

Integrazione delle buone pratiche nell'SMS

FerMerci | Roma | 19/03/2026



EUROPEAN
UNION
AGENCY
FOR RAILWAYS

Quadro giuridico

Per quanto riguarda la gestione delle competenze, l'attuale quadro applicabile si riferisce a:

- Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie
- Direttiva sui macchinisti
- STI OPE
- Metodo di sicurezza comune per gli SMS
- Regolamento ECM



Una nota di chiarimento è stata pubblicata sul sito web dell'ERA in merito ad alcune modifiche introdotte alla STI OPE dal regolamento (UE) 2023/1693.

Il regolamento (UE) 2023/1693 ha inoltre introdotto nuovi elementi relativi alle competenze e alla gestione delle emergenze, che richiedono chiarimenti al fine di:

- facilitarne la definizione e la descrizione nell'ambito dei sistemi di gestione della sicurezza (SMS) delle imprese ferroviarie (RU) e dei gestori dell'infrastruttura (IM),
- rendere più semplice e coerente il processo di pulizia delle norme nazionali.



https://www.era.europa.eu/system/files/2023-10/Clarification%20note_v1.pdf



Legal text (Point 4.2.1.1 as replaced with regulation 2023/1693)

RUs and IMs shall define and describe in their SMS procedures and requirements to train, assess and monitor the competence of their staff executing safety-critical tasks, **except** the requirements laid down in the following provisions:

- (i) training, fitness and certification requirements for train drivers (addressed by Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council**));
- (ii) elements relevant to professional qualification applicable to staff 'accompanying trains' other than the train driver, to which Appendix F of this Annex shall apply;
- (iii) elements relevant to professional qualification applicable to staff 'preparing trains' other than the train driver, to which Appendix G of this Annex shall apply.

Legal text (Point 4.6.1 as replaced with regulation 2023/1693)

Railway undertakings and Infrastructure managers shall define their own risk-based competence management system within their Safety Management Systems processes, in accordance with Annexes I and Annex II to Commission Delegated Regulation (EU) 2018/762.

È necessario chiarire che l'eccezione di cui al punto 4.2.1.1 NON rientra nel processo del sistema di gestione delle competenze degli SMS.

L'eccezione fa riferimento ai requisiti armonizzati di cui alla direttiva macchinista e alle appendici F e G della STI OPE. Tali requisiti armonizzati si applicano e non sono soggetti alla descrizione e alla definizione di ciascuna impresa ferroviaria e di ciascun gestore dell'infrastruttura.

Pertanto, gli Stati membri non sono autorizzati a stabilire nelle norme nazionali requisiti aggiuntivi rispetto a quelli già stabiliti in modo armonizzato dalla legislazione dell'UE.

Non dovrebbero esistere norme nazionali sui requisiti in materia di competenze, ad eccezione di quanto consentito dalla STI OPE, appendice I.

Tuttavia, la procedura per l'applicazione delle disposizioni armonizzate dell'UE di cui alle appendici F e G e alla direttiva macchinisti deve essere attuata mediante l'SMS (4.6.1 della STI OPE).

Legal text (Appendix I 2 (f) as replaced with regulation 2023/1693)

Professional competences (see point 4.2.1.1 and 4.6)

— Evidence of professional competences.

- L'appendice I, punto 2, contiene un elenco di punti aperti. Uno di questi punti è la lettera f).
- La lettera f) non introduce né riguarda un regime nazionale di certificazione, che non è consentito come norma nazionale. Solo il formato delle prove/della documentazione può essere considerato una norma nazionale.

Legal text (Appendix I 2 (f) as replaced with regulation 2023/1693)

Professional competences (see point 4.2.1.1 and 4.6 as replaced with regulation 2023/1693)

- Elements relevant to professional qualification for the tasks associated with despatching trains and authorising train movements.

Questo punto aperto riguarda esclusivamente il personale del GI che è il regolatore della circolazione e/o il personale del GI che autorizza il movimento dei treni.

