



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

GESTIONE GOVERNATIVA
FERROVIA CIRCUMETNEA

PROCEDURA OPERATIVA N.12

GESTIONE DI INCIDENTI E DI INCONVENIENTI DI ESERCIZIO

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
0	30/09/2019	PRIMA EMISSIONE	F. Contino	S. Gentile	S. Fiore
1	30/10/2020	Osservazioni ANSFISA di cui alla nota prot. n. 10476 del 07/07/2020	F. Contino	S. Gentile	S. Fiore
2	30/11/2021	Osservazioni ANSFISA di cui alla nota prot. n. 0016506 del 26/07/2021	F. Contino	S. Gentile	S. Fiore
3	29/07/2022	Integrazioni alle Osservazioni ANSFISA di cui alla nota prot. n. 16506 del 26/07/2021	F. Contino	S. Gentile	S. Fiore
4	28/02/2023	Osservazioni ANSFISA di cui alla nota prot. n. 0058083 del 19/12/2022	F. Contino	S. Gentile	S. Fiore
5	11/03/2024	Raccomandazione DIGIFEMA n. IT-10276-07, nota ANSFISA 0080075 del 19/12/2023	F. Contino	S. Gentile	S. Fiore

Sommario

1	SCOPO E CONTENUTO DELLA PROCEDURA	3
2	CAMPO DI APPLICAZIONE	3
3	QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO	3
4	DEFINIZIONI ED ACRONIMI	4
5	SEGNALAZIONI ANSFISA E DIGIFEMA	11
6	GESTIONE DELL'EVENTO	13
7	GESTIONE DELLE INDAGINI.....	13
7.1	Gruppo Di Indagine.....	13
7.2	Attività Della Commissione Di Indagine	15
8	DIFFUSIONE E ARCHIVIAZIONE.....	20
9	AZIONI FINALIZZATE AD INCORAGGIARE IL PERSONALE A SEGNALARE SITUAZIONI PERICOLOSE E INCONVENIENTI	20
10	ALLEGATI E DOCUMENTI DI RIFERIMENTO.....	21

1 SCOPO E CONTENUTO DELLA PROCEDURA

Il presente documento definisce le modalità operative, con tempistiche e flussi comunicativi, del processo di gestione delle segnalazioni, comunicazioni, registrazioni riguardanti gli incidenti ed inconvenienti di esercizio. Definisce altresì la costituzione e le attività del Gruppo di Indagine, le modalità di esecuzione e contenuti delle indagini, le attività di miglioramento del sistema a valle delle risultanze di indagine.

2 CAMPO DI APPLICAZIONE

La procedura è applicata dal personale FCE in caso di incidenti ed inconvenienti di esercizio.

3 QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

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;

ANSF - Decreto n. 3/2019: Disciplina delle regole e delle procedure, 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

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;

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”;

Nota ANSF 0025043 del 19-12-2019, Modalità di segnalazione degli incidenti e degli inconvenienti all'ANSF ai sensi del Decreto ANSF n. 4/2012;

Nota DIGIFEMA 0003505 del 14.12.2020 Regolamento di Esecuzione (UE) 2020/572 della Commissione del 24 aprile 2020 che stabilisce un formato comune per le relazioni d'indagine sugli incidenti e gli inconvenienti di cui all'articolo 20, paragrafi 1 e 2, della direttiva (UE) 2016/798;

4 DEFINIZIONI ED ACRONIMI

Definizioni

DEFINIZIONE	SIGNIFICATO
Causa	Ogni azione, omissione, evento o condizione o una combinazione di questi elementi, il cui risultato sia un incidente o un inconveniente (D.Lgs. 50/2019 art. 3, comma 1, lettera q).
Incidente	Evento improvviso, indesiderato o non intenzionale oppure una specifica catena di siffatti eventi, aventi conseguenze dannose; gli incidenti si dividono nelle seguenti categorie: collisioni, deragliamenti, incidenti a passaggi a livello, incidenti a persone in cui è coinvolto materiale rotabile in movimento, incendi e altro (D.Lgs. 50/2019 art. 3, comma 1, lettera m).
Incidente grave	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 o seri danni al materiale rotabile, all'infrastruttura o all'ambiente nonché qualsiasi altro incidente con le stesse conseguenze avente un evidente impatto sulla regolamentazione della sicurezza ferroviaria o sulla gestione della stessa; seri danni: i danni il cui costo totale può essere stimato immediatamente dall'organismo investigativo in almeno 2.000.000 di euro; (D. Lgs. 50/2019 art. 3, comma 1, lettera n)
Inconveniente	Qualsiasi evento diverso da un incidente o da un incidente grave, avente un'incidenza sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario; (D. Lgs. 50/2019 art. 3, comma 1, lettera o)
Indagine	Una procedura finalizzata alla prevenzione di incidenti e inconvenienti che comprende la raccolta e l'analisi di informazioni, la formulazione di conclusioni, tra cui la determinazione delle cause e, se del caso, la formulazione di raccomandazioni in materia di sicurezza. (D. Lgs. 50/2019 art. 3, comma 1, lettera p)
Precursore	Situazione che si origina nel trasporto ferroviario e che è in grado di evolversi in un incidente anche se di per sé non dà luogo ad alcuna conseguenza o danno. Sono tipologie di precursore: rotaia rotta; deformazione del binario e altro disallineamento del binario; guasto all'apparato di segnalamento laterale; superamento segnale disposto a via impedita con superamento del punto protetto; superamento segnale disposto a via

