



# **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

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

**GESTIONE GOVERNATIVA  
FERROVIA CIRCUMETNEA**

## **PROCEDURA OPERATIVA N. 02**

**GESTIONE DELLE MODIFICHE DI SISTEMA IN APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO  
UE 402/2013**

<b>REV.</b>	<b>DATA</b>	<b>DESCRIZIONE DELLA REVISIONE</b>	<b>REDATTO</b>	<b>VERIFICATO</b>	<b>APPROVATO</b>
0	30/09/2019	PRIMA EMISSIONE	F. Contino	S. Gentile	S. Fiore
1	30/10/2019	SECONDA EMISSIONE	F. Contino	S. Gentile	S. Fiore
2	03/03/2020				

## Sommario

1.	Scopo e Contenuto della Procedura .....	3
2.	Quadro Normativo di Riferimento.....	3
3.	Definizioni ed Acronimi.....	3
3.1	Definizioni.....	3
3.2	Acronimi.....	4
4.	Responsabilità .....	5
5.	Gestione della modifica .....	5
5.1	Modifiche di Sistema .....	5
5.1.1	Modifiche di tipo Organizzativo.....	5
5.1.2	Modifiche di tipo Operativo.....	5
5.1.3	Modifiche di tipo Tecnico.....	6
5.2	Valutazione dell'impatto della modifica sulla Sicurezza.....	6
5.2.1	Modifiche che non impattano sulla sicurezza.....	7
5.2.2	Modifiche che impattano sulla sicurezza .....	7
5.3	Costituzione e Nomina del GdV.....	7
5.4	Valutazione della Rilevanza della Modifica.....	9
6.	Procedimento di gestione del rischio .....	10
7.	Valutazione indipendente.....	10
8.	Dichiarazione del Proponente.....	10
9.	Autorizzazione della Modifica.....	10
10.	Rapporti con ANSFISA.....	11
11.	Archiviazione.....	11
12.	Documenti di Riferimento .....	11

## 1. SCOPO E CONTENUTO DELLA PROCEDURA

Lo scopo della presente procedura è descrivere gli approcci, i metodi, gli strumenti ed i dettagli operativi necessari per la gestione di modifiche di tipo organizzativo, operativo e tecnico che FCE si propone di applicare al proprio sistema ferroviario.

In questo contesto, il termine “modifica” comprende anche la realizzazione di nuove infrastrutture, l'installazione di nuovi sistemi tecnici o l'adozione o la modifica di nuove procedure operative o strutture organizzative.

La presente procedura dettaglia in termini operativi i diversi passi del procedimento di gestione dei rischi di modifica indicati dal Regolamento UE 402/2013 e, per gli aspetti di natura più tecnica dal Regolamento UE 1136/2015.

Questa procedura alimenta anche il processo di monitoraggio delle prestazioni di sicurezza ai sensi del Regolamento UE 1078/2012, necessario alla validazione delle assunzioni fatte in sede di analisi dei rischi e alla gestione continua del rischio.

La presente procedura si applica a tutti i processi del SGS della Ferrovia Circumetnea, sia in condizioni ordinarie che di degrado, inclusi i rischi condivisi con eventuali parti esterne quali SRM e Fornitori di servizi e beni strumentali, per quanto potenzialmente generatrici di rischi.

## 2. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

- 1) REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 402/2013 DELLA COMMISSIONE del 30 aprile 2013 relativo al metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi e che abroga il regolamento (CE) n. 352/2009;
- 2) REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2015/1136 DELLA COMMISSIONE del 13 luglio 2015 che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 relativo al metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi;
- 3) REGOLAMENTO (UE) N. 1078/2012 DELLA COMMISSIONE del 16 novembre 2012 relativo a un metodo di sicurezza comune per il monitoraggio che devono applicare le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura che hanno ottenuto un certificato di sicurezza o un'autorizzazione di sicurezza e i soggetti responsabili della manutenzione;
- 4) Norma CEI EN 50126-1 Applicazioni ferroviarie, tranviarie, filo-tranviarie, metropolitane - La specificazione e la dimostrazione di Affidabilità, Disponibilità, Manutenibilità e Sicurezza (RAMS);
- 5) Disposizione RFI 51/2007 – “Modifiche alla disposizione del gestore dell'infrastruttura n 13 del 26 giugno 2001 e successive modifiche”.

