

**AZIENDE CHE OPERANO SULLE RETI FERROVIARIE
ISOLATE**

(elenco allegato)

Loro sedi

Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi FART SA

Via Domenico Galli 4

6600 Locarno

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI**

p.c. – **Direzione Generale per il trasporto e le
infrastrutture ferroviarie**

p.c. – **Direzione Generale per i sistemi di trasporto
ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale**

Via Caraci, 36

00157 Roma

p.c. – **Direzione Generale per le investigazioni
ferroviarie e marittime**

Via dell'Arte, 16

00144 Roma

p.c. **ASSTRA – Associazione Trasporti**

Piazza Cola di Rienzo, 80/a

00192 Roma

p.c. **Ufficio Federale dei Trasporti UFT**

Mühlestrasse 6

3063 Ittigen (CH)

p.c. **VIS-OIF**

(elenco allegato)

Loro sedi

OGGETTO: Provvedimenti urgenti in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai soggetti che operano su tali reti individuate dal decreto ministeriale di cui all'art. 2, comma 4, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50.

Allegati: n. 3

1. Requisiti da valutare in via prioritaria;
2. Nota ANSF protocollo n° 009956/2016 del 26/9/2016;
3. Nota ANSF protocollo n° 010770/2016 del 19/10/2016.

Codeste Aziende che operano esclusivamente sulle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario, individuate dal decreto ministeriale di cui all'art. 2, comma 4, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 sono soggette all'applicazione delle discipline definite dai Decreti ANSF n. 1/2019 e n. 3/2019.

Tenuto conto che i citati decreti ANSF sono pienamente efficaci, codeste Aziende devono quindi, da subito, adottare un Sistema di Gestione della Sicurezza, preordinato al rilascio dei

Certificati di idoneità all'esercizio, che dovranno essere richiesti entro il 1 ottobre 2019, nonché attuare i processi connessi al monitoraggio della loro efficacia e disporre le eventuali azioni correttive.

Gli adempimenti tecnico-organizzativi e procedurali, ai quali codeste Aziende devono uniformarsi, sono rinvenibili nella normativa nazionale di settore e negli atti di questa Agenzia consultabili sul sito www.ansf.gov.it. Questa Agenzia rimane disponibile, anche prima della formalizzazione delle istanze previste per l'ottenimento del Certificato di idoneità all'esercizio, per il supporto che si dovesse rendere necessario nel processo di riorganizzazione che codeste Aziende hanno dovuto intraprendere.

Riveste invece carattere prioritario che codeste Aziende ai sensi del primo comma dell'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n° 753 (*"Nell'esercizio delle ferrovie si devono adottare le misure e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica, atte ad evitare sinistri"*) provvedano a garantire che i sistemi tecnologici e le modalità operative e gestionali a tutela della sicurezza della circolazione delle proprie reti si conformino al più presto ai requisiti ed ai principi riportati nella tabella allegato 1 alla presente attuando le necessarie azioni con le modalità di seguito riportate.

TENUTO CONTO di quanto sopra;

VISTO che il decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n° 753 "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto" resta in vigore per le parti non in contrasto con il decreto legislativo 14 maggio 2019, n.50, e che peraltro le relative tematiche di regolarità dell'esercizio e di polizia ferroviaria esulano dalle competenze di questa Agenzia;

VISTO che il decreto legislativo in oggetto, all'articolo 31, comma 3, richiede di garantire sulle reti funzionalmente isolate la continuità del servizio ferroviario, in forza delle autorizzazioni rilasciate dalle autorità precedentemente competenti;

CONSIDERATO che non è ancora intervenuta la piena operatività di ANSFISA e che, pertanto, nelle more dell'adozione del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di cui all'art. 12, comma 19, quarto periodo, decreto legge 28 settembre 2018, n. 109, le funzioni e le competenze in materia di sicurezza ferroviaria, ivi incluse le connesse attività di carattere strumentale, continuano ed essere svolte da ANSF ai sensi del combinato disposto di detto articolo 12, comma 19, e dell'art. 31, comma 6, del D.Lgs. 50/2019 sopracitati;

CONSIDERATO altresì che a seguito della piena operatività di ANSFISA, la cui data verrà determinata con il predetto decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ANSFISA stessa acquisirà le competenze di ANSF e succederà a titolo universale in tutti i rapporti giuridici attivi e passivi in essere di ANSF, restando in ogni caso validi ed efficaci gli atti posti in essere da quest'ultima, così come ogni rapporto giuridico attivo e passivo connesso o strumentale all'espletamento delle funzioni ANSF;