DEFINIZIONE	SIGNIFICATO
	impedita senza superamento del punto protetto; ruota rotta su materiale rotabile in servizio; assile rotto su materiale rotabile in servizio. Devono essere comunicati tutti i precursori, sia quelli che hanno dato luogo a incidenti, sia quelli senza conseguenze. (D. Lgs. 50/2019 allegato I – indicatori comuni di sicurezza)
Incidente significativo	Qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave, oppure danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente, oppure un'interruzione prolungata del traffico, esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini e nei depositi (D. Lgs. 50/2019 allegato I – indicatori comuni di sicurezza)
danno significativo a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente	danni quantificabili in 150.000 EUR o più (D. Lgs. 50/2019 allegato I – indicatori comuni di sicurezza)
interruzione prolungata del traffico	i servizi ferroviari sono sospesi per sei ore o più (D. Lgs. 50/2019 allegato I – indicatori comuni di sicurezza)
collisione di treno con veicolo ferroviario	Una collisione frontale, laterale o posteriore fra una parte di un treno e una parte di un altro treno o veicolo ferroviario oppure con materiale rotabile di manovra (D. Lgs. 50/2019 allegato I – indicatori comuni di sicurezza)
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) (D. Lgs. 50/2019 allegato I – indicatori comuni di sicurezza)
deragliamento di treno	tutti i casi in cui almeno una ruota di un treno esce dai binari (D. Lgs. 50/2019 allegato I – indicatori comuni di sicurezza)
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

DEFINIZIONE	SIGNIFICATO
	(D. Lgs. 50/2019 allegato I – indicatori comuni di sicurezza)
incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento	<p>gli 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</p> <p>(D. Lgs. 50/2019 allegato I – indicatori comuni di sicurezza)</p>
incendio a bordo del materiale rotabile	<p>incendio o esplosione che si verifica in un veicolo ferroviario (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, nonché durante le operazioni di smistamento dei carri</p> <p>(D. Lgs. 50/2019 allegato I – indicatori comuni di sicurezza)</p>
altro incidente	<p>qualsiasi incidente diverso da una collisione del treno con un veicolo ferroviario, da una collisione del treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari, da un deragliamento del treno, da un incidente al passaggio a livello, da un incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento o da un incendio a bordo del materiale rotabile</p> <p>(D. Lgs. 50/2019 allegato I – indicatori comuni di sicurezza)</p>
decesso (persona deceduta)	<p>qualsiasi persona deceduta immediatamente o entro trenta giorni a seguito di un incidente. Sono esclusi i suicidi</p> <p>(D. Lgs. 50/2019 allegato I – indicatori comuni di sicurezza)</p>
lesione grave (persona gravemente ferita)	<p>un atto autolesivo intenzionale tale da determinare il decesso, così come registrato e classificato dall'autorità nazionale competente</p> <p>(D. Lgs. 50/2019 allegato I – indicatori comuni di sicurezza)</p>
tentato suicidio	<p>un atto autolesivo intenzionale che causa gravi lesioni</p> <p>(D. Lgs. 50/2019 allegato I – indicatori comuni di sicurezza)</p>
Rotaia rotta	<p>qualsiasi rotaia separata in due o più pezzi, oppure qualsiasi rotaia da cui si stacca un pezzo di metallo,</p>

DEFINIZIONE	SIGNIFICATO
	provocando un'apertura di oltre 50 mm di lunghezza e oltre 10 mm di profondità sulla superficie di rotolamento (D. Lgs. 50/2019 allegato I – indicatori comuni di sicurezza)
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 (D. Lgs. 50/2019 allegato I – indicatori comuni di sicurezza)
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 (D. Lgs. 50/2019 allegato I – indicatori comuni di sicurezza)
superamento segnale disposto a via impedita con superamento del punto protetto	casi in cui una parte del treno prosegue la marcia oltre il movimento autorizzato e supera il punto protetto (D. Lgs. 50/2019 allegato I – indicatori comuni di sicurezza)
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 (D. Lgs. 50/2019 allegato I – indicatori comuni di sicurezza)
movimento non autorizzato	il superamento: <ul style="list-style-type: none"> - di un segnale a terra luminoso o un semaforo a via impedita oppure di un ordine di arrestarsi (STOP), quando non è in funzione un sistema di protezione del treno (Train protection system - TPS), - 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. E' escluso il caso in cui un veicolo senza unità di trazione agganciata o un treno senza macchinista non rispetta un segnale disposto a via impedita. E' escluso

DEFINIZIONE	SIGNIFICATO
	<p>il caso in cui, per qualsiasi ragione, il segnale non è disposto a via impedita in tempo per consentire al macchinista di arrestare il treno prima del segnale.</p> <p>(D. Lgs. 50/2019 allegato I – indicatori comuni di sicurezza)</p>
ruota rotta su materiale rotabile in servizio	<p>una rottura che interessa la ruota, creando un rischio di incidente (deragliamento o collisione)</p> <p>(D. Lgs. 50/2019 allegato I – indicatori comuni di sicurezza)</p>
assile rotto su materiale rotabile in servizio	<p>Una rottura che interessa l'assile, creando un rischio di incidente (deragliamento o collisione)</p> <p>(D. Lgs. 50/2019 allegato I – indicatori comuni di sicurezza)</p>
Sistema di protezione del treno (Train protection system - TPS)	<p>un sistema che contribuisce a far rispettare i segnali e i limiti di velocità</p> <p>(D. Lgs. 50/2019 allegato I – indicatori comuni di sicurezza)</p>
Sistemi di bordo	<p>sistemi che aiutano il macchinista a osservare il segnalamento lungo la linea e il segnalamento in cabina di condotta, garantendo in tal modo una protezione dei punti protetti e il rispetto dei limiti di velocità.</p> <p>I sistemi di protezione del treno di bordo sono descritti come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) allarme, che garantisce un allarme automatico al macchinista; b) allarme e arresto automatico, che garantiscono un allarme automatico al macchinista e l'arresto automatico al superamento di un segnale disposto a via impedita; c) allarme e arresto automatico e controllo discreto della velocità, che garantiscono una protezione dei punti protetti, in cui «controllo discreto della velocità» indica il controllo della velocità in determinati punti (limitatori di velocità) in prossimità di un segnale; d) allarme e arresto automatico e controllo continuo della velocità, che garantiscono la protezione dei punti protetti e il controllo continuo dei limiti di velocità della linea, in cui «controllo continuo della velocità» significa indicazione continua e rispetto della velocità massima consentita su tutte le sezioni della linea.

