

**DECRETO n. 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**

IL DIRETTORE DELL'AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

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;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 19 novembre 1987, n. 527 contenente norme di attuazione dello statuto speciale per il Trentino-Alto Adige in materia di comunicazioni e trasporti di interesse provinciale;

VISTA la direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione);

VISTA la direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione);

VISTO il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, di recepimento delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, che istituiscono un quadro normativo comune per la sicurezza delle ferrovie;

VISTO il decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito con modificazioni tramite la legge 4 dicembre 2017 n. 172;

VISTO il decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni in Legge 16 novembre 2018, n. 130, recante "Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze" che all'articolo 12 prevede, a decorrere dal 1° gennaio 2019, l'istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali ed autostradali, destinata ad acquisire le competenze di ANSF ed a succedere a titolo universale in tutti i rapporti attivi e passivi della stessa;

VISTO il comma 19 del predetto articolo 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, per effetto del quale: "... omissis... Fino all'adozione dei nuovi regolamenti continuano ad applicarsi i regolamenti già emanati per l'ANSF...omissis....Nelle more della piena operatività dell'Agenzia, la cui data è determinata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, le funzioni e le competenze attribuite alla stessa ai sensi del presente articolo, ove già esistenti, continuano ad essere svolte dalle amministrazioni e dagli enti pubblici competenti nei diversi settori interessati";

VISTO il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 recante "Attuazione della Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie" e in particolare i seguenti articoli:

- ❖ Art. 2 comma 4: *Le reti ferroviarie isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario sono quelle concesse dallo Stato e quelle per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione*

ai sensi del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, adibite a servizi ferroviari locali ordinariamente espletati con distanziamento regolato da segnali, individuate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano. Nelle more dell'adozione del decreto di cui al primo periodo, sono da considerarsi isolate le reti che non figurano nell'Allegato A di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 agosto 2016, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 216 del 15 settembre 2016. **A tali reti e ai soggetti che operano su di esse, non si applicano le disposizioni di cui agli articoli 7, 9, 10 e 11. Le modalità applicative degli articoli 6, 8, 13 e 17 sono disciplinate dall'ANSFISA, ai sensi dell'articolo 16, comma 2, lettera bb).** Sulle reti in cui esiste un solo soggetto integrato che gestisce l'infrastruttura ed effettua il servizio di trasporto in esclusiva sulla propria rete, i compiti e le responsabilità che il presente decreto attribuisce ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie **sono da considerarsi attribuiti al soggetto integrato esercente.** Le disposizioni di cui al presente comma sono applicabili nelle Regioni a statuto speciale e nelle Province autonome di Trento e Bolzano compatibilmente con le norme dei rispettivi statuti e delle relative norme di attuazione;

- ❖ Art. 3 (definizioni) comma rr) "Organismo Indipendente Ferroviario (OIF)": organismo di terza parte riconosciuto dall'ANSFISA per lo svolgimento di compiti afferenti alla sicurezza ferroviaria, quali l'effettuazione di valutazioni di conformità e di processo, qualifiche di laboratori, esecuzione di prove, nei relativi processi autorizzativi sulla base di norme nazionali non soggette a notifica, anche attraverso la stipula di specifici accordi con l'Ente Unico nazionale di accreditamento di cui all'articolo 4 della legge 23 luglio 2009, n. 99;
- ❖ Art. 16 (Compiti dell'ANSFISA) comma bb): svolgere i compiti derivanti dall'articolo 15-ter del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, per le reti funzionalmente isolate e rilasciare i certificati e le autorizzazioni di cui al Capo VI. A tal fine, 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. Inoltre, con atti propri da emanare entro il 30 giugno 2019, l'ANSFISA disciplina per tali reti:
  1. le modalità per ottenere da parte dei soggetti che operano sull'infrastruttura il necessario certificato di cui al Capo VI per lo svolgimento delle proprie funzioni;
  2. le modalità applicative degli articoli 6, 8, 13 e 17, tenendo conto dei soggetti che vi operano, delle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei veicoli e del tipo di esercizio;
  3. le modalità applicative dei pertinenti CSM di cui all'articolo 6 della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016;
  4. tutti gli aspetti legati all'ottenimento dell'autorizzazione di messa in servizio dei sottosistemi strutturali e dei veicoli di cui al Capo VI;
  5. le abilitazioni del personale con mansioni di sicurezza;
  6. i principi di sicurezza e gli standard tecnici applicabili su tali reti;
  7. le modalità di registrazione dei veicoli in un apposito registro informatico;
- ❖ Art. 16 (Compiti dell'ANSFISA) comma cc): riconoscere gli Organismi Indipendenti Ferroviari (OIF) definiti all'articolo 3, lettera rr);

