
 Ferrovie Appulo Lucane	SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA	FAL_SGS_P15	
	AMIS	Rev01	Pagina 1 di 17

SISTEMA DI GESTIONE DELLA  
SICUREZZA

AMIS  
AUTORIZZAZIONE DI MESSA IN SERVIZIO


PROCEDURA  
FAL\_SGS\_P15

CODICE FILE: FAL_SGS_P15					N. ALLEGATI: -	
Rev	Descrizione Modifiche	REDAZIONE	VERIFICA	APPROVAZIONE	DATA EMISSIONE	DATA ENTRATA IN VIGORE
01	Nuova Emissione riscontro Report Ansfisa prot. 20493 del 23.09.2021	RSGS Ing. E. Mesiano	RSGS Ing. E. Mesiano	DT Ing. S. Di Bella	30/01/2022	
00	Prima Emissione	RSGS	RSGS/DT	DG	30/10/2020	


	<b>SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA</b>	<b>FAL_SGS_P15</b>	
	<b>AMIS</b>	Rev01	Pagina 2 di 17

## Indice

1	Scopo .....	4
2	Riferimenti .....	4
2.1	Riferimenti normativi.....	4
	DPR 753/80 <i>Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto.</i> .....	4
3	Terminologia e Abbreviazioni.....	5
3.1	Terminologia .....	5
3.2	Abbreviazioni .....	5
<b>3.3</b>	<b>Definizione del processo operativo delle AMIS dei sottosistemi strutturali di terra .....</b>	<b>5</b>
3.4	Categorie sottosistemi strutturali.....	5
3.4.1	Categoria 1.....	8
3.4.2	Categoria 2.....	8
3.4.3	Categorie 3 e 4.....	8
<b>3.5</b>	<b>Procedura di autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali .....</b>	<b>9</b>
3.5.1	Impegno preliminare .....	10
3.5.2	Richiesta di Autorizzazione di Messa In Servizio .....	10
3.5.3	Rilascio dell'Autorizzazione di Messa In Servizio.....	11
3.6	Applicazione del processo di verifica ai sensi del Decreto ANSF n. 1/2019 .....	11
4	Definizione del processo operativo delle A.M.I.S. di veicoli e autorizzazione di tipi di veicolo. 12	
4.1	Classificazione degli interventi a tipi di veicolo / a veicoli.....	12
4.1.1	Categoria A .....	13
4.1.2	Categoria B .....	13
4.1.3	Categoria C .....	13
4.1.4	Categoria D, Autorizzazioni e Autorizzazioni in conformità .....	13
4.2	Procedimento di autorizzazione di veicoli e tipi di veicolo.....	14
4.2.1	Impegno preliminare .....	14
4.2.2	Autorizzazione temporanea all'esecuzione di prove in linea .....	14
4.2.3	Effettuazione di prove in linea.....	15
4.2.4	Richiesta e rilascio di Autorizzazione di Messa In Servizio di veicoli e tipi di veicolo.....	15
4.3	Procedimento di autorizzazione di veicoli conformi al tipo autorizzato .....	15
5	Definizione del processo operativo delle m.i.s. dei sottosistemi strutturali e di veicoli .....	16
5.1	Riesame delle attività e dei relativi documenti di registrazione .....	16
5.2	Attivazione .....	17

 Ferrovie Appulo Lucane	<b>SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA</b>	<b>FAL_SGS_P15</b>	
	<b>AMIS</b>	Rev01	Pagina 3 di 17

6	Definizione del processo operativo delle A.M.I.S. di Applicazioni Generiche .....	17
7	Gestione delle registrazioni .....	17

 Ferrovie Appulo Lucane	<b>SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA</b>	<b>FAL_SGS_P15</b>	
	<b>AMIS</b>	Rev01	Pagina 4 di 17

## 1 SCOPO

La presente procedura ha lo scopo di definire i procedimenti tecnici, le condizioni e le attività da svolgere per il rilascio da parte di ANSFISA dei provvedimenti di:

- Autorizzazione di messa in servizio di impianti fissi ai sensi dell'art. 18 D.lgs. 57/2019;
- Autorizzazione di immissione sul mercato di veicoli ai sensi dell'art. 21 D.lgs. 57/2019;
- Autorizzazione di tipi di veicoli ai sensi dell'art. 24 D.lgs. 57/2019;
- Autorizzazione di immissione sul mercato di veicoli conformi al tipo ai sensi dell'art. 25 D.lgs. 57/2019;
- Autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche e prime specifiche ai sensi dell'art. 16 comma 2 lettera r) D.lgs. 50/2019;
- Autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali e di veicoli ai sensi dell'art. 29 D.lgs. 50/2019;
- Autorizzazione di messa in servizio di locomotive da manovra in ambito località di servizio ai sensi del decreto ANSF n. 1/2015 e s.m.i.;


La presente procedura si applica ogni volta che sia necessario apportare modifiche al sistema ferroviario costituito dai seguenti sottosistemi:

- a) settori di natura strutturale: infrastruttura, controllo-comando e segnalamento a terra, controllo-comando e segnalamento di bordo, materiale rotabile;
- b) settori di natura funzionale: esercizio e gestione del traffico, manutenzione.

## 2 RIFERIMENTI

### 2.1 Riferimenti normativi

- DPR 753/80 *Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto.*
- 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
- D.lgs. 50/2019 *“Attuazione della Direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 Maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie*
- D.Lgs. 57/2019 - Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie. (19G00057) (GU Serie Generale n.134 del 10-06-2019)
- Decreto ANSF 1/2019 Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario, nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti
- Decreto ANSF 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;
- Linee guida n. 1/2019 per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche, Rev. 1 del 27.07.2020
- Linee guida per l'applicazione del regolamento (UE) N. 402/2013 della Commissione del 30 aprile 2013” – Rev. B del 27.04.2020 - Modifiche ai sottosistemi strutturali di terra (impianti fissi).

