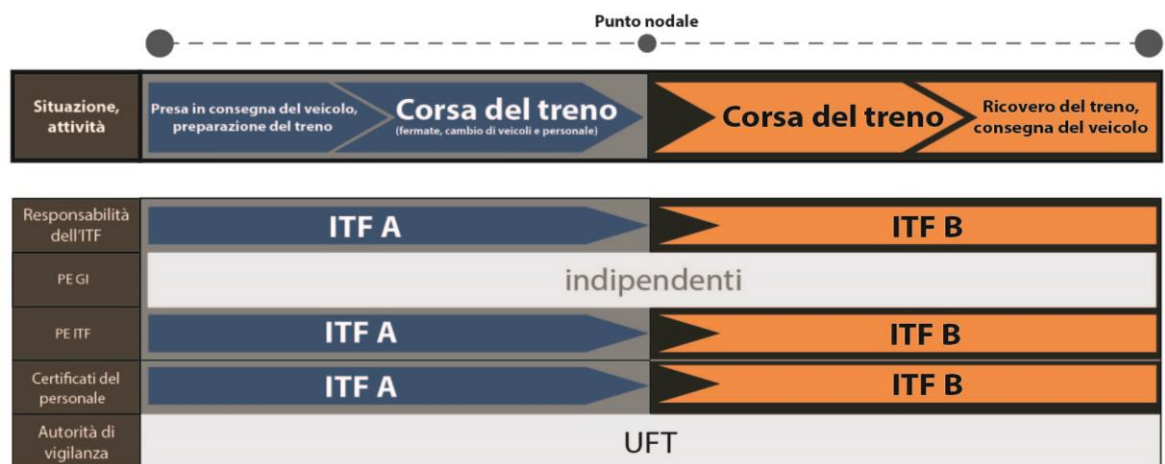


Figura ITF - ITF in generale

Informazione: in linea di massima l'ITF B è direttamente responsabile della preparazione del treno per la sua corsa. Secondo il SGS, l'ITF A che svolge previamente compiti di preparazione del treno per l'ITF B presta servizi per l'ITF B.

Responsabilità dell'ITF – Corse con CSic Parte B Infra, ad es. corse di misurazione su mandato del rispettivo GI

GI nel ruolo di ITF

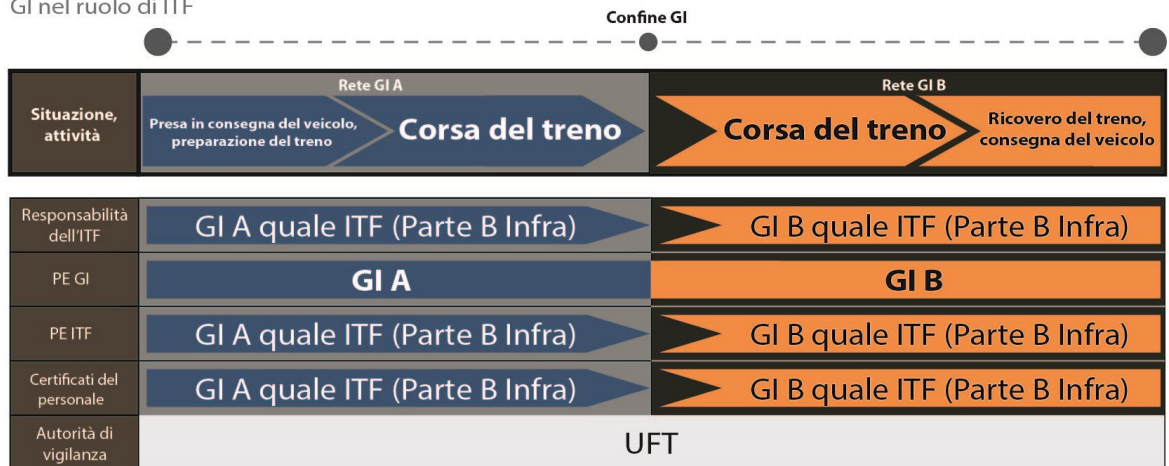


Figura ITF - Corse di manutenzione in conformità al numero 10.3 della presente direttiva; tali corse sono ammesse solo per la manutenzione della propria rete; veicoli e personale continuano a circolare sotto la responsabilità del GI B.

