



Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

DECRETO n. _/202

Adozione del "Regolamento per la Circolazione Ferroviaria – Edizione 202" e modifiche al decreto ANSF n. 4/2012 del 9 agosto 2012

IL DIRETTORE DELL'AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE
INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, recante "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto", e le successive modifiche e integrazioni, che all'art. 8, primo capoverso, stabilisce che "nell'esercizio delle ferrovie si devono adottare le misure e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica atte ad evitare sinistri";

VISTO il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, recante "Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione)";

VISTO il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante "Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)" e le successive modifiche e integrazioni;

VISTO il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 5 agosto 2016, recante "Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione";

VISTO il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 2 agosto 2019, n. 347, recante "Individuazione delle reti ferroviarie che ai sensi dell'art. 2, comma 4 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, rientrano nel campo di applicazione del medesimo decreto risultate isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario";

VISTA la legge 9 agosto 2017, n. 128, recante "Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico", come modificata dalla legge 11 luglio 2019, n. 71;

VISTO il decreto legislativo 30 dicembre 2010, n. 247, recante "Attuazione della direttiva 2007/59/CE relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità", e successive modifiche ed integrazioni;

VISTO il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 57, recante "Attuazione della direttiva 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione)";

VISTE le Specifiche Tecniche d'Interoperabilità (STI) del sistema ferroviario nell'Unione europea, emanate dalla Commissione europea a norma della direttiva (UE) 2016/797 e di cui è oggetto ciascun sottosistema o parte di sottosistema al fine di soddisfare i requisiti



essenziali e garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione, di seguito elencate:

- «Esercizio e gestione del traffico», emanata con Regolamento di esecuzione (UE) 2019/773 della Commissione del 16 maggio 2019, che ha abrogato la decisione 2012/757/EU;
- «Infrastruttura», emanata con il Regolamento (UE) N. 1299/2014 della Commissione del 18 novembre 2014, come modificato dal Regolamento di esecuzione (UE) 2019/776 della Commissione del 16 maggio 2019;
- «PMR» per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta, emanata con il Regolamento (UE) N. 1300/2014 della Commissione del 18 novembre 2014, come modificato dal Regolamento di esecuzione (UE) 2019/772 della Commissione del 16 maggio 2019;
- «Energia», emanata con il Regolamento (UE) N. 1301/2014 della Commissione del 18 novembre 2014, come modificato da ultimo dal Regolamento di esecuzione (UE) 2019/776 della Commissione del 16 maggio 2019;
- «Materiale rotabile — Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri», emanata con il Regolamento (UE) N. 1302/2014 della Commissione del 18 novembre 2014, come modificato da ultimo dal Regolamento di esecuzione (UE) 2019/776 della Commissione del 16 maggio 2019;
- «Sicurezza nelle gallerie ferroviarie», emanata con il Regolamento (UE) N. 1303/2014 della Commissione del 18 novembre 2014, come modificato da ultimo dal Regolamento di esecuzione (UE) 2019/776 della Commissione del 16 maggio 2019;
- «Materiale rotabile — rumore», che modifica la decisione 2008/232/CE e abroga la decisione 2011/229/UE, emanata con il Regolamento (UE) N. 1304/2014 della Commissione del 26 novembre 2014, come modificato dal Regolamento di esecuzione (UE) 2019/774 della Commissione del 16 maggio 2019;
- «Controllo-comando e segnalamento», emanata con il Regolamento (UE) 2016/919 della Commissione del 27 maggio 2016, come modificato da ultimo dal Regolamento di esecuzione (UE) 2020/420 della Commissione del 16 marzo 2020;
- «Materiale rotabile – carri merci», emanata con il Regolamento (UE) N. 321/2013 della Commissione del 13 marzo 2013, come modificato da ultimo dal Regolamento di esecuzione (UE) 2020/387 della Commissione del 9 marzo 2020;

VISTO il 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 e le successive modifiche e integrazioni;

