

Direzione Tecnica
Il Direttore

DISPOSIZIONE N° 51 del 19 NOV. 2007

"Modifiche alla Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n. 13 del 26 giugno 2001 e successive modifiche"

Il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

VISTO il D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753, recante "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e altri sistemi di trasporto";

VISTA la legge 17 maggio 1985 n. 210, recante "Istituzione dell'Ente Ferrovie dello Stato";

VISTO il D.L. 11 luglio 1992 n. 333 - convertito in legge 8 agosto 1992 n. 359 - recante "Misure urgenti per il risanamento della finanza pubblica";

VISTO l'art. 131 della legge 23 dicembre 2000 n. 388, recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello stato (legge finanziaria 2001)";

VISTO il Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante "Attuazione delle direttive comunitarie 2001/12/CE, 2001/13/CE, e 2001/14/CE in materia ferroviaria";

VISTO il 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";

VISTO il Decreto del Ministro dei Trasporti n. 138-T del 31 ottobre 2000, recante l'atto di concessione alla "Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni" per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;

VISTO il Decreto Dirigenziale 22 maggio 2000, n. 247/VIG3, avente ad oggetto la definizione degli standard e delle norme di sicurezza applicabili al trasporto ferroviario;

Pagina 1 di 5

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

RFI S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato

Società soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato SpA, a norma dell'art. 2497 sexies cod. civ. e del D. Lgs n. 188/2003

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

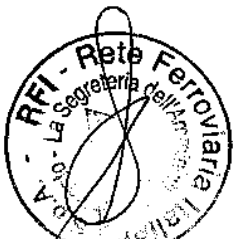
Cap. Soc. Euro 32.853.697.107,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. n. 01585570581 - P. Iva 01008081000 - R.E.A. 758500

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

La presente disposizione è composta di n. 5 pagine





VISTI i regolamenti emanati ai sensi dell'art. 95 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 sopra citato;

VISTO, in particolare, il combinato disposto degli artt. 96-99 del sopra citato D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, degli artt. 10 secondo e terzo comma, e 36 primo comma, del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e degli artt. 25 terzo comma, 27 terzo comma del Decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162;

VISTO l'Ordine di Servizio Organizzativo n. 424/AD del 7 maggio 2001 dell'Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato S.p.A. che attribuisce al responsabile della Direzione Tecnica della Divisione Infrastruttura il compito di emanare disposizioni-istruzioni e prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario;

VISTA la Comunicazione Organizzativa n° 1/AD del 16 luglio 2001 dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che conferma missioni e responsabilità delle Strutture Organizzative già facenti parte della Divisione Infrastruttura delle Ferrovie dello Stato S.p.A.;

VISTO l'Ordine di Servizio Organizzativo n. 212/AD del 06 settembre 2006 dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che conferma al responsabile della Direzione Tecnica della Rete Ferroviaria Italiana il compito di emanare disposizioni-istruzioni e prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario;

VISTA la Disposizione n° 13/2001 del 26/06/2001 "Requisiti per l'adozione, da parte delle Imprese Ferroviarie -e della Divisione Infrastruttura, di un sistema di gestione della sicurezza - Safety Management System"

VISTA la Disposizione n° 33/2002 del 12/11/2002 "Modifiche alla tempistica per la trasmissione della documentazione prevista dalla disposizione n. 13/2001 del 26 giugno 2001"

VISTA la Disposizione n° 56/2003 del 29/12/2003 "Predisposizione ed emissione dei piani annuali della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario"

VISTA la Disposizione n° 15/2004 del 19/04/2004 "Modifiche alla Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n.13 del 26 giugno 2001"

VISTA la relazione prot. n. RFI-DTC\SGS-CTEF\00036\2007 del 16 ottobre 2007 del Responsabile della Struttura Organizzativa Sistema di Gestione della Sicurezza della Direzione Tecnica, con la quale si propone l'emanazione di una disposizione recante modifiche alla Disposizione n. 13/2001 del 26/06/2001 "Requisiti per l'adozione, da parte delle Imprese Ferroviarie e della Divisione Infrastruttura, di un sistema di gestione della sicurezza - Safety Management System"

RITENUTA la necessità e l'opportunità di emanare la predetta normativa,





DELIBERA

Art. 1

Modifiche all'art. 3 della Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n. 15 del 19 aprile 2004

L'art.3 della Disposizione n.15 del 19 aprile 2004, "Modifiche al punto 4.6 degli allegati la, 2a e 3° della Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n.13 del 26 giugno 2001", è abrogato.