L'incarico di provvedere alle corse può essere conferito dal GI anche a un'ITF.

Responsabilità dell'ITF - Treno diretto di un GI su infrastruttura di terzi nell'ambito del CSic Parte B Infra

GI nel ruolo di ITF

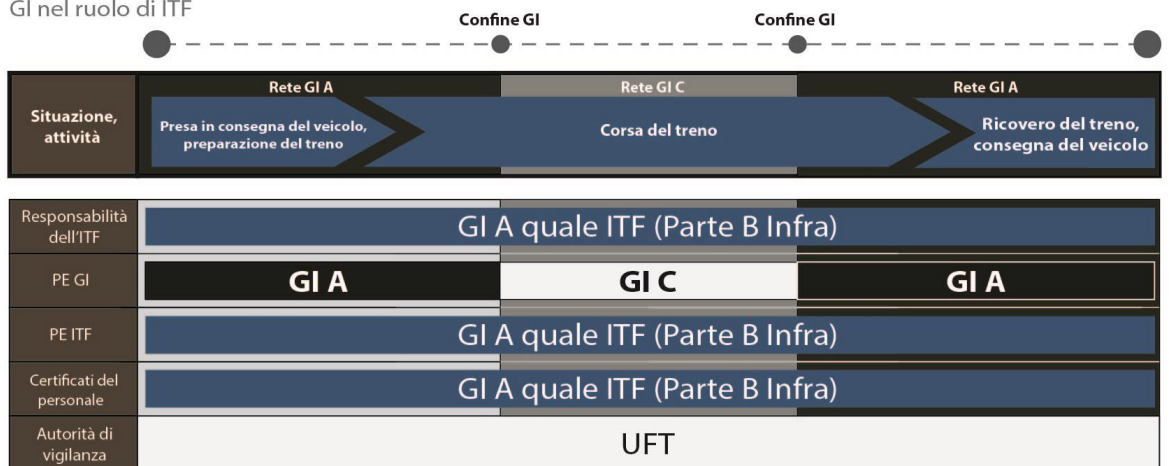


Figura ITF - Corse di manutenzione in conformità al numero 10.3 della presente direttiva (rete frammentata o nell'ambito di una gestione del sistema)

2.1.3 Responsabilità delle ITF su tratte in prossimità del confine

Leggi e ordinanze si applicano secondo il principio di territorialità. Eventuali deroghe sono disciplinate nei trattati internazionali.

Anche la competenza dell'autorità di vigilanza è retta dal principio di territorialità. Le diverse autorità di vigilanza possono collaborare, ma ognuna è sempre competente all'interno del rispettivo Paese.

I limiti della responsabilità dei GI sono fissati nelle concessioni ed eventualmente nei contratti di raccordo (alla rete) tra i diversi GI.

L'ambito di validità delle prescrizioni sulla circolazione dei treni (PCT) e delle PE è invece determinato dal campo di applicazione delle stesse. In singoli casi i GI definiscono regole specifiche per le interfacce. La competenza per l'attribuzione delle tracce è disciplinata in modo indipendente.

Responsabilità dell'ITF per il traffico di confine, l'ITF A conduce il veicolo nella stazione di trasferimento operativo sotto la propria responsabilità