CONSIDERATO che ai sensi del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, art. 16 (Compiti dell'ANSFISA), comma bb) "l'ANSFISA valuta le misure mitigative o compensative proposte dai richiedenti sulla base di una analisi del rischio che tenga conto delle caratteristiche della tratta ferroviaria, dei veicoli e del tipo di esercizio";

TENUTO CONTO inoltre che, nelle more del perfezionamento del passaggio di consegne attivato tra questa Agenzia e le Direzioni Generali e gli uffici interessati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulle autorizzazioni in corso di validità, sui progetti in fase di approvazione e sugli esiti dell'attività di supervisione svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti su codeste Aziende, al momento non è noto a questa Agenzia quanto i sistemi di sicurezza della circolazione in uso sulle varie reti siano conformi al citato decreto ANSF n. 1/2019;

CONSIDERATO che non tutte le Aziende operanti sulle reti ferroviarie isolate hanno ottemperato a quanto previsto dell'articolo 3 del decreto ANSF n. 1/2019, tenuto conto della successiva emanazione del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 il cui art.16, comma 2, lettera bb, riproduce l'art. 2, comma 4 bis del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

RITENUTO di dover impartire disposizioni prioritariamente applicabili, nelle more della presentazione dell'istanza per il rilascio del Certificato di idoneità all'esercizio ai sensi dell'articolo 31, comma 3, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, per garantire la sicurezza ferroviaria e il tempestivo avvio delle nuove procedure previste dal suddetto decreto legislativo,

SI DISPONE CHE CODESTE AZIENDE

- individuino, programmino e realizzino con la massima urgenza i provvedimenti necessari a soddisfare, sulle proprie reti, prioritariamente i requisiti riportati nella tabella allegata, trasmettendo con urgenza a questa Agenzia l'elenco degli adempimenti individuati, con i relativi cronoprogrammi;
- adottino immediatamente, nelle more della piena attuazione dei provvedimenti di cui sopra, le mitigazioni individuate sulla base delle analisi e verifiche che tali Aziende ciascuna sotto la propria responsabilità, a seguito dell'applicazione del processo di valutazione dei rischi, hanno condotto a norma dell'art. 3 del decreto ANSF n. 1/2019;
- tengano conto, nell'effettuazione dell'analisi del rischio ai fini dell'individuazione delle mitigazioni di cui al punto precedente, anche delle note emanate da questa Agenzia protocollo n° 009956/2016 del 26/9/2016 e n° 010770/2016 del 19/10/2016, allegate alla presente;
- provvedano prontamente alla segnalazione degli incidenti e degli inconvenienti, a norma dell'art. 20 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 e, nelle ventiquattro ore successive, diano seguito alla segnalazione con un sommario rapporto descrittivo dell'incidente o dell'inconveniente;
- provvedano a riesaminare la procedure di manutenzione al fine di soddisfare i requisiti di cui all'allegato, punti 10.1, 10.2 e 10.3.

Si rammenta inoltre che, ai sensi del vigente quadro normativo, al fine di non creare discontinuità nelle funzioni di responsabilità sulla sicurezza della circolazione fino a quando non saranno rilasciati i Certificati di idoneità all'esercizio:

- i vertici di ciascuna Azienda sono responsabili di tutti gli obblighi in tema di sicurezza ed in particolare dell'adeguamento al nuovo contesto normativo e dell'applicazione delle procedure del Sistema di Gestione della Sicurezza, anche avvalendosi, nell'immediato, delle competenze dei Direttori di esercizio precedentemente incaricati;
- i vertici di ciascuna Azienda sono responsabili di provvedere all'aggiornamento degli eventuali procedimenti autorizzativi avviati presso la Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale del ministero delle infrastrutture e dei trasporti o presso gli uffici territoriali competenti, ma non ancora conclusi, ai sensi dell'articolo 4 "Disposizioni Transitorie", punti 6 e 7 del Decreto ANSF n. 3/2019.
- i vertici di ciascuna Azienda sono responsabili dei piani di adeguamento che saranno predisposti a valle dell'analisi dei rischi, da considerare vincolanti a meno di osservazioni di merito di questa Agenzia.

Il Direttore
Ing. Marco D'Onofrio



D'ONOFRIO MARCO
AGENZIA NAZIONALE PER
LA SICUREZZA DELLE
FERROVIE (ANSF)
10.07.2019 13:51:17 UTC

ALLEGATO 1

Requisiti da valutare in via prioritaria

1. Tipologia di movimenti

I convogli ferroviari si possono muovere come:

- treni, per spostarsi da un impianto all'altro o da un fascio all'altro del medesimo impianto;
- manovre, per spostarsi da un binario all'altro dello stesso fascio.