- ❖ Art. 28 - (Certificato di idoneità all'esercizio);
- ❖ Art. 31, comma 3: *Per garantire la continuità del servizio ferroviario dopo l'entrata in vigore del presente decreto sulle reti di cui all'articolo 2, comma 4, resta fermo il quadro regolatorio vigente fino all'adozione delle nuove disposizioni adottate dall'ANSFISA e i soggetti interessati sono autorizzati a proseguire la propria attività in virtù dei provvedimenti rilasciati dalle Autorità ed Amministrazioni competenti prima della data di cui al comma 4, fino al rilascio dei certificati e delle autorizzazioni ai sensi del Capo VI. Detti soggetti presentano all'ANSFISA, entro 90 giorni dalla data di cui al comma 4, istanza per il rilascio dei certificati e delle autorizzazioni ai sensi del Capo VI, secondo le modalità definite dall'Agenzia stessa. Alla data di entrata in vigore del presente decreto le competenti strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti informano ANSFISA dei procedimenti amministrativi in corso, ai fini del passaggio al nuovo regime;*
- ❖ Art. 31, comma 6, per effetto del quale, *"ai sensi dell'articolo 12, comma 19, quarto periodo, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con L. 16 novembre 2018, n. 130, nelle more della piena operatività di ANSFISA, le funzioni e le competenze ad essa attribuite ai sensi del presente decreto sono svolte dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) già istituita ai sensi del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162";*

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

VISTO il decreto ANSF n. 4/2012 del 9 agosto 2012 concernente le attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria;

VISTO il decreto ANSF n. 1/2019 del 19/04/2019 "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", emanato a seguito della consultazione degli operatori ferroviari indetta con nota ANSF Prot. 0021578 del 18/12/2018, in ottemperanza all'art. 15-ter comma 1 lettera b), del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito con modificazioni tramite la legge 4 dicembre 2017 n. 172;

VISTO il decreto ANSF n. 2/2019 del 18/06/2019 "Attribuzione temporanea delle funzioni di Organismo Indipendente Ferroviario (OIF) di cui all'art. 3, lettera rr), del decreto legislativo 14 maggio 2019 n. 50, di recepimento della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11/05/2016 sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione)";

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 s.m.i.;

VISTA la convenzione tra la Svizzera e l'Italia concernente una ferrovia elettrica a scartamento ridotto da Locarno a Domodossola approvata con la legge 16 dicembre 1923, n. 3195;

VISTA la nota prot. M\_INF.TFE.REGISTRO UFFICIALE.U. 0004574.21-06-2019 con la quale la Direzione Generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale ha trasmesso al Gabinetto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ed al Capo Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale lo schema finale del decreto che individua le reti funzionalmente isolate soggette all'applicazione del nuovo quadro normativo, richiamato all'art. 2, comma 4, del D.Lgs. 50/2019;

VISTA la nota ANSF prot. n. 0005312 del 28 marzo 2018, con la quale è stato costituito il gruppo di lavoro per l'individuazione delle norme tecniche e degli standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate;

VISTE le note ANSF n° 0007098 del 27/04/2018 e n° 0007512 del 07/05/2018 di pari oggetto, «Costituzione sottogruppi tematici del Gruppo di Lavoro "Individuazione della norme tecniche e degli standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate" - Decreto-legge 16 ottobre 2017 n. 148 convertito con legge 4 dicembre 2017 n. 172» con le quali sono stati costituiti i seguenti gruppi di lavoro:

1. Procedimenti e requisiti degli SGS
2. Abilitazione del personale con mansioni di sicurezza
3. Procedimenti per l'autorizzazione di messa in servizio
4. Norme di sicurezza e Standard Tecnici.

VISTA la nota ANSF prot. 0012813 del 28/06/2019 con la quale sono state emanate, per immediata applicazione, le "Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche" **n. 1/2019** rev. 0 del 28/06/2019;

VISTA la relazione trasmessa dal Coordinatore dei gruppi di lavoro con nota prot. ANSF n. 13017 del 02 luglio 2019, con la quale è stata verificata la copertura del mandato imposto dall'art. 16 lettera bb) del decreto di recepimento della direttiva (UE) 2016/798;

CONSIDERATO che in attuazione di quanto previsto dall'art. 15ter, comma 1, lettera b) del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito con modificazioni tramite la legge 4 dicembre 2017 n. 172, è stato emanato il decreto ANSF n. 1/2019 del 19/04/2019 idoneo a soddisfare le previsioni dell'art. 16 lettera bb) punto 6 del D.Lgs. 50/2019;

CONSIDERATO che è in fase di consultazione la bozza di decreto di modifica del "Regolamento per la Circolazione Ferroviaria" a seguito di quanto disposto all'articolo 15-ter, comma 1, lettera b), del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito con modificazioni tramite la legge 4 dicembre 2017 n. 172, e delle novità tecnico regolamentari intercorse dall'emanazione del decreto ANSF n. 4/2012 del 9 agosto 2012 di questa Agenzia - nota prot. ANSF 0008673 del 30/04/2019;

CONSIDERATO il quadro normativo tecnico nazionale e comunitario vigente;

CONSIDERATO l'obiettivo di perseguire l'armonizzazione degli standard tecnici e di sicurezza applicabili ai sistemi ferroviari sull'intera rete nazionale, incluse le reti funzionalmente isolate e, ove praticabile, l'armonizzazione del quadro normativo nazionale con quello comunitario;

CONSIDERATO che i requisiti applicabili ai sottosistemi strutturali relativamente alla sicurezza in galleria nelle reti funzionalmente isolate sono oggetto del tavolo tecnico per la revisione del DM 28 ottobre 2005 e che quindi, in ragione della circostanza che tale ambito verrà disciplinato all'interno del pertinente atto normativo, il decreto ANSF n. 1/2019 non regola gli aspetti relativi alla sicurezza in galleria;

CONSIDERATO che la consultazione dei soggetti interessati prevista dalle procedure in essere (linee guida emanate dal Dipartimento di funzione pubblica il 9 marzo 2017 attuate con procedura interna ANSF prot. 0014152 del 29/12/2017) prevede che tale

procedimento debba essere pianificato in un periodo compreso tra le 8 e le 12 settimane, in relazione alla complessità del documento sottoposto a consultazione;

CONSIDERATO che i tempi soprariportati sono incompatibili con la data prevista per l'emanazione dei provvedimenti individuati al richiamato comma 2, lettera bb), dell'art. 16 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50;

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;

RITENUTO di adottare, ai sensi dell'art. 16, comma 2, lettera bb), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, la disciplina immediatamente applicabile alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai soggetti che operano su tali reti, in aggiunta a quanto già disciplinato dal Decreto ANSF n. 1/2019, avviando contestualmente la fase di consultazione sulle stesse,

## **DECRETA**

### **Articolo 1**

#### **Scopo e campo di applicazione**

1. Il presente decreto è emanato in attuazione degli artt. 2 comma 4, 16 comma 2, lettera bb), 28 e 31 comma 3 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50.
2. Esso si applica alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario ed adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani, nonché ai soggetti che operano esclusivamente su tali reti, individuate dal decreto ministeriale di cui all'art. 2, comma 4, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50.
3. Sono fatte salve le prerogative poste in capo alle province autonome di Trento e Bolzano in virtù del richiamato DPR 527/87.
4. È fatta salva la convenzione tra la Svizzera e l'Italia concernente una ferrovia elettrica a scartamento ridotto da Locarno a Domodossola approvata con la legge 16 dicembre 1923, n. 3195.
5. La disciplina adottata con il presente decreto ha carattere transitorio ed è immediatamente applicabile nel rispetto delle normativa di riferimento da cui deriva per effetto dell'art. 2, comma 4, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, nelle more delle procedure di consultazione di cui all'art. 3 del presente decreto.



## Articolo 2

### **Adozione della disciplina delle regole e delle procedure applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai soggetti che operano su tali reti**

1. In attuazione degli artt. 2 comma 4, 16 comma 2, lettera bb), 28 e 29 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 è adottata la disciplina delle regole e delle procedure applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai soggetti che operano su tali reti, definite al successivo comma 2.
2. La disciplina applicabile di cui al comma 1 emanata con il presente decreto è elencata di seguito:

**Allegato 1. “Norme sui requisiti del Sistema di Gestione della Sicurezza, per l'applicazione dei Common Safety Methods, per il rilascio delle abilitazioni al personale, per il rilascio del certificato di idoneità all'esercizio e sulla supervisione applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario”** in attuazione del disposto di cui agli artt. 28 e 16, comma 2, lettera bb), punti 1, 2, 3 e 5 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50;

**Allegato 2. “Norme per l'applicazione e la certificazione dei sistemi di gestione della manutenzione dei veicoli circolanti sulle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario”** in attuazione del disposto di cui all'art. 16, comma 2, lettera bb), punto 2 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50;

**Allegato 3. “Norme per la registrazione dei veicoli circolanti sulle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario”** in attuazione del disposto di cui all'art. 16, comma 2, lettera bb), punto 7 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50.

Gli aspetti connessi al rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio dei sottosistemi strutturali e dei veicoli, in attuazione del disposto di cui all'art. 16, comma 2, lettera bb), punto 4 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, sono disciplinati nelle **“Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche n. 1/2019”** rev. 0 del 28/06/2019, emanate con nota protocollo ANSF prot. 0012813 del 28/06/2019.

## Articolo 3

### **Fase di consultazione**

1. Contestualmente all'emanazione del presente decreto che ha immediata applicazione, viene avviata la fase di consultazione con le seguenti modalità:
  - Entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto gli operatori ferroviari possono formulare osservazioni e proposte di modifica alla disciplina delle regole e delle procedure adottata.
  - Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto l'Agenzia pubblicherà sul proprio sito istituzionale le osservazioni pervenute e le motivazioni di accoglimento o di rigetto.
2. Successivamente l'Agenzia provvederà ad aggiornare la disciplina delle regole e delle procedure adottata con il presente decreto sulla base delle suddette

osservazioni, o in funzione di ritorni di esperienza legati al primo periodo di applicazione.

#### **Articolo 4** **Disposizioni transitorie**

1. *Responsabilità degli esercenti o delle imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura nelle more del rilascio del Certificato di idoneità all'esercizio.*

Nel nuovo contesto normativo, anche in attesa dell'ottenimento del Certificato di idoneità all'esercizio, la responsabilità del controllo dei rischi connessi all'esercizio ferroviario nonché l'adozione e l'applicazione delle necessarie misure di controllo, ricadono nella responsabilità degli esercenti o delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura, ai sensi dell'art. 4, comma 3, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50.

Ai sensi del suddetto decreto legislativo 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 soggetti Esercenti, Imprese Ferroviarie e Gestori dell'Infrastruttura in relazione all'articolo 31, comma 3, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 entro 90 giorni dalla data di cui all'articolo 31, comma 4, del medesimo provvedimento legislativo presentano all'Agenzia l'istanza di rilascio del Certificato di idoneità all'esercizio secondo le modalità previste dal capitolo 6 dell'allegato 1 al presente decreto.

2. *Certificato di idoneità all'esercizio.*

L'istanza per il rilascio del Certificato di idoneità all'esercizio di cui all'articolo 28 del citato decreto legislativo sarà corredata:

- dalla documentazione necessaria per dimostrare la conformità ai requisiti di cui ai capitoli 3 e 5, tenendo conto delle disposizioni transitorie del capitolo 8, dell'allegato 1 al presente decreto;
- delle misure mitigative o compensative proposte sulla base di una analisi del rischio che tenga conto delle caratteristiche della tratta ferroviaria, dei veicoli e del servizio di trasporto di cui all'articolo 16, comma 2, lettera bb), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50;
- gli eventuali interventi di adeguamento alle norme tecniche ed agli standard di sicurezza applicabili.

3. *Abilitazione del personale.*

Fino al rilascio dei Certificati di idoneità all'esercizio agli esercenti o alle imprese ferroviarie ed ai gestori dell'infrastruttura delle reti funzionalmente isolate e al fine dell'ottenimento di tale certificato, il personale in possesso di un titolo valido, ai sensi del sistema abilitativo vigente in precedenza all'entrata in vigore del presente decreto, potrà continuare a svolgere mansioni riconducibili alle attività di sicurezza di cui al capitolo 5 dell'allegato 1, sotto la responsabilità del titolare dell'abilitazione.

I titoli rilasciati in data antecedente all'entrata in vigore del presente decreto, in applicazione delle norme previgenti a tale data, devono comunque essere convertiti entro e non oltre il 31/12/2021 secondo le modalità indicate al punto 8.1.1 dell'allegato 1. Per il personale incaricato delle attività di formazione e/o di valutazione delle competenze per l'immissione nel ruolo (esami) del personale impiegato in attività di sicurezza non in possesso di un attestato di riconoscimento rilasciato dall'Agenzia, deve essere attivato il percorso di cui al punto 8.1.2 dell'allegato 1. In pendenza del riconoscimento da parte dell'Agenzia, il personale di cui al precedente capoverso, il cui nominativo è comunicato all'Agenzia entro il termine previsto al punto 8.1.2 dell'allegato 1, è autorizzato a svolgere solo la formazione e la certificazione necessaria al mantenimento dei titoli rilasciati in data antecedente all'entrata in vigore del presente decreto in applicazione delle norme previgenti, tenendo conto di quanto specificato al medesimo punto 8.1.2.

#### 4. *Manutenzione dei veicoli.*

Fino al rilascio dei Certificati di idoneità all'esercizio agli esercenti o alle imprese ferroviarie ed ai gestori dell'infrastruttura delle reti funzionalmente isolate, è responsabilità degli attuali operatori di tali reti vigilare, anche per il tramite del Direttore di esercizio precedentemente incaricato, sul rispetto delle scadenze e delle eventuali prescrizioni imposte per i veicoli in circolazione sulle linee interessate dalle Autorità ed Amministrazioni che hanno rilasciato i provvedimenti di autorizzazione. Pertanto, nelle more del perfezionamento del rilascio del Certificato di idoneità all'esercizio e delle procedure di registrazione dei veicoli utilizzati sulle proprie reti, è necessario che venga individuato, a far data dalla data di emanazione del presente decreto, il "Soggetto Responsabile della Manutenzione (SRM)" di ciascun veicolo.

A far data dall'entrata in vigore del presente decreto, è fatto obbligo a ciascun soggetto che opera sulle reti funzionalmente isolate verificare per ciascun veicolo che il SRM:

- definisca un piano di manutenzione che tenga conto del profilo di missione dei veicoli e includa l'effettuazione delle prove periodiche finora previste dall'USTIF, definendone le modalità operative;
- assicuri che i veicoli siano in grado di circolare in condizioni di sicurezza in coerenza con quanto previsto dal proprio sistema di manutenzione;
- effettui direttamente o affidi la manutenzione a officine di manutenzione qualificate;
- assicuri, inoltre, che i veicoli siano sottoposti alle verifiche previste dal piano di manutenzione di ciascun veicolo e siano mantenuti conformi ai requisiti delle norme nazionali in materia di manutenzione richiamate nell'Allegato 2 al presente decreto.

L'individuazione del SRM dovrà essere confermata anche al momento della registrazione di ogni veicolo nell'apposito registro dei veicoli, secondo quanto disciplinato nell'allegato 3 al presente decreto.

#### 5. *Manutenzione dei sottosistemi strutturali di terra.*

Fino al rilascio dei Certificati di idoneità all'esercizio agli esercenti o alle imprese ferroviarie ed ai gestori dell'infrastruttura delle reti funzionalmente isolate, è fatto obbligo agli attuali soggetti che operano su tali reti, anche per il tramite del Direttore



di esercizio precedentemente incaricato, continuare a garantire il funzionamento sicuro della rete ferroviaria mediante le necessarie attività di verifica/vigilanza/ispezione e manutenzione. Resta fermo l'obbligo di cui al successivo punto 9 e la possibilità di avvalersi di idoneo supporto tecnico e operativo esterno, anche in sostituzione delle figure appartenenti agli uffici ministeriali laddove previste dalle norme precedentemente in uso, e del cui operato gli attuali gestori dell'infrastruttura o esercenti rimangono in ogni caso responsabili.

6. *Progetti in corso per i sottosistemi strutturali di terra.*

Ai fini del rilascio delle autorizzazioni di messa in servizio di sottosistemi strutturali di terra, valgono i principi stabiliti dal decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 57, come specificati nelle Linee guida emanate con nota ANSF prot. 0012813 del 28/06/2019.

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 accompagnato:

- da una relazione illustrativa degli atti autorizzativi già acquisiti con le relative evidenze;
- da un'analisi finalizzata alla determinazione e valutazione dei rischi relativi agli scenari di esercizio derivanti dalla nuova configurazione dei sottosistemi ferroviari interessati inclusi i rischi connessi alla integrazione della modifica nella rete esistente, unitamente alla verifica di conformità ai principi di sicurezza stabiliti dal "Regolamento per la Circolazione Ferroviaria" in vigore
- dall'elenco delle necessarie misure mitigative, ove individuate a seguito dell'analisi di cui al punto precedente da rendere operative già all'atto della messa in servizio in osservanza dell'art. 16 comma 2, lettera bb), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50;
- da un rapporto recante l'analisi degli scostamenti fra il quadro normativo applicato e le norme e gli standard stabiliti nel decreto ANSF n. 1/2019, unitamente alla valutazione di un Organismo Indipendente Ferroviario (OIF) e di un CSM assessor in merito alla completezza e pertinenza di tale analisi.

Tale dossier costituisce parte integrante della documentazione a corredo della istanza di autorizzazione.

7. *Progetti in corso per i veicoli.*

Ai fini del rilascio delle autorizzazioni di messa in servizio di veicoli, valgono i principi stabiliti dal decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 57, come specificati nelle Linee guida emanate con nota ANSF prot. 0012813 del 28/06/2019.

Per i nuovi veicoli e per le modifiche dei veicoli esistenti, per i 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, l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura deve presentare all'Agenzia un dossier relativo al processo in essere accompagnato:

- da una relazione illustrativa degli atti autorizzativi già acquisiti con le relative evidenze;
- da un'analisi finalizzata alla verifica di compatibilità tecnica che comprenda i rischi connessi alla integrazione in sicurezza del veicolo sulla rete esistente, in

relazione anche alla verifica di conformità ai requisiti stabiliti dal decreto ANSF n. 1/2019;

- dall'elenco delle necessarie misure mitigative, ove individuate a seguito dell'analisi di cui al punto precedente, da rendere operative già all'atto della messa in servizio in osservanza dell'art. 16 comma 2, lettera bb), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50;
- da un rapporto di valutazione di conformità di un OIF e di un CSM assessor in merito alla completezza e pertinenza di tale analisi.

Tale dossier costituisce parte integrante della documentazione a corredo della istanza di autorizzazione.

#### 8. *Registrazione e circolabilità dei veicoli.*

In attesa dell'ottenimento del Certificato di idoneità all'esercizio, eventuali veicoli autorizzati e registrati nel registro di immatricolazione, dovranno ottenere la circolabilità.

I provvedimenti necessari a garantire la circolabilità dei veicoli, devono essere emessi dall'organismo aziendale responsabile della gestione dell'infrastruttura ferroviaria interessata.

#### 9. *Provvedimenti urgenti.*

Le mitigazioni individuate per il controllo dei rischi nell'esercizio delle proprie attività a seguito dell'applicazione del processo di valutazione dei rischi, condotto a norma dell'art. 3 del decreto ANSF n. 1/2019, debbono essere immediatamente attuate dagli esercenti, dalle imprese ferroviarie e dai gestori dell'infrastruttura.


### **Articolo 4 Carenze degli allegati**

1. In linea con la disciplina delineata dalla normativa comunitaria, qualora da parte degli esercenti o dei gestori dell'infrastruttura o delle imprese ferroviarie sia constatato che determinate parti degli allegati al presente decreto presentino carenze tali da comprometterne la loro applicazione, i soggetti sopra indicati ne informano tempestivamente l'Agenzia che provvede ad avviare il necessario processo di revisione.

### **Articolo 5 Disposizioni finali e pubblicazione**

1. Il presente decreto è inviato ai soggetti che operano sulle reti funzionalmente isolate e alle loro associazioni, è pubblicato sul sito internet dell'Agenzia ([www.ansf.gov.it](http://www.ansf.gov.it)) ed entra in vigore dalla data di pubblicazione.

IL DIRETTORE  
Ing. Marco D'Onofrio  
D'ONOFRIO MARCO  
AGENZIA NAZIONALE  
PER LA SICUREZZA  
DELLE FERROVIE  
(ANSF)  
02.07.2019 13:34:50  
UTC



MARZONI MARIA GRAZIA  
AGENZIA NAZIONALE PER LA  
SICUREZZA DELLE  
FERROVIE (ANSF)  
02.07.2019 12:47:14 UTC

Decreto 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.