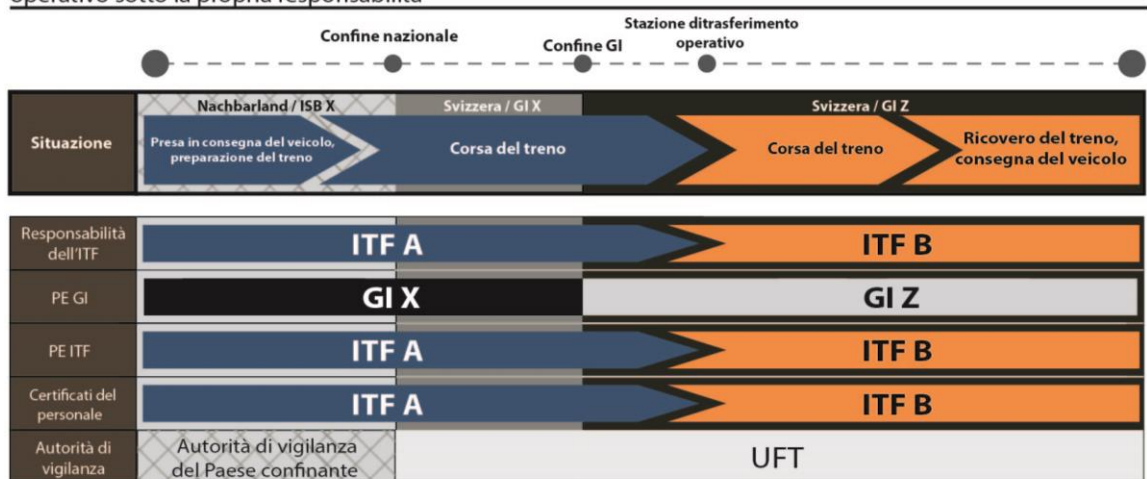


Figura ITF - Traffico di confine; l'ITF A conduce il veicolo nella stazione di trasferimento operativo sotto la propria responsabilità

Responsabilità dell'ITF per il traffico di confine, l'ITF CH assume la responsabilità dal confine nazionale

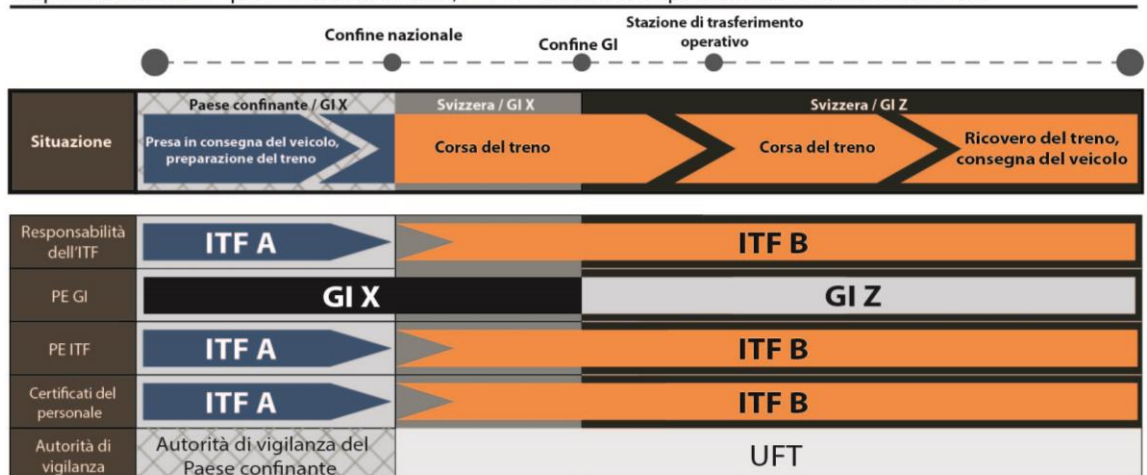


Figura - Responsabilità dell'ITF per il traffico di confine
L'ITF CH (ITF B) assume la piena responsabilità a partire dal confine nazionale. Mediante le sue PE, l'ITF B disciplina previamente l'impiego di personale e veicoli, anche se vengono utilizzate risorse dell'ITF A o di terzi.

3 Domande frequenti

3.1 Responsabilità per i veicoli ricoverati

Domanda

Chi è responsabile dei veicoli ricoverati (ad es. per le merci pericolose, le ev. lacune ai veicoli, l'assicurazione contro il rischio di fuga ecc.)?

Risposta

Per l'UFT è l'ITF della corsa in arrivo a essere responsabile dei veicoli finché non può dimostrare che un'altra impresa ferroviaria (di norma un'ITF) ha assunto questa responsabilità. L'ITF della corsa in partenza è comunque competente per tutte le attività collegate alla preparazione della sua corsa (segnatamente la preparazione del treno e il trattamento di dati e informazioni concernenti la stessa corsa).

