

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.

- Sicurezza di Rete e Qualità
- Amministratore Delegato

Reti isolate(Esercenti)

Loro SEDI

Gestori dell'Infrastruttura

Loro SEDI

Imprese ferroviarie tutte

Loro SEDI

p.c. **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**
**Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie e
marittime**

digifema@pec.mit.gov.it

**Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture
ferroviarie**

**Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad
Impianti fissi e il Trasporto Pubblico Locale**

dg.tpl@pec.mit.gov.it

Oggetto: Trasmissione delle misure di cui all'art. 26 comma 2 del D.Lgs. 50/2019 inerenti alle raccomandazioni di sicurezza emesse dalla DIGIFEMA a seguito della relazione finale d'indagine relativa alla "Collisione tra i treni regionali 1665 e 1670 di Trenord del 28.03.2019 presso la stazione di Inverigo, linea Milano Nord Cadorna – Canzo Asso."

Allegato: [1] nota DiGiFeMa prot. 0001015 del 17/02/2020.

Ai sensi dell'art. 26 comma 2 del decreto legislativo n. 50/2019, si trasmettono con la presente le raccomandazioni di sicurezza, di cui all'allegato [1], emesse dalla Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie e marittime (DiGiFeMa) a seguito della relazione finale d'indagine sull'evento in oggetto, reperibile sul sito <http://digifema.mit.gov.it/>.

In ottemperanza a quanto previsto dell'art. 26 comma 2 del decreto legislativo n. 50/2019, codesti Operatori ferroviari devono trasmettere all'Agenzia, e per opportuna conoscenza alla DiGiFeMa, una relazione che illustri l'implementazione del contenuto delle raccomandazioni 1, 4, 5 e 6 di cui all'allegato [1] ed in particolare:

1. i risultati dell'analisi svolta e le motivazioni a supporto delle stesse, specificando per ogni raccomandazione se:
 - o è stata adottata apportando modifiche al proprio sistema ed alle relative attività;
 - o è stata adottata in quanto già prevista dal sistema;
 - o non è stato ritenuto necessario adottarla.
2. le misure da porre in essere nell'ambito del proprio contesto operativo (nel caso di adozione della raccomandazione), il relativo programma di attuazione nonché lo stato di implementazione (totale, parziale o nullo);
3. le eventuali mitigazione da mettere in atto nelle more del completamento del programma di cui alla precedente alinea.

Nella suddetta relazione:

- l'Impresa Ferroviaria Trenord e il Gestore dell'infrastruttura Ferrovie Nord devono fornire riscontro anche alla raccomandazione n. 3 di cui all'allegato [1],;
- con riferimento alla raccomandazione n. 4 di cui all'allegato [1] i Gestori dell'infrastruttura devono fornire una valutazione preliminare sulla necessità e sulla fattibilità della modifica sui propri impianti interessati.

Fatto salvo quanto disposto all'art. 26 comma 2 del decreto legislativo n. 50/2019, codesti Operatori ferroviari devono fornire riscontro al seguente indirizzo segnalazioni.anomalie@pec.ansf.gov.it entro tre mesi dal ricevimento della presente, utilizzando il medesimo oggetto.

Si fa presente inoltre che nell'ambito della relazione annuale sulla sicurezza che codesti Operatori ferroviari devono trasmettere annualmente ai sensi dell'articolo 8 del D.Lgs. 50/2019, dovranno essere forniti i dettagli dei progressi compiuti nell'affrontare le raccomandazioni irrisolte.

Si invitano codesti Operatori ferroviari ad analizzare i contenuti della relazione finale d'indagine sull'evento in oggetto, reperibile sul sito <http://digifema.mit.gov.it/>.

Il mancato riscontro entro tre mesi dal ricevimento della presente è passibile di sanzione amministrativa ai sensi dell'art. 30 del D.Lgs. 50/2019.

Il Dirigente
Ing. Giovanni Caruso

CARUSO GIOVANNI
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE (ANSF)
09.06.2020 17:14:58 UTC





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE PER LE INVESTIGAZIONI FERROVIARIE E MARITTIME
Divisione 2 – Investigazioni ferroviarie

Agenzia Nazionale per la
Sicurezza delle Ferrovie
agenzia.sicurezza@pec.ansf.gov.it

OGGETTO: Collisione tra i treni regionali 1665 e 1670 di Trenord del 28.03.2019 presso la stazione di Inverigo, linea Milano Nord Cadorna – Canzo Asso. Trasmissione Raccomandazioni.