 Ferrovie Appulo Lucane	<b>SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA</b>	<b>FAL_SGS_P15</b>	
	<b>AMIS</b>	Rev01	Pagina 5 di 17

### 3 TERMINOLOGIA E ABBREVIAZIONI

#### 3.1 Terminologia

#### 3.2 Abbreviazioni

AMIS	Autorizzazione di Messa in Servizio
MIS	Messa in Servizio
CCS	Controllo Comando e Segnalamento
ANSFISA	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali
GdE	Gruppo di Esperti
LG ANSF	Linee Guida ANSF
DG	Direttore Generale
MR	Materiale Rotabile
OIF	Organismo Indipendente Ferroviario
RR	Responsabile Rete
RT	Responsabile Trasporto
RSGS	Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza
SGS	Sistema di Gestione della Sicurezza
NEV	Numero Europeo Veicolo
NIE	Numero Identificativo Europeo

#### 3.3 DEFINIZIONE DEL PROCESSO OPERATIVO delle AMIS dei sottosistemi strutturali di terra

Si precisa che il Richiedente è una persona fisica o giuridica che chiede un'autorizzazione, sia essa un'impresa ferroviaria, un gestore dell'infrastruttura o un'altra persona fisica o giuridica, come un fabbricante, un proprietario o un detentore.


#### 3.4 Categorie sottosistemi strutturali

In caso di modifiche a sottosistemi esistenti oppure di attivazione di nuovi sottosistemi, ogni intervento deve essere classificato in una delle seguenti categorie:

- **Categoria 1:** "sostituzione nell'ambito della manutenzione" e altre modifiche che non introducono uno scostamento dalla documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione di verifica redatta con riferimento al decreto ANSF n° 1/2019. In questa categoria ricadono tutte le modifiche non assegnate alle categorie seguenti.

Rimangono esclusi gli interventi di sostituzione, nell'ambito della manutenzione, di elementi dotati di determinate caratteristiche, di seguito indicate, con riferimento alla gestione delle modifiche dei sottosistemi strutturali di terra (impianti fissi), in occasione di un intervento di manutenzione, sia ciclica che preventiva, per la determinazione della rilevanza si applica il Regolamento 402/2013 e le relative linee guida.

Tuttavia, in caso di mera sostituzione di un elemento presente nel contesto con un suo uguale, identificato da un medesimo codice o barcode, non è necessario effettuare una analisi della rilevanza qualora:

	<b>SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA</b>	<b>FAL_SGS_P15</b>	
	<b>AMIS</b>	Rev01	Pagina 6 di 17

- **sia presente nel proprio SGS un'analisi del rischio effettuata in applicazione del Regolamento 402/2013 che comprende dette attività manutentive;**
- **la sostituzione dell'elemento sia effettuata con un elemento con uguale codice o barcode;**
- **la sostituzione avvenga utilizzando e seguendo le procedure presenti nel proprio SGS;**
- **la sostituzione venga effettuata da personale abilitato e già coinvolto in attività uguali.**

**Categoria 2:** modifiche che introducono uno scostamento dalla documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione di verifica redatta con riferimento al decreto ANSF n° 1/2019 e che possono rendere necessari nuovi controlli (e quindi verifiche sulla base dei moduli di valutazione della conformità applicabili) ma che non hanno alcun impatto sulle caratteristiche essenziali di progetto del sottosistema. In questa categoria sono compresi gli interventi di sostituzione, nell'ambito delle attività indicate nel Decreto ANSF n. 1/2019, di componenti di sicurezza con elementi ferroviari utilizzati nel contesto FAL.

- **Categoria 3:** rinnovo o ristrutturazione (ovvero modifiche o lavori di sostituzione importanti che impongono di informare ANSFISA) che non richiedono una nuova autorizzazione di messa in servizio; rientrano in questa categoria le modifiche che non soddisfano nessuno dei criteri di cui all'art. 18 comma 5 del D.lgs. 57/2019. Tali criteri sono applicabili, tenuto conto delle corrispondenze riportate nella tabella di cui al capitolo 15 delle Linee Guida ANSF n° 1/2019, per le reti funzionalmente isolate.
- **Categoria 4:** rinnovo o ristrutturazione (ovvero modifiche o lavori di sostituzione importanti che impongono di informare ANSFISA), che richiedono una nuova autorizzazione di messa in servizio; rientrano in questa categoria le modifiche che soddisfano almeno uno dei criteri di cui all'art. 18 comma 5 del D.lgs. 57/2019. Tali criteri sono applicabili, tenuto conto delle corrispondenze riportate nella tabella di cui al capitolo 15 delle Linee Guida ANSF n° 1/2019, per le reti funzionalmente isolate.
- **Categoria 5:** Prima messa in servizio di un sottosistema strutturale, cioè di porzione di sistema ferroviario non rientrante nella definizione di cui all'art. 3 comma 1 lettera q) del D.lgs. 57/2019. ??

*q) «sistema ferroviario esistente»: l'infrastruttura costituita dalle linee e dagli impianti fissi delle reti ferroviarie esistenti al momento dell'entrata in vigore del presente decreto, nonché i veicoli di ogni categoria e origine che percorrono tale infrastruttura;*


Gli interventi ricadenti nei precedenti punti 1, 2, 3 e 4 sono riferiti a modifiche apportate a sottosistemi esistenti; gli interventi ricadenti nel precedente punto 5 sono invece riferiti all'attivazione di nuovi sottosistemi.

La classificazione della modifica viene tracciata attraverso la compilazione del Modulo FAL\_SGS\_P15Mod01 "Definizione Categoria di Modifica". Tale modulo contiene una descrizione della modifica, la perimetrazione del sistema oggetto di modifica e la categoria assegnata in funzione delle definizioni sopra riportate. La classificazione della modifica è proposta dal responsabile della Struttura Organizzativa competente, controllata dal RSGS e approvata dal DT .

Per tutti gli interventi che rappresentano una modifica al sistema ferroviario di FAL, indipendentemente dalla classificazione assegnata deve attivarsi l'iter previsto dalla Procedura FAL\_SGS\_P14 "Gestione e controllo delle modifiche".

Nella Riunione del GdE per la valutazione della modifica, i partecipanti, constatato che la modifica interessa i sottosistemi strutturali e dunque l'applicabilità della presente procedura, avviano il processo di classificazione della modifica, attribuendo alla stessa la categoria di appartenenza. Gli esiti del processo di classificazione devono essere riportati in apposito verbale di riunione.

Le decisioni assunte dal GdE in relazione alle modifiche di un sottosistema basate sulle categorie precedentemente indicate devono essere completamente indipendenti dall'analisi del rischio di una modifica ai sensi del Regolamento 402/2013. Tale aspetto viene trattato nella Procedura FAL\_SGS\_P14 "Gestione e controllo delle modifiche" e

	<b>SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA</b>	<b>FAL_SGS_P15</b>	
	<b>AMIS</b>	Rev01	Pagina 7 di 17

FAL\_SGS\_P10 “*Valutazione dei Rischi*”. La gestione delle modifiche è un processo essenziale per garantire la sicurezza di sistema ferroviario gestito da FAL. Tale processo, sancisce, ai sensi del Regolamento (UE) 402/2013 e s.m.i., che qualsiasi modifica di natura tecnica, operativa od organizzativa al sistema ferroviario gestito da FAL deve essere analizzata e, di essa, valutata l'incidenza e la rilevanza sulla sicurezza.