2. Collegamento di sicurezza

Ogni ente (scambio, passaggio a livello, ...) che realizzi una condizione di sicurezza per la marcia del treno deve essere vincolato al segnale che concede l'autorizzazione al movimento al treno in modo che:

- a. non sia possibile concedere e far permanere l'autorizzazione al movimento al treno se gli enti interessati dal movimento non sono disposti e assicurati nella posizione voluta fino a quando non siano stati percorsi dal treno nella sua interezza;
- b. per rimuovere gli enti da questa posizione prima che il treno li abbia percorsi, il sistema di segnalamento deve aver revocato l'autorizzazione al movimento al treno e il treno stesso deve aver recepito la revoca dell'autorizzazione al movimento e sia in condizione di rispettarla.

3. Condizioni per l'effettuazione dei movimenti contemporanei

All'interno di una località di servizio, i movimenti contemporanei di treni sono ammessi:

- a. quando i treni percorrono itinerari di per se stessi indipendenti per disposizione di impianto;
- b. quando i collegamenti di sicurezza garantiscono, con la concessione delle autorizzazioni al movimento, la completa indipendenza degli itinerari.

Possono essere ammessi movimenti contemporanei dei treni pur essendo convergente il proseguimento di uno dei due itinerari sull'altro itinerario o sul suo proseguimento, purché il punto di convergenza sia protetto dal sistema di segnalamento e di protezione e solo a seguito delle necessarie valutazioni di sicurezza tenuto conto delle caratteristiche della linea, dei treni ammessi a circolare su di essa, del sistema di protezione e della velocità con cui si impegnano gli itinerari interessati.

4. Sistemi di blocco automatico

Ciascun binario di linea atto alla circolazione dei treni deve essere attrezzato con dispositivi tecnologici di distanziamento dei treni che consentano l'accesso a ciascuna delle sezioni di blocco in cui è stato suddiviso il binario medesimo ad un solo treno alla volta.

5. Sistema automatico di protezione della marcia dei treni

La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza derivanti:

- dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;
- dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);
- dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.

L'attrezzaggio di bordo deve essere coerente con quello di terra.

Requisiti da valutare in via prioritaria

6. Circolazione dei treni in senso opposto a quello per cui il binario è attrezzato

Sui binari attrezzati per un solo senso di marcia, la circolazione dei treni in senso opposto rispetto a quello per cui il binario è attrezzato non è ammessa se non in caso di interruzione accidentale del binario attrezzato per il transito nel senso di marcia del treno, al solo fine di consentire ai treni già in circolazione di superare il tratto interessato dall'anormalità, garantendo ovviamente le necessarie condizioni di sicurezza.

7. Passaggi a livello

I passaggi a livello devono essere muniti di dispositivi che, al passaggio del treno, inibiscano il transito lato strada tenendo anche conto della tipologia di utenza stradale interessata (barriere, barriere non aggirabili neppure da pedoni e ciclisti, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.).

8. Passaggi a livello in consegna agli utenti

I passaggi a livello in consegna agli utenti devono essere attrezzati con dispositivi tecnologici di apertura a richiesta che garantiscano l'assenza di circolazione ferroviaria durante l'attraversamento dei PL medesimi da parte degli utenti.

9. Passaggi a livello pedonali

Sulle linee a semplice binario i PL riservati esclusivamente al traffico pedonale devono essere, almeno, attrezzati lato strada di:

- tabelle monitorie riportanti le norme di attraversamento in sicurezza della sede ferroviaria;
- appositi sbarramenti atti ad indurre gli utenti a prestare la necessaria attenzione per l'attraversamento e a dissuadere l'attraversamento con veicoli;
- i tratti nei quali sono presenti PL pedonali devono essere segnalati ai treni e da essi impegnati in marcia a vista, a velocità non superiore a quella stabilita tenendo conto delle caratteristiche di ubicazione dell'attraversamento e comunque mai superiore a 30 km/h.

Sulle linee non a semplice binario, i passaggi a livello devono essere sempre attrezzati con i dispositivi di cui al punto 7.

10.1 Manutenzione degli impianti di sicurezza e segnalamento

L'effettuazione di lavori di manutenzione agli impianti di sicurezza e segnalamento o al sistema di protezione della marcia che possano pregiudicare i collegamenti di sicurezza tra segnali ed enti o le funzioni di sicurezza svolte dal sistema di protezione della marcia, deve provocare l'automatica inibizione, tramite i sistemi di segnalamento e protezione, dell'inoltro dei treni e delle manovre sui tratti di binario interessati.

- La successiva ripresa della circolazione deve essere subordinata d'impianto al ripristino delle normali condizioni degli impianti di sicurezza.
- Le modifiche effettuate per consentire l'attuazione delle operazioni di manutenzione e la verifica dell'avvenuto ripristino delle normali condizioni di impianto deve essere svolta in applicazione di procedure che definiscano azioni, ruoli e responsabilità dei soggetti coinvolti (Agente manutenzione, Regolatore della circolazione) e che prevedano la definizione e la tracciatura di tutte le operazioni effettuate.

