GESTIONE GOVERNATIVA FERROVIA CIRCUMETNEA

Catania lì 18 GEN. 2020

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO N. 1 /2020

Al Dirigente tecnico
CUOT Infrastruttura Civile
CUOT Infrastruttura Tecnologiche
CUOT Scorta – Trazione
CUOT Stazioni
CUOT Officine

Si rende noto a tutto il personale interessato che sulla linea ferroviaria extraurbana Catania Borgo – Riposto, al fine di dare piena attuazione alle raccomandazioni ANSF sulle *"Modalità di segnalazione degli incidenti e degli inconvenienti ai sensi del Decreto n.4/2012"*, viene adottata la *"Procedura per la gestione di incidenti e di inconvenienti di esercizio"* REV 0 del 17 gennaio 2020, allegata alla presente.
Sarà cura dei responsabili delle unità organizzative interessate, provvedere alla informazione e formazione di tutti gli agenti interessati su quanto disposto con la presente disposizione.
La presente Disposizione di Esercizio entra in vigore il 31 gennaio 2020.

Il Direttore di Esercizio
(Dott. Ing. Sebastiano Gentile)

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
DIREZIONE GENERALE PER I SISTEMI DI TRASPORTO AD IMPIANTI FISSI ED IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

GESTIONE GOVERNATIVA
FERROVIA CIRCUMETNEA

PROCEDURA PER LA GESTIONE DI INCIDENTI E DI INCONVENIENTI DI ESERCIZIO

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
0	14/01/2020	PRIMA EMISSIONE	F. Contino	S. Gentile	S. Fiore

SOMMARIO

1 SCOPO E CONTENUTO DELLA PROCEDURA

La presente procedura definisce le modalità operative, con tempistiche e flussi comunicativi propri del processo di gestione delle segnalazioni, comunicazioni, registrazioni ed indagini interne svolte da Ferrovia Circumetnea riguardanti gli incidenti e gli inconvenienti che possono verificarsi all'interno sistema ferroviario.

La procedura:

- individua i casi in cui è necessario procedere all'effettuazione delle indagini secondo i criteri esposti;
- individua il referente e le modalità di gestione dei rapporti con le istituzioni competenti e gli altri operatori interessati tra cui: l'Organismo Investigativo (Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - DGIFEMA), le Autorità di Pubblica Sicurezza (PS), l'Autorità Giudiziaria (AG) Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF);
- identifica il Dirigente di Settore, cui fa carico la nomina della Commissione d'Indagine nonché i criteri per la composizione della stessa;
- stabilisce le modalità ed i tempi per la nomina della Commissione d'Indagine (Presidente e componenti);
- fissa il termine ordinario per la conclusione delle indagini;
- definisce le modalità di gestione e archiviazione della documentazione riconducibile all'evento.

2 CAMPO DI APPLICAZIONE

La presente procedura trova applicazione nei casi in cui, nell'ambito del contesto operativo di FCE, si verifichino:

a) eventi le cui cause possono essere ricondotte, anche solo in linea ipotetica, a responsabilità di FCE, indipendentemente dal fatto che abbiano prodotto o meno conseguenze dannose a cose e/o persone;
b) eventi le cui cause non sono direttamente riconducibili a responsabilità di FCE, ma per i quali, essendosi prodotti danni a cose e/o persone, l'azienda ha interesse ad acquisire tutti gli elementi a suo discarico.

Essa si applica a tutto il personale di FCE che svolge attività di sicurezza nel contesto operativo di FCE, nonché al personale di ditte esterne impegnato, in pari contesto, in attività esternalizzate per conto di FCE. In particolare, la procedura riguarda gli eventi che sono collegati al servizio di trasporto passeggeri, la gestione delle linee, con inclusa la sede ferroviaria, l'armamento, le opere d'arte, i passaggi a livello, le stazioni e le fermate, la gestione del materiale rotabile e dei convogli, la manutenzione della linea e dei rotabili, nonché il corpo dei regolamenti che disciplinano le attività operative, il personale addetto alle funzioni di sicurezza (di terra e di bordo) e le relative unità organizzative.

