



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

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

***Revisione delle norme nazionali in materia di attribuzioni di sicurezza della circolazione ferroviaria, di qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza e di conformità dei Sistemi di Gestione della Sicurezza a specifici requisiti richiamati nella nota ANSF prot. n. 9798/12***

IL DIRETTORE DELL'AGENZIA

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;

VISTA la direttiva (UE) 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione);

VISTO il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante attuazione della direttiva 2012/34/UE;

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 14 maggio 2019, n. 50, recante attuazione della direttiva (UE) 2016/798, con particolare riferimento all'articolo 8, che prevede l'elaborazione dei sistemi di gestione della sicurezza da parte dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, e all'articolo 16, comma 2, lettera a), che prevede che l'ANSFISA promuova il riordino, sovrintenda all'emanazione di norme tecniche e standard e vigili sulla relativa applicazione;

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);

VISTO il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 57, recante attuazione della direttiva (UE) 2016/797;

VISTO il decreto-legge del 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni nella legge 16 novembre 2018, n. 130, 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 e autostradali (ANSFISA o Agenzia), destinata ad acquisire le competenze dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie - ANSF (istituita con 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) ed a succederle a titolo universale in tutti i rapporti attivi e passivi;

VISTO il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 20 novembre 2020, n. 520, recante la piena operatività dell’Agenzia, ai sensi dell’articolo 12, comma 19, del decreto-legge 28 settembre 2018, n.109, a far data dalla avvenuta registrazione del DPCM 5 novembre 2020 di nomina del comitato direttivo di ANSFISA, avvenuta in data 30 novembre 2020;

VISTO il decreto ANSF n. 4/2011 del 28 marzo 2011, concernente le norme per la qualificazione del responsabile del sistema di gestione della sicurezza dei gestori dell’infrastruttura e delle imprese ferroviarie;

VISTE le “Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria” adottate con il decreto ANSF n. 4/2012 del 9 agosto 2012;

VISTA la nota ANSF prot. n. 09798/12 del 13 dicembre 2012 relativa alla conformità dei sistemi di gestione della sicurezza ai requisiti contenuti nelle disposizioni di RFI 13/2001, 10/2001, 26/2002, 15/2004 e 51/2007, oltre che ai provvedimenti emanati in materia dall’ANSF;

VISTO il decreto ANSF n. 3/2019 del 2 luglio 2019, concernente la 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;

CONSIDERATO l’obiettivo di perseguire l’armonizzazione del quadro normativo nazionale con quello dell’Unione europea e, in particolare, l’articolo 7, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50 e l’articolo 14, comma 1, del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 57, per i quali è necessario procedere a modifica o abrogazione delle norme nazionali rese superflue dal diritto dell’Unione europea;

CONSIDERATO il quadro normativo tecnico nazionale e dell’Unione europea vigente;

CONSIDERATA la specifica tecnica di interoperabilità “Esercizio e gestione del traffico” (STI OPE) di cui al regolamento (UE) 2019/773 della Commissione, del 16 maggio 2019, modificata dal regolamento (UE) 2023/1693 della Commissione, del 10 agosto 2023, per conseguire una maggiore armonizzazione dell’esercizio ferroviario nell’Unione; in particolare:

- il punto 4.2.1.1 prevede ora che nei propri sistemi di gestione della sicurezza (SGS) ogni impresa ferroviaria (IF) e gestore dell’infrastruttura (GI) debba individuare le mansioni di sicurezza essenziali e le funzioni relative alla sicurezza, nonché il personale incaricato del loro svolgimento. Gli stessi soggetti devono definire e descrivere nei propri SGS le procedure e i requisiti per la formazione, la valutazione e il monitoraggio delle competenze del personale che svolge mansioni di sicurezza essenziali, ad eccezione dei requisiti disciplinati per i macchinisti dalla direttiva 2007/59/CE e degli elementi per la qualifica professionale applicabili al personale di “accompagnamento dei treni” e di “preparazione dei treni”, ai quali si applicano rispettivamente l’appendice F e l’appendice G della STI OPE;
- il punto 4.2.1.2 disciplina lo scambio di informazioni tra GI e IF, comprese le informazioni per il personale che svolge mansioni di sicurezza essenziali. Nello specifico, GI e IF devono programmare, preparare e far circolare i treni, nonché impartire istruzioni

