DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DEI TRASPORTI AD SISTEMI DI TRASPORTO IMPIANTI FISSI E L'OPERATIVITA' TERRITORIALE



CORSO DI FORMAZIONE INIZIALE E AGGIORNAMENTO PER DIRETTORI DELL'ESERCIZIO

(VIETATA LA RIPRODUZIONE ANCHE PARZIALE)

ING. MARCO PELLERITO

ANNO 2026

CORSO EROGATO PER POLITECNICA SRL

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

ANSFISA….. UNA STORIA RECENTE



Nasce nel 2018 con il decreto Genova, come ente pubblico dotato di autonomia regolamentare, amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria, che opera sotto la vigilanza e l'indirizzo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Diventa operativa nel 2020 e avvia tutte le attività necessarie a stabilizzare la sua organizzazione interna, il dimensionamento dell'organico e i processi di regolamentazione e pianificazione dell'attività, il cui consolidamento organizzativo è tutt'ora in corso.



L'Agenzia, sin dalla sua nascita, ha infatti registrato un graduale e continuo ampliamento delle competenze che le sono state attribuite e gli interventi normativi che si sono succeduti hanno man mano delineato una missione a tutto tondo nel campo della sicurezza dei trasporti terrestri, quindi un riferimento istituzionale per la promozione della sicurezza e vigilanza sulle infrastrutture ferroviarie, stradali e autostradali e sugli impianti fissi, oltre ad essere stata chiamata a presiedere la Commissione permanente gallerie.



La crescita delle attività gestite impone la necessità di organizzare una struttura correttamente dimensionata e dotata dei profili tecnici e amministrativi necessari. E' quindi in costante crescita l'organico, ancora sotto dimensionato rispetto ai numerosi compiti che svolge sulla sicurezza della rete di mobilità terrestre e che, fra l'altro, richiedono anche attività operative di vigilanza e presidio su tutto il territorio nazionale.

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE
E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

MISSION DELL'AGENZIA



▶ANSFISA, Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture stradali e autostradali, promuove la sicurezza e la vigilanza sulle infrastrutture ferroviarie, stradali e autostradali e **sugli impianti fissi** mirando a diventare punto di riferimento per tutto il territorio nazionale per il miglioramento della qualità della manutenzione e dello sviluppo infrastrutturale del Paese.



MISSION DELL'AGENZIA

- Coinvolgendo attivamente gli operatori e i gestori delle infrastrutture, primi soggetti responsabili della sicurezza, l'Agenzia punta ad accrescere la conoscenza dello stato della rete sul territorio e delle sue specificità, attraverso un'azione di presidio, mappatura e supervisione delle infrastrutture che possa contare su metodologie snelle, moderne ed efficaci.



MISSION DELL'AGENZIA

- Con le sue attività di regolamentazione normativa, e di pianificazione e sviluppo del monitoraggio, che si affiancano all'attività operativa di controllo che svolge sul campo, ANSFISA intende infatti svolgere un ruolo di sollecito, stimolo, ed eventualmente di supporto, per gli operatori che sono tenuti ad assicurare la sicurezza delle infrastrutture che gestiscono attraverso un percorso di responsabilizzazione sempre più compiuta e orientata ad un'azione costante di minimizzazione dei rischi.

MISSION DELL'AGENZIA

- L'Agenzia contribuisce inoltre alle iniziative di formazione e informazione finalizzate alla divulgazione della cultura della sicurezza e alla diffusione della cultura tecnica specialistica necessaria ad accrescere la qualità infrastrutturale dell'intera rete.

- Nell'ambito del settore ferroviario, svolge il ruolo di National Safety Authority ai sensi della Direttiva 798/2016.



LE PRINCIPALI ATTIVITA'

ANSFISA interviene e partecipa a numerose e varie attività che si innestano nei processi di sviluppo, manutenzione e supervisione della rete infrastrutturale terrestre che vengono portate avanti da personale tecnico specializzato ed esperto. Per questo è articolata in tre macro-settori operativi: il settore ferroviario, il settore stradale e autostradale e quello degli impianti fissi.

In linea con le politiche di intervento e le priorità di azione dettate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Agenzia svolge un lavoro molto intenso sul fronte della omogeneizzazione, ottimizzazione e snellimento dei processi con l'obiettivo di disegnare chiaramente e strutturare efficacemente il sistema complessivo di sicurezza della rete, che poi deve essere applicato e implementato dai gestori, diretti responsabili delle procedure operative.

Una parte rilevante del lavoro si configura sul consolidamento di una visione, prima di tutto strategica, in cui inquadrare il tema della sicurezza attraverso l'utilizzo e la diffusione di sistemi di gestione complessivi che siano in grado produrre, non solo una fotografia completa e dettagliata dell'esistente, ma anche una modalità certa e condivisa per agire in maniera standardizzata e uniforme e quindi misurabile e migliorabile.

Lo sforzo dell'Agenzia è teso quindi a produrre modelli di riferimento su processi e procedure che possano essere adottati da tutti gli attori coinvolti nella gestione della sicurezza, in primis i gestori, e possano assicurare un monitoraggio costante, efficace, e abile a restituire cruscotti di dati certi e confrontabili. Un'attività di indirizzo, presidio e supporto che si dispiega anche individuando metodi e strumenti evoluti ed efficaci ad assicurare la conoscenza capillare del territorio e un monitoraggio attivo e dinamico dello stato e dello sviluppo delle infrastrutture del Paese, supportato anche dalle iniziative di controllo e verifica sul campo.

LE PRIORITA' INDIVIDUATE

L'Adozione di metodologie di monitoraggio e presidio che si basino su strumentazione innovativa, messa a disposizione da operatori specializzati, da centri di ricerca, da hub tecnologici, per sostenere un'azione snella e veloce dell'Agenzia consentendole di elevare il livello di conoscenza del territorio.

L'Accrescimento della capacità predittiva rispetto agli interventi necessari sulle infrastrutture orientando in modo efficace e pragmatico la sua attività di vigilanza e controllo sul territorio per svolgere un'azione di costante sollecito per gli operatori e i gestori delle infrastrutture, primi responsabili della sicurezza che devono continuare a minimizzare le aree di rischio.

Il Sostegno allo sviluppo di sistemi di trasporto pubblico, urbani e extra-urbani, che siano sempre più sicuri e tecnologici, e su cui sia possibile prevedere interventi agili e ottimizzati in caso di messa in servizio, revisione, manutenzione.

La Sensibilizzazione e il supporto sulle tematiche e sui procedimenti che regolano la sicurezza infrastrutturale favorendo un dialogo aperto e continuativo con gli uffici tecnici sul territorio, realtà amministrative e gestionali piccole e decentralizzate, ma territorialmente rilevanti per la gestione della viabilità e delle emergenze

L'Ottimizzazione e l'evoluzione del quadro normativo per garantire il consolidamento e il progresso complessivo della sicurezza della rete infrastrutturale terrestre, anche in base alle priorità emergenti e alle criticità rilevate dai gestori e dagli operatori che sono responsabili della messa a terra dei processi volti a tutelare la sicurezza.

un percorso di evoluzione culturale e operativa



Nella sua azione quotidiana e con un atteggiamento pragmatico e diretto, l'Agenzia vuole essere sempre più collaborativa e attiva, contribuendo alle operazioni di pianificazione, sviluppo e manutenzione delle infrastrutture.

Sta mettendo in campo una serie di iniziative e progetti attraverso cui incrementare la sua capacità di:

- **organizzare le attività di vigilanza, supervisione e controllo con metodi e processi snelli, efficienti, ottimizzati**
- **agire prontamente per risolvere i problemi concreti sul territorio**
- **contribuire, con il suo apporto tecnico puntuale e tempestivo, ad operazioni di sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture**
- **accompagnare tutto il comparto verso l'adozione di metodi di verifica e monitoraggio più moderni ed efficaci, anche grazie alle nuove tecnologie.**

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

OBIETTIVO



- La Promozione e la divulgazione di una moderna cultura della sicurezza come direttrice strategica su cui pianificare e attivare sia collaborazioni istituzionali, scientifiche e operative per mettere a valore professionalità e tecnologie altamente specializzate esistenti, sia iniziative di formazione e informazione che siano capillari e diffuse sul territorio al fine di sostenere una maggiore cultura tecnica specializzata nell'ambito della manutenzione e dello sviluppo infrastrutturale della rete dei trasporti.



La Direzione Generale per la sicurezza dei trasporti ad impianti fissi e l'operatività territoriale

coordina le attività di autorizzazione e vigilanza sui sistemi di trasporto ad impianti fissi.

Queste competenze sono state attribuite ad ANSFISA con il DL 121/2021, convertito in legge 156/2021, nonchè al decreto ministeriale 29 settembre 2003 e successive modificazioni e integrazioni.