### **Interventi “Non importanti”**

Per gli interventi classificati “non importanti” valgono le considerazioni di seguito riportate:

FAL definisce interventi non importanti quelli di modifica/sostituzione di un sottosistema o di una sua parte che soddisfano tutti i seguenti requisiti, ove applicabili:

1. l'intervento interessa esclusivamente una porzione limitata di linea (p.e. località di servizio o tratta fra due località di servizio);
2. non sono richieste deroghe ai requisiti definiti dalle STI applicabili in relazione all'intervento stesso;
3. la realizzazione avviene con metodi e/o prassi già in uso presso FAL;
4. esistono metodologie per le prove e la messa in servizio in ambito di FAL;
5. non è prevista la realizzazione di nuovi tratti in galleria rientranti nel campo di applicazione della STI “Sicurezza nelle gallerie ferroviarie” (STI - SRT);
6. l'intervento non prevede la realizzazione di nuove località di servizio (p.e. bivi, stazioni, fermate, ecc.);
7. l'intervento non prevede l'aggiunta di uno o più binari al tracciato di tratte esistenti (p.e. raddoppio);
8. l'intervento non interessa tratte o sottosistemi che si interfacciano con infrastrutture di altri Gestori;

inoltre, solamente per i sistemi/apparati di sicurezza e segnalamento del sottosistema CCS:

9. il sottosistema CCS non incorpora una prima applicazione specifica ad esclusione dei casi di:
  - 9.1. modifica di applicazione generica dove:
    - 9.1.1. il contesto applicativo dell'applicazione generica precedentemente autorizzata risulta invariato rispetto a quello in cui viene impiegata l'applicazione generica derivante dalla modifica;
    - 9.1.2. le funzionalità, i punti di interazione, le circostanze operative, e le condizioni ambientali


rimangono invariate rispetto a quelle relative all'AG precedentemente autorizzata;

- 9.1.3. non si introducono nuovi rischi;
- 9.1.4. non si utilizzano nuovi prodotti, ad eccezione di prodotti retrocompatibili che non richiedono riconfigurazioni di impianto;
- 9.2. prima applicazione specifiche che possono essere gestite come «non Importanti» a seguito di un'apposita disposizione dell'ANSF sulla rispettiva applicazione generica.

In sede di attivazione del processo di gestione della modifica, se verificati tutti i requisiti di cui sopra, l'intervento può essere classificato come “Non importante” e seguire il processo di MIS interno a FAL.

### **Sono considerati “non importanti” gli interventi che soddisfano tutti i seguenti requisiti:**

- 1) devono interessare una porzione limitata di linea ferroviaria (es.: località di servizio o tratte di linea);
- 2) non devono richiedere deroghe ai requisiti previsti dal Decreto ANSF n° 1/2019 applicabili;

	<b>SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA</b>	<b>FAL_SGS_P15</b>	
	<b>AMIS</b>	Rev01	Pagina 8 di 17

- 3) devono avvenire con metodi e/o prassi già in uso presso nel contesto/sistema FAL;
- 4) devono esistere metodologie per le prove e la messa in servizio già in uso nel contesto/sistema FAL;
- 5) non devono prevedere la realizzazione di nuovi tratti in galleria;
- 6) non devono riguardare la realizzazione di nuove località di servizio (stazioni, fermate, posti di movimento, ecc...);
- 7) non devono prevedere l'aggiunta di uno o più binari al tracciato di tratte esistenti (es. raddoppio);
- 8) non devono interessare tratte o sottosistemi che si interfacciano con infrastrutture di altri Gestori.

**Gli interventi che presentano almeno una caratteristica che non rispetta le suddette condizioni sono definiti "importanti".**

### 3.4.1 Categoria 1

Nel caso in cui la modifica sia classificabile in categoria 1 non è richiesta alcuna verifica da parte di un OIF, non è necessario informare l'ANSFISA e la dichiarazione di verifica redatta con riferimento al decreto ANSF n° 1/2019, qualora presente, resta valida ed immutata.

La tracciatura dell'intervento è effettuata attraverso la registrazione su un modulo FAL\_SGS\_P15Mod02 da parte del Responsabile della Struttura Organizzativa oggetto di modifica (proponente) ?, il quale indica l'oggetto, il responsabile e l'esecutore della modifica stessa. A seguito della realizzazione dell'intervento deve essere compilato il modulo FAL\_SGS\_P15Mod03 "*Registro degli interventi*", riempiendo solo le colonne di interesse.

### 3.4.2 Categoria 2

Nel caso di modifiche che introducono uno scostamento dalla documentazione tecnica che accompagna la dichiarazione di verifica ma che non hanno alcun impatto sulle caratteristiche essenziali di progetto del sottosistema, il Responsabile della Struttura Organizzativa coinvolta (richiedente/proponente?) deve identificare tutti i documenti tecnici su cui la modifica ha impatto e deve valutarne la necessità di aggiornamento. In particolare dovranno essere aggiornati almeno i seguenti documenti tecnici:

- Disegni generali e di dettaglio;
- Schemi elettrici, idraulici e dei circuiti di controllo;
- Schede tecniche e certificati dei componenti utilizzati;
- Planimetria della linea.


Poiché la modifica in categoria 2 non prevede interventi che hanno impatto sulle caratteristiche essenziali di progetto del sottosistema, non è necessario redigere o aggiornare la dichiarazione di verifica ai sensi del decreto ANSF n.1/2019, a meno che il Responsabile della Struttura Organizzativa coinvolta non lo ritenga necessario.

La tracciatura dell'intervento è effettuata attraverso la registrazione sul modulo FAL\_SGS\_P15Mod02 da parte del Responsabile della Struttura Organizzativa oggetto di modifica (proponente), il quale indica l'oggetto, il responsabile e l'esecutore della modifica stessa. A seguito della realizzazione dell'intervento deve essere compilato il modulo FAL\_SGS\_P15Mod03 "*Registro degli interventi*", riempiendo solo le colonne di interesse.