al personale, conformemente alle informazioni contenute nel Manuale delle regole di esercizio (Rule Book) e nel Fascicolo percorso treno (Route Book), fornendo a ciascun membro del personale che svolge mansioni di sicurezza essenziali versioni del Manuale delle regole di esercizio e del Fascicolo percorso treno adattate alle informazioni necessarie per le proprie operazioni. Ciò deve comprendere le informazioni di interfaccia nei casi in cui il personale svolga mansioni di sicurezza essenziali con un'interfaccia diretta tra GI e IF, per assicurare in particolare le comunicazioni relative alla sicurezza tra il personale addetto all'autorizzazione al movimento dei treni e il personale a bordo dei treni.

Nello specifico:

- il 4.2.1.2.1 delinea le responsabilità di IF e GI in merito alla compilazione del rispettivo *Manuale delle regole di esercizio (Rule Book)* come parte integrante dei propri SGS per impartire, al personale, istruzioni sulle norme di esercizio applicabili al ruolo corrispondente. Il *Rule Book* descrive le norme di esercizio e le procedure operative per una rete e per i veicoli che circolano su tale rete, in situazioni di esercizio, in condizioni normali, degradate e di emergenza, comprese le procedure di interfaccia.

Le procedure operative devono coprire, come minimo: la sicurezza e l'incolumità del personale, il sistema di controllo-comando e segnalamento, la circolazione del treno (anche in condizioni degradate e correlate alle caratteristiche della linea e dei veicoli), gli inconvenienti e gli incidenti (compresi il sistema per le segnalazioni e le azioni dettagliate da intraprendere), le situazioni degradate e di emergenza, il soccorso ai treni, le comunicazioni tra il personale che svolge mansioni di sicurezza;

- il 4.2.1.2.2 delinea le responsabilità di IF e GI in merito alla compilazione e modifica del rispettivo *Fascicolo percorso treno (Route Book)*: per il GI il *Route Book* deve contenere, almeno, le informazioni sull'infrastruttura che devono essere condivise con il proprio personale (comprese le modifiche e le restrizioni temporanee o permanenti) e quelle per le IF necessarie ad operare sulla rete; per le IF il *Route Book* contiene, almeno, una descrizione delle linee su cui opererà il macchinista e degli impianti lungo linea ad esse associati, pertinenti al compito di condotta dei treni;
- il punto 4.2.1.5 e l'Appendice C stabiliscono i principi relativi alle comunicazioni di sicurezza tra il personale a bordo treno e il personale che autorizza il movimento, definendo struttura, metodologia e contenuto delle comunicazioni orali e delle istruzioni operative;
- il punto 4.2.2.5 disciplina le responsabilità degli operatori e le modalità per le verifiche di compatibilità dei veicoli con la tratta da percorrere (route compatibility), nonché i requisiti per la composizione del treno;
- il punto 4.2.2.6 stabilisce che l'IF deve determinare il regime di frenatura, la capacità di frenatura e la velocità massima corrispondente del treno, prendendo in considerazione le pertinenti caratteristiche di linea per ciascun percorso fornite dal GI e i margini relativi al materiale rotabile derivanti dall'affidabilità e dalla disponibilità del sistema di frenatura; inoltre, l'IF deve garantire che durante l'esercizio ogni treno raggiunga almeno le