Nell'ambito dell'applicazione sono incluse anche le possibili interazioni con organizzazioni ed enti esterni al sistema ferroviario di FCE.

3 QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

1) D. Lgs. 14 maggio 2019, n. 50: Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie. (19G00057) (GU Serie Generale n.134 del 10-06-2019)

2) 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 a norma della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga i regolamenti della Commissione (UE) n. 1158/2010 e (UE) n. 1169/2010;

3) REGOLAMENTO (UE) 2015/995 DELLA COMMISSIONE dell'8 giugno 2015 recante modifica della decisione 2012/757/UE relativa alla specifica tecnica di interoperabilità concernente il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario nell'Unione europea;

4) REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2019/773 DELLA COMMISSIONE del 16 maggio 2019 relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario nell'Unione europea e che abroga la decisione 2012/757/UE;

5) REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 402/2013 DELLA COMMISSIONE del 30 aprile 2013 relativo al metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi e che abroga il regolamento (CE) n. 352/2009;

6) REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2015/1136 DELLA COMMISSIONE del 13 luglio 2015 che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 relativo al metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi;

7) 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;

8) 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;

9) 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 Comunita';

10) Decreto ANSF n. 1/2019 del 19-04-2019, "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 ";

11) DECRETO ANSF n. 2/2019 del14-06-2019 "Attribuzione temporanea delle funzioni di Organismo Indipendente Ferroviario (OIF) di cui all'art. 3, lettera rr), del decreto legislativo 14 maggio 2019 n. 50, di recepimento della Direttiva CE 2016/798 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11/05/2016 sulla sicurezza delle ferrovie";

12) Decreto ANSF n. 3/2019 del 02-07-2019, "Disciplina delle regole e delle procedura, ai sensi dell'art.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 ";

13) Decreto ANSF n. 14 – 2009 del 10-12-2009, emanazione delle "Norme per il riconoscimento degli istruttori e degli esaminatori del personale che svolge attività di sicurezza";

14) REGOLAMENTO (UE) N. 1078/2012 DELLA COMMISSIONE del 16 novembre 2012 relativo a un metodo di sicurezza comune per il monitoraggio che devono applicare le imprese ferroviarie, i gestori

dell'infrastruttura che hanno ottenuto un certificato di sicurezza o un'autorizzazione di sicurezza e i soggetti responsabili della manutenzione;

15) Decreto ANSF 4/2012 "Riordino normativo: Emanazione delle attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria, del Regolamento per la circolazione ferroviaria e delle Norme per la qualificazione del personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria";

16) Linee guida ANSF 4/2009 per la redazione della Relazione annuale della sicurezza del 25/05/2016;Decreto ANSF n. 10/2009 del 28.10.2009 "Norme per la predisposizione e l'emissione dei Piani Annuali della Sicurezza".

4 DEFINIZIONI ED ACRONIMI

Definizioni

Causa: ogni azione, omissione, evento o condizione o una combinazione di questi elementi, il cui risultato sia un incidente o un inconveniente. Le cause possono avere origine da guasti tecnici di apparati di terra e di bordo connessi con la circolazione, dissesti o ostacoli sulla sede ferroviaria, intrusione di persone o animali di grossa taglia, difetti nell'armamento, difetti nel materiale rotabile (rodiggio, freni, apparati di trazione), errori umani, malori, difetti d'informazione e altro.

Evento pericoloso: una qualunque situazione legata all'operatività ferroviaria che potrebbe, da sola o in concomitanza con altri eventi, determinare in un incidente.

Incidente: evento improvviso indesiderato e non intenzionale o specifica catena di siffatti eventi aventi conseguenze dannose; gli incidenti si dividono nelle seguenti categorie: collisioni, deragliamenti, incidenti ai passaggi a livello, incidenti a persone causati da materiale rotabile in movimento, incendi e altro;

Incidente grave: qualsiasi collisione ferroviaria o deragliamento di treni che causa la morte di almeno una persona o il ferimento grave di cinque o più persone oppure seri danni al materiale rotabile, all'infrastruttura o all'ambiente, il cui costo totale può essere stimato immediatamente dall'organismo investigativo in almeno 2 milioni di euro;