### 3.4.3 Categorie 3 e 4

In caso di interventi classificati come rinnovo o ristrutturazione, il Richiedente redige il "Dossier di progetto" e procede nel richiedere ad ANSFISA il parere di competenza in merito alla necessità di una nuova AMIS.



	<b>SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA</b>	<b>FAL_SGS_P15</b>	
	<b>AMIS</b>	Rev01	Pagina 9 di 17

#### 3.4.3.1 Richiesta di parere ad ANSFISA

Nel caso di interventi a sottosistemi esistenti classificati come rinnovo o ristrutturazione, il Richiedente deposita presso ANSFISA un Dossier contenente quanto previsto nel paragrafo 6.2.3.2 delle Linee Guida ANSF n° 1/2019 almeno 5 mesi prima della data di prevista attivazione. ANSFISA, entro un mese dal ricevimento dei documenti informa il Richiedente in merito alla completezza del Dossier presentato, valutando esclusivamente la presenza di tutta la documentazione prevista dalle Linee Guida ANSF n° 1/2019. Entro 4 mesi dal ricevimento di tutti i documenti richiesti, ANSFISA si esprime stabilendo se la modifica richieda o meno una nuova Autorizzazione di Messa In Servizio.

#### 3.4.3.2 Categoria 3

Nel caso in cui a giudizio di ANSFISA non sia necessaria una nuova AMIS, FAL non deve attivare alcun ulteriore procedimento verso ANSFISA, ma deve conservare tutta la documentazione prodotta ai fini della tracciatura dell'evoluzione della configurazione del sottosistema. In particolare, il Responsabile della Struttura Organizzativa coinvolta deve identificare tutti i documenti tecnici su cui la modifica ha impatto e deve valutarne la necessità di aggiornamento. In particolare dovranno essere aggiornati almeno i seguenti documenti tecnici:

- Disegni generali e di dettaglio;
- Schemi elettrici, idraulici e dei circuiti di controllo;
- Schede tecniche e certificati dei componenti utilizzati;
- Planimetria della linea.

Poiché la modifica in categoria 3 prevede interventi importanti, cioè che hanno impatto sulle caratteristiche essenziali di progetto del sottosistema, è necessario redigere o aggiornare la dichiarazione di verifica ai sensi del decreto ANSF n.1/2019.

La tracciatura dell'intervento è effettuata attraverso la registrazione sul modulo FAL\_SGS\_P15Mod02 da parte del Responsabile della Struttura Organizzativa oggetto di modifica (proponente), il quale indica l'oggetto, il responsabile e l'esecutore della modifica stessa. A seguito della realizzazione dell'intervento deve essere compilato il modulo FAL\_SGS\_P15Mod03 "*Registro degli interventi*", riempiendo solo le colonne di interesse.

#### 3.4.3.3 Categoria 4


Qualora ANSFISA comunichi che l'importanza dei lavori giustifica la necessità di una nuova AMIS, il Richiedente avvia un processo di AMIS secondo quanto definito al successivo paragrafo 4.20. A seguito della realizzazione dell'intervento deve essere compilato il modulo FAL\_SGS\_P15Mod03 "*Registro degli interventi*", riempiendo solo le colonne di interesse.

#### 3.4.3.4 Prima messa in servizio

Nel caso di prima messa in servizio di sottosistemi, l'intervento viene assegnato alla Categoria 4, quindi il Richiedente avvia un procedimento di AMIS secondo quanto definito nel successivo paragrafo 4.2. A seguito della realizzazione dell'intervento deve essere compilato il modulo FAL\_SGS\_P15Mod03 "*Registro degli interventi*", riempiendo solo le colonne di interesse.

### 3.5 Procedura di autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali

Nei casi di prima messa in servizio, rinnovo o ristrutturazione (per i quali ANSF abbia espresso la necessità di una nuova

	<b>SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA</b>	<b>FAL_SGS_P15</b>	
	<b>AMIS</b>	Rev01	Pagina 10 di 17

AMIS a seguito della richiesta di parere) di sottosistemi esistenti si applica la procedura descritta di seguito.

### 3.5.1 Impegno preliminare

Il Richiedente deve inoltrare la richiesta di avvio del procedimento ad ANSFISA secondo il modello riportato nell'allegato D delle Linee Guida ANSF n° 1/2019. Tale richiesta deve essere corredata dal Fascicolo della documentazione che deve contenere gli elementi elencati nel paragrafo 9.1 delle Linee Guida ANSF n° 1/2019.

Qualora la suddetta documentazione oppure parte di essa sia già stata presentata alla valutazione di ANSFISA in fase di richiesta di parere (nel caso di interventi di rinnovo o ristrutturazione di sottosistemi esistenti), quanto richiesto nella fase di avvio del procedimento è da considerarsi come integrazione a quanto già consegnato ad ANSF.

Entro un mese dalla presentazione della richiesta, qualora ne sussistano le condizioni, ANSFISA ha la facoltà di convocare una riunione con il Richiedente e l'Organismo Indipendente Ferroviario incaricato dal Richiedente stesso per la presentazione della documentazione allegata alla richiesta.

Infine, ANSFISA, entro il mese successivo dalla data della predetta riunione rilascia il proprio Nulla Osta allo Sviluppo del sottosistema, il quale si intende come parere di fattibilità del progetto così come descritto in fase preliminare e costituisce condizione necessaria per procedere alle successive fasi autorizzative. Nel caso in cui, al contrario, ANSFISA ritenga non sussistano le condizioni per il rilascio del Nulla Osta allo Sviluppo, comunica le eventuali integrazioni e modifiche che il Richiedente deve apportare alla documentazione presentata.

Qualora non vi sia stata necessità di convocare la riunione sopra citata ANSFISA, ove ne sussistano le condizioni, comunica il proprio Nulla Osta allo sviluppo del sottosistema entro 3 mesi dalla richiesta, se del caso con eventuali prescrizioni

- (Procedura di Switch-off degli impianti).

Qualora nell'ambito di un procedimento di AMIS la messa in servizio di un sottosistema preveda tutte le prove che siano ritenute necessarie, le quali comportino il passaggio senza soluzione di continuità dalla configurazione in esercizio a quella subentrante, il Richiedente deve esplicitare una procedura di migrazione fra le due configurazioni secondo quanto definito dal paragrafo 9.2.1 delle Linee Guida ANSF n° 1/2019. Tale procedura deve essere validata da un OIF.