- prestazioni di frenatura necessarie, definendo anche le procedure da applicare qualora un treno non raggiunga le prestazioni di frenatura necessarie;
- il punto 4.2.3.6 definisce le responsabilità di GI e IF relativamente alla gestione dell'esercizio in condizioni di degrado, al fine di ridurre l'impatto negativo sull'esercizio ferroviario;
  - il punto 4.2.3.7 definisce le responsabilità di GI e IF, in collaborazione con i servizi di soccorso, relativamente alla gestione delle situazioni di emergenza, stabilendo gli scenari minimi da considerare;
  - il punto 4.4.3 stabilisce che i pareri tecnici dell'ERA che definiscono strumenti di conformità accettabili (Acceptable Means of Compliance – AMOC) garantiscono la conformità ai requisiti specifici della STI e la sicurezza conformemente alla direttiva (UE) 2016/798; l'ERA ha emanato e rivede periodicamente gli AMOC relativi alla “sicurezza del carico”, alla “sicurezza dei passeggeri” e a “controlli e prove preliminari alla partenza, anche sui freni, e controlli durante l'esercizio”;
  - il punto 4.6 stabilisce che il personale di IF e GI deve aver acquisito una competenza professionale adeguata in vista dello svolgimento di tutte le mansioni di sicurezza essenziali necessarie nell'esercizio in situazioni normali, degradate e di emergenza, e deve essere in grado di metterle in pratica; inoltre, per determinate mansioni sono definiti gli elementi di qualifica professionale necessari, come indicato in 4.2.1.1;
  - il punto 4.7 stabilisce che il personale che svolge mansioni di sicurezza essenziali deve essere idoneo ad assicurare il rispetto generale delle norme di esercizio e di sicurezza; a tal fine GI e IF devono definire e documentare il processo che mettono in atto per soddisfare i requisiti medici, psicologici e di salute relativi al proprio personale; sono definiti inoltre gli accertamenti sanitari da effettuare relativi all'idoneità individuale del personale di “accompagnamento dei treni”, del personale addetto alla “preparazione dei treni” e del personale addetto “all'autorizzazione alla partenza e all'autorizzazione al movimento dei treni”;
  - il punto 4.8.1 stabilisce che il gestore dell'infrastruttura deve comunicare all'impresa ferroviaria le modifiche apportate ai dati relativi all'infrastruttura tramite il RINF ogniqualevolta tali informazioni si rendano disponibili e influiscano sulla circolazione dei treni, e che il gestore dell'infrastruttura è responsabile dell'accuratezza dei dati;
  - l'Appendice A definisce principi di esercizio fondamentali e specifiche norme di esercizio armonizzate che si applicano in caso di utilizzo dell'ERTMS;
  - l'Appendice B definisce alcuni principi di esercizio fondamentali del sistema ferroviario e specifiche norme di esercizio comuni, con particolare riferimento alla partenza del treno, alla marcia a vista, alla chiamata di emergenza, in caso di mancata ricezione dell'autorizzazione al movimento, di guasto agli equipaggiamenti di bordo e a terra (ad esempio, i passaggi a livello) e quando si venga a conoscenza di un pericolo per i treni;
  - l'Appendice I, che definisce le aree in cui le norme nazionali possono continuare ad essere applicate, è stata modificata riducendone il campo di applicazione, con particolare riferimento alle competenze professionali e alle condizioni di salute e sicurezza per il personale che svolge mansioni di sicurezza essenziali.

CONSIDERATA la guida applicativa della STI OPE, pubblicata ed aggiornata dall'ERA ai sensi dell'articolo 4 del regolamento (UE) 2019/773, che ha l'obiettivo di chiarire come soddisfare i requisiti contenuti nella STI, anche in riferimento al regolamento (UE) 2018/762;

CONSIDERATO il regolamento (UE) 2018/762 della Commissione, dell'8 marzo 2018, che stabilisce metodi comuni di sicurezza relativi ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza (CSM SGS), a norma della direttiva (UE) 2016/798, che IF (All. I) e GI (All. II) devono seguire per l'elaborazione dello stesso; in particolare, in entrambi gli allegati:

- il punto 2.1.1 prevede che l'alta dirigenza si impegni a sviluppare, implementare, mantenere e migliorare continuamente il proprio SGS, attuando una serie di azioni tra cui garantire che lo stesso permetta di controllare in modo efficace i rischi per la sicurezza individuati;
- il punto 2.3 prevede che:
  - le responsabilità, gli oneri e i poteri del personale il cui ruolo incide sulla sicurezza (compresa la dirigenza ed il personale coinvolto in mansioni legate alla sicurezza) siano definiti per tutti i livelli, documentati, assegnati e comunicati al personale interessato;
  - il personale cui vengono delegate responsabilità per mansioni connesse alla sicurezza debba disporre dei poteri, della competenza e delle risorse adeguate a svolgere le proprie mansioni senza subire interferenze dalle attività di altre funzioni aziendali;
  - le deleghe di responsabilità per mansioni legate alla sicurezza debbano essere documentate e comunicate al personale interessato, il quale le deve accettare e comprendere appieno;
- il punto 3.1 prevede, tra le altre cose, che l'organizzazione individui e analizzi tutti i rischi operativi, organizzativi e tecnici pertinenti per il tipo, il carattere, l'entità e l'area di attività dell'organizzazione. Tali rischi devono comprendere quelli derivanti dalle attività di altre parti interessate e da fattori umani e organizzativi, come il carico di lavoro, la progettazione del lavoro, la fatica o l'adeguatezza delle procedure;
- il punto 4.2 prevede che il sistema di gestione delle competenze di una organizzazione garantisca che il personale, il cui ruolo incide sulla sicurezza, sia competente nelle mansioni legate alla sicurezza di cui è responsabile e preveda almeno: l'individuazione delle competenze necessarie allo svolgimento delle mansioni legate alla sicurezza (comprese conoscenze, abilità, comportamenti e atteggiamenti non legati agli aspetti tecnici); il livello d'istruzione di base e l'idoneità psicologica e fisica; formazione, esperienze e qualifiche iniziali; formazione continua e aggiornamento periodico; valutazione periodica delle competenze e controllo dell'idoneità psicologica e fisica per garantire il mantenimento delle qualifiche e delle abilità nel tempo; formazione specifica al fine di svolgere le proprie mansioni in tutte le condizioni operative (normali, degradate, di emergenza);
- il punto 4.4 prevede che l'organizzazione garantisca che le informazioni che interessano la sicurezza siano scambiate tra i diversi livelli interni e con le parti esterne interessate e che tali informazioni siano: pertinenti, complete e comprensibili per i loro destinatari,