Inconveniente: qualsiasi evento diverso da un incidente o da un incidente grave, avente un'incidenza sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario. Esempi di inconvenienti sono per esempio indebiti superamenti del limite assegnato al movimento del treno (SPAD), spezzamento treni, fughe di rotabili, erronea posizione di enti sui binari di ricevimento e, in genere, tutte le situazioni nelle quali si è avuto un concreto rischio d'incidente (pericolati) quali l'inoltro di un treno in linea senza le necessarie prescrizioni di sicurezza riguardanti difetti alla sede ferroviaria, all'armamento o ai PL, l'utilizzo di rotabili inadeguati all'uso o l'utilizzo, per funzioni di sicurezza, di personale inadeguatamente formato.

Indagine: strumento formale utilizzato dalla FCE e attivato a seguito di incidenti o inconvenienti. Esso comprende la raccolta e l'analisi delle informazioni, l'accertamento delle dinamiche dell'evento, la quantificazione dei relativi danni e la formulazione di conclusioni, come la determinazione delle cause e l'individuazione delle responsabilità.

Pericolato: evento nei quali si è avuto un concreto rischio che si verificassero incidenti.

Acronomi

ANSF	Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria
BD	Banca dati
CUOT	Capo Unità Organizzativa Tecnica
DIGIFEMA	Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie E Marittime del MIT
FCE	Ferrovia Circumetnea
RSGS	Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza
SGS	Sistema di Gestione della Sicurezza
SIGE	Sistema di Gestione Eventi
SPAD	Signal Passed At Danger
UTENTE DI I° LIVELLO	Operatore di FCE che inserisce i dati in BD SIGE – CUOT Stazioni/Reperibile
UTENTE DI II° LIVELLO	Operatore di FCE che valida i dati in BD SIGE - RSGS

5 RESPONSABILITÀ

I Responsabili preposti all'applicazione della presente procedura sono:

- Direttore di Esercizio (referente per i rapporti con la DGIFEMA e con l'ANSF);
- Dirigente Tecnico;
- Dirigente Amministrativo;
- Capi delle Unità Organizzative Tecniche coinvolti;
- Responsabile Sistema di Gestione della Sicurezza;
- DCO/DU;
- Il personale FCE coinvolto negli eventi incidentali o inconvenienti;
- Il personale di Soggetti Esterni che svolgono attività all'interno del contesto operativo FCE in condizioni di appaltatori subappaltatori e fornitori di servizi in genere che possono incidere sulla sicurezza del sistema ferroviario di FCE.

6 PROCEDIMENTO TECNICO-GESTIONALE

6.1 PRINCIPI

Il processo di gestione degli incidenti e degli inconvenienti di esercizio si sviluppa secondo i punti di seguito elencati:

- Segnalazione dell'Incidente/Inconveniente;
- Acquisizione prime informazioni;
- Avviso di accadimento (entro 1 o 2 ore a seconda dei casi);
- "Primi rilievi" per la raccolta di ulteriori dati relativi all'evento;
- Analisi dei dati;
- Primo rapporto informativo (entro 6 ore);
- Eventuali ulteriori indagini per la raccolta di ulteriori dati relativi all'evento
- Analisi dei dati;
- Relazione informativa (entro 48 ore);
- Nomina Commissione d'inchiesta;
- Referto tecnico;
- Redazione relazione di indagine;
- Registrazione dell'Incidente/Inconveniente.

6.2 SEGNALAZIONE E COMUNICAZIONE EVENTI E REGISTRAZIONE

Al verificarsi di incidenti o inconvenienti, il personale di FCE che ne è coinvolto o che ne viene a conoscenza deve darne immediata comunicazione verbale al DCO/DU che a sua volta informerà tempestivamente il CUOT Stazioni.

Tutto il personale presente nel luogo dell'incidente/inconveniente è tenuto a prestare, in prima istanza, tutti i possibili soccorsi e a mettere in opera ogni mezzo opportuno per alleviare e limitare le conseguenze dei danni occorsi e per impedirne altri.

