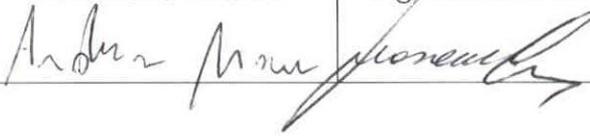
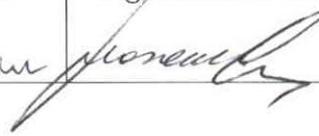


LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DELLA RELAZIONE ANNUALE SULLA SICUREZZA

Indice

1.	Premessa	2
2.	Scopo	2
3.	Campo di applicazione	2
4.	Riferimenti normativi	2
5.	Definizioni e abbreviazioni	3
6.	Contenuti della Relazione	4
6.1.	Informazioni generali	4
6.2.	Dati relativi al conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni e risultati dei piani della sicurezza	5
6.3.	Indicatori nazionali di sicurezza e CSI	5
6.4.	Risultati degli audit di sicurezza interni	7
6.5.	Osservazioni in merito alle carenze ed al malfunzionamento dell'esercizio ferroviario e della gestione dell'infrastruttura	7
6.6.	Dati e informazioni richiesti dall'Agenzia	8
6.7.	Applicazione dei metodi comuni di sicurezza	8

Allegato Tabelle dei dati

Data	Rev.	Redazione	Verifica	Approvazione
19.05.16	03	Dott. Biava Andrea 	Ing. Giovanni Caruso 	ing. Amedeo Gargiulo 

1. Premessa

Le presenti linee guida forniscono le indicazioni per elaborare la Relazione annuale sulla sicurezza, che, ai sensi dell'art. 13 comma 4 del D.Lgs. 10 agosto 2007 n. 162, i Gestori infrastruttura e le Imprese ferroviarie sono obbligati a trasmettere, entro il 30 giugno di ogni anno, all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

Le linee guida tengono conto anche degli elementi essenziali che le Imprese ferroviarie ed i Gestori dell'infrastruttura, in base alla normativa vigente, devono fornire con il proprio Sistema di Gestione della Sicurezza, come:

1. individuazione delle aree prioritarie di intervento, sulla base di una adeguata valutazione dei rischi;
2. pianificazione di progetti e azioni nelle aree di intervento individuate;
3. monitoraggio costante dello stato di realizzazione dei progetti e delle azioni;
4. controllo dell'efficacia degli interventi attuati, anche tramite la verifica dell'effettivo abbassamento dei valori di incidentalità o di non conformità rilevate che si riteneva dovessero essere influenzati dagli interventi stessi.

2. Scopo

Allo scopo di favorire l'adempimento di quanto previsto dall'art. 13 comma 4 del D.Lgs. 10 agosto 2007 n. 162 e per la necessità di armonizzare i dati da elaborare e trasmettere, di competenza delle Imprese ferroviarie e dei Gestori dell'infrastruttura, di seguito si forniscono le indicazioni da osservare ed i modelli da utilizzare per la predisposizione della Relazione annuale sulla sicurezza.

3. Campo di applicazione

Le presenti linee guida sono rivolte ai Gestori dell'infrastruttura e alle Imprese ferroviarie ai quali si applica il D.Lgs. 10 agosto 2007 n. 162 e s.m.i.

4. Riferimenti normativi

Le presenti linee guida fanno riferimento, per quanto applicabile, a:

- Regolamento (UE) n. 1158/2010 della Commissione, del 9 dicembre 2010, relativo a un metodo di sicurezza comune per valutare la conformità ai requisiti di ottenimento di certificati di sicurezza della rete ferroviaria;
- Regolamento (UE) n. 1169/2010 della Commissione, del 10 dicembre 2010, concernente un metodo di sicurezza comune per la valutazione della conformità ai requisiti per ottenere un'autorizzazione di sicurezza per l'infrastruttura ferroviaria
- Regolamento (UE) n. 1077/2012 della Commissione, del 16 novembre 2012, relativo a un metodo di sicurezza comune per la supervisione da parte delle autorità nazionali preposte alla sicurezza dopo il rilascio di un certificato di sicurezza o di un'autorizzazione di sicurezza;
- 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

Visto
ing. Amedeo Gargiulo



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

- Regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 della Commissione, del 30 aprile 2013, così come modificato dal Regolamento di 1136/2015 del 13/07/2015, relativo al metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi e che abroga il regolamento (CE) n. 352/2009;
- Decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, recante attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e s.m.i.;
- Decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112. Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione).
- Decreto del 26 giugno 2015 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "Recepimento della direttiva 2014/88/UE della Commissione del 9 luglio 2014, che modifica l'allegato I della direttiva 2004/49/CE, per quanto riguarda gli indicatori comuni di sicurezza e i metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti".
- Decreto ANSF n. 4/2012 del 09 Agosto 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 nelle attività di sicurezza della circolazione ferroviaria"
- "Norme per la predisposizione e l'emissione dei piani annuali della sicurezza" emanate con il decreto del Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie n° 10/2009 del 28 ottobre 2009;
- norme tecniche equiparabili a codici di buona pratica come:
 - o Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n. 13/01 "Requisiti per l'adozione di un sistema di gestione della sicurezza";
 - o Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n. 15/04 "Modifiche alla Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n. 13 del 26 giugno 2001";
 - o Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n. 51/07 "Modifica alla Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n. 13 del 26 giugno 2001 e successive modifiche".

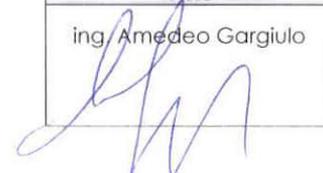
5. Definizioni e abbreviazioni

Ai fini delle presenti linee guida si intende per:

Agenzia	Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, organismo nazionale a cui sono assegnati i compiti di Autorità preposta alla sicurezza per il sistema ferroviario italiano di cui al capo IV della direttiva 2004/49/CE, recepita dal decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162;
Relazione	Relazione annuale sulla sicurezza prevista dall'art. 13 comma 4 del D.Lgs. 10 agosto 2007 n. 162;

Visto

ing. Amedeo Gargiulo



Piano della sicurezza	Piano annuale della sicurezza, ovvero l'insieme delle attività pianificate e delle risorse umane e materiali necessarie atte a garantire il conseguimento degli obiettivi di sicurezza prefissati per l'anno in esame;
CSI	Indicatori Comuni di Sicurezza (Common Safety Indicators) di cui all'Allegato I del D.Lgs. 10 agosto 2007 n. 162;
CSM	Metodi Comuni di Sicurezza (Common Safety Methods) di cui al D.Lgs. 10 agosto 2007 n. 162 ed al Regolamento n. 402/2013 della Commissione del 30 aprile 2013 e successive modifiche e integrazioni;
Sistema di gestione della sicurezza	L'organizzazione e i provvedimenti messi in atto da un Gestore dell'infrastruttura o da un'Impresa ferroviaria per assicurare la gestione sicura delle operazioni.

Definizioni di dettaglio, utili per la compilazione delle tabelle allegate alle presenti linee guida, sono riportate a margine di ciascuna tabella nel campo "Note per la compilazione".