- accurate, coerenti, controllate, comunicate prima che abbiano effetto, ricevute e comprese dai destinatari;
- il punto 4.5 prevede, tra le altre cose, la redazione di una descrizione dell'SGS, che includa: l'individuazione e la descrizione dei processi e delle attività connessi alla sicurezza delle operazioni ferroviarie, comprese le mansioni connesse alla sicurezza e le responsabilità ad esse collegate; le interazioni tra questi processi; le procedure o gli altri documenti contenenti la descrizione del modo in cui tali processi sono attuati;
  - il punto 5.1 prevede:
    - al 5.1.1 che in sede di pianificazione, elaborazione, attuazione e revisione dei propri processi operativi, l'organizzazione garantisca che siano applicati i criteri di accettazione del rischio e le misure di sicurezza, durante le attività operative;
    - al 5.1.2 che l'organizzazione garantisca che le sue disposizioni operative siano conformi ai requisiti di sicurezza delle STI applicabili, alle norme nazionali pertinenti e ad eventuali altre prescrizioni pertinenti;
    - al 5.1.3 che, al fine di controllare i rischi rilevanti per la sicurezza delle attività operative, siano tenuti in considerazione determinati aspetti, tra cui:
      - per le IF: lo scambio di informazioni con soggetti responsabili della manutenzione (ECM) in merito alla manutenzione a fini operativi; la preparazione di treni o veicoli prima della loro movimentazione, comprese le verifiche precedenti alla partenza e la composizione del treno; la circolazione dei treni o movimentazione dei veicoli nelle diverse condizioni operative (normali, degradate, di emergenza); l'autorizzazione alla movimentazione dei veicoli;
      - per i GI: l'individuazione dei confini di sicurezza del trasporto per la pianificazione e il controllo del traffico sulla base delle caratteristiche di progettazione dell'infrastruttura; la pianificazione del traffico, compresa la realizzazione degli orari e la scelta delle tracce; la gestione del traffico in tempo reale in modalità normale e degradata, con l'applicazione di limitazioni d'uso del traffico e la gestione di interruzioni del traffico; la definizione delle condizioni per la circolazione di carichi eccezionali.
    - al 5.1.4 che, al fine di controllare l'attribuzione delle responsabilità rilevanti per la sicurezza delle attività operative:
      - l'IF individui le responsabilità per il coordinamento e la gestione in sicurezza della circolazione dei treni e la movimentazione dei veicoli;
      - il GI individui le responsabilità per la pianificazione e il funzionamento della rete ferroviaria;
      - entrambi definiscano le modalità di attribuzione delle mansioni pertinenti che interessano la fornitura in sicurezza di tutti i servizi al personale competente;
    - al 5.1.5 che, al fine di controllare le attività di informazione e comunicazione rilevanti per la sicurezza delle attività operative, il personale interessato:
      - delle IF (per es., il personale del treno) sia messo al corrente nei dettagli di qualsiasi specifica condizione di viaggio, comprese le relative modifiche rilevanti che potrebbero determinare un pericolo o restrizioni operative temporanee o permanenti;

- del GI (per es., gli addetti alla segnalazione) sia informato in merito a prescrizioni particolari per i treni o per la movimentazione dei veicoli su specifici tratti, comprese modifiche rilevanti che potrebbero determinare un pericolo o restrizioni operative temporanee o permanenti (per es., causate da operazioni di manutenzione di binari) e le condizioni relative ai carichi eccezionali, se del caso;
- il punto 5.2, per la gestione rispettivamente dei veicoli e dell'infrastruttura, prevede:
  - al 5.2.1 che l'organizzazione provveda alla gestione dei rischi per la sicurezza associati ai veicoli e all'infrastruttura, durante tutta la loro esistenza;
  - al 5.2.2 che ogni organizzazione, ciascuna per le proprie competenze, debba garantire che i veicoli e l'infrastruttura siano utilizzati per lo scopo previsto e mantengano contemporaneamente uno stato operativo sicuro e il livello di prestazione atteso; gestisca i veicoli e l'infrastruttura in condizioni operative normali e degradate; individui i casi di non conformità con i requisiti operativi prima o durante l'impiego dei veicoli e dell'infrastruttura, compresa l'applicazione di limitazioni all'uso per garantire uno stato operativo sicuro;
  - al 5.2.3 che l'organizzazione deve accertare che i propri provvedimenti relativi alla gestione dei veicoli, ovvero alla gestione dell'infrastruttura, siano, laddove applicabile, conformi a tutti i requisiti essenziali disposti nelle pertinenti specifiche tecniche di interoperabilità e a eventuali altri requisiti pertinenti (cfr. 1. Contesto dell'organizzazione).
  - al 5.2.4 che, al fine di controllare i rischi pertinenti per la fornitura di servizi di manutenzione, siano tenuti in considerazione determinati aspetti, tra cui l'individuazione del fabbisogno di servizi di manutenzione al fine di mantenere i veicoli e l'infrastruttura in uno stato operativo sicuro, sulla base dell'impiego previsto ed effettivo e delle sue caratteristiche di progetto;
  - al 5.2.5 che, per controllare le attività di informazione e comunicazione rilevanti per la sicurezza delle attività di gestione dei veicoli e dell'infrastruttura, siano tenuti in considerazione i seguenti aspetti: lo scambio di informazioni all'interno dell'organizzazione o con parti esterne responsabili della manutenzione, la tracciabilità di tutte le informazioni necessarie, l'istituzione e la tenuta di registri, compresa la gestione delle modifiche riguardanti la sicurezza;
- il punto 5.5, per la gestione delle emergenze, prevede:
  - al 5.5.1 che l'organizzazione individui le situazioni di emergenza e le misure da adottare tempestivamente per affrontarle e per ripristinare le normali condizioni operative;
  - al 5.5.2 che l'organizzazione garantisca che per ogni tipo di emergenza individuato: sia possibile contattare immediatamente i servizi di emergenza; siano fornite ai servizi di emergenza tutte le informazioni di rilievo, sia anticipatamente al fine di poter preparare la loro risposta alle emergenze, sia al momento dell'emergenza; siano forniti internamente servizi di primo soccorso;
  - al 5.5.3 che l'organizzazione individui e documenti i ruoli e le responsabilità di tutte le parti interessate;
  - al 5.5.4 che l'organizzazione disponga di piani d'azione, d'allerta e di informazione per i casi di emergenza, che devono includere provvedimenti per: allertare il

