



TRAINing pubblica la RailSafetyNews n° 28 del 14 aprile 2025

Comunicato stampa TRAINing

Il Centro di Formazione TRAINing srl prosegue l'attività di divulgazione delle norme di settore tramite la nuova RailSafetyNews n° 28 del 14 aprile 2025 dal titolo:

Decreto ANSFISA R.0000073.01-04-2025

Revisione delle norme nazionali in materia di attribuzioni di sicurezza della circolazione ferroviaria, di qualificazione del RSGS

Entrato in vigore il 2 aprile u.s., il Decreto in questione non introduce modifiche sostanziali rispetto al contenuto della bozza del dicembre scorso inviata da ANSFISA agli operatori ferroviari per recepire osservazioni e commenti. Fatto salvo che l'abrogazione di quanto previsto dal Decreto ANSF 4/2011 sulla qualificazione del RSGS è stata estesa anche per le Reti isolate (Decreto ANSF 3/2019).

Agli operatori viene prescritto di adeguare, ove necessario, i propri Sistemi di Gestione della Sicurezza entro il 31 dicembre 2025.

In sintesi vengono abrogate:

le norme sulla qualificazione del Responsabile del Sistema di gestione della Sicurezza adottate con decreto ANSF 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;

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.

Quello che cambia per gli operatori ferroviari con l'abrogazione delle suddette norme nazionali rese superflue da quelle dell'UE si evince dall'elenco dai "considerando" in premessa al Decreto stesso e che richiamano per le varie tematiche le norme di riferimento UE da rispettare.

In sintesi, in particolare per quanto di interesse per le IF, tali documenti sono:

Reg. UE 773/2019 e ss.mm.ii. STI OPE: del quale vengono richiamate le attribuzioni e le responsabilità che lo stesso prescrive su: manuale delle regole di esercizio, fascicolo percorso treno, comunicazioni, compatibilità dei veicoli con la tratta, norme tecniche, sicurezza del carico, controlli preliminari alla partenza, requisiti sanitari e professionali del personale (per PDT e ADT definiti dalla stessa STI OPE), gestione delle competenze del personale, principi e norme comuni, principi e norme ERTMS e aree in cui possono continuare ad essere applicate le norme nazionali;

Reg. UE 2018/762 Metodi comuni di sicurezza relativi ai requisiti SGS (CSM SGS): del quale vengono richiamate le attribuzioni e responsabilità che lo stesso prescrive sullo sviluppo SGS in funzione del controllo dei rischi compresi quelli derivanti dalle attività di altre parti e da fattori umani e organizzativi, sulla individuazione e descrizione dei processi operativi, sul sistema di gestione delle competenze, sulla gestione dei veicoli e rapporti con la manutenzione, sulla gestione delle emergenze e sul riesame di direzione e relativa gestione;

viene inoltre precisato che, con soppressione del decreto ANSF 4/2011, in accordo con il Reg UE 2018/762, la definizione di ruoli, responsabilità e competenze necessarie per il personale con compiti connessi alla sicurezza deve essere effettuata dai Gestori dell'infrastruttura e dalle Imprese Ferroviarie nell'ambito di un più ampio approccio basato sul rischio attribuito al singolo operatore e non solo ad un singolo ruolo;

Reg. (UE) 1078/2012 relativo al un metodo di sicurezza comune per il monitoraggio: da applicare al fine di verificare la corretta applicazione e l'efficacia di tutti i processi, incluse le misure tecniche, operative e organizzative di controllo del rischio.

A questo fine, gli operatori devono anche imporre ai rispettivi appaltatori di applicare tale processo attraverso clausole contrattuali per consentire alla controparte di adottare tutte le necessarie azioni correttive dirette a garantire con continuità il raggiungimento delle prestazioni di sicurezza del sistema ferroviario.

Inoltre, nei casi in cui venga individuato un rischio rilevante per la sicurezza per quanto riguarda difetti e non conformità di costruzione o malfunzionamenti delle apparecchiature tecniche, incluso quello dei sottosistemi strutturali, per le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura, gli esercenti e i soggetti responsabili della manutenzione devono comunicare tali rischi alle altre parti interessate per consentire loro di adottare tutte le azioni correttive necessarie a garantire con continuità il raggiungimento delle prestazioni di sicurezza del sistema ferroviario.

Viene infine precisato che resta anche 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.



Comunicato stampa TRAINing - 14 aprile 2025

- Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.
- Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003