



ANSFIS

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

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 (UE) 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 e le successive modifiche e integrazioni, concernente l'attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione);

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 per l'individuazione delle reti ferroviarie isolate previsto dall'art. 2, comma 4 del Decreto legislativo 14 maggio 2019 n. 50;

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 e successive modifiche ed integrazioni, recante attuazione della direttiva 2007/59/CE relativa alla “certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità”;

VISTO il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 57 di 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 del sistema ferroviario nell'Unione Europea, emanate dalla Commissione Europea, applicabili a ciascun sottosistema o parte di sottosistema al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione:

- «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 del 18/11/2014;



- «PMR» per l'accessibilità al sistema ferroviario dell'Unione da parte delle persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta, emanata con il Regolamento (UE) N. 1300/2014 del 18/11/2014;
- «Energia», emanata con il Regolamento (UE) N. 1301/2014 del 18/11/2014;
- «Materiale rotabile — Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri», emanata con il Regolamento (UE) N. 1302/2014 del 18/11/2014;
- «Sicurezza delle gallerie ferroviarie», emanata con il Regolamento (UE) N. 1303/2014 del 18/11/2014;
- «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 del 26/11/2014;

VISTO che tra le premesse alle citate Specifiche Tecniche d'Interoperabilità la Commissione Europea ha precisato che al fine di seguire lo sviluppo tecnologico e incoraggiare la modernizzazione del sistema ferroviario nell'Unione Europea, è necessario promuovere soluzioni innovative e, a certe condizioni, autorizzarne la realizzazione e che quando viene proposta una soluzione innovativa è possibile discostarsi o integrare quanto specificato da ciascun punto della STI secondo le procedure richiamate in ciascun regolamento di emanazione;

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, “Nuovo Codice della Strada” e le successive modifiche e integrazioni;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 “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 “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 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 sua 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" adottato 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 "Specifiche 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 alle popolazioni di dati relativi agli indicatori di incidenti e pericoli rilevati annualmente e dell'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 es. 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 dei pericoli derivanti dal cosiddetto "fattore umano" e dai difetti e dai malfunzionamenti dei sottosistemi infrastruttura, energia, materiale rotabile e comando controllo e segnalamento;

CONSIDERATO che, laddove permangano nel sistema ferroviario rischi non protetti in modo automatico dall'errore umano o dai difetti o malfunzionamenti dei sottosistemi del sistema ferroviario dell'Unione Europea, 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 pericoli e di eventi incidentali 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, necessariamente non indirizzate ai soggetti non ancora facenti parte, al momento dell'emanazione delle note, dell'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 a quelle di cui all'articolo 15 ter del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, portare a conoscenza degli operatori di tali reti tutti i principi e i criteri introdotti sulla rete RFI con note successive all'emanazione del decreto ANSF 4/2012;

TENUTO CONTO delle osservazioni ricevute dai soggetti interessati a seguito della prima consultazione a cui sono state sottoposte la bozza di decreto e le modifiche al "Regolamento per la Circolazione Ferroviaria" che si proponeva di introdurre con esso;

CONSIDERATO che alla prima consultazione di cui sopra è stata data pubblica evidenza mediante un avviso sul sito internet di ANSFISA e la pubblicazione di tutti i relativi documenti in un'ottica di trasparenza dell'azione amministrativa;



CONSIDERATO che il presente decreto tiene conto dei rilievi formulati dall'ERA sul decreto inviato in prima consultazione;

TENUTO CONTO che a seguito delle osservazioni ricevute e di un confronto interno ad ANSFISA è cominciato un processo di riformulazione del testo inviato in consultazione al fine di:

- riorganizzare i contenuti mediante l'accorpamento o la suddivisione dei relativi punti nell'ambito di una struttura del testo più organica ove le parti descrittive fossero più evidenti, individuabili e separate dalle parti prescrittive in un'ottica di maggiore chiarezza e semplicità del testo;
- precisare concetti e definizioni, anche in ridondanza rispetto, ad esempio, a quelli riportati nelle STI, ai soli fini di mettere a fattor comune una terminologia univoca con i soggetti a cui non si applicano le normative comunitarie (ferrovie isolate);
- riordinare chiaramente quali principi e criteri, in particolare, si applichino a tutti i convogli, alle sole manovre o ai soli treni;
- riordinare chiaramente 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, al fine di ricondurre ogni descrizione relativa a ciascun dispositivo tecnologico alle sole funzioni a cui lo stesso deve assolvere;
- ottenere un testo autoconsistente;

TENUTO CONTO altresì che al fine di dare chiara evidenza della gerarchia delle fonti normative è stato deciso di esplicitare nel testo riformulato del "Regolamento per la Circolazione Ferroviaria – Edizione 202_" il primato delle normative europee volte alla realizzazione di uno spazio ferroviario europeo unico ed interoperabile, quindi delle normative nazionali e, infine, dei codici di buona pratica (norme tecniche, istruzioni di settore, schemi di principio, ecc.);