- personale responsabile della gestione delle emergenze; comunicare le informazioni a tutte le parti coinvolte, comprese le istruzioni di emergenza ai passeggeri; adottare qualsiasi decisione necessaria a seconda del tipo di emergenza;
- al punto 5.5.7 (All. II) che il GI coordini i piani di emergenza con tutte le IF che operano sulla sua infrastruttura, con i servizi di emergenza, al fine di agevolare il loro rapido intervento, e con eventuali altre parti che potrebbero essere coinvolte in una situazione di emergenza;
  - al punto 5.5.8 (All. II) che il GI disponga di un piano per interrompere le operazioni e il traffico ferroviario tempestivamente, se necessario, e per informare tutte le parti interessate dell'azione intrapresa.
- il punto 6.3, riesame della direzione, prevede per le organizzazioni:
- che l'alta dirigenza deve riesaminare regolarmente la costante adeguatezza ed efficacia del sistema di gestione della sicurezza, tenendo in considerazione almeno i seguenti aspetti: a) i dettagli del progresso nell'affrontare le azioni irrisolte derivanti da precedenti riesami della direzione; b) il cambiamento delle circostanze interne ed esterne (cfr. 1. Contesto dell'organizzazione); c) la prestazione di sicurezza dell'organizzazione per quanto riguarda: i) il raggiungimento dei suoi obiettivi di sicurezza; ii) i risultati delle sue attività di monitoraggio, compresi i risultati degli audit, di indagini interne relative a incidenti/inconvenienti e lo stato delle rispettive azioni; iii) gli esiti pertinenti di attività di vigilanza svolte dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza; d) le raccomandazioni per il miglioramento;
  - che sulla base degli esiti del suo riesame, l'alta dirigenza deve assumersi la responsabilità generale per la pianificazione e l'attuazione dei cambiamenti necessari al sistema di gestione della sicurezza;

CONSIDERATA la guida ai “Requisiti del sistema di gestione della sicurezza per il certificato di sicurezza o l'autorizzazione di sicurezza”, pubblicata ed aggiornata dall'ERA, che ha l'obiettivo di:

- descrivere lo scopo di ciascuno dei requisiti di cui agli allegati del CSM SMS;
- fornire un'indicazione sulle evidenze che un'organizzazione potrebbe produrre al fine di dimostrare la conformità richiesta dal CSM, anche in fase di supervisione;
- fornire un elenco illustrativo di esempi di evidenze che possono essere allegate alle richieste di certificato di sicurezza unico e di autorizzazione di sicurezza quando si esegue la valutazione, oppure, che possono essere utilizzate dal richiedente come materiale di riferimento per la propria domanda;
- rendere disponibili riferimenti e standard utili per valutare, sviluppare, attuare o migliorare costantemente il sistema di gestione della sicurezza;
- dare indicazioni su quali problemi un'autorità nazionale preposta alla sicurezza potrebbe dover considerare nel corso delle attività di supervisione.