Al più tardi dall'annuncio di prontezza al GI, l'ITF della corsa in partenza assume la piena responsabilità dei veicoli.

I GI possono adottare disposizioni che precisano fino a che punto una certa ITF è considerata partner di riferimento e quindi ha la facoltà di impartire istruzioni (ad es. disposizioni del Network Statement FFS).

3.2 Corse collegate ad aree di lavoro del GI

Domanda

Chi è responsabile delle corse collegate ad aree di lavoro del GI?

Risposta

Le imprese interessate garantiscono che tutte le attività e le decisioni rilevanti in materia di sicurezza rientrano nel quadro di un SGS. Le attività devono essere chiaramente associate al rispettivo SGS, all'interno del quale vanno illustrate. Il GI, con i suoi processi e le sue procedure e direttive (ossia con il suo SGS), ha una responsabilità primaria nell'organizzazione dell'area di lavoro. Suo è il compito di garantire l'interfaccia tra l'organizzazione della sicurezza nella suddetta area (dispositivo di sicurezza) e la responsabilità dell'ITF (ad es. accertamento e disciplina dell'impiego specifico dei veicoli nelle aree di lavoro in merito a ubicazione, carico, sagoma di spazio libero e caratteristiche particolari delle macchine in posizione di lavoro).

La definizione della responsabilità del SGS per le corse determina, in questo settore, la responsabilità per l'impiego del personale e dei veicoli, per i processi commerciali e per le PE da applicare.

Esempi concernenti le corse collegate ad aree di lavoro sulla rete e su mandato del **GI (A)**.

Personale e strumenti di lavoro/macchine possono essere impiegati da un'ITF, dall'impresa (di costruzione) (X) ed eventualmente anche da terzi (Y) o dal GI (A).

Variante 1: l'impresa X è essa stessa un'ITF o opera nell'ambito del CSic di un'ITF autorizzata (B).

Variante 2: il GI svolge il ruolo di ITF (CSic Parte B Infra) e ne assume la relativa responsabilità per le corse.

Var.	SGS determinante per il GI	SGS determinante per l'ITF	Organizzazione delle aree di lavoro, dispositivo di sicurezza	PE del GI	ITF responsabile	PE determinanti dell'ITF	Certificato del personale ITF rilasciato da
1	A	X o B	GI A	GI A	ITF X o B	ITF X o B	ITF X o B
2	A	A nel ruolo d'ITF	GI A	GI A	A nel ruolo d'ITF	A nel ruolo d'ITF	A nel ruolo d'ITF

3.3 Conoscenza dell'ITF responsabile da parte del GI

Domanda

Prima di ogni corsa il GI deve chiedere qual è l'ITF responsabile?

Risposta

Le corse effettuate in base a un'ordinazione di tracce (treni, movimenti di manovra sulla tratta) devono poter essere chiaramente associate all'ITF senza alcuna richiesta.

Nella maggior parte dei casi, per ogni singolo movimento di manovra non è obbligatoria una richiesta attiva. In genere il GI conosce tutte le ITF operanti sulla sua rete e che hanno stipulato una convenzione per l'accesso a quest'ultima. I processi operativi del GI sono indipendenti dalle PE dell'ITF, tuttavia il GI deve poter comunicare con i partner giusti (ad es. centrale della gestione dell'esercizio).

Un'informazione tempestiva circa la responsabilità dell'ITF per una determinata corsa è obbligatoria solo se al GI ne derivano direttamente diverse possibilità di intervento (ad es. per la gestione delle emergenze). Il GI deve comunque poter informarsi in tempo utile sull'ITF responsabile (ad es. in caso di irregolarità).

3.4 Iscrizione di veicoli di servizio nell'elenco dei veicoli e delle tratte

Domanda

I veicoli di servizio devono essere iscritti nell'elenco dei veicoli e delle tratte del CSic Parte B?

Risposta

Sì. Per i veicoli di servizio impiegati esclusivamente su binari sbarrati è sufficiente un'iscrizione complessiva (in conformità al n. 8.4.4 della direttiva).

Ogni singolo veicolo di servizio (conforme alle norme EN 15746, EN 15955 ed EN 15954) impiegato al di fuori dei binari sbarrati (ad es. per forniture destinate a cantieri) deve essere iscritto nell'elenco dei veicoli e delle tratte del CSic (in conformità al n. 8.4.5 della direttiva).

Riepilogo dei veicoli di servizio

Iscrizione di veicoli nell'elenco dei veicoli e delle tratte del CSic					
Tipo di veicolo	Norma determinante	Omologazione 1)	Iscrizione RIN	«Binario sbarrato»: iscrizione nell'elenco veicoli/tratte del CSic	«Binario in esercizio»: iscrizione nell'elenco veicoli/tratte del CSic
Veicoli di servizio					
Veicoli di servizio su rotaia	EN 14033-1, -2, -3	sì	sì	iscrizione complessiva	sì
Veicoli/macchine strada-rotaia a guida autonoma	EN 15746-1, -2	sì	no	iscrizione complessiva	sì 2)
Macchine rimontabili a guida autonoma	EN 15955-1, -2	sì	no	iscrizione complessiva	sì 2)
Rimorchi trainati, nessun trasporto sulle rispettive ruote ferroviarie tra le aree di lavoro	EN 15954-1, -2	sì	no	iscrizione complessiva	sì 2)

Tabella concernente l'iscrizione di veicoli di servizio nel CSic

- 1) in conformità alla direttiva concernente l'omologazione di veicoli ferroviari
- 2) esclusivamente come movimento di manovra secondo le disposizioni per "veicoli speciali"

3.5 Trasferimento di veicoli di servizio su binari sbarrati

Domanda

Come si effettua il trasferimento su binari sbarrati di veicoli di servizio autorizzati a circolare esclusivamente su tali binari?

Risposta

I veicoli di servizio smontabili e rimontabili necessitano di omologazione anche per circolare su binari sbarrati. Ogni singolo veicolo di servizio (conforme alle norme EN 15746, EN 15955 ed EN 15954) impiegato al di fuori dei binari sbarrati (ad es. per forniture destinate a cantieri) deve essere iscritto nell'elenco dei veicoli e delle tratte del CSic.

3.6 Macchine portatili e carrelli

Domanda

Sui binari sbarrati si lavora con macchine portatili e carrelli conformi alla norma EN 13977. Sono da considerare veicoli di servizio? Vanno iscritti nell'elenco dei veicoli e delle tratte?

Risposta

No, le macchine portatili e i carrelli conformi alla norma EN 13977 sono considerati strumenti di lavoro e non veicoli di servizio. Gli strumenti di lavoro non rientrano nella procedura relativa al CSic e quindi non vanno iscritti nell'elenco dei veicoli e delle tratte.

3.7 L'impresa di costruzione non è un'ITF autonoma

Domanda

L'impresa di costruzione non è un'ITF autonoma. Come può impiegare veicoli per i lavori su binari sbarrati?

Risposta

Per la circolazione su binari sbarrati è richiesto un CSic. Le corse possono essere effettuate nell'ambito del CSic Parte B Infra del GI o da parte di un'ITF titolare di un CSic Parte B. L'impresa di costruzione ha due possibilità:

- a) costituire una propria ITF;
- b) collaborare con un'ITF/GI esistente che sia disponibile ad assumersi la responsabilità per le corse (requisiti ITF: cfr. direttiva concernente AAR, CSic e ASic).

3.8 Impiego di veicoli con licenza di circolazione su strada

Domanda

I veicoli da costruzione che non dispongono di un'autorizzazione d'esercizio e quindi neanche di un numero ufficiale possono essere impiegati per la circolazione su binari sbarrati? Vanno iscritti nell'elenco dei veicoli e delle tratte?

Risposta

In linea di massima i veicoli da costruzione che dispongono di una licenza di circolazione su strada ma non di un'autorizzazione d'esercizio non possono essere iscritti nell'elenco dei veicoli e delle tratte. Per la circolazione su binari, anche solo sui tratti sbarrati, è richiesta un'autorizzazione d'esercizio e un'iscrizione complessiva nel CSic.