Il CUOT Stazioni è la figura aziendale che ha la responsabilità di dare seguito alle segnalazioni di qualsiasi anormalità che si verifichi durante lo svolgimento dei servizi, si adopera inoltre nell'immediatezza per acquisire le maggiori informazioni sull'accaduto e la connessa documentazione, al fine di fornire al Direttore di Esercizio ed al RSGS una descrizione fedele ed esauriente dell'evento, con il maggior dettaglio possibile della dinamica dello stesso.

Tale descrizione deve tra l'atro riportare fedelmente:

a) Denominazione sociale del Gestore dell'infrastruttura/Impresa Ferroviaria/Esercente;
b) Data e ora dell'evento;
c) Localizzazione dell'evento (tratta/località);
d) Linea o impianto;
e) Progressiva chilometrica;
f) Impresa ferroviaria o ditta Esterna coinvolta;
g) Numero e categoria del treno/ materiale rotabile coinvolto;
h) Indicazione tipologia dell'evento (Vedi Tabella 1).

TABELLA 1

Codifica	Evento	Sottoinsieme evento	Tipologia
01	**Collisione**		
01.01		Collisione fra treni	Incidente
01.02		Collisione con ostacoli	Incidente
01.03		Mancata collisione ("near miss")	Inconveniente
02	**Deragliamento**		Incidente
03	**Evento a passaggio a livello**		
03.01		Incidente a passaggio a livello	Incidente
03.02		Mancato incidente a passaggio a livello ("near miss"), compreso PL indebitamente aperto	Inconveniente
04	**Incidente a persone causato da materiale rotabile in movimento**		
04.01		Incidente a persone	Incidente
04.02		Suicidio o tentato suicidio	Incidente
05	**Fuga di materiale rotabile**		Inconveniente
06	**Incendio su materiale rotabile**		Incidente
07	**Rilascio di merci pericolose**		Incidente/inconveniente
08	**Rottura ruote o assili e altri danni al materiale rotabile**		
08.01		Rottura ruote	Inconveniente
08.02		Rottura assili	Inconveniente
08.03		Altri danni al materiale rotabile	Inconveniente
09	**Malfunzionamento degli impianti tecnologici**		
09.01		Malfunzionamento del segnalamento	Inconveniente
09.02		Malfunzionamento di altri impianti	Inconveniente
010	**Rottura rotaie e sghembo**		
010.01		Rottura rotaie	Inconveniente
010.02		Sghembo (tale da comportare la messa fuori servizio del binario)	Inconveniente
011	**SPAD**		Inconveniente
012	**Movimento di treno non autorizzato diverso da SPAD**		Inconveniente
013	**Altro**		
013.01		Collisione/deragliamento treni manovra/manutenzione	Incidente
013.02		Collisione/deragliamento mezzi d'opera	Incidente
013.03		Incidenti gravi avvenuti nei raccordi o nei depositi (interessanti il sistema ferroviario)	Incidente
013.04		Incendio alle infrastrutture	Incidente
013.05		Elettrocuzione	Incidente/inconveniente
013.06		Atto vandalico	Incidente/inconveniente
013.07		Spezzamento di treni	Inconveniente
013.08		Allarme RTB-RTF	Inconveniente
013.09		Interruzione della linea	Inconveniente
013.10		Altro evento (specificare)	Incidente/inconveniente

Il processo di comunicazione dell'incidente/inconveniente alla DGIFEMA e all'ANSF, coinvolge il CUOT Stazioni (o in sua assenza il Funzionario reperibile) nella qualità di utente di I° livello ed il RSGS (o in sua assenza il Direttore di Esercizio) nella qualità di utente di II° livello, attraverso le tre seguenti fasi:

1) segnalazione immediata (avviso di accadimento);
2) primo rapporto informativo (P.R.I.);
3) relazione informativa (R.I.).

6.2.1 Segnalazione immediata (avviso di accadimento)

Il RSGS, sulla scorta della descrizione acquisita, deve comunicare "l'avviso di accadimento" mediante SMS secondo le seguenti modalità:

Alla DIGIFEMA

Numeri di telefonia mobile DIGIFEMA: +39 335 6539542- +39 338 6116619- +39 3351358214- +39 3351358043, con la seguente tempistica:

- entro e non oltre **un'ora** dalla conoscenza dell'evento, se trattasi di **Incidente grave**
- entro **due ore** dalla conoscenza dell'evento, se trattasi di **Incidente o Inconveniente**.