CONSIDERATO il regolamento (UE) 1078/2012 della Commissione, del 16 novembre 2012, relativo a un metodo di sicurezza comune per il monitoraggio che devono applicare le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura che hanno ottenuto un certificato di sicurezza o un'autorizzazione di sicurezza e i soggetti responsabili della manutenzione, al fine, tra le

altre cose, di verificare la corretta applicazione e l'efficacia di tutti i processi e le procedure previsti nel sistema di gestione, incluse le misure tecniche, operative e organizzative di controllo del rischio;

CONSIDERATO il regolamento (UE) 402/2013 della Commissione, del 30 aprile 2013, relativo al metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi;

CONSIDERATO il regolamento (UE) 2018/545 della Commissione, del 4 aprile 2018, che stabilisce modalità pratiche per la procedura di autorizzazione dei veicoli ferroviari e la procedura di autorizzazione dei tipi di veicoli ferroviari a norma della direttiva (UE) 2016/797;

CONSIDERATO il regolamento (UE) 2018/761 della Commissione, del 16 febbraio 2018, che istituisce metodi comuni di sicurezza per la supervisione da parte delle autorità nazionali preposte alla sicurezza in seguito al rilascio di un certificato di sicurezza unico o di un'autorizzazione di sicurezza a norma della direttiva (UE) 2016/798;

CONSIDERATO il regolamento (UE) 2018/763 della Commissione, del 9 aprile 2018, che stabilisce le modalità pratiche per il rilascio dei certificati di sicurezza unici alle imprese ferroviarie a norma della direttiva (UE) 2016/798;

CONSIDERATO il regolamento (UE) 2019/779 della Commissione, del 16 maggio 2019, che stabilisce disposizioni dettagliate su un sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei veicoli a norma della direttiva (UE) 2016/798;

CONSIDERATO che le "Norme per la qualificazione del Responsabile del Sistema di gestione della Sicurezza", adottate con decreto ANSF n. 4/2011, hanno stabilito i requisiti ritenuti essenziali per la qualificazione di un Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza (RSGS) che, in ogni organizzazione, assicuri tra le altre cose la predisposizione, il presidio, l'attuazione e l'aggiornamento del Sistema di Gestione della Sicurezza;

CONSIDERATO che l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA), con la Opinion ERA/OPI/2022-9 emessa il 21/11/2022, relativa al decreto ANSF n. 4/2011, ha espresso un parere negativo sulle previsioni che regolano i requisiti essenziali per la qualifica del suddetto personale, ritenendola contraria alle disposizioni del regolamento (UE) 2018/762 (CSM SMS), secondo cui la definizione di ruoli, responsabilità e competenze necessarie per il personale con compiti connessi alla sicurezza deve essere effettuata dai GI e dalle IF nell'ambito di un più ampio approccio basato sul rischio attribuito al singolo operatore e non solo ad un singolo ruolo;

CONSIDERATO che la Commissione europea, con la Decisione di esecuzione C(2024)4976final del 18/07/2024, sulla base delle valutazioni contenute nella Opinion ERA/OPI/2022-9, ha chiesto all'Italia di modificare o abrogare il decreto ANSF n. 4/2011 al fine di conformarsi al regolamento delegato (UE) 2018/762, alla direttiva (UE) 2016/798 e al regolamento (UE) 2019/773 entro nove mesi a decorrere dalla notifica della decisione medesima;

CONSIDERATO che la nota ANSF prot. n. 09798/12 del 13 dicembre 2012 relativa ai sistemi di gestione della sicurezza, notifica all'ERA attraverso il sistema informatico Single Rules Database (SRD) come previsto dalla normativa in vigore, ha ricevuto una valutazione

negativa da parte di ERA in data 30/09/2024 in quanto gli aspetti contenuti nelle disposizioni richiamate nella nota sono ora coperti dalla legislazione dell'Unione europea;

## **DECRETA**

### **Articolo 1**

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

1. Con il presente decreto si provvede al riordino del quadro normativo nazionale in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria, in conseguenza delle modifiche all'assetto normativo europeo di riferimento che sono intervenute successivamente all'entrata in vigore delle norme nazionali riguardanti la *“qualificazione del Responsabile del Sistema di gestione della Sicurezza”* adottate con decreto ANSF n. 4/2011 del 28 marzo 2011, le *“attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria”* adottate con il decreto ANSF n. 4/2012 del 9 agosto 2012 e i *“sistemi di gestione della sicurezza”* adottate con nota ANSF prot. n. 09798/12 del 13 dicembre 2012.

2. Il campo d'applicazione del presente decreto coincide con quello del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50.

3. Il presente decreto viene emesso ai sensi dell'articolo 16, comma 2, lett. a), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50.

### **Articolo 2**

#### **Abrogazioni**

1. Sono abrogate:

- le *“Norme per la qualificazione del Responsabile del Sistema di gestione della Sicurezza”*, adottate con decreto ANSF n. 4/2011 del 28 marzo 2011;
- le *“Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria”*, adottate con decreto ANSF n. 4/2012 (Allegato A) del 9 agosto 2012;
- la nota ANSF prot. n. 09798/12 del 13 dicembre 2012 che disponeva la conformità dei Sistemi di Gestione della Sicurezza ai requisiti contenuti nelle disposizioni di RFI 13/2001, 10/2001, 26/2002, 15/2004 e 51/2007.

2. Nell'Allegato I al decreto ANSF n. 3/2019 del 2 luglio 2019 sono soppresse:

- al punto 3.4 le parole *“del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza (RSGS)”*;
- al punto 3.6 le parole *“In particolare, l'RSGS nominato, per assolvere alle sue funzioni, deve essere qualificato dall'Agenzia. I requisiti per la qualificazione dell'RSGS e la procedura per l'ottenimento ed il mantenimento di tale qualificazione sono riportati nelle Norme per la Qualificazione del Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza emanate dall'Agenzia con il decreto n. 4/2011, che si intendono quindi applicabili integralmente a IF/GI/ES delle reti*

*funzionalmente isolate. La qualificazione del RSGS è un requisito necessario per l'ottenimento ed il mantenimento del Certificato di idoneità all'esercizio.”;*

- al punto 6.3.2 le parole “*Individuazione della risorsa qualificata a ricoprire il ruolo di Responsabile SGS. Nel caso si tratti di primo rilascio, è necessario aver attivato il processo di qualificazione del candidato individuato, che dovrà completare l'iter di qualificazione prima del rilascio del Certificato di idoneità all'esercizio richiesto*”.

### **Articolo 3**

#### **Disposizioni finali**

1. Il presente decreto è pubblicato sul sito internet dell’Agenzia ([www.ansfisa.gov.it](http://www.ansfisa.gov.it)) ed entra in vigore il giorno successivo alla sua emanazione.
2. Gli operatori adeguano, ove necessario, i propri Sistemi di Gestione della Sicurezza entro il 31 dicembre 2025.
3. Resta l’obbligo per le imprese ferroviarie, gestori dell’infrastruttura ed esercenti, di comunicare ad ANSFISA i dati relativi agli incidenti, inconvenienti e indicatori nazionali di sicurezza.

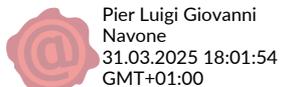
IL DIRIGENTE DELL’UFFICIO 1

*Ing. Giulio Margarita*



IL DIRETTORE GENERALE PER LA  
SICUREZZA DELLE FERROVIE

*Ing. Pier Luigi Giovanni Navone*



IL DIRETTORE DELL’AGENZIA

*Ing. Domenico Capomolla*