6. Contenuti della Relazione

La Relazione illustra l'evoluzione e la gestione degli aspetti collegati alla sicurezza ferroviaria nell'anno in esame e deve avere i seguenti contenuti:

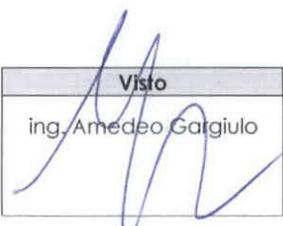
- Informazioni generali;
- Dati relativi al conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni e ai risultati dei piani della sicurezza;
- Indicatori nazionali di sicurezza e CSI;
- Risultati degli audit di sicurezza interni;
- Osservazioni in merito alle carenze ed al malfunzionamento dell'esercizio ferroviario e della gestione dell'infrastruttura che possano rivestire un interesse per l'Agenzia;
- I dati e le informazioni richiesti in via continuativa o estemporanea dall'Agenzia;
- Applicazione dei Metodi Comuni di Sicurezza.

La Relazione è composta da una parte descrittiva e dalle tabelle allegate alla presente che devono essere compilate per quanto di competenza. La parte descrittiva della Relazione deve illustrare i punti sopra elencati, fornendo per ciascuno di essi le informazioni dettagliate nei successivi paragrafi da 6.1. a 6.7, al fine di documentare e supportare i dati numerici presentati nelle tabelle e dare gli elementi utili alla loro valutazione.

6.1. Informazioni generali

In questa parte della Relazione le Imprese ferroviarie e i Gestori dell'infrastruttura devono inserire le informazioni di carattere organizzativo ed operativo, fornendo gli elementi di supporto e di contesto a corredo dei dati richiesti rispettivamente nella "tabella 1a - Dati Generali Impresa Ferroviaria", nella "tabella 1b - Dati Generali Gestore Infrastruttura" e nella "tabella 1c - Dati di produzione" (nella tabella 1c ogni Impresa ferroviaria o Gestore dell'infrastruttura che svolge tale

Visto
ing. Amedeo Gargiulo



funzione deve inserire i dati di traffico dei treni per i quali ha garantito la trazione, indipendentemente dalla titolarità delle tracce commerciali).

In questa sezione gli Operatori ferroviari devono ad esempio riportare i dati relativi all'effettuazione di attività in service e i relativi volumi di traffico e dichiarare se hanno effettuato traffico congruente con tutti i servizi e tutte le linee riportati nel loro certificato, indicando, per le linee dove non hanno effettuato traffico, le modalità adottate per garantire la permanenza delle condizioni necessarie all'utilizzo della certificazione assegnata (mantenimento delle competenze sulle linee e impianti, ecc.).

6.2. Dati relativi al conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni e risultati dei piani della sicurezza

Questa parte della Relazione deve contenere una sintesi dell'attuazione del processo di pianificazione della sicurezza svolto in applicazione delle "Norme per la predisposizione e l'emissione dei piani annuali della sicurezza" emanate con il decreto ANSF 10/2009.

Le Imprese ferroviarie e i Gestori dell'infrastruttura devono evidenziare i collegamenti delle azioni e dei progetti, contenuti nel proprio piano della sicurezza, agli obiettivi di sicurezza stabiliti, anche in applicazione a quanto richiesto dal regolamento europeo 1078/2012; inoltre devono comunicare lo stato di attuazione delle azioni e dei progetti pianificati e la loro efficacia, indicando come l'attuazione di tali azioni / progetti abbia contribuito alla riduzione del livello di rischio attraverso il miglioramento delle prestazioni nelle aree di criticità individuate. Lo strumento più opportuno per misurare l'efficacia dei provvedimenti adottati sono gli indicatori propri del sistema di gestione della sicurezza che scaturiscono dall'analisi dei rischi specifici dell'attività di ogni Gestore dell'infrastruttura o Impresa ferroviaria.

A tal fine deve essere compilata la "tabella 2 - Dati relativi agli obiettivi di sicurezza interni e ai risultati del Piano della Sicurezza", riportata in allegato, e deve essere fornito, nella parte descrittiva della Relazione, un breve resoconto sui risultati ottenuti, indicando eventuali particolarità che hanno richiesto modifiche del Piano.

6.3. Indicatori nazionali di sicurezza e CSI

In questa parte le Imprese ferroviarie e i Gestori dell'infrastruttura devono fornire una visione d'insieme dell'andamento delle prestazioni di sicurezza monitorate nell'anno preso in esame.

Per la parte del Sistema ferroviario di propria pertinenza, le Imprese ferroviarie e i Gestori dell'infrastruttura devono trasmettere i dati relativi agli indicatori di sicurezza stabiliti a livello nazionale dalla normativa vigente (indicatori nazionali di sicurezza) e i dati relativi agli indicatori comuni di sicurezza (nel seguito CSI), come definiti nell'Allegato I del D.Lgs. 10 agosto 2007 n. 162, modificato dal Decreto del 26 giugno 2015 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "Recepimento della direttiva 2014/88/UE della Commissione del 9 luglio 2014, che modifica l'allegato I della direttiva 2004/49/CE, per quanto riguarda gli indicatori comuni di sicurezza e i metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti".

INDICATORI NAZIONALI DI SICUREZZA

In virtù di quanto disposto con la nota prot. n° ANSF 09798/12 del 13/12/2012 permangono come indicatori nazionali di sicurezza quelli indicati nella Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n. 13/01.

Visto

ing. Amedeo Gargiulo



In questa parte della Relazione, le Imprese ferroviarie e i Gestori dell'infrastruttura devono fornire una elaborazione annuale dei suddetti indicatori, che consenta di apprezzare il risultato ottenuto nell'anno in esame mediante il confronto con periodi omogenei precedenti o, in alternativa, con un valore di riferimento prestabilito.

Per fornire i dati richiesti deve essere compilata la "tabella 3 - Indicatori nazionali di sicurezza" riportata in allegato. Per gli indicatori che non sono pertinenti per il tipo di servizio svolto deve essere riportata la dicitura N.A. (non applicabile).

Gli elementi di ulteriore analisi (confronto con periodi precedenti, di andamento trimestrale, ecc.), di maggior dettaglio o di valutazione delle performance realizzate, che emergono dal processo di monitoraggio definito da ciascun operatore in applicazione del regolamento europeo 1078/2012, devono essere inseriti nella parte descrittiva della Relazione. In quest'ultima deve essere riportata anche la metodologia con la quale è stato calcolato ogni indicatore, così come deve essere riportato nel proprio Sistema di Gestione della Sicurezza.

CSI

I Gestori dell'infrastruttura e le Imprese ferroviarie devono fornire i dati relativi ai CSI, per l'anno in esame, compilando le tabelle riportate in allegato e aggregando i dati richiesti sulla base delle definizioni ivi fornite.

In corrispondenza di ciascun indicatore è riportata la responsabilità della elaborazione e trasmissione del dato relativo (colonna "fornitura del dato"). Il Gestore dell'infrastruttura deve fornire nelle tabelle 4a, 4b, 4d, 5a, 5b e 5d il dato relativo agli incidenti ed ai precursori occorsi sulla propria infrastruttura indipendentemente dalle responsabilità individuate.