Alla ANSF

Numeri di telefonia mobile ANSF: +39 3669272882- +39 3351536741, ed al seguente indirizzo mail: indagini@ansf.gov.it., con la seguente tempistica:

- entro **un'ora** l'avviso dell'accadimento mediante SMS a prescindere che si tratti di Incidente grave o Incidente o Inconveniente.

6.2.2 Primo rapporto informativo

Il Direttore di Esercizio, provvede all'effettuazione dei "primi rilievi" recandosi di persona sul luogo dell'incidente o inviando altro personale esperto, in possesso delle necessarie competenze professionali, per la raccolta di tutte le informazioni disponibili nell'immediatezza dell'evento, dando la priorità alle constatazioni che non possono essere effettuate in tempi successivi.

Le condizioni esistenti al momento dell'evento non devono essere modificate, a meno di quanto strettamente necessario per le operazioni di soccorso o per garantire sicurezza e incolumità.

La regolarità della circolazione dei treni sarà garantita dal DCO/DU sulla scorta di quanto impartito dal CUOT Stazioni (o in sua assenza dal Direttore di Esercizio).

Gli accertamenti devono essere, possibilmente, svolti in presenza di altro personale presente sul posto e devono riguardare gli elementi più significativi del contesto in cui è maturato l'evento, tra cui:

- Le condizioni ambientali ed operative in essere;
- La sede ferroviaria e gli impianti tecnologici;
- Le interazioni con l'ambiente esterno non ferroviario;
- I rotabili e le tipologie di convogli;
- Lo stato manutentivo della linea, degli impianti tecnologici e dei rotabili;
- Il "fattore umano" relativo al personale operativo di bordo e di terra;
- I regolamenti di riferimento per le funzioni svolte dal personale;
- Le abilitazioni in possesso del personale.

I "primi rilievi" devono essere conclusi nel più breve tempo possibile e comunque **entro le sei ore** dalla conoscenza dell'evento; essi costituiscono l'input per la strutturazione delle informazioni utili all'utente di I° livello l'inserimento delle informazioni nella banca dati SIGE al seguente indirizzo: digifema.mit.gov.it/sige..

Le informazioni devono contenere:

- Una descrizione dell'evento e per quanto possibile l'indicazione anche delle prime ipotesi sulle cause che lo hanno generato;
- Il numero di passeggeri a bordo e degli eventuali vagoni rovesciati;
- Gli eventuali danni a: passeggeri, personale, utenti PL, persone non autorizzate sulla sede, altre persone, rotabili ed infrastruttura;
- I primi interventi, intesi come provvedimenti di circolazione ed eventuali interventi di soccorso.

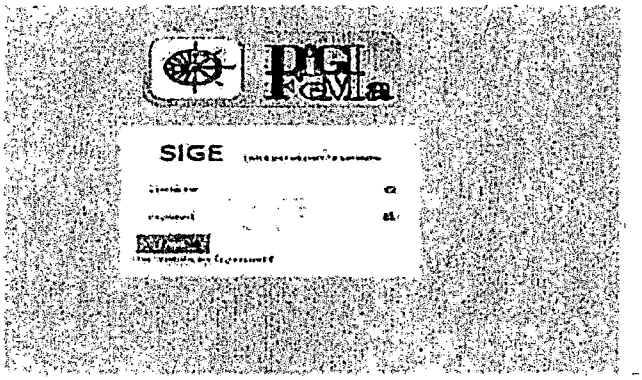

Fig.1 Schermata iniziale del portale SIGE

Le informazioni devono essere inserite a seguito di apposito accesso effettuato con le credenziali assegnate (username e password), una volta operato l'accesso, comparirà la seguente maschera:

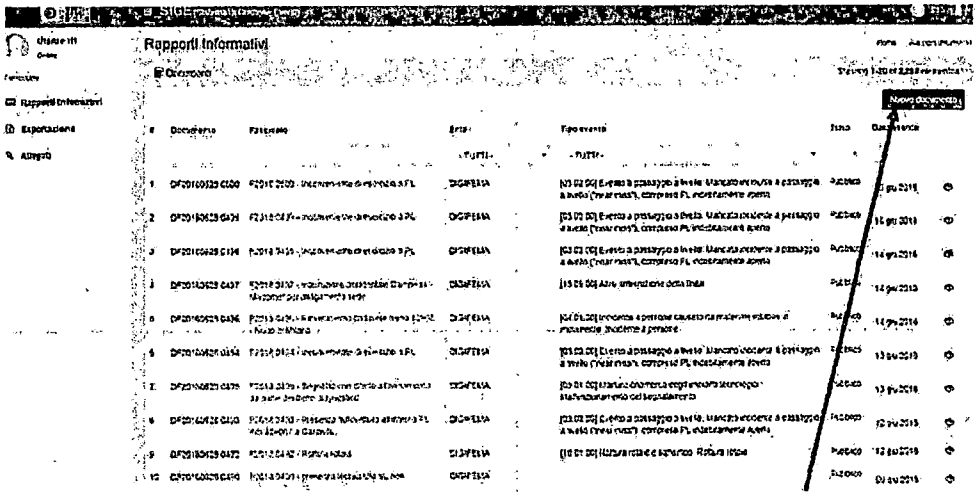

Fig.2 Maschera iniziale per l'inserimento dati del portale SIGE

Per inserire una "Nuova Segnalazione di Evento" bisognerà cliccare su "Nuovo documento"; a seguito di tale operazione si aprirà una nuova maschera nella quale l'utente di I° livello potrà inserire tutti i dati relativi all'incidente/inconveniente da segnalare.

Qualora l'utente di I° livello non avesse tutte le informazioni richieste dal sistema SIGE potrà usare la funzione "Salva e Continua" che consente di salvare le informazioni parziali caricate a sistema e di aggiornare successivamente l'inserimento degli altri dati relativi alla segnalazione dell'evento, di converso la funzione "Salva e Chiudi" consente di salvare le informazioni immesse chiudendo il rapporto informativo, rimane inteso che anche quando si utilizza la funzione "Salva e Continua", il documento rimane nella condizione di bozza, fino a quando l'utente di II° livello non provveda a validare il documento stesso.

Nella sezione "Generale" dovranno essere inseriti i dati (nome e cognome, recapito telefonico e indirizzo mail) relativi al referente per DIGIFEMA.

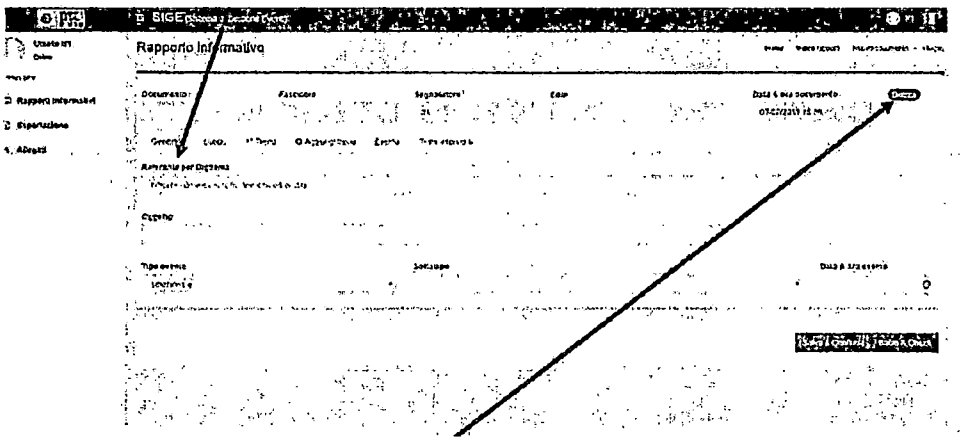

Fig.3 Maschera Generale per l'inserimento dati del portale SIGE

La validazione del documento, renderà lo stesso pubblico per la DIGIFEMA, e dovrà avvenire, a cura dell'utente di II° livello, **entro sei ore** dalla conoscenza dell'evento.

Fig.4 Maschera validazione dati del portale SIGE

L'utente di II° livello in caso di non corretto funzionamento del portale SIGE, provvederà alla comunicazione dell'anomalia alla DIGIFEMA, al seguente indirizzo mail: digifema@mit.gov.it

Relazione informativa

Il Direttore d'Esercizio compiute le ulteriori indagini e sentiti i CUOT interessati dall'evento, dovrà redigere una relazione informativa che dovrà avere le caratteristiche di una compiuta relazione descrittiva degli eventi e, per quanto possibile, delle cause o delle ipotesi sulle cause che li hanno generati.

Sarà cura del Direttore di Esercizio inviare anche "brevi manu" all'utente di II° livello la predetta relazione informativa, affinché lo stesso entro le 48 ore possa inserirla nella BD SIGE.

In caso di non corretto funzionamento del portale SIGE, l'utente di II° livello provvederà all'inoltro della relazione informativa ad ANSF, al seguente indirizzo mail: segnalazioni.anomalie@pec.ansf.gov.it.

7 COMMISSIONE DI INDAGINE

L'istituzione della Commissione per l'effettuazione delle indagini legate agl'incidenti e/o inconvenienti è a discrezione del Direttore d'Esercizio.

Per incidenti, per i quali, risultasse immediatamente evidente la dinamica e cause correlate, nonché eventuali inosservanze, non sarà necessario effettuare ulteriori indagini. La valutazione delle evidenze della dinamica e delle cause dell'evento, in tal caso, è proposta al Direttore di Esercizio dai Responsabili delle Unità Organizzative interessate, sulla base di atti oggettivi e formalizzati che supportino tale valutazione.

A valle dei primi accertamenti conseguenti ad un incidente o ad un inconveniente, il Direttore di Esercizio individua e incarica formalmente, entro 5 giorni lavorativi dall'evento, una Commissione d'Indagine (CI) con modalità e composizione commisurata alla gravità dell'incidente o dell'inconveniente e al conseguente impatto sull'opinione pubblica.

La nomina della Commissione d'Indagine è comunque obbligatoria per tutti gli incidenti gravi o con importante impatto sull'opinione pubblica.

La Commissione, coordinata da un Presidente, nominata dal Direttore di Esercizio o, in sua assenza, dal sostituto del Direttore di Esercizio, è composta da un numero adeguato di membri in possesso di comprovate conoscenze specialistiche ed esperienza, nonché possibilmente in condizione di assoluta terzietà rispetto alle strutture preposte alla gestione del personale e/o dei mezzi coinvolti nell'evento.

Il Direttore di Esercizio, qualora ritenesse necessario indagare su aspetti legati alle caratteristiche tecniche del materiale rotabile ovvero sui processi manutentivi relativi all'infrastruttura civile e/o tecnologica, nominerà tra i componenti della CI un rappresentante della corrispondente Unità Organizzativa con il compito di sola consulenza tecnica.

Il Direttore di Esercizio è il "Referente" per i rapporti con ANSF e con la Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie del MIT (DIGIFEMA).

Per eventi di particolare criticità, specialmente in caso di specifiche problematiche tecniche e manutentive, possono essere cooptati nella Commissione esperti esterni di adeguata competenza ed esperienza.

All'atto della nomina, viene assegnato alla Commissione il tempo strettamente necessario per le indagini da svolgere, in relazione al tipo di evento, che di norma è massimo di 30 giorni dalla data della nomina.

L'indagine deve consentire una tempestiva ed imparziale individuazione delle dinamiche, delle cause e delle concause dell'evento e l'individuazione di elementi utili per la successiva proposta di azioni correttive o di provvedimenti migliorativi.

La Commissione si attiva immediatamente per acquisire gli elementi riguardanti la condotta dei treni, quali ad esempio i documenti di scorta del treno, le zone tachigrafiche (cartacee e/o elettroniche), le dichiarazioni del personale che ha assistito all'evento, i dati relativi al materiale rotabile incidentato, i dati relativi alla formazione ed all'utilizzazione del personale coinvolto nell'incidente/inconveniente. Dovranno altresì essere effettuati tutti i necessari sopralluoghi ed i controlli sulle condizioni dell'infrastruttura, del segnalamento e degli impianti tecnologici in generale, comprese le informazioni sulle operazioni di recupero del veicolo.

Qualora nel corso dell'indagine si evidenzino problematiche tecniche e la composizione della CI non comprenda specialisti, il Presidente della CI deve ricorrere ad un parere tecnico vincolante.

La CI ha l'obbligo di raccogliere le deposizioni sia delle persone coinvolte che di quelle informate sui fatti in esame, dandone preventiva comunicazione al Dirigente utilizzatore.

7.1 RELAZIONE DI INDAGINE

La "*Relazione d'Indagine*", deve contenere i risultati di tutte le verifiche effettuate e deve produrre le necessarie evidenze (disegni, fotografie, memorie specifiche, testimonianze) delle assunzioni fatte. Il livello di approfondimento dei vari punti della relazione dovrà tener conto del nesso di causalità tra cause ed effetti, nel senso che dovranno essere evidenziati soprattutto quegli elementi a cui, anche solo in linea ipotetica, sia possibile ricondurre il verificarsi dell'evento oggetto d'indagine.

Alla sua chiusura, la Relazione deve essere sottoscritta da tutti i membri della Commissione e siglata in tutte le pagine (allegati compresi) dal solo Presidente, la stessa sarà successivamente inviata al Direttore d'Esercizio per gli ulteriori adempimenti formali.

Nei casi in cui, nel corso degli accertamenti da parte della Commissione, emerga la necessità di disporre provvedimenti urgenti a tutela della sicurezza di esercizio, il Presidente di Commissione informerà immediatamente il Direttore d'Esercizio, affinché siano poste in essere opportune azioni di mitigazione immediate, (nelle more della conclusione della Relazione di Indagine e della compilazione del previsto "*Referto Tecnico*" nel quale vengono individuate eventuali azioni correttive di natura specifica o sistematica).

Qualora nella Relazione d'Indagine siano state individuate inosservanze regolamentari da parte del personale di esercizio, il Presidente ne invierà copia firmata al Direttore di Esercizio per le previste azioni di seguito individuale (formazione, addestramento e verifica della qualificazione professionale del singolo agente) e per l'eventuale seguito disciplinare.

Eventuali impedimenti che non dovessero consentire il rispetto dei termini di consegna, dovranno essere segnalati per tempo dal Presidente della Commissione al Direttore di Esercizio, con la quantificazione della proroga richiesta.

La Relazione d'Indagine è archiviata a cura del RSGS.

7.2 RAPPORTI CON ORGANI ESTERNI COMPETENTI

Qualora siano state disposte indagini da DIGIFEMA, ovvero promosse indagini da parte dell'Autorità Giudiziaria o altri organismi legittimati, anche per il tramite di Autorità a ciò delegate, la Direzione d'Esercizio, fornirà, su domanda formale degli organi suindicati, ogni elemento richiesto nel rispetto della normativa vigente e della tutela aziendale.

È obbligatorio consentire ai suddetti organi inquirenti di acquisire, previa richiesta formale, tutti gli elementi necessari alla formazione del giudizio, alla costituzione di accertamenti di fatti e responsabilità, che rappresentino elemento di prova anche se a carico del personale interessato.

La Commissione d'Indagine, ove riscontri la necessità di acquisire documenti dall'Autorità Giudiziaria, ne inoltrerà richiesta nei modi con essa convenuti. In tal caso, al fine di non interferire con gli accertamenti in corso, la Commissione limiterà le richieste alla sola ricostruzione della dinamica dell'evento.

La relazione d'indagine, trasmessa dal Presidente della Commissione al Direttore d'Esercizio sarà da questi inserita nel predetto portale informatico SIGE del DIGIFEMA

8 ARCHIVIAZIONE

L'assieme di tutta la documentazione prodotta nella gestione di ogni Incidente o Inconveniente, incluse le relative comunicazioni interne ed esterne, è catalogata ed archiviata "sine die" in modo strutturato nella Banca Dati Sicurezza a cura del RSGS.