## 3. DEFINIZIONI ED ACRONIMI

### 3.1 DEFINIZIONI

Le seguenti definizioni sono applicabili in questa Procedura.

- Incidente: un qualsiasi evento nell'ambito ferroviario di riferimento che possa arrecare danni a persone o cose.

- Evento pericoloso (Hazard): una qualunque situazione legata all'operatività ferroviaria che potrebbe, da sola o in concomitanza con altri eventi, determinare un incidente.
- Proponente: Soggetto, con delega aziendale su attività di sicurezza, a cui spetta di mettere in atto le procedure di gestione e controllo dei rischi a seguito di una proposta di modifica del sistema.
- Rischio: la frequenza alla quale si verificano incidenti o inconvenienti dannosi (causati da un evento pericoloso) e il livello di gravità del danno.
- Sicurezza: l'assenza di eventi pericolosi, nel sistema ferroviario di riferimento, con un livello di rischio ritenuto inaccettabile.
- Analisi dei rischi: l'impiego sistematico di tutte le informazioni disponibili per individuare gli eventi pericolosi e stimare il rischio.
- Determinazione dei rischi: il procedimento basato sull'analisi dei rischi finalizzato a determinare il raggiungimento di un livello di rischio accettabile.
- Valutazione dei rischi: il procedimento complessivo comprendente l'analisi dei rischi e la determinazione dei rischi.
- Misure di sicurezza: un insieme di interventi finalizzati a ridurre la probabilità di un evento pericoloso o ad attenuarne le conseguenze affinché sia raggiunto e/o preservato un livello di rischio accettabile.
- Sistema ferroviario: l'insieme dei sottosistemi di natura strutturale e funzionale nonché la gestione e l'esercizio del sistema nel suo complesso.
- Monitoraggio: l'insieme di attività definite al fine di verificare se il risultato di un'azione raggiunge gli obiettivi prefissati.
- Sistema: qualsiasi parte del sistema ferroviario soggetta a modifica in base alla quale il cambiamento può essere di natura tecnica, operativa od organizzativa

### 3.2 ACRONIMI

ANSF	Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria
ANSFISA	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali
BDS	Banca Dati Sicurezza
DVRM	Documento di Valutazione dei Rischi di Modifica
ERA	European Union Agency for Railways
FCE	Ferrovia Circumetnea
GdV	Gruppo di Valutazione
OIF	Organismo Indipendente Ferroviario
RSGS	Responsabile Sistema di Gestione della Sicurezza

## 4. RESPONSABILITÀ

---

Il responsabile dell'emissione e delle revisioni di questa procedura è il RSGS, che controlla la sua applicabilità ai diversi processi di sicurezza aziendali.

I Responsabili delle Strutture Aziendali, principali destinatari della procedura, mantengono specifiche responsabilità di applicazione della stessa nell'iter di analisi, attuazione e monitoraggio delle modifiche confinate nel proprio ambito operativo.

Il proponente è responsabile dell'intero processo valutazione dei rischi, come previsto dal predetto Regolamento di Esecuzione UE n. 402/2013, ed è responsabile della predisposizione di tutti gli atti, l'eventuale accettazione e attuazione della modifica, recependo attraverso disposizioni, prescrizioni, ecc. le misure di mitigazione dei rischi individuate nell'ambito della valutazione degli stessi.

## 5. GESTIONE DELLA MODIFICA

---

### 5.1 MODIFICHE DI SISTEMA

Le modifiche di sistema, sia esse di natura tecnica, operativa ed organizzativa, sono quelle esclusivamente riferite ai processi o agli elementi del sistema ferroviario di FCE, e che hanno ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario.

#### 5.1.1 Modifiche di tipo Organizzativo

Esempi di modifiche di tipo Organizzativo sono:

- 1) Modifica di missione di soggetti con responsabilità gestionale/operativa ambito struttura organizzativa di FCE;
- 2) Istituzione o soppressione di soggetti con responsabilità gestionale/operativo ambito struttura organizzativa di FCE;
- 3) Variazione nell'allocazione gerarchica di soggetti con responsabilità gestionale/operativo ambito struttura organizzativa di FCE;
- 4) Ampliamento di attività o modifica delle tipologie di attività riferite a processi gestiti da FCE nell'ambito delle responsabilità gestionali/operative riferite alla struttura organizzativa di FCE;
- 5) Altre modifiche che impongono "modifiche organizzative" di cui ai punti precedenti.

#### 5.1.2 Modifiche di tipo Operativo

Si intendono come modifiche operative gli interventi sul "sistema ferroviario" che prevedono:

- 1) Emissione di nuova normativa o modifica a elementi normativi del Quadro Normativo di Riferimento valido per FCE nella sua versione vigente, con ricadute sulla "modalità di svolgimento" delle attività riferite ai processi operativi connessi con la sicurezza dell'esercizio;
- 2) Modifiche alle modalità di svolgimento delle attività riferite ai processi operativi connessi con la sicurezza dell'esercizio, messe in atto per qualsiasi motivo.

### 5.1.3 Modifiche di tipo Tecnico

Si intendono come modifiche tecniche gli interventi sul “sistema ferroviario” che prevedono:

- 1) Modifiche a uno o più sottosistemi strutturali o parti di esso che costituiscono l'Infrastruttura Ferroviaria di FCE, compreso i sottosistemi strutturali costituenti i “Veicoli” in asset a FCE e mantenuti da FCE, e compreso le attrezzature in dotazione e l'impiantistica connessa;
- 2) Attivazione o modifica di un “contratto di fornitura di servizi e/o beni” riferito ad uno o più sottosistemi strutturali che costituiscono l'Infrastruttura Ferroviaria di FCE, compreso i sottosistemi strutturali costituenti i “Veicoli” in asset a FCE e mantenuti da FCE;
- 3) Introduzione di nuove (o modifiche alle) dotazioni tecniche utilizzate dal personale svolgente attività di sicurezza (compreso applicazioni software incidenti sulla sicurezza).

L'esigenza di effettuare una modifica può nascere a fronte:

1. di modifiche del quadro normativo di riferimento;
2. di un necessario adeguamento/efficientamento dei sottosistemi di natura sia strutturale che funzionale;
3. di esigenze di miglioramento procedurale di alcune parti del sistema;
4. dell'accadimento di uno o più eventi critici (intendendo ai fini della presente procedura sia gli eventi pericolosi che incidentali);
5. di modifiche Organizzative interne alla FCE;
6. di risultanze di audit o ispezioni;
7. dell'andamento anomalo degli Indicatori di Sicurezza;
8. degli esiti del riesame di sicurezza di cui alla procedura PO. 02 “Riesame della sicurezza”.

## 5.2 VALUTAZIONE DELL'IMPATTO DELLA MODIFICA SULLA SICUREZZA

La richiesta di una modifica al sistema ferroviario, può essere formalmente avanzata al Dirigente di Settore (Tramite l'apposito modulo **MOD.02.00** “*Richiesta di Modifica*”) da:

- Capo Unità Organizzativa Investimenti
- Capo Unità Organizzativa Gare e Appalti
- Capo Unità Organizzativa Sicurezza e Qualità
- Capo Unità Organizzativa Tecnica Officine
- Capo Unità Organizzativa Tecnica Trazione-Scorta
- Capo Unità Organizzativa Tecnica Stazioni
- Capo Unità Organizzativa Tecnica Infrastrutture Civili
- Capo Unità Organizzativa Tecnica Infrastrutture Tecnologiche
- Capo Unità Organizzativa Negoziale Acquisti Gestione Scorte
- Capo Unità Organizzativa Contabilità – Bilancio
- Capo Unità Organizzativa Risorse Umane Paghe e Contributi

La predetta richiesta deve contenere tutte le informazioni utili alla completa identificazione dell'oggetto della modifica e se del caso la documentazione pertinente gli argomenti da trattare.