Le Imprese ferroviarie devono fornire i dati relativi ai treni per i quali hanno garantito la trazione. Di conseguenza, per evitare di conteggiare più volte lo stesso dato, le Imprese ferroviarie non devono indicare i dati relativi a incidenti o inconvenienti occorsi su treni, circolanti su tracce ad esse assegnate, per i quali altre Imprese ferroviarie hanno garantito la trazione. Per evitare di omettere tali dati è necessario invece che le Imprese ferroviarie adottino opportuni strumenti per lo scambio di informazioni.

Compilando la "tabella 5a- Incidenti", i Gestori dell'infrastruttura devono fornire il dettaglio degli incidenti che hanno indicato come dato aggregato nella tabella 4a.

Nella "tabella 5b- Precursori" e nella tabella "tabella 5c- incidenti RID" le Imprese ferroviarie e i Gestori dell'infrastruttura devono riportare il dettaglio degli eventi indicati come dato aggregato rispettivamente nelle tabelle 4b e 4c.

Inoltre, i Gestori dell'infrastruttura devono fornire una lista completa dei passaggi a livello che insistono sulla rete ferroviaria da essi gestita (inclusi i passaggi a livello in consegna ai privati e quelli pedonali) compilando le "tabelle 6a e 6b" riportate in allegato.

In questa sezione della Relazione descrittiva devono essere riportate:

- le fonti dalle quali sono stati acquisiti i dati utilizzati per i CSI e le relative modalità di raccolta;
- le eventuali rettifiche dei dati dei CSI relativi agli anni precedenti;
- le eventuali modifiche nelle modalità di raccolta dei dati stessi rispetto agli anni precedenti;

Visto
ing. Amedeo Gargiulo



- una valutazione sui valori in peggioramento rispetto agli anni precedenti riferibili al proprio contesto operativo, evidenziando le misure adottate per rimuoverne le cause.

6.4. Risultati degli audit di sicurezza interni

L'audit è un "processo sistematico, indipendente e documentato per ottenere evidenze e valutarle con obiettività, al fine di stabilire in quale misura politiche, procedure e requisiti sono stati soddisfatti". Tale processo deve essere descritto nel Sistema di Gestione della Sicurezza di ogni Impresa ferroviaria e Gestore dell'infrastruttura, assicurando l'indipendenza del soggetto incaricato dallo specifico processo sottoposto ad audit. Gli audit di interesse sono esclusivamente quelli che hanno riguardato aspetti di sicurezza dell'esercizio.

In questa parte della Relazione deve essere fornito un quadro delle attività di audit interno effettuate nell'anno in esame e una sintesi dei criteri e delle modalità di gestione delle azioni correttive che ne sono scaturite.

Deve in particolare essere fornita evidenza di come l'attività di audit sia stata pianificata e svolta, considerando la tipologia di servizio svolto e la dimensione dell'organizzazione e descrivendo le modalità di individuazione delle strutture aziendali coinvolte nella gestione delle non conformità e delle azioni correttive.

Il resoconto deve evidenziare anche:

- estensione temporale del piano di audit sull'intero sistema;
- numero degli audit programmati, numero degli audit effettuati e motivazione degli eventuali disallineamenti;
- strutture aziendali auditate e strutture aziendali che rientrano nel piano di audit;
- processi aziendali auditati e processi aziendali che rientrano nel piano di audit;
- numero delle non conformità rilevate, indicando quante sono state rimosse;
- numero delle azioni correttive adottate e numero delle azioni correttive concluse con verifica di efficacia positiva;
- descrizione delle non conformità rilevate più significative/ripetitive;
- descrizione delle principali azioni correttive adottate;
- una valutazione sull'efficacia dell'attività.

6.5. Osservazioni in merito alle carenze ed al malfunzionamento dell'esercizio ferroviario e della gestione dell'infrastruttura

In questa parte le Imprese ferroviarie e i Gestori dell'infrastruttura devono fornire la sintesi dell'andamento della sicurezza come emerge dalle attività di controllo interno e monitoraggio effettuati secondo quanto previsto dal proprio sistema di gestione della sicurezza, segnalando le eventuali carenze e problematiche riscontrate nell'esercizio ferroviario e nella gestione dell'infrastruttura con particolare riferimento ai problemi di interfaccia tra diversi operatori ferroviari.

Devono essere elencate le principali non conformità emerse nel corso dell'attività di controllo interno o congiunto con altri operatori ferroviari svolta nel corso dell'anno in esame indicando lo strumento attraverso il quale è stata individuata la non conformità e le eventuali azioni correttive adottate per garantire il miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario. Per le problematiche

emerse che non siano riferibili all'interfaccia con diversi operatori devono essere indicate solo le principali non conformità che non siano state trattate in altri punti della Relazione. Le Imprese ferroviarie e il Gestore dell'infrastruttura devono ad esempio evidenziare in questa parte le criticità emergenti dall'applicazione delle procedure che soddisfano i criteri A.4, A.5 e A.6 dei Regolamenti (UE) n. 1158/2010 e n. 1169/2010.

6.6. Dati e informazioni richiesti dall'Agenzia

In questo punto le Imprese ferroviarie e i Gestori dell'infrastruttura devono comunicare all'Agenzia:

- l'elenco dei provvedimenti emessi perché richiesti dalle norme, riportando per ciascuno di essi le situazioni in cui è stato necessario realizzarli;
- il riepilogo di tutte le raccomandazioni o richieste di provvedimenti avanzate dall'Agenzia, comprese le raccomandazioni della Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime, per l'anno in esame (es. le richieste di provvedimenti a seguito di incidente o inconveniente), collegando ad ognuna di esse la sintesi delle azioni adottate dal Gestore dell'infrastruttura o dall'Impresa ferroviaria o eventualmente i motivi per i quali non è stata avviata alcuna azione. Le richieste avanzate dall'Agenzia che non sono state gestite in tempo utile per la compilazione della Relazione, perché ad esempio sono state ricevute tardivamente, devono essere elencate indicando che le stesse saranno affrontate nella Relazione dell'anno successivo.

6.7. Applicazione dei metodi comuni di sicurezza

In questo punto le Imprese ferroviarie e i Gestori dell'infrastruttura devono fornire all'Agenzia una relazione sull'applicazione dei CSM (metodi comuni di sicurezza) nell'ambito della propria parte di sistema.

In particolare devono riferire in merito all'applicazione del CSM per il monitoraggio, ai sensi dell'articolo 5 comma 1 del regolamento (UE) N. 1078/2012 della Commissione, e all'applicazione del CSM per la determinazione e valutazione dei rischi, ai sensi dell'articolo 18 comma 1 del regolamento di esecuzione (UE) N. 402/2013 della Commissione.