DEFINIZIONE	SIGNIFICATO
	<p>La tipologia d) è considerata un sistema di protezione automatica del treno (Automatic train protection - ATP).</p> <p>(D. Lgs. 50/2019 allegato I – indicatori comuni di sicurezza)</p>
Passaggio a livello	<p>qualsiasi intersezione a livello tra una strada o un passaggio e una ferrovia, riconosciuta dal gestore dell'infrastruttura e aperta a utenti pubblici o privati. Sono esclusi i passaggi fra i marciapiedi nelle stazioni e i passaggi sui binari riservati al personale.</p> <p>(D. Lgs. 50/2019 allegato I – indicatori comuni di sicurezza)</p>
Strada	<p>ai fini delle statistiche sugli incidenti ferroviari, qualsiasi strada, via o autostrada, pubblica o privata, compresi i sentieri e le piste ciclabili</p> <p>(D. Lgs. 50/2019 allegato I – indicatori comuni di sicurezza)</p>
Passaggio	<p>qualsiasi percorso, diverso da una strada, adibito al passaggio di persone, animali, veicoli o macchinari</p> <p>(D. Lgs. 50/2019 allegato I – indicatori comuni di sicurezza)</p>
Passaggio a livello passivo	<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> <p>(D. Lgs. 50/2019 allegato I – indicatori comuni di sicurezza)</p>
Passaggio a livello attivo	<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</p>

DEFINIZIONE	SIGNIFICATO
	<p>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> <p>(D. Lgs. 50/2019 allegato I – indicatori comuni di sicurezza)</p>
fattore causale	<p>qualsiasi azione, omissione, avvenimento o condizione o combinazione di tali elementi la cui correzione, eliminazione o prevenzione avrebbe con ogni probabilità impedito il verificarsi dell'evento (incidente / inconveniente)</p> <p>(REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2020/572)</p>
fattore concausale	<p>qualsiasi azione, omissione, avvenimento o condizione che incide su un evento aumentando la probabilità che si verifichi, accelerandone l'effetto nel tempo o aggravandone le conseguenze, la cui eliminazione non avrebbe tuttavia impedito il verificarsi dell'evento (incidente / inconveniente)</p> <p>(REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2020/572)</p>
fattore sistemico	<p>qualsiasi fattore causale o concausale di natura organizzativa, gestionale, sociale o normativa che può incidere in futuro su eventi simili e correlati, comprese in particolare le condizioni del quadro normativo, la progettazione e l'applicazione del sistema di gestione della sicurezza, le competenze del personale, le procedure e la manutenzione</p> <p>(REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2020/572)</p>
Referente della Formazione	<p>Svolge il ruolo di attivazione e coordinamento delle attività previste nel PAF di competenza, assicurando la valutazione dei risultati conseguiti. È l'interfaccia tra la Direzione Generale e le Direzioni di Settore per gli interventi formativi, nonché delle Unità Organizzative Tecniche per la gestione e l'attuazione degli interventi formativi istituzionali e trasversali/comuni.</p>

ACRONIMO

ACRONIMO	SIGNIFICATO
AA	Avviso di Accadimento
ANSFISA	Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali
BD	Banca dati
CUOT	Capo Unità Organizzativa Tecnica
DCO	Dirigente Centrale Operativo
DIGIFEMA	Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie E Marittime del MIT
FCE	Ferrovia Circumetnea
RI	Relazione Informativa
RSGS	Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza
SGS	Sistema di Gestione della Sicurezza
SIGE	Sistema di Gestione Eventi
SPAD	Signal Passed At Danger

5 SEGNALAZIONI ANSFISA E DIGIFEMA

Ai sensi delle disposizioni emanate da ANSFISA con nota prot. 0025043 del 19.12.2019 e da DIGIFEMA con nota prot. 0003505 del 14.12.2020, tutti gli incidenti ed inconvenienti, nonché i precursori che hanno pregiudicato o avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza dei treni e dell'esercizio ferroviario, come definiti nell'articolo 3 comma 1 punti m), n) ed o) del D. Lgs.50/2019, devono essere segnalati ad ANSFISA e alla DIGIFEMA secondo le modalità di seguito indicate.

a) L'avviso di accadimento (AA) deve essere trasmesso nell'immediatezza e comunque **entro 3 ore dall'evento**, mediante SMS ai seguenti numeri di telefonia mobile, per i casi previsti ed indicati nella tabella di cui all'allegato 1 presente procedura "*Eventi da notificare*" (colonna AA):

- +39 338 611 6619 +39 335 135 8043 +39 366 631 7400 di DIGIFEMA;
- +39 366 927 2882 +39 335 153 6741 di ANSFISA;
- all'indirizzo mail indagini@ansf.gov.it

L'Avviso di Accadimento costituisce mezzo di *segnalazione immediata* (D.Lgs. 50/2019) o *telegrafica* (DPR 753/1980) e deve contenere quelle disponibili tra le seguenti informazioni:

- Tipologia di sistema di trasporto;
- Ferrovia Esercente: Ferrovia Circumetnea;
- Data e ora dell'evento;
- Localizzazione dell'evento (linea/tratta/località);
- Numero e categoria (viaggiatori/merci) del treno/materiale rotabile coinvolto;
- Tipologia dell'evento e breve descrizione dello stesso, utilizzando la classificazione di cui alla tabella in allegato 1 presente procedura "*Eventi da notificare*";
- Numero di decessi e di ferimenti gravi;

- Nominativo e recapito telefonico di un referente aziendale.

b) La Notifica dell'evento tramite SIGE è necessaria per tutti gli eventi riportati nella tabella in allegato 1 presente procedura “*Eventi da notificare*” colonna “Notifica SIGE” e deve essere effettuata, nel più breve tempo possibile e comunque **entro 6 ore dall'evento**, accedendo alla Banca Dati SIGE della DiGiFeMa, all'indirizzo: <http://digifema.mit.gov.it/wp/sige/accesso-al-sistema>, ed inserendo username e password assegnati al “*Referente per la Segnalazione degli Inconvenienti ed Incidenti di Esercizio*” FCE.

Il SIGE consente al “*Referente per la Segnalazione degli Inconvenienti ed Incidenti di Esercizio*” di aggiornare la notifica di un evento già trasmessa, integrandola con ulteriori informazioni che dovessero rendersi disponibili. Tale integrazione è necessaria nei casi in cui, rispetto alla prima notifica, si verifichi una mutazione delle circostanze che qualificano la gravità dell'evento (danni a persone o cose).

Solo in caso di problematiche legate ad un non corretto funzionamento del portale della DIGIFEMA, per la Notifica SIGE la segnalazione deve essere trasmessa agli indirizzi di posta elettronica ansfisa@pec.ansfisa.gov.it (via PEC) e digifema@mit.gov.it (via e-mail).

c) La Relazione Informativa (RI) per i casi ove è prevista (si veda tabella in allegato 1 presente procedura “*Eventi da notificare*” – colonna (RI), dovrà essere allegata in Banca Dati SIGE nel più breve tempo possibile e comunque **entro 72 ore dall'evento**.

Essa dovrà avere la forma di una compiuta relazione descrittiva dell'evento e contenere almeno le seguenti informazioni:

- a) tipologia di sistema di trasporto;
- b) esercente (Ferrovie Circumetnea);
- c) data e ora dell'evento;
- d) localizzazione dell'evento (linea/tratta/località);
- e) categoria, tipologia e numero del veicolo o treno (viaggiatori/merci);
- f) tipologia dell'evento, dinamica e descrizione dello stesso;
- g) numero di decessi, di ferimenti gravi e stima dei danni;
- h) personale coinvolto;
- i) informazioni raccolte, resoconto dei rilievi ed esiti dei primi accertamenti;
- j) cause accertate o ipotesi sulle cause che hanno generato l'evento e aspetti che il “*Referente per la Segnalazione degli Inconvenienti ed Incidenti di Esercizio*” sta approfondendo;
- k) eventuali azioni intraprese o che si intende intraprendere sulla base della conoscenza dei fatti di cui si dispone al momento della redazione;
- l) nominativo e recapito telefonico di un referente aziendale;
- m) documentazione fotografica, se pertinente;
- n) copia della modulistica relativa a rilievi ed accertamenti eseguiti.

L'Avviso di Accadimento, la Notifica SIGE e la Relazione Informativa devono essere inviati a cura del “*Referente per la Segnalazione degli Inconvenienti ed Incidenti di Esercizio*” (o suo sostituto), responsabile della custodia delle credenziali di accesso al SIGE.

Il *Referente per la Segnalazione degli Inconvenienti ed Incidenti di Esercizio* è nominato formalmente dal Direttore Generale.

Al ricevimento della comunicazione di avvio di indagine da parte della DiGiFeMa, il Direttore di Esercizio è tenuto ad avviare tempestivamente l'attività di acquisizione e conservazione di tutta la documentazione e delle registrazioni digitali (videocamere di sorveglianza, registrazioni di conversazioni telefoniche o di altro tipo) in modo che tale materiale documentale non vada disperso.

Tutte le registrazioni digitali (videocamere di sorveglianza, registrazioni di conversazioni telefoniche o di altro tipo, zone tachigrafiche/zone tachigrafiche elettroniche, registratore eventi di condotta, registratore eventi apparati centrali elettrici nonché registratore eventi passaggi a livello, ecc..) dovranno essere conservate dalle Unità Organizzative Tecniche per ambito di competenza per un periodo di almeno un anno ad eccezione delle riprese video che dovranno essere conservate per un periodo di almeno un mese.

6 GESTIONE DELL'EVENTO

Al verificarsi di incidenti e inconvenienti, tutto il personale coinvolto (equipaggio treno, personale di linea, ecc..) o chi ne viene a conoscenza deve comunicare tempestivamente al DCO tutte le notizie, in proprio possesso, per consentirgli di informare con immediatezza il CUOT Stazioni, e quest' ultimo a sua volta il Direttore di Esercizio e il RSGS. Tali comunicazioni devono essere effettuate tra il soprarchiamato personale tramite i mezzi più opportuni disponibili (TETRA, telefonia mobile o fissa).

È compito del Direttore di Esercizio informare il Dirigente Tecnico dell'accaduto e coordinare con lo stesso, ognuno per il tramite delle proprie Unità Organizzative Tecniche, le eventuali operazioni di soccorso, utilizzando la procedura operativa PO 13 "*Gestione delle Emergenze*".

Il Direttore di Esercizio se ritiene necessario avviare una inchiesta interna, provvede alla nomina del Gruppo di Indagine per la gestione delle stesse come di seguito descritto nel successivo paragrafo 7 "*Gestione delle indagini*".

Il Direttore di Esercizio, tramite fonogramma, dispone che sia immediatamente esonerato dal servizio attivo il personale che, ad una prima analisi, risulti coinvolto con presunta responsabilità nell' inconveniente/incidente di esercizio e fa richiesta al Responsabile del Personale di sottoporlo a visita medica straordinaria (procedura operativa PO 19 "*Gestione visite mediche del personale – ambito sicurezza ferroviaria*").

Il Direttore di Esercizio chiede inoltre, al Referente della Formazione, di annotare l'immediata sospensione di efficacia del titolo abilitativo di tale personale. Per il macchinista il Referente della Formazione dovrà comunicare ad ANSFISA la sospensione della Licenza.