10.2 Manutenzione dell'infrastruttura

La sorveglianza e la manutenzione degli elementi fissi o mobili che partecipano alla circolazione dei treni devono essere organizzate, svolte e quantificate in modo da mantenerne la funzione nelle condizioni previste. Al fine di migliorare le modalità operative con cui viene attuata la rilevazione dei difetti dell'infrastruttura ferroviaria, tenuto conto delle "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 (Allegato 1)", nonché dei principi contenuti nelle linee di indirizzo ANSF per la Gestione in sicurezza delle opere civili della rete ferroviaria"

Requisiti da valutare in via prioritaria

rev. 0 - settembre 2018, emanate con nota ANSF prot. u.0016309.01-10-2018, le procedure di rilevazione dei difetti, di individuazione degli eventuali provvedimenti mitigativi immediati e di programmazione della manutenzione dovranno essere rivalutate al fine di garantire almeno il rispetto dei seguenti principi:

- i parametri al di fuori delle tolleranze ammesse devono poter essere individuati con certezza a mezzo di adeguati metodi e strumenti di misura;
- le azioni da porre in essere dal personale addetto per evitare l'insorgere di un potenziale pericolo devono essere definite per ciascuna tipologia di non conformità rilevata in termini oggettivi, riducendo per quanto possibile la discrezionalità dell'operatore;
- vengano definite le situazioni critiche a cui debbano necessariamente fare seguito provvedimenti mitigativi immediati restrittivi o interdittivi per la circolazione ferroviaria;
- vengano definite, per ciascuna tipologia di non conformità rilevata, le circostanze per cui debbano essere attivate ispezioni con livello di dettaglio superiore e le relative responsabilità per l'immediata verifica del problema rilevato e della validità dei provvedimenti urgenti adottati;
- la ripresa della circolazione a seguito di interventi all'infrastruttura deve essere subordinata alla verifica delle normali condizioni degli impianti ovvero, qualora non sia possibile riportare i parametri nella configurazione nominale, con limitazioni e restrizioni definite a seguito delle valutazioni effettuate secondo criteri definiti e tracciabili in base alla procedura adottata.

10.3 Manutenzione dei veicoli

Al fine di migliorare le modalità operative con cui viene effettuata la manutenzione ai veicoli ferroviari, tenuto conto delle norme sulla manutenzione da rispettare di cui all'allegato 2 del Decreto ANSF n. 3/2019, devono essere in atto le seguenti misure urgenti:

- predisposizione, da parte del Soggetto Responsabile della Manutenzione individuato ai sensi dell'art. 4, comma 4, del suddetto Decreto, di tutta la documentazione relativa alla manutenzione secondo quanto previsto dalle Linee guida ANSF "inerenti la documentazione relativa alla manutenzione dei veicoli - Rev. A del 23/06/2015 e s.m.i.";
- predisposizione ed invio a questa Agenzia di un piano di attuazione delle misure prescritte da ANSF con la Nota prot. n. 04447/2010 del 12/07/2010 "Misure da adottare relativamente ai Controlli Non Distruttivi", in merito alle certificazioni ed altri aspetti legati alla manutenzione delle sale montate di tutti i tipi di veicoli ferroviari, nonché invio delle informazioni richieste nella suddetta nota;
- avvio di un programma straordinario di controlli non distruttivi su tutti gli assili e le ruote da parte di personale abilitato secondo le Linee guida ANSF prot. n. 0015992 del 25/09/2018 "Linee guida per la qualificazione e la certificazione del personale addetto ai Controlli non Distruttivi (CND) nella manutenzione ferroviaria", nel rispetto di procedure validate da operatori di terzo livello abilitati, sempre rispetto le suddette linee guida.

11. Dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta

Ciascuna cabina di guida deve essere munita di dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta e la condotta dei treni deve avvenire con tale dispositivo attivo.

12. Sistemi di comando e controllo centralizzati delle porte dei treni:

I treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri devono essere attrezzati con un sistema di comando e controllo centralizzato, e distinto per lato, delle porte adibite alla salita e discesa dei passeggeri medesimi.

Tale sistema:

- consente l'apertura delle porte solo dopo l'attivazione di apposito comando centralizzato e distinto per lato;

Requisiti da valutare in via prioritaria

- consente di visualizzare, tramite idonee segnalazioni, la permanenza dello stato di chiusura e blocco delle porte;
- impedisce l'attivazione della trazione quando non tutte le porte sono chiuse e bloccate.

13. Degrado dei sistemi di sicurezza

Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:

- devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo;
- deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi.