

IL NUOVO CONTESTO NORMATIVO ANSFISA

## Sicurezza, cambia (quasi) tutto

ECCO LE NOVITÀ PER METRO, TRAM, BUS E FILOBUS



Il nuovo contesto normativo definito da Ansfisa (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali) è destinato a cambiare in maniera significativa l'approccio alla sicurezza da parte di numerose aziende di trasporto pubblico locale. Per il tpl il de-

creto più importante è sicuramente quello che, emanato il 18 dicembre 2023, regola la «disciplina dei requisiti per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza relativa ai sistemi di trasporto pubblico a guida vincolata, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lettera b), del decreto-legge 10 settembre

2021, n. 121, convertito con modificazioni in legge 9 novembre 2021, n. 156».

In linea generale, si tratta del passaggio in atto fra un sistema prescrittivo (regole da seguire imposte con dispositivi di legge e, in difetto, eventuali sanzioni erogate) e uno basato sull'analisi dei rischi (responsabilità

È in atto il passaggio da un sistema prescrittivo (regole imposte con dispositivi di legge e, in difetto, eventuali sanzioni erogate) e uno basato sull'analisi dei rischi: responsabilità dei soggetti interessati rispetto alla definizione delle regole e controlli di metodo e di merito rispetto alla loro effettiva applicazione.



ferroviario nazionale, le competenze della ex Ansf (oggi, appunto, Ansfisa) si sono gradualmente estese alle ferrovie interconnesse alla rete nazionale e successivamente alle 'ferrovie isolate', contesti apparentemente simili a quelli delle metropolitane e, in parte, delle tranvie oggi oggetto di riforma, ma molto differenti nel caso degli impianti filoviari, nei quali il numero di soggetti che influiscono sulla sicurezza del sistema è estremamente più elevato. Si tratta peraltro di un passaggio molto interessante e un'occasione per l'intero sistema del tpl che può rivedere l'approccio alla sicurezza sfruttando quanto dovrà fare per gli impianti fissi estendendolo, con i dovuti adattamenti, all'esercizio con autobus elettrici, a idrogeno o con alimentazione a gas naturale.

### Quali passi occorre fare?

Per l'esercizio dei sistemi a guida vincolata è previsto di adottare un 'Sistema di Gestione della Sicurezza' (SGS) che rappresenta lo strumento principale attraverso il quale ciascun soggetto competente riceve il certificato di sicurezza da parte di Ansfisa senza il quale, dopo un periodo fissato in 18 mesi dalla pubblicazione del decreto, non sarà possibile operare.

L'SGS deve comprendere a sua volta un 'Sistema di Gestione delle Competenze' (SGC) nell'ambito del quale, a valle di un'analisi dei rischi specifica per ciascun sottosistema considerato (guida/condotta, manutenzione veicoli, manutenzione impianti), sono individuate le competenze necessarie. Come per le ferrovie, occorrerà familiarizzare con alcuni concetti formalizzati dal citato decreto:

- I sistemi di trasporto pubblico a guida vincolata
- L' esercente (riferito all'intero sistema di trasporto, ossia infrastrutture, veicoli e servizi)
- Il direttore dell'esercizio
- Il veicolo (ci si riferisce qui al solo servizio viaggiatori)
- Il soggetto responsabile della manutenzione (SRM), vera novità per il trasporto filoviario
- Il sistema di gestione della sicurezza (SGS), comprendente organizzazione, provvedimenti e procedure

È un'opportunità anche per riorganizzare i parchi autobus, le cui peculiarità tecnologiche li avvicinano sempre più ai mezzi filotranviari

Si tratta di un passaggio molto interessante e un'occasione per l'intero sistema del tpl di rivedere l'approccio alla sicurezza

- Il responsabile del sistema di gestione della sicurezza (RSGS)
- L'autorizzazione di sicurezza: provvedimento in assenza del quale non è consentito il pubblico esercizio del sistema di trasporto

### Le conseguenze per la manutenzione

Come per il contesto ferroviario, anche in questi nuovi ambiti di applicazione i cambiamenti più rilevanti si registreranno nel medio periodo nel settore della manutenzione, soprattutto per i veicoli.

L'introduzione del soggetto responsabile della manutenzione comporterà che per ciascun veicolo sia indicato un referente primo che, analogamente a quanto già attuato in ferrovia, potrà essere il proprietario dei veicoli (azienda titolare di contratto di servizio pubblico) o un costruttore dotato di idonea rete di assistenza (per contratti di full service).

In generale, si evidenzierà il classico modello a quattro funzioni tipico dei sistemi strutturati:

- Prima funzione: sistema di gestione, oggi tipicamente in capo alle aziende di trasporto pubblico locale
- Seconda funzione: ingegneria di manutenzione, attuata tendenzialmente solo dai gruppi che possiedono numerosi veicoli e, in parte, dai maggiori costruttori
- Terza funzione: gestione della manutenzione, classica interfaccia fra esercizio e "officine", la cui attuazione è oggi molto diversificata a seconda del modello organizzativo adottato
- Quarta funzione: esecuzione della manutenzione, a cura di officine interne o esterne all'azienda di trasporto ma in ogni caso iscritte alla CCIAA per l'attività di autoriparazione ex lege 224/2012

Una complicazione? Sicuramente un modo diverso per 'leggere' il contesto e organizzare lo stesso all'insegna di un maggior controllo interno (SGS) ed esterno (gli audit di Ansfisa), ma anche l'occasione per estendere concetti che hanno già mostrato la loro validità ad ulteriori ambiti, riorganizzando anche i parchi autobus (seppure non strettamente necessario), le cui peculiarità tecnologiche sempre più li avvicinano ai veicoli filotranviari. L'estensione di sedi riservate o addirittura corridoi 'bus rapid transit' spinge in questa direzione.

Alessandro Sasso, presidente ManTra

dei soggetti interessati rispetto alla definizione delle regole e controlli di metodo e di merito rispetto alla loro effettiva applicazione). L'esperienza condotta in altri contesti analoghi nei quali tale passaggio è già avvenuto può aiutare i soggetti coinvolti, ma non sarà facile: a partire dal sistema