7 GESTIONE DELLE INDAGINI

Il Direttore di Esercizio, o in sua assenza, il suo sostituto, al ricorrere degli accadimenti di cui sopra, e laddove lo ritiene opportuno, provvede ad avviare il processo di indagine interna, attraverso la nomina dei membri del Commissioni di Indagine (MOD.12.01.00 "*Nomina della commissione di indagine*"), costituito da un adeguato numero di componenti, in relazione alla entità dell'evento.

Il Gruppo di Indagine può essere convocato, se necessario, anche per le vie brevi.

7.1 GRUPPO DI INDAGINE

I componenti non devono essere personalmente coinvolti in modo diretto con l'accaduto e/o con il personale implicato.

In particolare, per garantire l'indipendenza e l'assenza di incompatibilità, i componenti del Gruppo di Indagine:

- non devono avere rapporti di parentela o affinità (fino al 4° grado) con il personale implicato nell'evento;
- non devono trovarsi in posizione di diretta subordinazione gerarchica rispetto al personale implicato nell'evento;
- non devono essere stati, a loro volta, giudicati in via definitiva responsabili o corresponsabili di incidenti/inconvenienti nell'arco dei precedenti 5 anni;
- non devono essere i diretti responsabili di attività che possono, anche solo potenzialmente, essere causa o concausa dell'evento.

I componenti dei Gruppi di Indagine devono possedere competenze professionali adeguate all'incarico da svolgere e devono aver maturato un'adeguata esperienza professionale nel settore ferroviario.

Tutti i componenti devono avere una perfetta padronanza della lingua italiana (requisito comprovato dal possesso di un titolo di studio italiano o, in alternativa, da certificazione di livello C1).

In particolare, i componenti tecnici dei Gruppi di Indagine devono essere in possesso di almeno uno dei seguenti requisiti professionali minimi, alternativi tra loro.

Inconvenienti:

- laurea magistrale o specialistica (quinquennale), con almeno 1 anno di esperienza tecnica nel settore ferroviario;
- laurea triennale, con almeno 2 anni di esperienza tecnica nel settore ferroviario;
- diploma rilasciato da un istituto tecnico superiore di secondo grado al termine di un corso di studi quinquennale con almeno 3 anni di esperienza tecnica nel settore ferroviario.

Incidenti:

- laurea magistrale o specialistica (quinquennale), con almeno 2 anni di esperienza tecnica nel settore ferroviario.
- laurea triennale, con almeno 3 anni di esperienza tecnica nel settore ferroviario;
- diploma rilasciato da un istituto tecnico superiore di secondo grado al termine di un corso di studi quinquennale, con almeno 5 anni di esperienza tecnica nel settore ferroviario;

Incidenti gravi:

- laurea magistrale o specialistica (quinquennale), con almeno 3 anni di esperienza tecnica nel settore ferroviario.
- laurea triennale, con almeno 5 anni di esperienza tecnica nel settore ferroviario;
- diploma rilasciato da un istituto tecnico superiore di secondo grado al termine di un corso di studi quinquennale, con almeno 10 anni di esperienza tecnica nel settore ferroviario;

Con riferimento agli incidenti gravi, il Gruppo di Indagine deve sempre comprendere un soggetto in possesso di adeguate competenze nell'area di indagine "fattore umano"; dette competenze si estrinsecano nel possesso di uno dei seguenti requisiti minimi, alternativi tra loro:

- a) laurea magistrale in psicologia del lavoro e delle organizzazioni;
- b) diploma rilasciato da un istituto superiore di secondo grado con almeno 3 anni di esperienza continuativa, in ambito ferroviario, in attività di coordinatore o responsabile delle Risorse Umane;

- c) diploma rilasciato da un istituto superiore di secondo grado con almeno 3 anni di esperienza continuativa, in ambito ferroviario, in attività di membro di commissioni di inchiesta;
- d) diploma rilasciato da un istituto superiore di secondo grado con almeno 3 anni di esperienza continuativa, in ambito ferroviario, in attività di responsabile della gestione dell'orario di lavoro o dei turni del personale operativo;
- e) diploma rilasciato da un istituto superiore di secondo grado con almeno 3 anni di esperienza continuativa in attività di studio e ricerca in materia di organizzazione e gestione delle risorse umane, con specifico riguardo all'ambito ferroviario.

Nei casi di cui alle precedenti lettere da b) ad e) l'esperienza deve essere documentabile.

Qualora non fosse presente in azienda personale in possesso delle soprarichiamate professionalità, lo stesso - in possesso di competenze ed esperienza pari a quelle prima evidenziate, dovrà essere reperito all'esterno di Ferrovie Circumetnea.

Possono sempre far parte dei Gruppi di Indagine, purché sia garantita indipendenza ed assenza di incompatibilità, gli Istruttori ed Esaminatori riconosciuti da ANSFISA nonché gli iscritti all'Elenco degli Esperti Investigatori Ferroviari tenuto dalla DIGIFEMA, di cui all'art. 20 comma 4 del D.Lgs. n.50/2019.

Le indagini sono, di norma, effettuate dal seguente personale:

- CUOT Stazioni (o suo delegato);
- CUOT Scorta – Trazione (o suo delegato);
- CUOT Officine (o suo delegato);
- CUOT Infrastrutture Civili (o suo delegato);
- CUOT Infrastrutture Tecnologiche (o suo delegato);
- RSGS (o suo delegato).

7.2 ATTIVITÀ DELLA COMMISSIONE DI INDAGINE

Le attività della commissione di indagine devono essere finalizzate alla prevenzione di incidenti e inconvenienti, e devono comprendere la raccolta e l'analisi di informazioni, la ricostruzione della dinamica dell'evento, la formulazione di conclusioni, tra cui la determinazione delle cause e, se del caso, la formulazione di raccomandazioni in materia di sicurezza. L'analisi non deve fermarsi all'identificazione delle cause immediate, ma ricercare le cause profonde in ambito tecnico e organizzativo in modo da individuare azioni di miglioramento che consentiranno la prevenzione di incidenti simili. Inoltre, l'analisi deve essere estesa per identificare i punti deboli del processo all'interno del quale si è verificato l'evento indesiderato, al fine di aggiornare le procedure.