Il Dirigente di Settore che riceve la richiesta di modifica, in qualità di Proponente, si esprimerà sulla fattibilità o meno della stessa, e, in caso positivo, valuterà l'impatto o meno della stessa sulla sicurezza del sistema ferroviario.

Le valutazioni iniziali di “determinazione della tipologia di modifica”, “fattibilità della modifica” e di “impatto della modifica sulla sicurezza” sono registrate dal Proponente attraverso il modulo **MOD.02.01** “*Verifica di fattibilità e impatto delle modifiche sulla sicurezza*”. Il Proponente può demandare la valutazione dell'impatto della modifica sulla sicurezza ad un Gruppo di Valutazione (GdV) di comprovate competenze tecniche.

Nel caso in cui la valutazione di impatto della modifica sulla sicurezza venga fatta dal GdV, tale valutazione va registrata attraverso il **MOD.02.03** “*Analisi di rilevanza della modifica*”.

La determinazione della tipologia di modifica avviene sulla base delle tre categorie definite al paragrafo 5.1.

### 5.2.1 Modifiche che non impattano sulla sicurezza

Nel caso in cui la modifica non risulti avere impatto sulla sicurezza del sistema ferroviario, non è necessario applicare il procedimento di gestione dei rischi, e la stessa verrà autorizzata secondo le modalità previste al capitolo 9 della presente procedura.

Tale valutazione deve essere comunque conservata agli atti a cura del Proponente.

### 5.2.2 Modifiche che impattano sulla sicurezza

Nel caso in cui la modifica risulti avere impatto sulla sicurezza del sistema ferroviario è necessario valutarne la rilevanza.

Tale valutazione di rilevanza è eseguita dal Proponente, che all'uopo si avvale della consulenza tecnica di un GdV appositamente nominato.

## 5.3 COSTITUZIONE E NOMINA DEL GDV

Il GdV è individuato e normalmente nominato con nota formale dal Proponente o per le vie brevi in condizioni di particolari urgenza, che ne specifica composizione e mandato mediante compilazione e inoltro formale del **MOD.02.02** “*Nomina del Gruppo di Valutazione per l'analisi dei rischi di modifica*” a tutti gli interessati.

La nota formale deve contenere l'indicazione delle attività che ogni membro è chiamato a svolgere in base alle proprie competenze, e tutte le informazioni utili alla completa identificazione dell'oggetto della modifica e se del caso la documentazione pertinente agli argomenti da trattare compresa la relativa normativa vigente in materia di sicurezza.

La composizione del GdV deve rispondere alle seguenti esigenze:

- Il coordinatore del GdV è normalmente il RSGS o un esperto esterno nominato all'uopo dalla FCE. Il coordinatore del GdV, ha il compito di convocare le sessioni di analisi, coordinare le discussioni e verbalizzarne i risultati.
- Il personale coinvolto per le analisi di sicurezza della modifica deve complessivamente possedere sia l'esperienza necessaria e la conoscenza approfondita dei processi di sicurezza ferroviaria che la conoscenza della presente Procedura e delle metodologie di analisi di rischi. A seconda delle necessità potrebbe essere richiesta la presenza di altre Funzioni aziendali coinvolte nella modifica, personale che supervisiona le attività operative, personale dedicato alle problematiche di sicurezza, o che si occupa della sicurezza, personale in grado raccogliere informazioni utili all'analisi dal personale operativo a tutti i livelli e che possiede le necessarie competenze specifiche per la gestione dei rischi.