Per quanto riguarda il regolamento (UE) N. 1078/2012, devono essere almeno descritti:

- le esperienze maturate nell'anno di riferimento sull'applicazione e sull'efficacia del CSM per il monitoraggio, riportando sia i ritorni di esperienza positivi sia quelli negativi;
- gli esiti dell'applicazione del CSM ai propri fornitori;
- i casi in cui siano state attivate le comunicazioni di cui all'articolo 4, comma 2, con i relativi esiti;
- l'eventuale riesame del processo di monitoraggio, con l'indicazione delle cause che lo hanno determinato.

Per quanto riguarda il regolamento di esecuzione (UE) N. 402/2013 della Commissione, gli operatori ferroviari devono inviare un elenco di tutte le modifiche attuate nell'anno di riferimento e la loro descrizione. Per fornire informazioni omogenee e consistenti, utili alla redazione di un report complessivo delle attività di tutti gli operatori da parte di questa Agenzia, in applicazione anche di quanto disposto con la nota prot. n. ANSF 08936/12 del 19/11/2012, gli Operatori ferroviari devono strutturare i dati come di seguito riportato:

Visto
ing. Amedeo Gargiulo



1. Descrizione delle modifiche giudicate non rilevanti dal proponente:
 - a. Tipo di modifica (tecnica, operativa o organizzativa)
 - b. Criteri decisionali
2. Descrizione delle modifiche giudicate rilevanti dal proponente:
 - a. Tipo di modifica (tecnica, operativa o organizzativa)
 - b. Coinvolgimento dei subappaltatori e gestione delle interfacce
 - c. Coinvolgimento dei CSM assessor
 - d. Breve descrizione dell'efficacia complessiva del processo di gestione del rischio
 - e. Fase di identificazione degli eventi pericolosi
 - f. Fase di stima dei rischi e principi di accettazione utilizzati:
 - i. Codici di buona pratica
 - ii. Sistemi di riferimento simili
 - iii. Stima esplicita del rischio
 - g. Dimostrazione di conformità ai requisiti di sicurezza
 - h. Processo di gestione dei rischi attraverso il registro degli eventi pericolosi

Fermo restando l'obbligo di inviare un elenco di tutte le modifiche attuate nell'anno, gli Operatori ferroviari possono fornire i dati descrittivi sopra riportati solo per quelle che avranno ritenuto di maggiore importanza (a tal fine occorre indicare il criterio in base al quale tali modifiche sono state selezionate).

Gli Operatori ferroviari devono inoltre:

- descrivere brevemente gli audit eseguiti dal proponente sull'efficienza del proprio processo di gestione dei rischi
- inviare un breve feedback da parte del proponente ed, eventualmente, dei propri subappaltatori e CSM assessor, in merito all'applicazione del Regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 e s.m.i.

Visto

ing. Amedeo Gargiulo

Tabella 1a - Dati Generali Impresa Ferroviaria	
Nome	
Indirizzo	
Sito web	
Certificato di sicurezza	numero
	data
Data inizio attività commerciale	
Tipologia di servizio	viaggiatori (si/no)
	merci (si/no)
	merci pericolose (si/no)
L'impresa ferroviaria opera su linee gestite da differenti Gestori dell'infrastruttura? (si/no)	
Numero Cabine (locomotori + vetture pilota) totale	
Numero Cabine attrezzate con sistemi di protezione della marcia del treno (somma di tutte le cabine attrezzate con sistemi di protezione della marcia del treno)	
di cui :	
Numero cabine attrezzate con ETCS+SCMT	
Numero cabine attrezzate solo con SCMT	
Numero cabine attrezzate con SSC baseline 3	
Numero cabine attrezzate con altri sistemi*	
Numero carri	
Numero carrozze	
Personale con mansioni di sicurezza	Condotta dei treni
	Accompagnamento dei treni
	Verifica dei veicoli,
	Formazione dei treni
	Manutenzione dei veicoli
	N. totale dipendenti con mansioni di sicurezza
	totale ore di lavoro effettuate dal personale con mansioni di sicurezza in attività di sicurezza
Note per la compilazione della tabella 1a	
elemento	definizione
personale con mansioni di sicurezza	si deve indicare il numero degli abilitati per ogni settore .
* se il valore delle cabine attrezzate con altri sistemi è differente da "zero" deve essere chiarita nel punto 6.1 della Relazione annuale quali sistemi sono stati installati	

Tabella 1b - Dati Generali Gestore Infrastruttura	
Nome	
Indirizzo	
Sito web	
Autorizzazione di sicurezza	numero data
Data inizio attività commerciale	
La ferrovia è interconnessa con il resto del sistema ferroviario italiano? (sì/no)	
Estensione della rete	
Estensione totale linee elettrificate	25000 V
	3000 V
Estensione binari di linea	semplice binario
	doppio binario
Estensione linee AV	
Estensione linee per sistema di protezione automatica della marcia del treno	ETCS
	SCMT
	SSC
	misto SSC- SCMT
	altro
nessun sistema	
Percentuale di binari in esercizio attrezzati con sistema di protezione automatica della marcia del treno	
Estensione linee per sistemi di distanziamento	
Numero Segnali	
Milioni di treni chilometro effettuati sulla rete	
Personale con mansioni di sicurezza	Condotta dei treni
	Accompagnamento dei treni
	Verifica dei veicoli
	Formazione dei treni
	Manutenzione dei veicoli
	Manutenzione dell'infrastruttura
	Gestione della circolazione
	N. totale dipendenti con mansioni di sicurezza
	totale ore di lavoro effettuate dal personale con mansioni di sicurezza in attività di sicurezza
Note per la compilazione della tabella 1b	
elemento	definizione
estensione della rete	lunghezza misurata in chilometri della rete ferroviaria. Nel caso di complessi a più binari (es. linee a doppio binario) deve essere conteggiata solo la distanza tra il punto di origine e il punto di destinazione.
estensione dei binari di linea	lunghezza misurata in chilometri della rete ferroviaria. Nel caso di complessi a più binari (es. linee a doppio binario) deve essere conteggiata la lunghezza di ogni binario
estensione della rete per sistema di protezione automatica della marcia del treno	lunghezza misurata in chilometri delle linee attrezzate con SCMT, ETCS o SSC; ogni riga della tabella deve riportare la lunghezza per tipologia di sistema
percentuale di binari in esercizio attrezzati con sistema di protezione automatica della marcia del treno	percentuale complessiva di binari attrezzati con SCMT, ETCS o SSC
estensione della rete per sistema di distanziamento	lunghezza misurata in chilometri della rete ferroviaria per tipologia di distanziamento dei treni (BAB/cc, BAB/cf, BA/cc, BA/cf, Bca, BcaB, BEM, BT, altri); ogni riga della tabella deve riportare la lunghezza per sistema di distanziamento
Numero Segnali	segnali luminosi, segnali semaforici, segnali di protezione propria dei passaggi a livello
treno chilometro	il treno chilometro è un'unità di misura che rappresenta il movimento di un treno su un chilometro di linea. Per il calcolo deve essere utilizzata la distanza effettivamente percorsa dal treno, se disponibile, altrimenti deve essere utilizzata la distanza
treni chilometro effettuati sulla rete	traffico totale registrato sulla rete in gestione, espresso in milione di treni chilometro
personale con mansioni di sicurezza	si deve indicare il numero degli abilitati per ogni settore.