Art. 2

Modifiche al punto 4.6 degli allegati la, 2a e 3° della Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n.13 del 26 giugno 2001

1. Il punto 4.6 "Identificazione dei pericoli e minimizzazione dei rischi" (inclusi i sottopunti 4.6.1 e 4.6.2) degli allegati la "Manuale della Sicurezza di un'Impresa Ferroviaria", 2a "Manuale della Sicurezza della Direzione Movimento" e 3a "Manuale della Sicurezza della Direzione Manutenzione" è sostituito dal seguente:

4.6 IDENTIFICAZIONE DEI PERICOLI E MINIMIZZAZIONE DEI RISCHI

L'analisi del rischio nell'esercizio ferroviario deve essere condotta in modo da dimostrare che per ogni pericolo (hazard) individuato siano state definite le misure e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica, atte ad evitare sinistri. L'adozione delle misure e delle cautele così definite per ciascuno dei pericoli individuati consente di minimizzare il rischio di incorrere in eventi incidentali e le relative conseguenze.

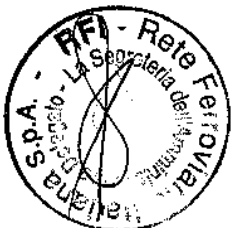
Tramite la minimizzazione così ottenuta si tende a far diventare trascurabile il rischio residuo nell'esercizio ferroviario.

Il rischio residuo può essere definito trascurabile solo qualora risulti connesso ad un pericolo che, per sua natura o a seguito di opportuni provvedimenti, sia inverosimile e ne possano derivare conseguenze classificate al più come "critiche" oppure sia improbabile e ne possano derivare conseguenze classificate al più come "insignificanti".

Il rischio residuo può essere definito tollerabile solo qualora risulti connesso ad un pericolo che, per sua natura o a seguito di opportuni provvedimenti, sia inverosimile e ne possano derivare conseguenze classificate come "catastrofiche", oppure sia "improbabile" e ne possano derivare conseguenze classificate come "marginali" o "critiche", oppure, ancora, sia remoto e ne possano derivare conseguenze classificate al più come "insignificanti".

Per le definizioni di "Catastrofico", "Critico", "Marginale", "Insignificante", "Inverosimile", "Improbabile", "Remoto", "Occasionale", "Probabile", "Frequente" si deve fare riferimento alla norma EN 50126 con le modifiche qui di seguito riportate.

Un pericolo è inverosimile solo se è estremamente improbabile che si verifichi. Si assume che esso non possa verificarsi. Ciò implica, tra l'altro, che un pericolo possa essere considerato inverosimile solo qualora non si sia mai verificato, nel sistema e nel contesto presi in





considerazione o in altri assimilabili.

Sono conseguenze catastrofiche la morte di una o più persone, il ferimento grave di più di una persona o danni ingenti all'ambiente.

Sono conseguenze critiche la lesione grave di una persona e/o importante danno all'ambiente e/o la perdita di un sistema principale.

Sono conseguenze marginali il ferimento leggero di una o più persone e/o una importante minaccia per l'ambiente e un danno grave ad uno o più sistemi.

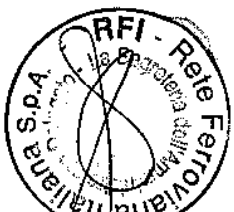
E' conseguenza insignificante un danno leggero al sistema.

Per il processo di identificazione, classificazione e mitigazione dei rischi si deve fare riferimento alla norma EN 50126, tenendo presente, quanto sopra specificato. Ciò impone, tra l'altro, l'adozione di matrici dei rischi conformi a quella di seguito riportata:

<i>PROBABILITA' O FREQUENZA*</i>	<i>LIVELLI DI RISCHIO</i>			
Frequente	x	x	x	x
Probabile	x	x	x	x
Occasionale	x	x	x	x
Remoto	Tollerabile	x	x	x
Improbabile	Trascurabile	Tollerabile	Tollerabile	x
Inverosimile	Trascurabile	Trascurabile	Trascurabile	Tollerabile
	Insignificante	Marginale	Critico	Catastrofico
	<i>GRAVITÀ</i>			

* La scala per la probabilità o frequenza di accadimento delle situazioni pericolose dipenderà dall'applicazione in esame.

Alle caselle contrassegnate con la lettera "x" può essere attribuito uno dei livelli di rischio previsti dalla norma EN 50126, ad eccezione dei livelli "trascurabile" e "tollerabile", che possono essere attribuiti solo alle caselle recanti, nella matrice sopra riportata, la dicitura, rispettivamente, "Trascurabile" e "Tollerabile".





Per tendere ad un livello di rischio residuo trascurabile devono essere adottati i necessari progetti e azioni, che devono essere inseriti nel "Piano annuale della sicurezza della circolazione dei treni e dell' esercizio ferroviario".

Il rischio residuo è accettabile quando è classificato come trascurabile, oppure quando si dimostra che è tollerabile e che sono state adottate tutte le misure e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica, atte ad evitare sinistri. In quest'ultimo caso, il processo di cui al precedente punto 4.5 deve continuare ad essere applicato per tendere ad un livello di rischio residuo trascurabile.

Art. 3

Disposizioni finali

La presente disposizione entra in vigore alle ore 00.001 del 01 - 12 - 2007.

Giorgio Di Marco