Ai sensi di quanto previsto dal D.Lgs. n. 50/2019, si forniscono le seguenti raccomandazioni di sicurezza relative all'incidente di cui in oggetto.

La relazione finale d'indagine sarà pubblicata sul sito istituzionale di questo Ufficio (digifema.mit.gov.it) non appena ricevuta l'autorizzazione da parte dell'Autorità Giudiziaria.

Codesta Agenzia vorrà, nel rispetto del suindicato D.Lgs., tenere informata questa Direzione Generale in merito alle azioni che verranno poste in essere, coerentemente con le raccomandazioni emanate.

1. Si raccomanda all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie di verificare che le imprese ferroviarie abbiano previsto, nel processo formativo del personale addetto alla condotta e alla scorta dei treni, circostanziate disposizioni riguardanti in particolare:
 - i criteri per individuare il personale da affiancare (tutor) - durante le previste fasi di addestramento e tirocinio - ai nuovi agenti abilitati alle mansioni di condotta e di scorta dei treni (allievi) in modo da garantire loro una completa e corretta trasmissione di informazioni e competenze;
 - l'individuazione delle specifiche attività e mansioni ed attribuzione delle relative responsabilità al personale coinvolto nel processo formativo (istruttori, tutor e allievi);
 - la predisposizione di un documento di valutazione nel quale riportare le singole attività svolte dagli allievi nel processo formativo corredate dal relativo esito.
2. Si raccomanda all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie di valutare l'opportunità di aggiornare i criteri necessari per garantire un adeguato livello di affidabilità e tracciabilità dei processi di formazione, mantenimento delle abilitazioni e di certificazione del personale impiegato in mansioni connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria.
3. Si raccomanda all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie di adoperarsi affinché l'IF Trenord S.r.l. e il GI FerrovieNord S.p.A. verifichino se i loro regolamenti, istruzioni e disposizioni presentano delle difformità o dei disallineamenti riguardanti le procedure da

seguire e le attività da svolgere da parte del macchinista e del capotreno per la partenza di un treno da una stazione protetta da segnale.

In caso affermativo devono essere apportate le necessarie modifiche per uniformare i testi regolamentari tra loro e in coerenza con i principi di sicurezza vigenti, al fine di eliminare possibili errati comportamenti da parte del personale di bordo dovuti ad una non corretta comprensione dei suddetti testi.

Valuti altresì l'ANSF l'opportunità di estendere tale verifica ad altri gestori delle infrastrutture e ad altre imprese ferroviarie.

4. Si raccomanda all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie di valutare l'opportunità che, sulle tratte a semplice binario non dotate di un sistema automatico di protezione marcia treno, la verifica dell'aspetto dei segnali di partenza sia opportunamente ridondata.
5. Si raccomanda all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie di verificare che le imprese ferroviarie abbiano in essere attività di monitoraggio, con adeguata frequenza, degli eventi di condotta avvalendosi del controllo della Zona Tachimetrica Elettronica (ZTE) e verificando la presenza e l'efficienza costante delle dotazioni tecnologiche individuali di servizio.
6. Si raccomanda all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie di richiedere ai gestori dell'infrastruttura ed alle imprese ferroviarie la verifica dell'efficacia delle:
 - attività di formazione, audit ed ispezione sul proprio personale in merito alle procedure da seguire in caso di emergenza, al fine di garantire la sicurezza dei passeggeri e prevenire ulteriori emergenze derivanti da quella originaria;
 - iniziative e attività comunicazione finalizzate all'istruzione dei passeggeri circa le procedure da seguire ed i corretti comportamenti da tenere in caso di emergenza (incidente, inconveniente, treno fermo in linea o in galleria, etc), condivise tra GI e IF.

IL DIRIGENTE
ing. Salvatore De Marco



SALVATORE DE MARCO
MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI
27.02.2020 14:48:35 UTC