Tabella 1c - Dati di produzione

SU TRATTE GESTITE DA RFI	Totale Treni chilometro Viaggiatori	
	Totale Treni chilometro Merci (comprensivo dei treni chilometro dei trasporti di merci pericolose)	
	Totale Treni chilometro Altro*	
	Treni chilometro totali (somma dei treni chilometro Viaggiatori, Merci e Altro)	
	Treni chilometro di trasporti di merci pericolose	
	Treni chilometro totali effettuati con la protezione automatica della marcia del treno (SCMT/SSC/ETCS) attiva e efficiente	
	Passeggeri chilometro totali	
	Tonnellate chilometro totali	
	Tonnellate chilometro merci pericolose	
	ore di percorrenza dei treni	
	ore di movimenti di manovra effettuate dall'impresa	
	numero passeggeri trasportati totali	
SU TRATTE GESTITE DA ...	Totale Treni chilometro Viaggiatori	
	Totale Treni chilometro Merci (comprensivo dei treni chilometro dei trasporti di merci pericolose)	
	Totale Treni chilometro Altro*	
	Treni chilometro totali (somma dei treni chilometro Viaggiatori, Merci e Altro)	
	Treni chilometro di trasporti di merci pericolose	
	Treni chilometro totali effettuati con la protezione automatica della marcia del treno (SCMT/SSC/ETCS) attiva e efficiente	
	Passeggeri chilometro totali	
	Tonnellate chilometro totali	
	Tonnellate chilometro merci pericolose	
	ore di percorrenza dei treni	
	ore di movimenti di manovra effettuate dall'impresa	
	numero passeggeri trasportati totali	
TOTALI	Totale Treni chilometro Viaggiatori	
	Totale Treni chilometro Merci (comprensivo dei treni chilometro dei trasporti di merci pericolose)	
	Totale Treni chilometro Altro*	
	Treni chilometro totali (somma dei treni chilometro Viaggiatori, Merci e Altro)	
	Treni chilometro di trasporti di merci pericolose	
	Treni chilometro totali effettuati con la protezione automatica della marcia del treno (SCMT/SSC/ETCS) attiva e efficiente	
	Passeggeri chilometro totali	
	Tonnellate chilometro totali	
	Tonnellate chilometro merci pericolose	
	ore di percorrenza dei treni	
	ore di movimenti di manovra effettuate dall'impresa	
	numero passeggeri trasportati totali	

Note per la compilazione della tabella 1c

Gli Operatori Ferroviari (Impresa Ferroviaria, Gestore Infrastruttura) devono riportare i dati relativi ai treni per i quali hanno garantito la trazione.

* se il valore dei treni chilometro classificati come "Altro" è differente da "zero" deve essere chiarita nel punto 6.1 della Relazione annuale tipi di traffico sono stati considerati in tale categoria

elemento	definizione
treno chilometro	il treno chilometro è un'unità di misura che rappresenta lo spostamento di un treno su un percorso di un chilometro. Se disponibile è utilizzata la distanza effettivamente percorsa dal treno altrimenti deve essere utilizzata la distanza standard tra stazione origine e destinazione. Devono essere conteggiate solo le distanze percorse sul territorio nazionale.
passeggero chilometro	il passeggero chilometro è un'unità di misura che rappresenta il trasporto di un solo passeggero per ferrovia su una distanza di un chilometro. Devono essere conteggiate solo le distanze percorse sul territorio nazionale.
treni chilometro effettuati con la protezione automatica della marcia del treno attiva ed efficiente	Treni chilometro effettuati con bordo attrezzato su linea attrezzata con un congruente sistema di protezione automatica della marcia del treno. Convenzionalmente i sistemi ETCS, SCMT e SSC si considerano rientranti nella tipologia prevista dall'allegato I del Dlgs 162/07 che garantisce "l'allarme, l'arresto automatico e il controllo continuo della velocità (che assicura la protezione dei punti protetti e il controllo continuo della velocità della linea, in cui "controllo continuo della velocità" significa indicazione continua e rispetto della velocità massima consentita su tutte le sezioni della linea)" e quindi i relativi dati di traffico con attrezzaggio terra e bordo congruente devono essere inseriti in questa riga. Per eventuali altri tipi di attrezzaggio per la protezione automatica della marcia del treno dovrà essere riportata specifica annotazione
ore di percorrenza dei treni	somma della durata del viaggio di ogni singolo treno dalla stazione di origine a destinazione al netto delle lunghe soste (superiori alla mezz'ora) e dei tempi in cui il treno è movimentato per manovra.
ore di movimenti di manovra effettuate dall'impresa	Somma della durata di ogni singolo movimento di manovra effettuata dall'impresa. Possibilmente non devono essere conteggiate i tempi durante i quali i locomotori di manovra sono accesi ma il veicolo è fermo.

Tabella 2 - Dati relativi agli obiettivi di sicurezza interni e ai risultati del Piano della Sicurezza

1	2	3	4	5	6				7
Macro-obiettivo	Area di criticità	Valore degli indicatori	Obiettivi di sicurezza	Azione/progetto del Piano della Sicurezza	Verifica dello stato di attuazione				Verifica dell'efficacia
					<i>Imp</i>	<i>Imp</i>	<i>Cnt</i>	<i>Crt</i>	

Note per la compilazione della tabella 2

Per la predisposizione della tabella devono essere utilizzati i macro-obiettivi e le aree di criticità per l'intero sistema ferroviario emanate dall'Agenzia per l'anno a riferimento e quelle che emergono dall'analisi del rischio specifica di ogni Operatore ferroviario

Colonna 1	devono essere elencati: - i macro-obiettivi indicati per l'intero sistema ferroviario, evidenziando quelli non applicabili; - i macro-obiettivi definiti autonomamente dall'impresa ferroviaria e dal gestore dell'infrastruttura in materia di sicurezza ferroviaria			
Colonna 2	devono essere elencate, in corrispondenza di ciascun macro-obiettivo di colonna 1, le aree di criticità individuate per l'intero sistema ferroviario e quelle rilevate dall'impresa ferroviaria e dal gestore dell'infrastruttura			
Colonna 3	per ciascuna area di criticità, indicata nella colonna 2, devono essere elencati gli indicatori quantitativi ed i relativi valori di partenza che misurano l'area di criticità stessa			
Colonna 4	per ogni indicatore deve essere riportato l'obiettivo di miglioramento, possibilmente quantitativo, dichiarato per l'anno in esame, che l'impresa ferroviaria ed il gestore dell'infrastruttura si propongono di raggiungere con l'attuazione delle azioni e de			
Colonna 5	devono essere elencati, attraverso il titolo e il codice assegnato nel Piano della sicurezza elaborato per l'anno in esame, le azioni ed i progetti (o insieme di più azioni/progetti) pianificati per influenzare il valore dell'indicatore di colonna 3			
Colonna 6	per ogni progetto devono essere riportati lo stato di attuazione al 31 dicembre dell'anno in esame le motivazioni dell'eventuale mancato rispetto della pianificazione, utilizzando allo scopo le seguenti codifiche:			
	TMP: Rispetto ai tempi	IMP: Rispetto all'impegno	CNT: Rispetto ai contenuti	CRT: Criticità
	1 = in linea	1 = in linea	1 = nessun cambiamento	1 = reperimento risorse interne
	2 = in ritardo	2 = maggiore impegno	2 = ristrutturazione	2 = reperimento finanziamenti
	3 = in anticipo	3 = minore impegno	3 = contenuti diversi	3 = rapporti con i fornitori
	4 = ripianificato	4 = ripianificato		4 = rapporti con le istituzioni
	5 = sospeso	5 = sospeso		5 = modifiche in corso di progettazione
			6 = modifiche in corso di esecuzione	
			7 = altro	
Colonna 7	deve essere indicata l'effettiva variazione di stato dell'area di criticità attraverso la rappresentazione della variazione dei parametri di colonna 3 aggiungendo la valutazione dell'avvenuto raggiungimento dell'obiettivo di sicurezza di colonna 4			