- Qualora nel GdV sia presente personale esperto che, pur avendo conoscenza ed esperienza nel settore ferroviario, non ha esperienza nelle metodologie di analisi dei rischi, tale personale viene informato dal coordinatore sulla terminologia e sulla metodologia di analisi.
- Il Proponente può utilizzare, nella mancanza di figure aziendali con adeguata esperienza in specifiche tematiche, esperti esterni di consolidata e documentata competenza.
- Devono essere coperte organicamente tutte le competenze necessarie all'analisi, coinvolgendo cioè un esperto o un Responsabile di ogni parte del processo oggetto dell'analisi, per minimizzare la probabilità di errore. Nel caso di modifiche organizzative che hanno impatto sulla documentazione del SGS, il proponente deve necessariamente includere il RSGS.
- Qualora il coordinatore o gli esperti nominati in prima istanza ritengano opportuni ulteriori partecipanti, il coordinatore suggerisce al Proponente l'estensione della nomina del GdV; se il proponente concorda, emette una nuova nomina su MOD.02.02 "*Nomina del Gruppo di Valutazione per l'analisi dei rischi di modifica*".

Ciascun membro del GdV ha la responsabilità di comprendere esaurientemente la materia da trattare e di contribuire consapevolmente alla discussione e alle deliberazioni conclusive sulla base del proprio bagaglio di conoscenze e di esperienze nell'ambito delle competenze rappresentate da ciascun membro.

I dati e i riscontri utilizzati dal GdV devono essere convalidati ed affidabili, ovvero se ne devono conoscere la provenienza e le modalità di raccolta e di calcolo. Qualora sia necessario ricorrere ad approssimazioni, o non si disponga di dati certi ed affidabili, deve essere sempre rispettato il principio di prudenza, ovvero si deve approssimare in maniera conservativa, per non sottovalutare nessun rischio.

Ove ritenuto opportuno, devono essere impiegati metodologie e strumenti di analisi di comprovato utilizzo.

Tutte le attività svolte, devono essere riportate in uno o più verbali redatti a cura del RSGS, firmati da tutti i membri del gruppo di lavoro ove sono rintracciabili tutte le motivazioni e le considerazioni che originano una scelta di metodo, di strategia, di calcolo, ecc.;

Deve essere fatto esplicito riferimento al quadro normativo europeo e nazionale considerato nell'analisi.

I compiti del GdV, sono:

- definire il sistema oggetto di analisi (punto 2.1.2 dell'Allegato I del Reg. UE n. 402/2013);
- individuare la lista degli eventi pericolosi riferiti al sistema definito (punto 2.2 dell'Allegato I del Reg. UE n. 402/2013);
- individuare e descrivere gli elementi pertinenti del quadro normativo di riferimento valido per FCE e indicare tutte le barriere già in essere per il sistema in esame ai fini delle valutazioni successive;
- stimare il livello di rischio "globale" associato ad ogni evento pericoloso (punto 2.2.2 dell'Allegato I del Reg. UE n. 402/2013);
- scegliere il criterio di accettazione del rischio più appropriato (punto 2.1.4 dell'Allegato I del Reg. UE n. 402/2013);
- definire le misure di sicurezza che rendano accettabili i rischi individuati ("Requisiti di Sicurezza" del "Sistema" analizzato) (punto 2.1.6 dell'Allegato I del Reg. UE n. 402/2013);
- stabilire l'accettabilità del rischio residuo (punto 2.1.7 dell'Allegato I del Reg. UE n. 402/2013);
- definire, per ogni evento pericoloso gli indicatori prestazionali di sicurezza finalizzati al monitoraggio nel tempo dell'evento pericoloso stesso (punto 4.1.1 dell'Allegato I del Reg. UE n. 402/2013).



## 5.4 VALUTAZIONE DELLA RILEVANZA DELLA MODIFICA

Ai fini della determinazione della rilevanza o meno della modifica, il GdV deve tenere in considerazione la valutazione di rilevanza di ciascuno dei seguenti criteri previsti dal Regolamento UE n. 402/2013:

1. **Conseguenza del guasto** – ovvero le conseguenze del peggiore scenario plausibile che potrebbe verificarsi in caso di guasto del sistema sottoposto a valutazione, tenuto conto dell'esistenza di barriere di sicurezza al di fuori del sistema in questione.
2. **Innovazioni applicate per la modifica** – ovvero il contenuto innovativo della modifica rispetto al sistema ferroviario in essere e all'organizzazione chiamata a metterla in atto;
3. **Complessità** – ovvero l'entità e la numerosità delle attività connesse alla modifica e l'estensione dei processi di SGS e di personale coinvolto direttamente o indirettamente;
4. **Monitorabilità** – ovvero le difficoltà o l'impossibilità di monitorare la modifica realizzata in tutto il ciclo di vita del sistema e di intervenire opportunamente per correggerla;
5. **Reversibilità** – ovvero l'impossibilità di ripristinare, dopo l'attuazione della modifica, il sistema alle condizioni preesistenti;
6. **Complementarietà** – ovvero l'entità e la numerosità di modifiche di sistema ritenute non-rilevanti effettuate dopo l'ultima modifica rilevante e tali da costituire, nel loro insieme, una modifica rilevante.

Per la verifica di complementarietà di una modifica, il GdV valuta che la stessa, sommata a tutte le modifiche messe in atto al sistema sottoposto a valutazione e non ritenute rilevanti dall'ultima accettazione di rischi, non incidano in modo sostanziale sulla frequenza o sulla gravità degli eventi pericolosi in comune e non introducano eventi pericolosi nuovi. Tale verifica avviene con l'ausilio della **DOC.02.04** “*Tabella degli Aggiornamenti del Registro degli Eventi Pericolosi*” che riepiloga gli eventi pericolosi interessati delle precedenti analisi non-rilevanti.

Le motivazioni della decisione di rilevanza o non-rilevanza dovranno essere registrate e sottoscritte da tutti i membri del gruppo di lavoro nel relativo MOD.02.03 “*Analisi di rilevanza della modifica*”, che dovrà essere allegato al verbale della riunione del GdV che ha proceduto alla valutazione della rilevanza della modifica.

In caso di modifiche giudicate non-rilevanti il procedimento si conclude con l'archiviazione di tutte le registrazioni previste e con l'autorizzazione di messa in atto della stessa da parte del Proponente che firma per accettazione il MOD.02.03 “*Analisi di rilevanza della modifica*” compilato.

In caso contrario il procedimento prosegue con il procedimento di analisi, valutazione e mitigazioni dei rischi a cura del GdV.

Le modifiche a strutture cui sono assegnate responsabilità, competenze e deleghe per la sicurezza sono sempre soggette all'analisi di impatto e rilevanza, quando esse interessino l'assegnazione di ruoli/attività di sicurezza e le relative interfacce. La modifica dei singoli nominativi avviene invece a seguito della sola verifica di corrispondenza delle competenze richieste per ciascun ruolo dal SGS.

Quando la modifica è giudicata rilevante per la sicurezza, l'intero procedimento di gestione della stessa, dal suo avvio alla messa in atto finale, è riassunto nella relazione tecnica DVRM, da compilare secondo le istruzioni riportate nel modello MOD.03.01 “*Documento di Valutazione dei Rischi di Modifica*” di cui alla PO.03 “*Gestione dei Rischi*”.

## 6. PROCEDIMENTO DI GESTIONE DEL RISCHIO

---

Il procedimento di gestione del rischio, quando richiesto per ragioni di rilevanza della modifica, è condotto dal GdV in conformità alla procedura di PO.03 *"Gestione dei Rischi"*.

Se l'analisi comporta variazioni del Registro degli Eventi Pericolosi, il suo aggiornamento è a cura del RSGS che si avvale per il controllo finale, la revisione e l'archiviazione di quanto indicato ed approvato dal Proponente.

## 7. VALUTAZIONE INDIPENDENTE

---

Concluso il procedimento di gestione del rischio, lo stesso deve essere valutato da un organismo di valutazione indipendente, che effettua una valutazione dell'adeguatezza dell'applicazione del procedimento stesso e dei relativi risultati (Documento di Valutazione dei Rischi).

Ove previsto dalla normativa, il Proponente, tramite il GdV, si interfaccia con l'Organismo Indipendente Ferroviario (OIF) incaricato di valutare la conformità del procedimento seguito ai requisiti del Regolamento 402/2013.

L'organismo di valutazione indipendente formalizza la valutazione attraverso la trasmissione al Proponente del Rapporto di Valutazione della Sicurezza, conformemente alle prescrizioni dell'allegato III del Regolamento di Esecuzione UE 402/2013.

Qualora venisse rilevata un'inadeguatezza nelle misure di sicurezza intese ad adempiere i requisiti di sicurezza (o se dovesse emergere un EP nel corso della fase di dimostrazione), il Proponente dovrà effettuare una nuova Valutazione Rischi.

Successivamente dovrà stabilire se e come tenere conto delle conclusioni del Rapporto di Valutazione della Sicurezza per l'accettazione della modifica rilevante in questione. Il Proponente giustifica e documenta la parte del Rapporto di Valutazione della Sicurezza che non condivide.

L'organismo di valutazione indipendente deve essere designato nel più breve tempo possibile dal Proponente e soddisfare i criteri di cui all'allegato II del Reg. 402/2013.

L'organismo di valutazione indipendente è incaricato dal Direttore Generale.

## 8. DICHIARAZIONE DEL PROPONENTE

---

Secondo quanto indicato nell'Art. 16 del Regolamento di Esecuzione UE 402/2013, in base ai contenuti del Documento di Valutazione dei Rischi e del Rapporto di Valutazione di Sicurezza predisposto dall'Organismo Indipendente incaricato da FCE, il Proponente elabora una dichiarazione scritta (MOD.02.04) che confermi che tutti gli eventi pericolosi individuati e i rischi connessi risultano sotto controllo.

Il Proponente è responsabile del procedimento di analisi seguito e della messa in atto della modifica, in considerazione delle misure mitigative proposte dal GdV o delle eventuali raccomandazioni del OIF.

## 9. AUTORIZZAZIONE DELLA MODIFICA

---

Sia che la modifica impatti o non impatti sulla sicurezza del sistema ferroviario la stessa deve essere autorizzata dal Direttore di Esercizio con le modalità previste dalle norme tecniche e dalle procedure aziendali vigenti.

## **10. RAPPORTI CON ANSFISA**

---

Nei casi di modifiche per le quali è prevista l'autorizzazione di ANSFISA, il Documento di Valutazione dei Rischi ed il Rapporto di Valutazione di Sicurezza predisposto dall'Organismo Indipendente incaricato da FCE devono essere trasmessi ad ANSFISA.

## **11. ARCHIVIAZIONE**

---

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

## **12. DOCUMENTI DI RIFERIMENTO**

---

- MOD.02.00 "Richiesta di Modifica"
- MOD.02.01 "Verifica di fattibilità e impatto delle modifiche sulla sicurezza"
- MOD.02.02 "Nomina del Gruppo di Valutazione per l'analisi dei rischi di modifica"
- MOD.02.03 "Analisi di rilevanza della modifica"
- MOD.02.04 "Accettazione del Proponente"
- MOD.03.01 "Documento di Valutazione dei Rischi di Modifica".
- MOD.03.02 "Documento di Valutazione dei Rischi Integrativo"
- DOC.03.03.01 "Registro degli Eventi Pericolosi"
- DOC.03.04.01 "Tabella degli Aggiornamenti del Registro degli Eventi Pericolosi"
- DOC.03.05.01 "Tabella delle cause degli Eventi Pericolosi"
- DOC.03.06.01 "Tabella degli Indicatori di Sicurezza"