Le soprarichiamate attività prevedono lo svolgimento di precisi compiti, attuati sulla scorta delle seguenti fasi:

Fase 1 – Attività da svolgere nelle immediatezze dell'accadimento.

Durante questa fase il Gruppo di Indagine ha il compito di:

- interfacciarsi con i soggetti coinvolti nell'incidente/inconveniente;
- coordinarsi con eventuali operazioni di soccorso;
- supportare eventualmente le autorità competenti nel processo di accertamento delle cause degli accadimenti;

- individuazione della tipologia dell'evento pericoloso o incidente accaduto secondo la classificazione di cui all'allegato 1 presente procedura "Eventi da notificare".

Fase 2 – Attività di raccolta dati.

Durante questa fase il Gruppo di Indagine ha il compito di contestualizzare l'evento, attraverso l'effettuazione di opportuni sopralluoghi mirati alla raccolta di quanti più dati possibile, prima che le condizioni in cui è avvenuto l'incidente/inconveniente cambino in modo significativo. Il Gruppo di Indagine, al riguardo, provvederà alla:

- raccolta degli elementi riguardanti la condotta dei treni (quali, ad esempio, i documenti di scorta del treno, le zone tachigrafiche, ecc.);
- raccolta delle dichiarazioni del personale coinvolto nell'accaduto o che ha assistito allo stesso;
- raccolta dei dati relativi al fattore umano, (formazione e utilizzo del personale coinvolto nell'incidente/inconveniente, abilitazioni, turni di servizio, ecc.);
- raccolta dei dati relativi alle condizioni dei veicoli coinvolti (danni riportati dai veicoli, dossier manutenzione veicoli, ecc.);
- condizioni dell'infrastruttura ferroviaria e degli impianti di segnalamento (danni riportati all'infrastruttura, dossier manutenzione veicoli, ecc.);
- raccolta dei dati relativi alle condizioni ambientali;
- raccolta dei dati relativi alle eventuali interferenze con l'ambiente non ferroviario;
- acquisizione delle videocamere di sorveglianza, registrazioni di conversazioni telefoniche o di altro tipo.

Fase 3 – Analisi dei dati e predisposizione della relazione di indagine.

Durante questa fase il Gruppo di Indagine ha il compito di analizzare i dati raccolti nella precedente fase al fine di predisporre una relazione di indagine che descriva le cause dell'evento accaduto e proponga le opportune azioni correttive e/o migliorative volte a evitarne il ripetersi.

La struttura tipo del processo di indagine è la seguente:

- a) Analisi della situazione constatata all'arrivo sul luogo dell'incidente;
- b) Analisi dello scambio di informazioni con le Istituzioni eventualmente coinvolte;
- c) Analisi delle risultanze tecniche ai veicoli;
- d) Analisi delle risultanze tecniche alle infrastrutture ferroviarie (binari, traverse, scambi, passaggi a livello, Sistemi di segnalamento, ecc.);
- e) Analisi delle risultanze del contesto operativo e del fattore umano;
- f) Ricostruzione della dinamica, degli eventi e della marcia del treno;
- g) Quantificazione economica dell'incidente;
- h) Analisi comparata con altri incidenti simili avvenuti in passato, anche presso altri GI/IF/ES;
- i) Formazione delle ipotesi e di ricerca delle cause;
- j) Considerazioni finali:
 - descrizione del processo di indagine e reporting dell'incidente ferroviario;
 - indagine sui fatti e schede di registrazione;
 - indicazione della/e causa/e dell'incidente;
 - spiegazione delle singole componenti della causa primaria dell'incidente.

Ai sensi del Regolamento di Esecuzione (UE) 2020/572 della Commissione del 24 aprile 2020 che stabilisce un formato comune per le relazioni d'indagine sugli incidenti e gli inconvenienti di cui all'articolo 20, paragrafi 1 e

2, della direttiva (UE) 2016/798, le relazioni di indagini su incidenti e inconvenienti devono “*agevolare l’individuazione dei pericoli per la sicurezza e l’eliminazione di simili rischi per la sicurezza in futuro e consentire agli attori del settore ferroviario di riesaminare la loro valutazione dei rischi in relazione alle operazioni da essi svolte e aggiornare, ove necessario, i loro sistemi di gestione della sicurezza, anche adottando, laddove applicabile, misure correttive*”.

Pertanto, le informazioni contenute in tali relazioni devono, a tale scopo, essere impostate seguendo un formato che le renda facilmente accessibili.

L’Allegato I del sopra citato Regolamento stabilisce le regole da seguire riguardo al formato comune delle singole relazioni, ovviamente adattato in funzione della tipologia e della gravità dell’incidente o inconveniente. Occorre, in linea di principio, inserire informazioni in tutte le sue parti e relative sotto parti. Qualora le informazioni pertinenti non siano disponibili o non siano richieste a causa delle circostanze dell’evento, occorre inserire la dicitura «non ricorre» per le parti o sotto parti corrispondenti.

La struttura della relazione deve essere la seguente.

1. Sintesi

La sintesi è parte integrante della relazione e non necessita di ulteriori spiegazioni o contesto per essere letta e compresa.

La sintesi indica gli elementi essenziali dell’evento: una breve descrizione dell’incidente o inconveniente, la data, il luogo e la dinamica, e le conclusioni sulle relative cause e conseguenze. La sintesi contiene un riferimento a tutti i fattori (causali, concausali e/o sistemici) individuati nel corso dell’indagine. La sintesi contiene, se del caso, un elenco delle raccomandazioni in materia di sicurezza e dei relativi destinatari.

- 1.1 Breve descrizione dell’evento
- 1.2 Cause dirette, indirette e a monte
- 1.3 Sintesi delle raccomandazioni principali

2. Indagine e relativo contesto

La presente parte della relazione illustra gli obiettivi e il contesto dell’indagine. Contiene riferimenti a tutti i fattori (ad esempio dei ritardi) che potrebbero avere ripercussioni negative sull’indagine o sulle relative conclusioni o che potrebbero influenzarle in altro modo.

2.1 Decisione di avviare un’indagine (atto di costituzione del Gruppo di Indagine).

Motivazione della decisione di avviare un’indagine, ad esempio mediante un riferimento alla tipologia dell’incidente/inconveniente.

2.2 Circostanze dell’evento.

2.2.1 Personale coinvolto.

Identificazione delle persone, delle loro funzioni e dei soggetti coinvolti.

2.2.2 Treni e relativa composizione.

Descrizione e codice di identificazione del treno o dei treni e loro composizione (comprendere il materiale rotabile interessato e il relativo numero di immatricolazione).

2.2.3 Infrastruttura e sistema di segnalamento.

Descrizione degli elementi pertinenti dell’infrastruttura e del sistema di segnalamento (tipo di binario, deviatoio, intersezione, segnale, sistemi di protezione del treno, ecc.).

2.2.4 Lavori svolti presso il sito dell’evento.

Descrizione di eventuali lavori in corso al momento del verificarsi dell’evento.

2.2.5 Attivazione del piano di emergenza ferroviaria.

2.2.6 Attivazione del piano di emergenza dei servizi pubblici di soccorso, della polizia, dei servizi sanitari e relativa catena di eventi.

Comprendere:

- le misure adottate a protezione e salvaguardia del luogo in cui si è verificato l'evento;
- le attività dei servizi di soccorso e di emergenza.

2.3 Decessi, lesioni e danni materiali (deve essere specificato se riguardano):

2.3.1 Passeggeri e terzi, personale.

passeggeri, dipendenti o imprese appaltatrici, utilizzatori del passaggio a livello, persone che attraversano indebitamente la sede ferroviaria, altre persone sul marciapiede, altre persone che non si trovano sul marciapiede.

2.3.2 Materiale rotabile, infrastruttura e ambiente.

2.4 Circostanze esterne.

Descrizione del luogo e delle condizioni in cui si è verificato l'evento (specificare le condizioni meteorologiche e geografiche al momento dell'evento).

3. Resoconto dell'indagine

3.1 Sintesi delle testimonianze.

Analisi delle relazioni prodotte dagli agenti coinvolti e delle dichiarazioni degli stessi rese durante eventuali interviste.

3.2 Sistema di gestione della sicurezza.

3.2.1 Quadro organizzativo e modalità di assegnazione ed esecuzione degli incarichi.

3.2.2 Requisiti relativi al personale e garanzia della loro applicazione.

3.2.3 Modalità dei controlli e delle verifiche interni e loro risultati.

3.2.4 Interfaccia fra i diversi soggetti operanti sull'infrastruttura.

3.3 Norme e regolamenti.

3.3.1 Norme pertinenti e regolamenti comunitari e nazionali.

3.3.2 Altre norme (norme di esercizio, istruzioni locali, requisiti per il personale, prescrizioni in materia di manutenzione e standard applicabili).

3.4 Funzionamento del materiale rotabile e degli impianti tecnici.

La presente parte della relazione deve portare all'individuazione e all'analisi dei fattori causali o delle conseguenze di un evento relativi al materiale rotabile o agli impianti tecnici (fattori imputabili alla progettazione del materiale rotabile, dell'infrastruttura ferroviaria o degli impianti tecnici).

3.4.1 Sistema di segnalamento e comando - controllo, registrazione da parte di apparecchi automatici di registrazione.

3.4.2 Infrastruttura.

3.4.3 Apparecchiature di comunicazione.

3.4.4 Materiale rotabile, registrazione da parte di apparecchi automatici di registrazione.

3.5 Documentazione del sistema di esercizio.

3.5.1 Provvedimenti adottati dal personale per il controllo del traffico ed il segnalamento.

3.5.2 Scambio di messaggi verbali in relazione all'evento.

3.5.3 Interfaccia uomo-macchina-organizzazione.

3.6 Eventi precedenti dello stesso tipo.

4. Analisi e conclusioni

La presente parte della relazione contiene una descrizione approfondita della dinamica dell'evento, basata sulle informazioni raccolte nel corso dell'indagine, inoltre analizza i fatti accertati e gli elementi che hanno determinato l'evento. L'analisi deve consentire l'individuazione dei fattori critici per la sicurezza che hanno causato o contribuito al verificarsi dell'evento, compresi gli elementi identificati come precursori. Un incidente

o inconveniente può essere dovuto a fattori causali, concausali o sistemici che hanno pari importanza e devono essere presi in considerazione nel corso dell'indagine.

4.1 Resoconto finale della catena di eventi.

4.2 Discussione.

4.2.1 Analisi riguardanti la causa diretta dell'evento.

4.2.2 Analisi riguardanti la causa indiretta dell'evento.

4.3 Conclusioni.

Le conclusioni riassumono l'individuazione dei fattori causali e concausali che hanno determinato l'evento, includendo sia i fattori sistemici immediati sia quelli profondi, come pure le misure di sicurezza mancanti o inadeguate in merito alle quali è raccomandata l'adozione di misure compensative. Le conclusioni fanno inoltre riferimento alla capacità dell'organizzazione coinvolta di far fronte alla situazione tramite il suo sistema di gestione della sicurezza al fine di prevenire incidenti e inconvenienti futuri.

5. Provvedimenti adottati

6. Raccomandazioni

Nella presente parte della relazione sono elaborate, ove opportuno, raccomandazioni in materia di sicurezza al solo scopo di prevenire il verificarsi di eventi simili in futuro.

L'assenza di raccomandazioni deve essere motivata.

Le raccomandazioni in materia di sicurezza sono basate su fatti accertati e su osservazioni aggiuntive in merito, nonché sulla relativa analisi che determina le conclusioni quanto alle cause e alle conseguenze di un evento rilevanti ai fini della sicurezza.