CONSIDERATO che, dalla notifica mediante sistema NOTIFIT all'Unione Europea del testo del "Regolamento per la Circolazione Ferroviaria" andato in consultazione sono cambiate le modalità per notificare le normative nazionali per effetto della modifica dei relativi gestionali di notifica e che, pertanto, è necessario reiterare il processo di notifica all'ERA del testo riformulato a seguito della fase di consultazione;

CONSIDERATO che, nel precedente sistema di notifica il decreto 4/2012 era stato approvato e che, invece, i rilievi formulati al decreto inviato in consultazione riguardavano specificatamente il testo del decreto e non, invece, i contenuti del "Regolamento per la Circolazione Ferroviaria";

Considerati gli esiti del confronto con l'Agenzia dell'Unione Europea per le Ferrovie (ERA) sulla bozza di RCF inviata ad essa in pre-notifica;

TENUTO conto delle osservazioni ricevute a seguito della seconda consultazione

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.



2. Il presente decreto si applica al sistema ferroviario italiano, costituito 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 tratti di collegamento delle reti di cui sopra con le infrastrutture ferroviarie private utilizzate per fini non commerciali dal proprietario o da un operatore per le loro rispettive attività di trasporto merci o per il trasporto di persone;
 - i veicoli circolanti sulle suddette reti e tratti di collegamento.

Articolo 2

Adozione del "Regolamento per la Circolazione Ferroviaria – Edizione 202_ "

È adottato il "Regolamento per la Circolazione Ferroviaria" - Edizione 202_, 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 202_ "

1. Ciascun Gestore dell'infrastruttura, Impresa ferroviaria, Operatore, Esercente o Gestore del servizio operante sul sistema ferroviario italiano deve:
 - a) analizzare la propria parte di sistema e individuare tutte le situazioni non conformi al "Regolamento per la Circolazione Ferroviaria -Edizione 202_";
 - 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 delle situazioni non conformi;
 - 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 e tenendo conto delle eventuali determinazioni dell'Agenzia al riguardo adottate, ai sensi dell'articolo 16, comma 2, lettere a) e b) del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50.
2. Relativamente alle reti funzionalmente isolate dal sistema ferroviario interoperabile europeo, esclusivamente per quanto non in contrasto con l'articolo 8, primo capoverso, del DPR 753/1980 o non riguardante i requisiti di cui alla nota ANSF protocollo n. 0013666 del 10/07/2019, nell'adottare il programma di cui al precedente comma 1, lettera b) i gestori del servizio potranno proporre idonee misure mitigative o compensative ai sensi dell'articolo 16, comma 2, lettera bb) del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50.
3. I programmi di eliminazione dai propri contesti operativi delle situazioni non conformi al "Regolamento per la Circolazione Ferroviaria – Edizione 202_" di cui al precedente comma 1, lettera b), devono contenere:
 - i processi di riordino normativo;
 - i tempi e le modalità di adeguamento tecnologico.
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" in corso di attuazione 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. 0013666 del 10/7/2019, dovranno essere aggiornati a seguito dell'analisi di cui al comma 1, lettera a).

Articolo 4

Ricerca e sviluppo di soluzioni innovative

1. Il rispetto dei principi e dei criteri di sicurezza stabiliti nel "Regolamento per la Circolazione Ferroviaria – Edizione 202_" deve essere garantito in modo automatico e secondo le modalità disciplinate dalle normative vigenti, qualora le idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli siano imposte dalle norme internazionali e nazionali cogenti, oppure previste dai codici di buona pratica (norme tecniche, istruzioni di settore, schemi di principio, ecc.) già adottati in conformità alle norme cogenti.
2. Nei casi in cui le attrezzature tecnologiche di cui al comma 1 non siano ancora imposte dalle norme cogenti o previste dai codici di buona pratica, deve essere incoraggiata la modernizzazione ed occorre promuovere le necessarie iniziative di ricerca e sviluppo e, nelle more della standardizzazione delle soluzioni innovative sviluppate, devono essere comunque adottate le necessarie misure mitigative di cui all'articolo 3, comma 1, lettera c) del presente decreto.
3. Le soluzioni tecnologiche innovative, ancora non standardizzate, che non hanno un diretto impatto sull'interoperabilità ferroviaria vengono immesse in servizio secondo le procedure stabilite dall'Agenza Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali.
4. Qualora invece le soluzioni innovative individuate abbiano impatto sull'interoperabilità ferroviaria, il fabbricante o il suo mandatario stabilito nell'Unione dovrà seguire le procedure delle pertinenti STI, in base alle disposizioni stabilite nei Regolamenti adottati in ambito comunitario.

Articolo 5

Abrogazioni

L'articolo 3 del decreto dell'Agenzia n. 4/2012 del 9 agosto 2012 è abrogato.

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