Legal text (Point 4.2.1.1 as replaced with regulation 2023/1693)

In its Safety Management Systems (SMS) established in accordance with Annexes I and II to Commission Delegated Regulation (EU) 2018/762, each RU and IM shall identify its **safety-critical tasks and safety-related functions**, and the staff responsible for executing them.

I compiti essenziali di sicurezza armonizzati sono quelli contemplati dalla direttiva macchinisti e dalle appendici F e G della STI OPE, nonché i compiti svolti dal personale del GI che dispaccia i treni e/o ne autorizza il movimento. Altri compiti essenziali per la sicurezza (e il personale che li esegue) devono essere definiti e descritti nell'SMS dell'IF/GI (ad esempio operatori di binari, personale che opera in un cantiere di smistamento, ecc.). C'è anche personale che può avere funzioni relative alla Sicurezza come, ad esempio, pianificatori di treni e orari, responsabili dei macchinisti, responsabili della sicurezza (ad esempio Betriebsleiter - AT, RSGS - IT). Sia i compiti critici per la sicurezza che le funzioni relative alla sicurezza devono essere coperti dall'SMS. Non vi possono essere norme nazionali su questioni quali l'identificazione di tale personale, i principi di selezione (ad eccezione di quelli per i macchinisti e il personale di cui alle appendici F e G della STI OPE che stabiliscono i requisiti in materia di istruzione e idoneità medica), i metodi e i requisiti di formazione o i regimi di competenza. Tutti questi aspetti devono essere descritti nei processi del sistema di gestione delle competenze dell'IF e del GI.

Regolamento ECM

Regolamento (UE) 2019/779

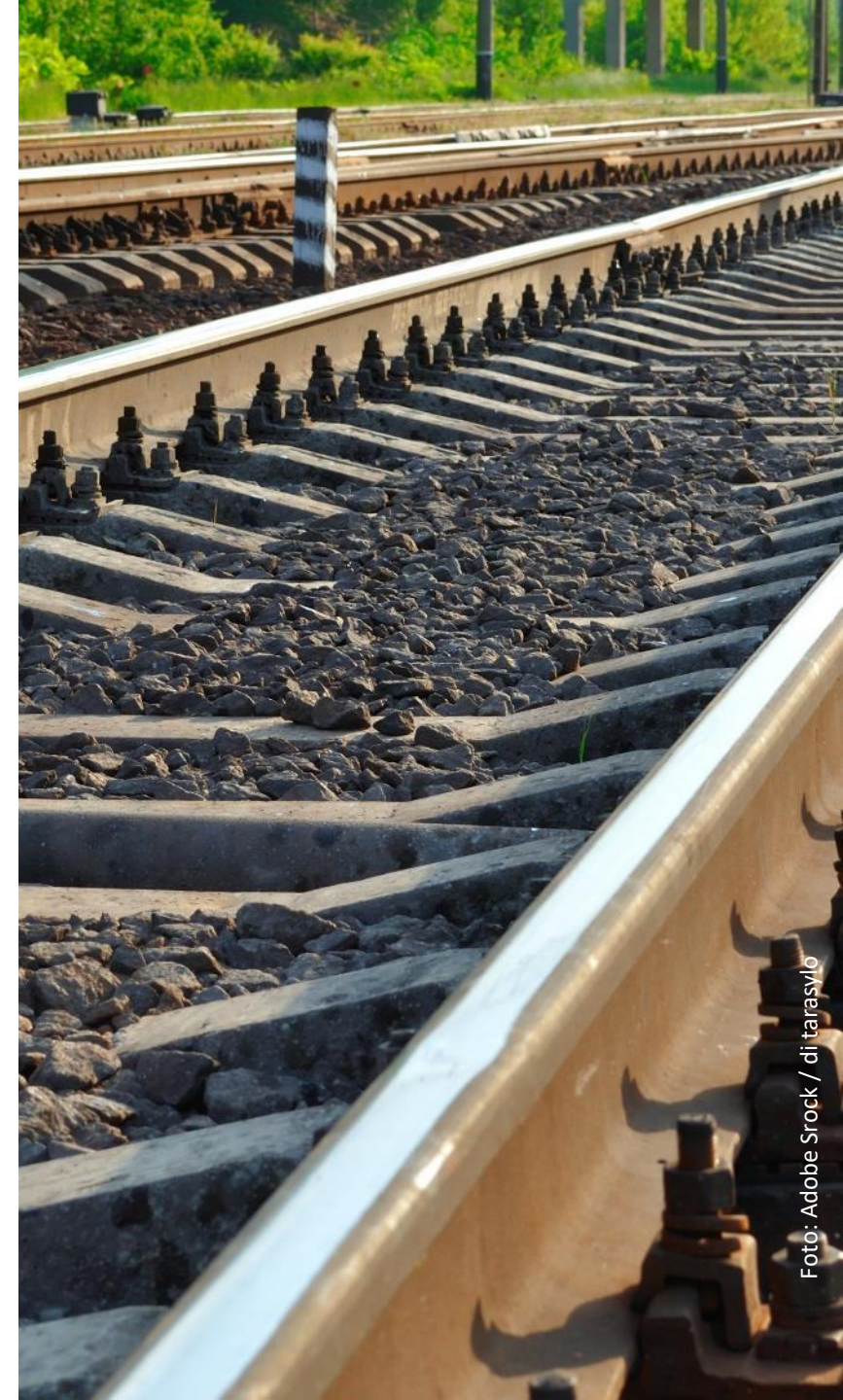
Regolamento (UE) 2019/779 Allegato II I.6 - Requisiti e criteri di valutazione per la funzione di gestione

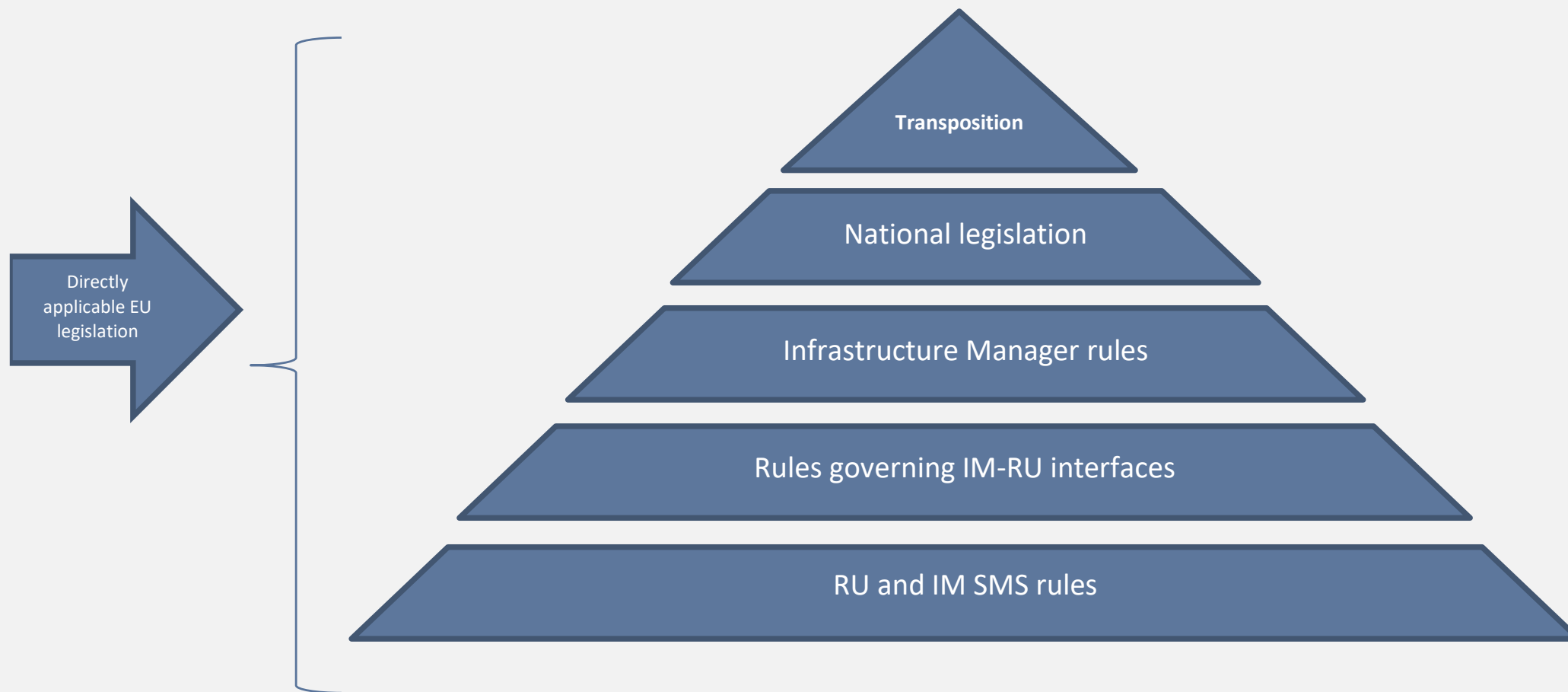
6. **Competence management** — *a structured approach to ensure that employees have the competences required in order to achieve the organisation's objectives safely, effectively and efficiently in all circumstances*
- 6.1. The **organisation shall set up a competence management system** providing for:
 - (a) the identification of posts with responsibility for performing within the system all the processes necessary for compliance with the requirements of this Annex;
 - (b) the identification of posts involving safety tasks;
 - (c) the allocation of staff with the appropriate competence to relevant tasks.
- 6.2. **Within the organisation's competence management system, there shall be procedures to manage the competence of staff**, including at least:
 - (a) identification of the knowledge, skills and experience required for safety-related tasks as appropriate for the responsibilities;
 - (b) selection principles, including basic educational level, mental aptitude and physical fitness;
 - (c) initial training and qualification or certification of acquired competence and skills;
 - (d) assurance that all staff are aware of the relevance and importance of their activities and how they contribute to the achievement of safety objectives;
 - (e) ongoing training and periodical updating of existing knowledge and skills;
 - (f) periodic checks of competence, mental aptitude and physical fitness where appropriate;
 - (g) special measures in the case of accidents/incidents or long absences from work, as required.

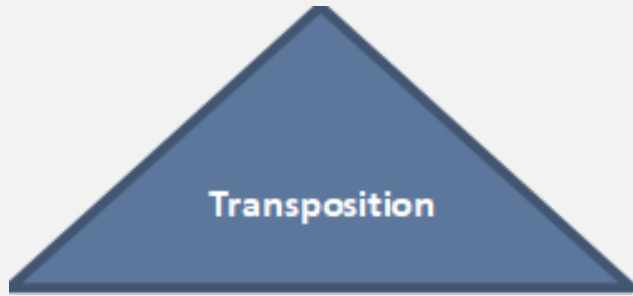
Norme nazionali

Norme nazionali (RSD)

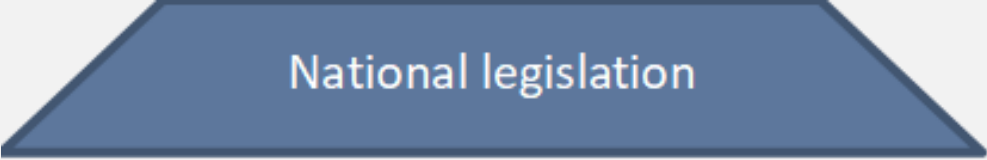
Le norme nazionali si riferiscono a tutte le norme vincolanti adottate in uno Stato Membro, indipendentemente dall'organismo che le rilascia, che contengono requisiti di sicurezza ferroviaria, operativi o tecnici, diversi da quelli stabiliti dalle norme dell'Unione o internazionali, e che sono applicabili all'interno di tale Stato Membro alle imprese ferroviarie, ai gestori dell'infrastruttura o a terzi.







Per recepimento si intende l'insieme di norme nazionali emanate da uno Stato per attuare nel proprio sistema normativo le disposizioni delle direttive europee. Questa categoria comprende, ad esempio, il decreto nazionale che recepisce la direttiva sulla sicurezza delle ferrovie (RSD).



National legislation

Per legislazione nazionale si intende l'insieme di norme emanate da uno Stato per integrare il quadro normativo dell'UE individuato dagli atti di recepimento e dai pertinenti regolamenti dell'UE (CSM, STI, ecc.).

Le norme operative nazionali sono definite dalla direttiva sulla sicurezza e possono essere elaborate solo su argomenti specifici.

Tali norme sono quelle emanate da uno Stato conformemente all'appendice I della STI OPE.

Infrastructure Manager rules

Le norme del GI sono le norme emanate dal gestore dell'infrastruttura in applicazione delle norme di recepimento e/o di altre normative nazionali pertinenti, comprese le specifiche nazionali di attuazione. Normalmente lo scopo di tali norme è quello di trasformare le norme emanate attraverso il recepimento o la legislazione nazionale in realtà operativa. Ciò significa che le regole IM normalmente coprono argomenti molto specifici e il livello di dettaglio è molto elevato. Il GI emana questo tipo di norme quando deve coprire un rischio specifico e/o quando ha un mandato a tal fine da una legislazione europea o nazionale in vigore.

Esempi di regole del GI sono:

- L'insieme delle norme nazionali che disciplinano l'uso operativo del Sistema di segnalamento;
- le specifiche nazionali di attuazione previste dall'appendice A della STI OPE (ETCS);
- norme che definiscono le operazioni durante i lavori;
- Norme che definiscono requisiti specifici per l'esercizio di treni adibiti al trasporto combinato che superano la sagoma di carico ma non superano la codificazione della linea.

Le norme notificate dal GI devono essere emanate in conformita' all'appendice I della STI OPE.

Le norme che disciplinano le interfacce tra un GI e le IF sono norme molto dettagliate che disciplinano particolari situazioni operative. Non devono essere considerate norme nazionali ai sensi dell'articolo 8 della direttiva sulla sicurezza ferroviaria, devono essere intese come disposizioni operative basate sul rischio.

Tali norme sono definite dall'esito di un'analisi e valutazione dei rischi che coinvolge tutti gli attori interessati dalla situazione operativa specifica/chiarmente definita; il processo di definizione di tali norme è coordinato dal GI con un proprio processo di gestione delle norme. Questo tipo di norma è emanata quando il GI e l'IF gestiscono ciascuno lo stesso rischio per la rispettiva quota del processo operativo, il GI esporta i rischi verso le IF e viceversa.

Esempi di questo tipo di regole sono:

- norme che definiscono le modalità di gestione di una situazione di emergenza (piano di emergenza);
- norme che definiscono le modalità di circolazione dei treni prova;
- norme che definiscono il protocollo di comunicazione tra il GI e le IF (istruzioni operative nazionali, telefoni lungo la linea, ecc.);
- norme che definiscono la gestione delle chiamate di emergenza;
- Regole che definiscono il modo di gestire le operazioni in modalità degradata ATP/ATC.

Le norme del SMS non devono essere considerate norme nazionali ai sensi dell'articolo 8 della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie, ma devono essere intese come disposizioni operative basate sul rischio e specifiche per l'impresa.

Le norme in materia di SMS sono basate sul rischio e specifiche dell'impresa e si applicano solo all'organismo emittente.

Esempi di regole per gli SMS sono:

- Gestione delle competenze
- Composizione del personale di bordo
- Per ulteriori esempi si veda la guida all'applicazione della STI OPE, strutturata in modo da fornire un'interfaccia chiara tra i requisiti relativi all'SMS e le disposizioni della STI OPE.

(<https://www.era.europa.eu/system/files/2024-06/IU-OPE-TSI-Guide-2024.pdf?t=1770380999>)

Buone pratiche

- Gli operatori ferroviari sono responsabili della gestione dei requisiti operativi specifici nel loro sistema di gestione.
- È responsabilità degli operatori identificare, valutare, eventualmente mitigare, monitorare e riesaminare continuamente i propri rischi operativi.
- Gli operatori si assumono la responsabilità attraverso il proprio sistema di gestione.
- Sulla base di ciò, una buona pratica dovrebbe essere considerata come un modo proposto per dimostrare la conformità al quadro giuridico come mezzo per gestire i rischi operativi, tenendo conto del fatto che le disposizioni del quadro giuridico coprono l'intero sistema ferroviario, mentre ogni singolo operatore ne gestisce solo una o più parti.

Le buone pratiche nel contesto dei processi armonizzati del sistema di gestione della sicurezza si riferiscono a metodi, procedure e comportamenti organizzativi che supportano in modo dimostrabile l'identificazione, la valutazione e il controllo efficaci dei rischi per la sicurezza, **in conformità ai** requisiti armonizzati stabiliti dalla legislazione ferroviaria dell'UE.

Le buone pratiche devono consentire agli operatori ferroviari di mantenere un elevato livello di prestazioni di sicurezza e garantire un miglioramento continuo.

- Gli operatori dovrebbero definire il loro contesto operativo e, di conseguenza, dovrebbero individuare i rischi che si verificano nelle loro attività. Successivamente, su **base volontaria**, sono liberi di valutare e decidere autonomamente se una buona pratica disponibile sia applicabile alla parte del sottosistema che dovrebbero gestire. Una buona pratica potrebbe essere applicabile in tutto o in parte al contesto operativo, ad esempio un'IF potrebbe essere coinvolta nel trasporto merci, ma senza il trasporto di merci pericolose, mentre una buona pratica potrebbe riguardare entrambi.
- Se un operatore valuta una buona pratica come applicabile al contesto operativo e decide di utilizzarla, dovrebbe valutare i rischi che la buona pratica potrebbe coprire nell'ambito delle attività operative da svolgere.

- Una buona pratica, se utilizzata, farà parte delle procedure operative del SMS/MMS. È importante notare che una buona pratica non è la procedura, ma le informazioni per contribuire alla definizione della procedura.
- L'SMS/MMS non può limitarsi a dire che la buona pratica è applicata, ma è necessario spiegare come viene applicata in una procedura operativa di supporto per il requisito operativo pertinente.
- Non si tratta solo di rispettare una buona pratica. L'intero scopo della buona pratica è che si basino sul rischio, pertanto un operatore deve, utilizzando le informazioni della sua valutazione del rischio, essere in grado di dimostrare che la buona pratica controlla i rischi individuati.

- Gli operatori hanno l'obbligo che il personale sia selezionato e formato in modo da essere competente nel proprio lavoro e idoneo a svolgere qualsiasi compito critico per la sicurezza. Il quadro giuridico dell'UE stabilisce specifiche di alto livello in relazione al personale che svolge compiti critici per la sicurezza. Tuttavia, non descrive in dettaglio le condizioni di lavoro e i requisiti professionali di tutto il personale che svolge mansioni critiche per la sicurezza. Questi dovrebbero essere presi in considerazione dall'operatore nel proprio SMS/MMS.
- La competenza è dimostrata all'interno del sistema di gestione dell'organizzazione.
- Gli operatori sono liberi di utilizzare le proprie strutture di formazione.
- È importante sottolineare che le organizzazioni rimangono pienamente conformi alle norme dell'UE anche in assenza di certificati previsti da una buona pratica, a condizione che soddisfino i requisiti stabiliti dal quadro giuridico.



THANK YOU

Moving Europe towards a sustainable and safe railway system without frontiers.

Follow us:



in