Le raccomandazioni in materia di sicurezza possono essere altresì emesse in relazione ad osservazioni aggiuntive non aventi un nesso causale o concausale con l'evento.

Il Gruppo di indagine ha un ruolo fondamentale nell'identificazione delle azioni preventive/correttive per evitare che incidenti simili possano ripetersi; in particolare il Gruppo informa tempestivamente il Direttore di Esercizio delle cause dell'incidente e sulla relativa azione correttiva.

Le azioni correttive possono essere distinte in 2 categorie:

- Azioni correttive di protezione diretta, finalizzate a ridurre il rischio che incidenti simili possano ripetersi nell'immediato; tali azioni correttive devono essere implementate immediatamente;
- Azioni correttive di lungo periodo, finalizzate a ridurre la probabilità di accadimento di incidenti simili in futuro; tali azioni, definite solo al termine del processo di indagine (quando siano state approfondite tutte le cause legate all'incidente) dovranno essere implementate secondo uno specifico piano di attuazione.

Le misure correttive e/o di miglioramento di lungo periodo proposte nella relazione d'indagine dovranno essere valutate e gestite in accordo con la procedura operativa PO 09 "*Gestione delle non conformità*" e, eventualmente, anche in accordo con la procedura operativa PO 02 "*Valutazione dei rischi e gestione delle modifiche*" qualora si dovesse ritenere necessario richiedere e apportare modifiche di sistema.

La relazione finale di indagine, che deve essere approvata dal Direttore di Esercizio e trasmessa al RSGS, dovrà riportare anche la valutazione dei danni economici subiti dall'Azienda e, nelle conclusioni, la proposta di eventuali sanzioni disciplinari, ai sensi del R.D. 148/1931.

Le conclusioni di indagini relative a incidenti/inconvenienti che hanno comportato la sospensione del titolo abilitativo vengono notificate anche al Referente della Formazione onde consentire la valutazione ed il recupero

delle competenze disattese da parte del personale con mansioni di sicurezza coinvolto nell'incidente (procedura operativa PO 06 "*Gestione delle competenze relative alle attività di sicurezza*").

Il Direttore di Esercizio, con l'approvazione finale della relazione d'indagine, dispone al Referente della Formazione affinché i contenuti delle raccomandazioni, emendati di ogni riferimento allo specifico episodio oggetto di indagine ed alle persone in essa coinvolte, siano diffusi e resi noti al personale ferroviario per il tramite del processo di mantenimento delle competenze, ai sensi della procedura operativa PO 06 "*Gestione delle competenze relative alle attività di sicurezza*".

A fine indagine, le risultanze finali vengono anche trasmesse ad ANSFISA a cura del RSGS all'indirizzo di posta certificata ansfisa@pec.ansfisa.gov.it.

È responsabilità del RSGS accertarsi che tutti i dati provenienti dalle indagini siano esaminati e valutati nell'ambito del Riesame della Direzione.

8 DIFFUSIONE E ARCHIVIAZIONE

Sulla scorta degli esiti della relazione d'indagine, il Direttore di Esercizio e/o il Dirigente Tecnico disporranno al Referente della Formazione, affinché gli insegnamenti tratti dalle indagini sugli incidenti e inconvenienti siano diffusi per il tramite di appositi interventi formativi al personale interessato che svolge le attività di sicurezza pertinenti, allo scopo di migliorare la sicurezza.

L'archiviazione della relazione di indagine e di tutta la documentazione prodotta nella gestione di ogni incidente e/o inconveniente, comprese le relative comunicazioni interne e esterne, avviene a cura e responsabilità del RSGS; il registro della Banca Dati FCE di incidenti ed inconvenienti è costituito dal registro presente nel sistema SIGE di DIGIFEMA.

9 AZIONI FINALIZZATE AD INCORAGGIARE IL PERSONALE A SEGNALARE SITUAZIONI PERICOLOSE E INCONVENIENTI

FCE prevede una serie di azioni finalizzate ad informare tutto il personale sull'importanza sia della Politica della Sicurezza e sul Sistema di Gestione della Sicurezza. Il primo rappresenta lo strumento con cui la stessa azienda esprime l'impegno formale relativo alla gestione della sicurezza dell'esercizio ferroviario. Mentre il Sistema di Gestione della Sicurezza rappresenta lo strumento per migliorare la gestione ed esecuzione in sicurezza di tutti i processi lavorativi, evidenziando come il SGS sia un sistema altamente dinamico, dove tutti i dipendenti ne fanno parte e tutti possono contribuire a migliorare gli standard qualitativi aziendali, invitando e incoraggiando tutto il personale a segnalare situazioni pericolose.

A tal riguardo in ogni settore dell'organizzazione aziendale dove opera personale che svolge ruoli connessi con la sicurezza dell'esercizio ferroviario, è prevista l'installazione di una cassetta all'interno della quale, utilizzando il modulo MOD.12.02.00 ogni componente dell'organizzazione può segnalare su base volontaria eventuali situazioni pericolose.

Le segnalazioni volontarie del personale vengono raccolte settimanalmente dai Dirigenti di Settore e trattate confidenzialmente.

Il Dirigente di Settore, sulla scorta delle informazioni contenute nelle segnalazioni, inoltra, laddove ritenuto opportuno, al Capo Unità Organizzativa interessato l'informazione contenuta nella segnalazione volontaria affinché quest'ultimo possa accertarne la veridicità.

Nel caso di conferma dell'informazione acquisita, questa sarà trattata come una Non Conformità ed il Dirigente di Settore procederà secondo quanto definito nella procedura PO 09 "Gestione delle Non Conformità".

10 ALLEGATI E DOCUMENTI DI RIFERIMENTO

- ALLEGATO 1 "*Eventi da notificare*";
- MOD.12.01.00 "*Nomina della commissione di indagine*".
- MOD.12.02.00 "*Segnalazione situazioni pericolose e inconvenienti*"