Tabella 3 - Indicatori nazionali di sicurezza			
1	2	3	4
Prestazione di sicurezza	Valore dell'indicatore dell'anno in esame	Valore di riferimento	Considerazioni sull'andamento dell'indicatore

Note per la compilazione della tabella 3	
Colonna 1	riportare la denominazione dell'indicatore della prestazione oggetto di monitoraggio. Deve essere riportata anche la formula di calcolo
Colonna 2	riportare il dato relativo all'indicatore misurato nell'anno in esame
Colonna 3	indicare il valore di riferimento e sua origine (serie storica, esperienza, altri contesti assimilabili, ecc.)
Colonna 4	analizzare il dato dell'indicatore, evidenziando se il valore è stabile, in crescita o in diminuzione e valutandone l'andamento (positivo o negativo)

Tabella 4a - indicatori relativi agli incidenti significativi

Indicatore (classificazione ERA)	numero incidenti	passengeri		personale comprese le imprese appaltatrici		utilizzatori dei passaggi a livello		persone che attraversano indebitamente la sede ferroviaria		Altra persona sul marciapiedi		Altra persona che non si trova sul marciapiedi		totale		fornitura del dato
		morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	
1	collisione di treno con veicolo ferroviario															
2	collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera del binari															
3	deragliamenti di treno															
4	incidente al passaggio a livello, compresi gli incidenti che coinvolgono pedoni ai passaggi a livello															
5	incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento, eccetto suicidi e tentati suicidi															
6	incendio a bordo del materiale rotabile															
7	altro (incidente)															
8	Totale															

a cura di ogni GI

Note per la compilazione della tabella 4a

Devono essere conteggiati tutti gli incidenti che hanno coinvolto almeno un veicolo ferroviario in movimento e hanno causato almeno un decesso o un ferito grave, danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente oppure un'interruzione prolungata del traffico. Sono esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini o nei depositi.

elemento	definizione
decesso	qualsiasi persona deceduta immediatamente o entro 30 giorni a seguito di un incidente. Sono esclusi i suicidi
lesione grave	qualsiasi ferito ricoverato in ospedale per più di 24 ore a seguito di un incidente, sono esclusi i tentativi di suicidio
Danno significativo/grave a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente	danni quantificabili in 150.000 euro o più
Interruzione prolungata del traffico	i servizi ferroviari su una linea principale sono sospesi per 6 ore o più
collisione di treno con veicolo ferroviario	una collisione frontale, laterale o posteriore fra una parte di treno e una parte di un altro treno o veicolo ferroviario oppure con materiale rotabile in manovra.
collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari	una collisione fra una parte di un treno e oggetti fissi o temporaneamente presenti sopra o vicino al binario (ad eccezione di quelli che si trovano presso i passaggi a livello se smarriti da un veicolo o da un utilizzatore che attraversa i binari) compresa la collisione con la linea area di contatto
deragliamenti di treno	tutti i casi in cui almeno una ruota di un treno esce dai binari. Gli svi di treni causati da un precedente incidente non devono essere conteggiati (ad esempio gli urti con successivo svio sono conteggiati come collisioni)
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 utilizzatori 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 utilizzatore durante l'attraversamento dei binari
incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento	incidenti che coinvolgono una o più persone urtate da un veicolo ferroviario o da un oggetto che vi è attaccato o che si è staccato dal veicolo. Sono incluse le persone che cadono dai veicoli ferroviari nonché le persone che cadono o che sono colpite da oggetti mobili quando viaggiano a bordo dei veicoli.
incendio a bordo del materiale rotabile	incendi ed esplosioni che si verificano nei veicoli ferroviari (compreso il relativo carico) durante il percorso fra la stazione di partenza e la destinazione, anche durante la sosta nella stazione di partenza, a destinazione o nelle fermate intermedie e durante le operazioni di smistamento dei carri.
altro (incidente)	tutti gli incidenti che non rientrano nelle casistiche precedenti (ad esempio svi e urti in manovra o di mezza specie, perdita di merci pericolose, ecc.)
passaggero	qualsiasi persona, escluso il personale del treno, che viaggia a mezzo ferrovia. Sono inclusi nelle statistiche degli incidenti i passeggeri che tentano di salire/scendere da un treno in movimento.
dipendente o impresa appaltatrice	qualsiasi soggetto la cui attività lavorativa sia collegata con una ferrovia e si trovi in servizio al momento dell'incidente, incluso il personale delle imprese appaltatrici e delle imprese appaltatrici indipendenti, l'equipaggio del treno e il personale che gestisce il materiale rotabile e le infrastrutture.
utilizzatore del passaggio a livello	chiunque utilizzi un passaggio a livello per attraversare la linea ferroviaria con qualsiasi mezzo di trasporto o a piedi.
persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria	qualsiasi persona presente negli impianti ferroviari quando tale presenza è vietata, ad eccezione degli utilizzatori dei passaggi a livello
altra persona sul marciapiedi	qualsiasi persona presente sul marciapiede che non rientra nelle categorie "passaggero", "dipendente o impresa appaltatrice", "utilizzatore del passaggio a livello", "altra persona che non si trova sul marciapiede" o "persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria"
Altra persona che non si trova sul marciapiedi	qualsiasi persona non presente sul marciapiede che non rientra nelle categorie "passaggero", "dipendente o impresa appaltatrice", "utilizzatore del passaggio a livello", "altra persona che non si trova sul marciapiede" o "persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria"

Tabella 4b - Indicatori relativi ai precursori e agli atti autolesivi

Indicatore (classificazione ERA)		numero eventi	fornitura del dato
1	suicidi		a cura di ogni GI
2	Tentati suicidi		a cura di ogni GI
3	SPAD- Superamenti segnali disposti a via impedita <u>totali</u>		ogni IF comunica i dati degli eventi nei quali è stata coinvolta. Ogni GI comunica il dato relativo alla propria rete
4	SPAD - solo i casi di superamento del segnale disposto a via impedita con superamento del punto protetto		ogni IF comunica i dati degli eventi nei quali è stata coinvolta. Ogni GI comunica il dato relativo alla propria rete
5	SPAD - solo i casi di superamento del segnale disposto a via impedita senza superamento del punto protetto		ogni IF comunica i dati degli eventi nei quali è stata coinvolta. Ogni GI comunica il dato relativo alla propria rete
6	ruota rotta su materiale rotabile in servizio		a cura di ogni IF
7	assale rotto su materiale rotabile in servizio		a cura di ogni IF
8	Rotola rotta		a cura di ogni GI
9	deformazione del binario o altro disallineamento del binario		a cura di ogni GI
10	guasti all'apparato di segnalamento laterale		Ogni IF comunica i dati degli eventi nei quali è stata coinvolta. Ogni GI comunica il dato relativo alla propria rete

Note per la compilazione della tabella 4b

Devono essere conteggiati tutti gli eventi che corrispondano alle definizioni di seguito riportate anche se gli stessi hanno dato luogo ad incidenti (indipendentemente dalla quantità di danni procurati)

elemento	definizione
suicidi	atto autolesivo intenzionale tale da determinare il decesso, così come registrato e classificato dall'autorità nazionale competente. Il gestore dell'infrastruttura, anche in pendenza della valutazione definitiva da parte dell'autorità giudiziaria, può utilizzare gli "Ovenstone criteria", richiamati nella Implementation Guidance on CSIs ERA-GUI-02-2015, per classificare come suicidi gli eventi dubbi. Altre metodologie per la classificazione di decessi come suicidi devono essere documentate e sottoposte all'approvazione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.
tentato suicidio	un atto autolesivo intenzionale che causa gravi lesioni
Superamento segnale disposto a via impedita (spad)	indebito superamento da parte di un treno o parte di esso del limite previsto per il movimento che gli era stato autorizzato. Per "movimento non autorizzato" si intende il superamento: — di un segnale a terra luminoso o un semaforo a via impedita oppure di un ordine di arrestarsi, quando non è in funzione un sistema di protezione del treno, — della fine di un'autorizzazione di movimento connessa alla sicurezza prevista nel sistema di protezione del treno, — di un punto comunicato mediante autorizzazione orale o scritta previsto nei regolamenti, — di pannelli di arresto (sono esclusi i respingenti fissi) o segnali manuali. Sono esclusi i casi di indebito superamento dovuto ad impestiva chiusura segnale o alla fuga di veicoli.
superamento segnale disposto a via impedita con superamento del punto protetto	i casi in cui una parte del treno prosegue la marcia oltre il movimento autorizzato e supera il punto protetto dal sistema di segnalamento
superamento segnale disposto a via impedita senza superamento del punto protetto	i casi in cui una parte del treno prosegue la marcia oltre il movimento autorizzato ma senza superare il punto protetto dal sistema di segnalamento
ruota rotta su materiale rotabile in servizio	una rottura che interessa la ruota, creando un rischio di incidente
assale rotto su materiale rotabile in servizio	una rottura che interessa l'assale, creando un rischio di incidente
Rotola rotta	qualsiasi rotola separata in due o più pezzi o qualsiasi rotola da cui si stacca un pezzo di metallo, provocando un'apertura di oltre 50 mm di lunghezza e oltre 10 mm di profondità sulla superficie di rotolamento
deformazione del binario o altro disallineamento del binario	qualsiasi difetto nella continuità del binario e nella geometria del binario che richiede la chiusura del binario o la riduzione immediata della velocità consentita
guasto all'apparato di segnalamento laterale	qualsiasi guasto tecnico del sistema di segnalamento (dell'infrastruttura o del materiale rotabile) che causa informazioni di segnalamento meno restrittive di quelle richieste

Tabella 4c - indicatori relativi alle merci pericolose

indicatore		numero eventi	fornitura del dato
1	Incidenti (ai sensi del RID/ADR punto 1.8.5) che coinvolgono almeno un veicolo ferroviario che trasporta merci pericolose		Ogni IF comunica i dati dei treni per i quali ha garantito la trazione. Ogni GI comunica i dati di tutti i treni che hanno circolato sulla propria rete
2	incidenti (quelli riportati nella riga precedente) nei quali è avvenuto il rilascio di merci pericolose		Ogni IF comunica i dati dei treni per i quali ha garantito la trazione. Ogni GI comunica i dati di tutti i treni che hanno circolato sulla propria rete

Note per la compilazione della tabella 4c

elemento	definizione
Incidenti riguardanti il trasporto di merci pericolose	qualsiasi incidente che è soggetto a dichiarazione a norma del RID/ADR punto 1.8.5
Merci pericolose	le sostanze e gli articoli il cui trasporto è vietato a norma del RID o autorizzato soltanto alle condizioni ivi prescritte

Tabella 4d- Indicatori relativi alle conseguenze degli incidenti significativi

Indicatore	valore	fornitura del dato
1	costo dei danni causati all'ambiente (in euro)	le IF e i GI forniscono i dati di propria pertinenza
2	costo dei danni materiali al materiale rotabile o all'infrastruttura (in euro)	le IF e i GI forniscono i dati di propria pertinenza
3	minuti di ritardo accumulati dai treni passeggeri come conseguenza di incidenti significativi	ogni IF comunica i ritardi dei treni per i quali ha garantito la trazione. Ogni GI comunica il ritardo di tutti i treni che hanno circolato sulla propria rete
4	minuti di ritardo accumulati dai treni merci come conseguenza di incidenti significativi	ogni IF comunica i ritardi dei treni per i quali ha garantito la trazione. Ogni GI comunica il ritardo di tutti i treni che hanno circolato sulla propria rete

Note per la compilazione della tabella 4c

elemento	definizione
Costo dei danni causati all'ambiente	i costi che devono essere sostenuti dalle imprese ferroviarie e dai gestori dell'infrastruttura, valutati sulla base della loro esperienza, per riportare l'area danneggiata allo stato in cui si trovava prima dell'incidente ferroviario
costo dei danni materiali al materiale rotabile o all'infrastruttura	il costo della fornitura del nuovo materiale rotabile o della nuova infrastruttura con funzionalità e parametri tecnici identici a quelli danneggiati in modo irreparabile, e il costo del ripristino del materiale rotabile o dell'infrastruttura riparabile allo stato originario prima dell'incidente, che le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura devono stimare in base alla propria esperienza, compresi i costi relativi al noleggio di materiale rotabile a seguito della mancata disponibilità dei veicoli danneggiati
Incidenti significativi	incidenti che hanno coinvolto almeno un veicolo ferroviario in movimento e hanno causato almeno un decesso o un ferito grave, danni significativi (pari o superiori a 150.000 €) a materiale, binari altri impianti o all'ambiente oppure un'interruzione prolungata del traffico (sospensione dei servizi per un periodo pari o superiore alle 6 ore). Sono esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini o nei depositi.

Tabella 5a - Incidenti

1	2	3	4	5	6	7		8		9		10		11		12	13	14	
numero progressivo	data	localizzazione	tipologia di incidente	causa dell'evento	classificazione ERA	passeggeri		personale dipendente o delle imprese appaltatrici		utilizzatori dei passaggi a livello		persone che attraversano indebitamente la sede ferroviaria		altre persone sul marciapiede		altre persone che non si trovano sul marciapiede		Costi (€)	Interruzione del servizio > 6 ore (sì o no)
						morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti		

Note per la compilazione della tabella 5a	
Nella compilazione devono essere utilizzati dati e le definizioni di cui alla tabella 4a	
Colonna 1	gli eventi devono essere numerati progressivamente
Colonna 4	specificare la tipologia dell'incidente occorso utilizzando ad esempio la classifica incidente riportata nella BDS di RFI
Colonna 5	descrizione sintetica della causa dell'incidente o dell'inconveniente
Colonna 6	deve essere riportata la stessa classificazione ERA utilizzata nella seconda colonna della tabella 4a.
Colonna 12	deve essere compilata solo per gli eventi che devono essere indicati nella tabella 4a.
Colonna 13	inserire la dicitura "sì" se l'incidente ha causato una interruzione della linea superiore alle 6 ore

Tabella 5b - Precursori

1	2	3	4	5	6	7	8		9		10		11		12		13	
numero progressivo	data	localizzazione	tipologia di inconveniente	tipologia d'incidente	causa dell'evento	classificazione ERA	passeggeri		personale comprese le ditte		ulenti dei passaggi a livello		persone non autorizzate		altre persone sul marciapiede		altre persone che non si trovano sul marciapiede	
							morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti	morti	feriti

Note per la compilazione della tabella 5b	
Nella compilazione devono essere utilizzati dati e le definizioni di cui alla tabella 4b e delle altre tabelle pertinenti	
Colonna 1	gli eventi devono essere numerati progressivamente
Colonna 4	indicare il tipo di precursore utilizzando le definizioni riportate nella tabella 4b
Colonna 5	se il precursore ha causato un incidente specificare la tipologia dello stesso utilizzando ad esempio la classifica incidente riportata nella BDS di RFI
Colonna 6	indicazione sintetica della causa alla base del precursore
Colonna 7	nel caso in cui il precursore abbia determinato un incidente indicato nelle tabelle 4a e 5a deve essere riportata la stessa classificazione ERA ivi utilizzata .

Tabella 5c - Incidenti RID						
1	2	3	4	5	6	7
numero progressivo	data	localizzazione	descrizione	causa dell'evento	fuoriuscita (si o no)	parametro del punto 1.8.5 del RID in base al quale l'incidente è stato riportato

Note per la compilazione della tabella 5c	
Nella compilazione devono essere utilizzate le definizioni di cui alla tabella 4c	
Colonna 1	gli eventi devono essere numerati progressivamente
Colonna 3	descrivere sinteticamente l'incidente
Colonna 4	indicazione sintetica della causa
Colonna 5	indicare se c'è stata fuoriuscita di merce pericolosa

note per la compilazione della tabella 6a		
[Inviare tutti i passaggi a livello compiendo ogni campo. Per ogni campo di colonna 1 si deve inserire almeno una delle voci riportate nella colonna 2. Nella colonna dove non è presente una voce deve essere descritto ogni eventuale particolare non sufficientemente dettagliato nelle precedenti colonne (come ad esempio l'indirizzo voce "altro" in una o più celle).		
1	2	
spoglia del passaggio a livello	chiusura comando automaticamente dalla macchia del treno	
	chiusura maniglia da parte di un operatore	
	pedonante	
	in consegna al cliente	
	altro	
	manuale	
	temporizzata	
	comando a/richiesta/automaticamente dalla macchia del treno	
	apertura a richiesta (sistema tecnologico per il in consegna al privato)	
	altro (ad esempio il FPL)	
tipo di barriera	barriere complete	
	barriere complete	
	concele	
	carriera con bicchierino	
	nessuna barriera	
	altro	
	segnale di prima categoria	
	segnale art. 53a RS	
	segnale art. 53 - art. 1) a) RS	
	segnale art. 53 - art. 1) b) RS	
altro		
segnalazione lato ferrovia	segnale luminoso	
	segnale luminoso + croce di S. Andrea	
	altro	
	nessuna segnalazione	
	altro	
	segnale luminoso	
	segnale luminoso + croce di S. Andrea	
	altro	
	segnale luminoso	
	altro	
segnalazione acustica lato strada	no	
	si	
	PAI P.L.	
	impianti di visualizzazione TV	
	altro	
	altre attrezzature di servizio alla protezione del P.L.	altro

Regione	Linea	prog. km	spoglia del P.L.	passaggio a livello	apertura del P.L.	tipo di barriera	presenza di barriera pedante (sì o no)	carico di soppressione (in percento)	segnalazione lato ferrovia	segnalazione lato strada	ortizzazione al livello della protezione del P.L.	erica	eventica	altro	spoglia doppio]	velocità max del treno	n. beni garantiti	numero incidenti avvenuti negli ultimi 3 anni	numero incidenti segnalati negli ultimi 10 anni	note	

Formatura del dab a cura del Gestore defructurano

Tabella 6a - Passaggi a livello

Tabella 6b - Suddivisione dei passaggi a livello in funzione del tipo di protezione degli stessi e relativi incidenti

tipo di passaggio a livello	tipi di protezione	numero incidenti significativi	numero morti in incidenti significativi	numero feriti gravi in incidenti significativi
Passaggi a livello con misure di sicurezza attiva	Manuale			
	automatico con allarme lato utente			
	automatico con protezione lato utente			
	protetto lato ferrovia			
Passaggi a livello con misure di sicurezza passiva	totali (somma dei valori delle precedenti 4 righe)			

elemento	definizione
Passaggi a livello con misure di sicurezza attiva	<p>Un passaggio a livello in cui all'arrivo del treno gli utenti sono protetti o avvertiti mediante l'attivazione di dispositivi quando è pericoloso attraversare il passaggio.</p> <p>- La protezione mediante l'uso di dispositivi fisici comprende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - barriere complete o semibarriere, - cancelli. <p>- Allarme mediante l'uso di attrezzature fisse ai passaggi a livello:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dispositivi visibili: luci, - dispositivi sonori: campane, trombe, claxon, ecc. <p>I passaggi a livello attivi sono classificati come segue:</p> <p>a) "manuale": un passaggio a livello in cui la protezione o l'allarme lato utente sono attivati manualmente da un dipendente delle ferrovie;</p> <p>b) "automatico con allarme lato utente": un passaggio a livello in cui l'allarme lato utente è attivato dall'approssimarsi del treno;</p> <p>c) "automatico con protezione lato utente": un passaggio a livello in cui la protezione lato utente è attivata dall'approssimarsi del treno. Ciò comprende un passaggio a livello dotato sia di protezione che di allarme lato utente;</p> <p>d) "protetto lato ferrovia": un passaggio a livello in cui un segnale o un altro sistema di protezione del treno autorizza un treno a procedere se il passaggio a livello è completamente protetto lato utente ed è libero da ostacoli.</p>
passaggio a livello con misure di sicurezza passiva	<p>un passaggio a livello privo di qualsiasi forma di sistema di allarme o protezione che si attiva quando per l'utente è pericoloso attraversare il passaggio</p>