VISTA la Decisione Delegata (UE) 2017/1474 della Commissione dell'8 giugno 2017 che integra la direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda gli obiettivi specifici per l'elaborazione, l'adozione e la revisione delle specifiche tecniche di interoperabilità, le cui premesse (7) e (8) stabiliscono che *“(7) Le revisioni delle STI dovrebbero anche tenere conto della necessità di conseguire un giusto equilibrio tra un approccio basato sulle regole, che consente di agevolare la compatibilità tecnica, in particolare per le interfacce tra sottosistemi, ma anche tra i componenti di interoperabilità e i sottosistemi, e un approccio basato sul rischio che consente di agevolare il progresso tecnico e le soluzioni innovative, in particolare quando si specificano funzioni e prestazioni. (8) Le revisioni delle STI dovrebbero tenere conto degli sviluppi del sistema ferroviario e delle relative attività di ricerca e di innovazione, in particolare, ma non limitato a Shift2Rail,*



lasciando un margine di manovra per l'innovazione e integrando le innovazioni quando raggiungono un adeguato livello di maturità stabilito dall'Agenzia";

VISTO il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il "Nuovo Codice della Strada" e le successive modifiche e integrazioni;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante il "Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada" e le successive modifiche e integrazioni;

VISTO il decreto ANSF n. 4/2012 del 9 agosto 2012, recante il "Riordino normativo: Emanazione delle «Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria», del «Regolamento per la circolazione ferroviaria» e delle «Norme per la qualificazione del personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria»";

VISTA l'accettazione tramite il sistema Notif-IT da parte della Commissione europea del Regolamento per la Circolazione Ferroviaria adottato dall'ANSF con il decreto n. 4/2012 del 9 agosto 2012;

RITENUTO, conformemente a quanto stabilito all'articolo 4, comma 2, lettera a) del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, di dover mantenere un approccio sistemico comune ai diversi contesti ferroviari, e di dover quindi adottare per tutti i contesti operativi di propria competenza i medesimi principi e criteri di sicurezza;

CONSIDERATO che i principi e i criteri per la sicurezza del sistema ferroviario italiano di cui all'articolo 16, comma 1, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, sono attualmente contenuti nel "Regolamento per la Circolazione Ferroviaria", emanato con il decreto ANSF n. 4/2012 sopra citato;

CONSIDERATO che non tutti i suddetti principi e criteri sono al momento normati in ambito europeo, in particolare dalla "Specifica tecnica di interoperabilità concernente il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario nell'Unione europea" e che, pertanto, nelle more della loro inclusione nel quadro normativo europeo, è necessario disciplinare, ai sensi dell'articolo 7, comma 3, lettera b) del decreto legislativo 14 maggio 2019 n. 50, tali principi e criteri con norme nazionali e mantenere in vigore le norme nazionali che già li disciplinano o recepiscono, al fine di non pregiudicare il livello di sicurezza raggiunto in ambito nazionale;

CONSIDERATO che, in base ai dati relativi agli indicatori di incidenti e inconvenienti ferroviari rilevati annualmente e all'evoluzione temporale di ciascun indicatore riportata nella Relazione Annuale di cui all'articolo 19 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, la progressiva introduzione nel sistema ferroviario italiano di sistemi tecnologici che, in modo automatico, garantiscono un più elevato livello di sicurezza (ad esempio freno continuo automatico, sistemi di blocco automatico, sistemi automatici di protezione della marcia dei treni, dispositivi automatici di rilevamento di anomalo riscaldamento delle boccole e di anomala frenatura, dispositivi di controllo della vigilanza dell'agente di condotta) ha determinato una diminuzione degli eventi incidentali e degli inconvenienti derivanti dal cosiddetto "fattore umano ed organizzativo" e da difetti e malfunzionamenti dei sottosistemi strutturali;

CONSIDERATO che, laddove permangano nel sistema ferroviario rischi non protetti in modo automatico dall'errore umano ed organizzativo o dai difetti o malfunzionamenti dei sottosistemi che costituiscono il sistema ferroviario, è opportuno incoraggiare la modernizzazione e il progresso tecnologico, individuando a tal fine delle proposte di



miglioramento, anche innovative, tali da ottenere un minor numero di incidenti e inconvenienti o da mitigarne gli effetti;

CONSIDERATO che i principi e i criteri contenuti nel vigente "Regolamento per la Circolazione Ferroviaria" sono integrati dalle note a carattere normativo emesse da ANSF, e che queste non sono indirizzate ai soggetti che solo successivamente sono entrati nell'ambito di giurisdizione dell'ANSF;

RITENUTO imprescindibile, per la sicurezza della circolazione ferroviaria sulle reti di cui al decreto 5 agosto 2016 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e su quelle di cui all'articolo 15 ter del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, estendere a tali reti e ai relativi operatori tutti i principi e i criteri introdotti sulla rete RFI con note successive all'emanazione del decreto ANSF n. 4/2012;

CONSIDERATO che la bozza di decreto e le modifiche al "Regolamento per la Circolazione Ferroviaria" sono stati sottoposti a due procedure di consultazione pubblica, con evidenza mediante avviso sul sito internet di ANSFISA e pubblicazione di tutti i relativi documenti in un'ottica di trasparenza dell'azione amministrativa;

CONSIDERATO che, a seguito delle osservazioni ricevute e di un confronto interno ad ANSFISA, si è ritenuto opportuno:

- ristrutturare il testo in modo da rendere le parti descrittive più evidenti, individuabili e separate dalle parti prescrittive, in un'ottica di maggiore chiarezza e semplicità,
- precisare concetti e definizioni, anche in ridondanza rispetto a quanto riportato nelle STI, per mettere a fattor comune una terminologia univoca con i soggetti a cui non si applicano le normative dell'Unione (ferrovie isolate),
- chiarire quali principi e criteri, in particolare, si applichino a tutti i convogli, alle sole manovre o ai soli treni,
- riordinare le cautele da adottare nell'esercizio dei treni e delle manovre in condizioni di anormalità e guasti,
- eliminare ogni specifico riferimento agli standard o ai tipologici presenti nel contesto operativo di specifici operatori, per ricondurre ogni descrizione relativa a ciascun dispositivo tecnologico alle sole funzioni a cui lo stesso deve assolvere,
- ottenere un testo autoconsistente;

CONSIDERATO che al fine di dare chiara evidenza della gerarchia delle fonti normative è stato esplicitato il primato delle normative europee volte alla realizzazione di uno spazio ferroviario europeo unico ed interoperabile rispetto alle norme nazionali e, infine, ai codici di buona pratica (norme tecniche, istruzioni di settore, schemi di principio, ecc.);

CONSIDERATO che il presente decreto tiene conto dei rilievi formulati dall'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA) sul decreto inviato in prima consultazione e degli esiti del confronto sulla bozza di RCF inviata in pre-notifica e delle osservazioni ricevute dalle parti interessate a seguito delle consultazioni pubbliche;

CONSIDERATO che, ai sensi dell'articolo 7, comma 4, del d.lgs. n. 50/2019, è stato necessario presentare il progetto di norma alla Commissione europea e all'ERA, come riformulato a seguito della fase di consultazione, attraverso il nuovo sistema europeo di notifica delle norme nazionali Single Rule Database (SRD) che ha sostituito il precedente sistema Notif-IT;

Acquisito il parere della Commissione Europea e dell'ERA in data



DECRETA:

Articolo 1

Scopo e campo di applicazione

1. Scopo del presente decreto è aggiornare, ai sensi dell'articolo 16, comma 2, lettera a) del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, i principi e i criteri di sicurezza della circolazione ferroviaria, già contenuti nel Regolamento per la Circolazione Ferroviaria emanato con il decreto ANSF 4/2012 del 9 agosto 2012, per tener conto dell'evoluzione normativa nel frattempo intervenuta e favorire il progresso tecnico e scientifico del settore ferroviario.
2. Il presente decreto si applica al sistema ferroviario italiano, costituito, ai sensi dell'articolo 2 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, da:
 - le reti, site sul territorio italiano, facenti parte del sistema ferroviario interoperabile europeo;
 - le reti, site sul territorio italiano, funzionalmente isolate dal sistema ferroviario interoperabile europeo;
 - i veicoli circolanti sulle suddette reti.

Articolo 2

Adozione del "Regolamento per la Circolazione Ferroviaria – Edizione 2021"

È adottato il "Regolamento per la Circolazione Ferroviaria - Edizione 2021", allegato al presente decreto, che sostituisce integralmente il "Regolamento per la Circolazione Ferroviaria" emanato con il decreto ANSF 4/2012 del 9 agosto 2012.

Articolo 3

Modalità di adeguamento ai principi del "Regolamento per la Circolazione Ferroviaria – Edizione 2021"

1. Ciascun Gestore dell'infrastruttura, Impresa ferroviaria o Esercente operante sul sistema ferroviario italiano deve:
 - a) analizzare la propria parte di sistema e individuare tutte le eventuali situazioni non conformi al "Regolamento per la Circolazione Ferroviaria - Edizione 2021";
 - b) adottare e presentare a questa Agenzia, entro sei mesi dall'entrata in vigore del presente decreto, un programma di eliminazione, dai propri contesti operativi, di dette situazioni non conformi, privilegiando l'adozione di soluzioni tecnologiche al fine di minimizzare i rischi connessi al fattore umano;
 - c) per ciascuna situazione non conforme, individuare e, qualora non già in atto, adottare, nelle more dell'attuazione dei programmi di cui alla precedente lettera b), le misure mitigative necessarie a garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria, previa idonea analisi del rischio.
2. In accordo con quanto previsto all'articolo 16, comma 2, lettera bb), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50), per le reti funzionalmente isolate dal sistema ferroviario interoperabile europeo, con il programma di cui al precedente comma 1, lettera b), possono essere proposte misure mitigative o compensative del rischio che tengano



conto delle caratteristiche della tratta ferroviaria, dei veicoli e del tipo di esercizio, nonché di quanto disposto con nota ANSF protocollo n. 0013666 del 10/07/2019.

3. I programmi di cui al precedente comma 1, lettera b), devono contenere, tra l'altro, i tempi e le modalità di attuazione:
 - dei processi di adeguamento delle proprie procedure operative;
 - degli adeguamenti tecnologici,necessari all'eliminazione delle situazioni non conformi individuate.
4. I programmi di cui al comma 1, lettera b), costituiscono un elemento essenziale dei sistemi di gestione della sicurezza ai sensi dell'articolo 8, comma 3, lettera b) del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50.
5. I programmi di adeguamento già avviati per effetto di provvedimenti precedentemente adottati da questa Agenzia, tra i quali i programmi di eliminazione "di tutte le situazioni non conformi" e "dei contesti di esercizio obsoleti", presentati a questa Agenzia per effetto dell'articolo 3 del decreto dell'Agenzia n. 4/2012 del 9 agosto 2012, nonché quelli avviati per effetto delle note ANSF prot. n. 9956 del 26/09/2016 e prot. n. 13666 del 10/7/2019, continuano ad essere attuati e sono eventualmente ampliati a seguito dell'analisi di cui al comma 1, lettera a).

Articolo 4 **Ricerca e sviluppo di soluzioni innovative**

1. Ciascun operatore promuove e partecipa a iniziative di ricerca e sviluppo, finalizzate a perseguire l'obiettivo di ridurre i rischi connessi al fattore umano mediante l'individuazione di idonee soluzioni tecnologiche. Nelle more della standardizzazione delle soluzioni innovative sviluppate, deve comunque essere applicato quanto previsto al precedente articolo 3.
2. Qualora le soluzioni innovative individuate abbiano impatto sull'interoperabilità ferroviaria, il fabbricante o il suo mandatario stabilito nell'Unione europea dovrà seguire le procedure per l'aggiornamento delle pertinenti STI, in base alle disposizioni stabilite in ambito comunitario.

Articolo 5 **Abrogazioni**

L'articolo 3 e l'Allegato B del decreto dell'Agenzia n. 4/2012 del 9 agosto 2012 sono abrogati.

Articolo 6 **Pubblicazione ed entrata in vigore**

Il presente decreto è pubblicato sul sito internet dell'Agenzia (www.ansfisa.gov.it) ed entra in vigore il

IL DIRETTORE