### 3.5.2 Richiesta di Autorizzazione di Messa In Servizio

Ottenuto il Nulla Osta allo Sviluppo del sottosistema, implementato il progetto ed eseguite le prove necessarie, il Richiedente invia ad ANSFISA la richiesta di Autorizzazione di Messa In Servizio del sottosistema, corredata dalla documentazione indicata nel paragrafo 9.3 delle Linee Guida ANSF n° 1/2019.

Qualora la suddetta documentazione oppure una parte di essa sia già stata presentata ad ANSFISA in fase di richiesta di parere o di avvio del procedimento, il Richiedente ne farà specifico riferimento integrando la documentazione eventualmente mancante.

In conformità al decreto ANSF 3/2019, art. 4 punto 6, per quanto riguarda progetti in corso per i sottosistemi strutturali di terra, per eventuali modifiche alle reti per le quali i competenti organi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti avessero già rilasciato atti autorizzativi o approvativi ai sensi del DPR 753/1980, l'esercente o il gestore dell'infrastruttura deve presentare all'Agenzia un dossier illustrativo delle modifiche secondo quanto indicato al paragrafo 9.3 delle linee Guida ANSF n° 1/2019.

La richiesta di AMIS deve sempre essere inviata entro le tempistiche previste dalla Linee Guida ANSF n° 1/2019.

	<b>SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA</b>		<b>FAL_SGS_P15</b>	
	<b>AMIS</b>		Rev01	Pagina 11 di 17

### 3.5.3 Rilascio dell'Autorizzazione di Messa In Servizio

Entro un mese dal ricevimento della richiesta di AMIS, ANSFISA informa il Richiedente in merito alla completezza del fascicolo presentato, valutando esclusivamente la presenza di tutta la documentazione prevista dalle Linee Guida ANSF n° 1/2019. Entro 4 mesi dal ricevimento di tutta la documentazione richiesta ANSFISA rilascia il documento di Autorizzazione di Messa In Servizio del sottosistema, in caso contrario informa il Richiedente della sua decisione negativa.


Tale autorizzazione può essere emessa in forma temporanea nel caso in cui ANSFISA consideri che il sottosistema possa essere messo in servizio sotto condizioni o prescrizioni.

Dopo aver ottenuto l'Autorizzazione di Messa In Servizio del sottosistema, il Richiedente trasmette una copia dell'AMIS ricevuta e di tutta la documentazione prodotta al Responsabile Infrastruttura, che provvede a registrarla nel modulo FAL\_SGS\_P15Mod04 "Registro delle AMIS di sottosistemi strutturali di terra".

### 3.6 Applicazione del processo di verifica ai sensi del Decreto ANSF n. 1/2019

Al fine della valutazione dell'applicazione del Decreto ANSF n.1/2019, delle deroghe allo stesso, dell'applicazione del processo di verifica ai sensi del Decreto ANSF n.1/2019 e della redazione della dichiarazione di verifica ai sensi del Decreto ANSF n.1/2019, si fa riferimento alle indicazioni di seguito riportate.

	Nuovo Sottosistema	Ristrutturazione/rinnovo		Interventi non importanti	Sostituzione nell'ambito della manutenzione
		Con AMIS	Senza AMIS		
<b>Definizione</b>	Prima messa in servizio (capitolo 4.1)	Categoria 4 (capitolo 4.1)	Categoria 3 (capitolo 4.1)	Categoria 2 (capitolo 4.1)	Categoria 1 (capitolo 4.1)
<b>Applicazione del Decreto ANSF n.1/2019</b>	Obbligatoria	Obbligatoria	Obbligatoria	Vedere punto 11.2 della LG ANSF n.1/2019	Raccomandata
<b>Deroghe al Decreto ANSF n.1/2019</b>	NA	NA	NA	NA	NA
<b>Certificato di verifica rilasciato da OIF</b>	Obbligatorio	Obbligatorio	Richiesta	Non richiesta	NA
<b>Dichiarazione di verifica ai sensi del Decreto ANSF n.1/2019</b>	Obbligatorio	Obbligatorio	Richiesta	Non richiesta	NA

	<b>SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA</b>	<b>FAL_SGS_P15</b>	
	<b>AMIS</b>	Rev01	Pagina 12 di 17

## 4 DEFINIZIONE DEL PROCESSO OPERATIVO DELLE A.M.I.S. DI VEICOLI E AUTORIZZAZIONE DI TIPI DI VEICOLO

In accordo con quanto riportato nelle Linee Guida ANSF n° 1/2019, per le reti funzionalmente isolate e per le locomotive da manovra, l'autorizzazione di messa in servizio di veicoli equivale, al tempo stesso e su richiesta del richiedente, all'autorizzazione del tipo di veicolo.

Inoltre, si sottolinea che *“le modifiche a un veicolo già autorizzato connesse a sostituzioni per manutenzione e limitate alla sostituzione di componenti con altri componenti che svolgono funzioni e possiedono prestazioni identiche nell'ambito della manutenzione preventiva o correttiva del veicolo non richiedono un'autorizzazione di immissione sul mercato o di messa in servizio.”* In questo caso, quindi, l'intervento di manutenzione non è una modifica per cui la tracciatura avviene esclusivamente secondo quanto previsto dall'SGS da parte del Responsabile della Struttura Organizzativa oggetto di modifica.


Si precisa che il Richiedente è una persona fisica o giuridica che chiede un'autorizzazione, sia essa un'impresa ferroviaria, un gestore dell'infrastruttura o un'altra persona fisica o giuridica, come un fabbricante, un proprietario o un detentore.

### 4.1 Classificazione degli interventi a tipi di veicolo / a veicoli

In caso di modifiche a tipi di veicolo/veicoli oppure di realizzazione di un nuovo tipo di veicolo ogni intervento deve essere classificato in una delle seguenti categorie:

1. **Categoria A:** una modifica del tipo di veicolo/veicolo che non si discosta dalla documentazione tecnica allegata alle dichiarazioni di verifica dei sottosistemi redatte con riferimento al decreto ANSF n° 1/2019.
2. **Categoria B:** una modifica del tipo di veicolo/veicolo che si discosta dalla documentazione tecnica allegata alle dichiarazioni di verifica dei sottosistemi redatte con riferimento al decreto ANSF n° 1/2019, la quale potrebbe richiedere nuovi controlli e pertanto una verifica in base ai moduli di valutazione della conformità applicabili, ma che non ha ripercussioni sulle caratteristiche essenziali di progetto del tipo di veicolo/veicolo e che non richiede una nuova autorizzazione sulla base dei criteri stabiliti dall'articolo 21, comma 12, del D.lgs. 57/2019;
3. **Categoria C:** una modifica delle caratteristiche essenziali di progetto del tipo di veicolo/veicolo che non richiede una nuova autorizzazione, secondo i criteri stabiliti dall'articolo 21, comma 12, del D.lgs. 57/2019;
4. **Categoria D:** una modifica del tipo di veicolo/veicolo che richiede una nuova autorizzazione, secondo i criteri stabiliti dall'articolo 21, comma 12, del D.lgs. 57/2019. In questa categoria rientrano i seguenti casi di autorizzazione previsti dalle Linee Guida ANSF n.1/2019:
  - o 6.3.3 Estensione del settore di impiego senza modifiche nella progettazione all'interno del territorio italiano;
  - o 6.3.4 Nuova autorizzazione;
  - o 6.3.6 Nuova autorizzazione con settore di impiego esteso.
5. **Autorizzazione:** realizzazione di nuovi veicoli di cui non esiste un'autorizzazione del tipo di veicolo conforme al veicolo stesso. Rientrano in questa categoria i seguenti casi di autorizzazione previsti dalle LG ANSF n.1/2019:
  - o 6.3.1 Prima autorizzazione;
  - o 6.3.2 Rinnovo dell'autorizzazione del tipo;
  - o 6.3.7 Prima autorizzazione con autorizzazione in conformità al tipo delle LG ANSF n.1/2019.
6. **Autorizzazione in conformità al tipo:** realizzazione di nuovi veicoli di cui esiste un'autorizzazione del tipo di veicolo conforme al veicolo stesso. Si intende in questa categoria il caso di autorizzazione 6.3.5 Autorizzazione in conformità al tipo previsto dalle LG ANSF n.1/2019.

Per una definizione del termine *“caratteristiche essenziali di progetto”* si rimanda al capitolo 2 delle Linee Guida ANSF n°

	<b>SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA</b>	<b>FAL_SGS_P15</b>	
	<b>AMIS</b>	Rev01	Pagina 13 di 17

1/2019, tenuto conto delle corrispondenze di riferimento riportate al capitolo 15 delle suddette Linee Guida per quanto riguarda l'ambito delle reti funzionalmente isolate.

Gli interventi ricadenti nei precedenti punti 1, 2, 3 e 4 sono riferiti a modifiche apportate a tipi di veicolo / veicoli esistenti; gli interventi ricadenti nei precedenti punti 5 e 6 sono invece riferiti a nuovi tipi di veicolo / veicoli.

Se l'ente che gestisce la modifica non è il detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo e se le modifiche effettuate al tipo di veicolo esistente rientrano nei precedenti punti 2, 3 o 4 allora viene creato un nuovo tipo di veicolo per il quale il Richiedente è il suddetto ente che gestisce la modifica, il quale procederà alle richieste di autorizzazione.

La classificazione della modifica viene tracciata attraverso la compilazione del Modulo FAL\_SGS\_P15Mod01 "*Definizione Categoria di Modifica*". Tale modulo contiene una descrizione della modifica del tipo di veicolo/veicolo e la categoria assegnata in funzione delle definizioni sopra riportate. La classificazione è proposta dal responsabile della Struttura Organizzativa competente, controllata dal RSGS e approvata dal Direttore Tecnico.

#### 4.1.1 Categoria A

Nel caso in cui l'intervento sia classificabile in categoria A (punto 1 al paragrafo 5.1), non è richiesta alcuna verifica da parte di un OIF, e la dichiarazione di verifica redatta con riferimento al decreto ANSF n° 1/2019 dei sottosistemi e l'autorizzazione del tipo di veicolo restano valide e invariate.

La tracciatura dell'intervento è effettuata attraverso la registrazione su un modulo (FAL\_SGS\_P15Mod02) da parte del Responsabile della Struttura Organizzativa oggetto di modifica (proponente), il quale indica l'oggetto, il responsabile e l'esecutore della modifica stessa. A seguito della realizzazione dell'intervento deve essere compilato il modulo FAL\_SGS\_P15Mod03 "*Registro degli interventi*", riempiendo solo le colonne di interesse.

#### 4.1.2 Categoria B

Il detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo è tenuto ad aggiornare la documentazione tecnica allegata alla dichiarazione di verifica ai sensi del Decreto ANSF n° 1/2019 dei sottosistemi e trasmettere tutte le informazioni e tutti i documenti pertinenti ad ANSFISA.

La tracciatura dell'intervento è effettuata attraverso la registrazione su un modulo (FAL\_SGS\_P15Mod02) da parte del Responsabile della Struttura Organizzativa oggetto di modifica (proponente), il quale indica l'oggetto, il responsabile e l'esecutore della modifica stessa. A seguito della realizzazione dell'intervento deve essere compilato il modulo FAL\_SGS\_P15Mod03 "*Registro degli interventi*", riempiendo solo le colonne di interesse.


#### 4.1.3 Categoria C

Se un intervento rientra nel precedente punto 3 il detentore dell'autorizzazione del tipo di veicolo richiede un aggiornamento dell'autorizzazione definendo una nuova versione del tipo di veicolo o della variante del tipo di veicolo e trasmette le informazioni ad essa relative ad ANSFISA.

Nel caso di aggiornamento di tipo di veicolo il Responsabile Officina/MR/Impianti provvede a registrare l'Autorizzazione nel modulo FAL\_SGS\_P15Mod05 "*Registro dei tipi di veicolo*".

#### 4.1.4 Categoria D, Autorizzazioni e Autorizzazioni in conformità

In caso di interventi rientranti nei precedenti punti 4 o 5, il Richiedente procede secondo quanto definito nel successivo paragrafo 5.2 per il procedimento di autorizzazione. Nel caso di interventi di cui al punto 6, il procedimento autorizzativo segue quanto previsto al paragrafo 5.3.

	<b>SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA</b>	<b>FAL_SGS_P15</b>	
	<b>AMIS</b>	Rev01	Pagina 14 di 17

## 4.2 Procedimento di autorizzazione di veicoli e tipi di veicolo

### 4.2.1 Impegno preliminare

La fase di impegno preliminare da parte di ANSFISA è prevista nei casi di:

- una richiesta di nuova autorizzazione a seguito di modifiche (punto 4 dell'elenco riportato al paragrafo 5.1);
- una richiesta di prima autorizzazione (punto 5 dell'elenco riportato al paragrafo 5.1);
- una richiesta di rinnovo dell'autorizzazione del tipo di veicolo. Questo caso si verifica qualora vi siano delle modifiche delle norme alla base del rilascio dell'autorizzazione al tipo di veicolo, e in tale caso le verifiche effettuate da ANSFISA riguardano solo le norme modificate (punto 5 dell'elenco riportato al paragrafo 5.1).

Il Richiedente deve inoltrare la richiesta di impegno preliminare ad ANSFISA secondo il modello riportato nell'allegato K delle Linee Guida ANSF n° 1/2019. Tale richiesta deve essere corredata dal Fascicolo della documentazione che deve contenere gli elementi elencati nel paragrafo 7.1 delle Linee Guida ANSF n° 1/2019.

Entro un mese dalla presentazione della richiesta, ANSFISA comunica le eventuali integrazioni e modifiche da apportare alla documentazione proposta, da fornire entro un mese dal ricevimento della comunicazione. Nel caso in cui quest'ultima scadenza non venga rispettata, la fase di impegno preliminare viene considerata decaduta e il Richiedente dovrà presentare una nuova richiesta nel caso intenda riattivarla.

Entro due mesi dalla data del ricevimento della documentazione integrativa ANSFISA esprime il proprio parere sulla metodologia proposta per la fissazione dei requisiti. Tale parere costituisce il documento di riferimento per l'impegno preliminare e comprende una definizione delle norme che devono essere applicate per la domanda di autorizzazione.

L'autorizzazione temporanea di messa in servizio per prove non deve essere richiesta nei casi previsti dal punto 4 al paragrafo 5.1, cioè nel caso in cui il veicolo soggetto a modifica sia già dotato di autorizzazione.

Il Richiedente fa istanza ad ANSFISA per il rilascio di un'autorizzazione temporanea di messa in servizio di un veicolo per prove da effettuare nell'ambito della rete di propria competenza. Tale richiesta deve essere corredata dal Fascicolo della documentazione che deve contenere gli elementi indicati nel paragrafo 7.2 delle Linee Guida ANSF n° 1/2019.

Entro 2 mesi dal ricevimento della documentazione, ANSFISA provvede a valutare quanto presentato e ad effettuare una visita al veicolo alla presenza del Richiedente e dell'Organismo Indipendente Ferroviario incaricato al fine di verificare se sussistano o meno le condizioni per il rilascio dell'autorizzazione.


A positiva conclusione della valutazione, ANSFISA rilascia l'autorizzazione temporanea di messa in servizio del veicolo per prove. In assenza della suddetta autorizzazione il veicolo potrà circolare per effettuare esclusivamente trasferimenti tra l'unità produttiva e i laboratori di prova in composizione a treni in condizioni di trasporto eccezionale.

Il Richiedente trasmette una copia dell'autorizzazione temporanea di messa in servizio del veicolo e della documentazione che accompagna il Dossier Tecnico al Responsabile Officina/MR/Impianti che provvede a registrarla nel modulo FAL\_SGS\_P15Mod06 "Registro delle AMIS dei veicoli".

### 4.2.2 Autorizzazione temporanea all'esecuzione di prove in linea

L'esecuzione delle prove in linea, sia per veicoli dotati di autorizzazione temporanea di messa in servizio per prove sia per veicoli già dotati di autorizzazione, è subordinata al rilascio da parte di ANSFISA di un'autorizzazione temporanea all'esecuzione di prove in linea.

L'autorizzazione temporanea all'esecuzione di prove in linea è rilasciata all'Organismo Indipendente Ferroviario incaricato dal Richiedente per l'effettuazione prove a seguito di richiesta presentata secondo il modello riportato nell'allegato B alle

	<b>SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA</b>	<b>FAL_SGS_P15</b>	
	<b>AMIS</b>	Rev01	Pagina 15 di 17

Linee Guida ANSF n° 1/2019, corredata dalla documentazione di cui al paragrafo 7.3.1 delle Linee Guida ANSF n° 1/2019.

Ciascuna autorizzazione rilasciata da parte di ANSFISA avrà validità per l'insieme dei tre seguenti elementi:

- 1) un singolo veicolo;
- 2) determinate tipologie di prova;
- 3) uno specifico programma di prove.

Non vi potranno essere più di tre autorizzazioni per l'esecuzione di prove contemporaneamente vigenti, il rilascio di ogni successiva autorizzazione sarà vincolato al completamento o alla sospensione dei precedenti programmi di prova precedentemente autorizzati. Ciascuna sospensione di programmi di prova comporta il decadimento dell'autorizzazione rilasciata, che dovrà essere nuovamente richiesta nel caso occorra riprendere le prove.

#### 4.2.3 Effettuazione di prove in linea

All'ottenimento dell'autorizzazione temporanea dell'esecuzione di prove in linea l'OIF assume il ruolo di "*responsabile delle prove*" ed è tenuto a presenziare ad ogni prova eseguita.

La conclusione con esito positivo delle suddette attività di prova e l'effettuazione di una visita al veicolo oggetto di autorizzazione per verificare l'eliminazione delle eventuali non conformità riscontrate sono propedeutiche ai fini dell'avanzamento delle successive fasi di richiesta di AMIS.

#### 4.2.4 Richiesta e rilascio di Autorizzazione di Messa In Servizio di veicoli e tipi di veicolo

Il Richiedente invia la richiesta di AMIS di un veicolo ad ANSFISA tramite il modello riportato nell'allegato L delle Linee Guida ANSF n° 1/2019 corredata dalla documentazione di cui al paragrafo 7.5 delle Linee Guida ANSF n° 1/2019.

A positiva conclusione della verifica di quanto trasmesso, ANSFISA rilascia l'autorizzazione di messa in servizio di veicoli e/o l'autorizzazione di tipi di veicolo. Nel caso in cui ANSFISA rilasci l'AMIS di un veicolo contestualmente deve rilasciare l'autorizzazione del tipo di veicolo. Pertanto, in tale caso ANSFISA rilascerà dapprima l'autorizzazione del tipo di veicolo, cui sarà associato uno specifico Numero di Identificazione Europeo. Quindi, contestualmente autorizzerà la messa in servizio del veicolo conforme al tipo appena autorizzato, secondo i procedimenti previsti al paragrafo 5.3.


Nel caso in cui il tipo di veicolo sia stato precedentemente autorizzato dai competenti organi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a fronte di atti autorizzativi ed approvativi ai sensi del DPR 753/1980, il richiedente deve fornire idonea documentazione necessaria all'emanazione della dichiarazione di verifica per ciascun sottosistema costituente il tipo di veicolo, redatta secondo principi e metodologia di cui alla decisione della Commissione 2010/713/UE, fatto salvo che gli standard di riferimento sono quelli previsti al momento dell'ottenimento degli atti di cui sopra. Per questa casistica, l'Agenzia rilascerà formale accettazione della documentazione presentata che costituirà il riferimento per l'applicazione delle procedure di cui al successivo §8 per i veicoli della serie da autorizzare in conformità.

Fatte salve le condizioni esplicitate al paragrafo 7.6 delle Linee Guida ANSF n° 1/2019, non è previsto che le autorizzazioni rilasciate abbiano carattere temporaneo.

Il Richiedente trasmette una copia dell'autorizzazione di messa in servizio del veicolo e della documentazione che accompagna il Dossier Tecnico al Responsabile Officina/MR/Impianti che provvede a registrarla nel modulo FAL\_SGS\_P15Mod06 "*Registro delle AMIS dei veicoli*" e/o nel modulo FAL\_SGS\_P15Mod05 "*Registro dei tipi di veicolo*".

### 4.3 Procedimento di autorizzazione di veicoli conformi al tipo autorizzato

ANSFISA autorizza la messa in servizio di un veicolo conforme ad un tipo da essa già autorizzato senza ulteriori verifiche

	<b>SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA</b>	<b>FAL_SGS_P15</b>	
	<b>AMIS</b>	Rev01	Pagina 16 di 17

sulla base di una dichiarazione di conformità a tale tipo redatta da parte del Richiedente.

La richiesta deve essere presentata da parte del Richiedente sulla base del modello riportato nell'allegato M delle Linee Guida ANSF n° 1/2019 e corredato dalla documentazione di cui al paragrafo 8.2 delle Linee Guida ANSF n° 1/2019.

A positiva conclusione della valutazione della documentazione presentata, entro un mese dalla data di ricezione di quanto sopra, ANSFISA rilascia l'autorizzazione a cui sarà associato specifico NIE, distinto dal NIE associato al tipo autorizzato di riferimento.

Il Richiedente trasmette una copia dell'autorizzazione di messa in servizio del veicolo e della documentazione che accompagna il Dossier Tecnico al Responsabile Officina/MR/Impianti che provvede a registrarla nel modulo FAL\_SGS\_P15Mod06 "Registro delle AMIS dei veicoli".

## **5 DEFINIZIONE DEL PROCESSO OPERATIVO DELLE M.I.S. DEI SOTTOSISTEMI STRUTTURALI E DI VEICOLI**

In caso di modifiche che ricadono in Categoria 3/C, in Categoria 4/D e in caso di prima messa in servizio/autorizzazione, la messa in servizio dei sottosistemi e di veicoli è strutturata nelle seguenti fasi:

- a) riesame delle attività e dei relativi documenti e registrazioni;
- b) attivazione.

Al termine degli interventi e prima della messa in servizio è necessario provvedere all'effettuazione di tutte le verifiche, collaudi e prove funzionali atte ad accertare che il sottosistema o veicolo oggetto di intervento garantisca le necessarie condizioni di sicurezza e regolarità.

### **5.1 Riesame delle attività e dei relativi documenti di registrazione**

Il riesame delle attività e dei relativi documenti e registrazioni viene effettuato da una specifica Commissione di Verifica Tecnica nominata dal Direttore Generale composta almeno da:

- a) Responsabile della Struttura Organizzativa aziendale che prenderà in carico la gestione del sottosistema o del veicolo;
- b) altri componenti della Struttura Organizzativa aziendale che prenderà in carico il sottosistema o il veicolo (tecnici dell'Ufficio tecnico o di società esterne).


Il personale di cui sopra può essere scelto tra gli agenti inseriti nel modulo FAL\_SGS\_P15Mod07 "Elenco degli Esperti per le Verifiche di Messa In Servizio".

Detta commissione provvede a verificare la presenza, la completezza e la correttezza dei seguenti documenti e registrazioni (ove applicabili allo specifico sottosistema):

- a) Elaborati as-built;
- b) Certificati di verifica e/o collaudo;
- c) Certificati di ultimazione e regolare esecuzione delle opere e degli interventi;
- d) Dichiarazioni di conformità;
- e) Safety case;
- f) Manualistica di uso e manutenzione;
- g) Piano di manutenzione.

La Commissione di Verifica Tecnica procede all'esecuzione in proprio dei collaudi delle parti del sottosistema o del veicolo e, al termine delle attività, trasmette al Direttore Generale che ha nominato la commissione il Verbale di Verifica Tecnica



	<b>SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA</b>	<b>FAL_SGS_P15</b>	
	<b>AMIS</b>	Rev01	Pagina 17 di 17

contenente l'esito del riesame effettuato.

## 5.2 Attivazione

Sulla base del Verbale di Verifica Tecnica, dopo la redazione della dichiarazione di verifica redatta con riferimento al decreto ANSF n° 1/2019 e l'ottenimento dell'Autorizzazione di Messa In Servizio rilasciata da ANSFISA (ove previste), il Direttore Tecnico redige la dichiarazione di attivabilità, per autorizzare l'attivazione del sottosistema o del veicolo. Qualora la modifica abbia impatto sulle attività del personale operativo, l'attivazione del sottosistema o del veicolo viene stabilita e comunicata a tutto il personale interessato attraverso l'emissione di una specifica comunicazione (Disposizione di Esercizio, Prescrizione di Esercizio) redatta secondo le modalità definite nella procedura FAL\_SGS\_P02 "Gestione e controllo della documentazione"

A seguito dell'attivazione del sottosistema il Richiedente trasmette al RSGS la documentazione necessaria per l'aggiornamento del modulo FAL\_SGS\_P15Mod03 "Registro degli Interventi".

## 6 DEFINIZIONE DEL PROCESSO OPERATIVO DELLE A.M.I.S. DI APPLICAZIONI GENERICHE

L'ottenimento di AMIS per Applicazioni Generiche non è un'attività utilizzata usualmente presso FAL. Qualora sia necessario ottenere un'AMIS per un'Applicazione Generica, essa verrà gestita dall'Ufficio Tecnico di riferimento in accordo con le Linee Guida ANSF n. 1/2019.

## 7 GESTIONE DELLE REGISTRAZIONI

Tutta la documentazione relativa alle attività di cui sopra è archiviata senza limiti di tempo a cura del Responsabile Infrastruttura, del Responsabile Officina/MR/Impianti e del RSGS.