La Direzione si compone di due aree:

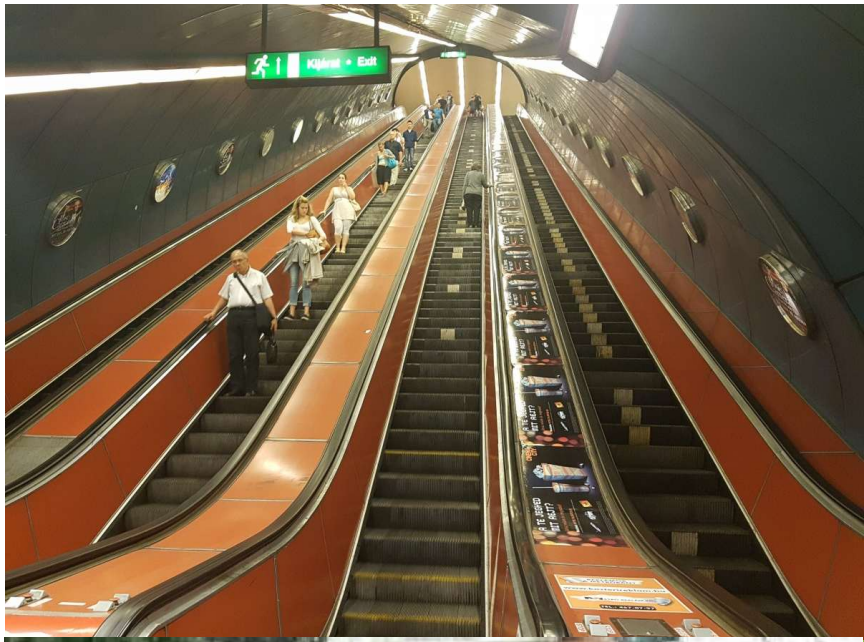
1.area trasporti a impianti fissi;
2.area per l'operatività territoriale.

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

L’area trasporti a impianti fissi

E’ articolata in due uffici e, anche avvalendosi degli uffici operativi territoriali, svolge le funzioni di competenza dell’Agenzia nei seguenti ambiti:

- disciplina dei requisiti per il rilascio dell’autorizzazione di sicurezza e, d’intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, delle modalità per la realizzazione e l’apertura all’esercizio dei sistemi di trasporto a impianti fissi;
- nulla-osta tecnico ai fini della sicurezza su progetti dei sistemi di trasporto a impianti fissi e per la relativa messa in servizio;
- autorizzazione di sicurezza agli esercenti dei sistemi di trasporto a impianti fissi;
- supervisione sugli esercenti delle reti dei sistemi di trasporto a impianti fissi;
- qualificazione del personale tecnico per i sistemi di trasporto rapido di massa, impianti a fune e di traslazione;
- riconoscimento degli organismi operanti in ambito di sistemi di trasporto a impianti fissi;
- formazione ed aggiornamento professionale del personale della Direzione generale;
- studio, ricerca e approfondimento in materia di sicurezza dei sistemi di trasporto a impianti fissi, anche in collaborazione con Università, Istituti ed Enti di ricerca.





Questa foto di Autore sconosciuto è concesso in licenza da CC BY-NC-ND







L’area per l’operatività territoriale

E’ articolata in quattro uffici operativi territoriali: nord est, nord ovest, centro e sud. Le sedi sono a Torino, Milano, Venezia, Bologna, Genova, Firenze, Ancona, Pescara, Cagliari, Roma, Napoli, Bari, Palermo e Catania.

Coordina le funzioni operative di competenza dell’Agenzia nei rispettivi ambiti territoriali anche in relazione a ispezioni e controlli a campione sulle ferrovie, sulle infrastrutture stradali e autostradali e sulle gallerie ricadenti nel territorio di competenza di ciascuna area territoriale, nonché relative all’attività autorizzativa, audit ed ispezioni sui sistemi di trasporto a impianti fissi, anch’essi ricadenti nel territorio di competenza.

Le attività ispettive sulle ferrovie, le infrastrutture stradali ed autostradali, sulle gallerie e sui sistemi di trasporto a impianti fissi, sono disposte dalle rispettive direzioni generali.

ANSFISA

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI







Impianti Fissi

Con il termine impianti fissi sono genericamente indicati i sistemi collettivi di pubblico trasporto terrestre, di competenza statale o i servizi rientranti nelle attribuzioni delle regioni o degli enti locali territoriali (rif. artt. 3, 4 DPR 753/80), in cui il sistema sia vincolato permanentemente al suolo.

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE
E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

Impianti Fissi/2

Rientrano nei sistemi a impianti fissi:

- *metropolitane*
- *tramvie*
- *filovie*
- *BRT e busvie*
- *impianti a fune e funicolari terrestri;*
- *ascensori, scale e tappeti mobili, sistemi ettometrici ed assimilabili (es. people mover)*
- *sistemi di trasporto innovativo*









Impianti Fissi/3

Caratteristica comune ai sistemi di trasporto è l'uso pubblico, a prescindere dalla proprietà che può essere pubblica o privata.

- Rientrano tra i sistemi sotto vigilanza dell'Agenzia gli ascensori verticali ed inclinati destinati ad un servizio pubblico di trasporto, ed in particolare quelli che fanno parte integrante di ferrovie di tramvie o funivie e quelli destinati a facilitare comunicazioni con centri abitati o con stazioni ferroviarie o tramviarie ma anche le funicolari
- Rientrano quindi in tale fattispecie, a titolo di esempio, gli impianti presenti nelle stazioni ferroviarie, metropolitane, aerostazioni.
- Sono invece esclusi gli impianti presenti in edifici o strutture pubbliche o commerciali quali: teatri, ospedali, centri commerciali, scuole, e via dicendo.

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

Impianti Fissi/4

- Il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 con l'articolo 6 ha previsto il trasferimento ad ANSFISA dal 1° gennaio 2022 delle competenze sulla sicurezza di tutti i sistemi di trasporto ad impianti fissi, precedentemente esercitate dagli uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.





POTESTA' LEGISLATIVA DELL'AGENZIA



- In forza del Decreto Legge 28 settembre 2018, n. 109 "Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze", convertito con modificazioni dalla Legge 16 novembre 2018, n. 130 e s.m.i., e, in particolare, l'articolo 12, comma 4-quater, secondo periodo, secondo cui, con riferimento ai sistemi di trasporto a impianti fissi, "L'Agenzia, con proprio decreto, disciplina i requisiti per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza relativa al sistema di trasporto costituito dall'infrastruttura e dal materiale rotabile, con i contenuti di cui agli articoli 9 e 11 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, per quanto applicabili,[…]";



NORMATIVA EMANATA da ANSFISA

- **Decreto 3 febbraio 2025**: «Disciplina per la formazione iniziale e l'aggiornamento prof personale in servizio presso impianti a fune ai sensi del decreto Ansfisa n. 00199 del
- **Decreto 23 gennaio 2025**: "Disciplina per la formazione e l'aggiornamento profession manutenzione degli ascensori verticali ed inclinati, delle scale e tappeti mobili in serviz
- **Decreto 31 dicembre 2024** e **Linee Guida:** Adozione «Linee guida per il riconoscimen dei sistemi di trasporto ad impianti fissi».
- **Decreto 19 dicembre 2024**: "Norme regolamentari sull'esercizio pubblico di impianti a mobili di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infr requisiti per il rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza di cui all'art. 6 del decreto-legge
- **Decreto verificatori 10 dicembre 2024**: Disposizioni per il riconoscimento dei soggett esperienza abilitati alle verifiche sui sistemi di trasporto ad impianti fissi in servizio pu n.00185 del 28-11-2024.
- **Decreto dirigenziale 28 novembre 2024**: Norme regolamentari sull'esercizio pubblico marciapiedi mobili di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovi Autostradali e requisiti per il rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza di cui all'art. 6 del
- **Decreto dirigenziale 31 ottobre 2024**: Disposizioni per i direttori di esercizio ed i res sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi a guida vincolata ai sensi dell'artic del 28 dicembre 2023.
- **Decreto dirigenziale 2 maggio 2024**: Disciplina per la formazione e l'aggiorr Responsabili di esercizio e dei Capi servizio di impianti a fune ai sensi del Decreto Ansf

NORMATIVA EMANATA NEGLI ULTIMI 15 MESI

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

:o 6 marzo 2024: Disposizioni per il personale incaricato delle verifiche period
ria "D" in servizio pubblico, ad eccezione degli ascensori inclinati, ai sensi c
ollo n. 0076655 del 7 dicembre 2023

:o 14 febbraio 2024 e Linee Guida: Adozione «Linee guida per il riconoscime
temi di trasporto ad impianti fissi». (*abrogato*)

:o 29 dicembre 2023: Disciplina delle modalità per la realizzazione e l'apertura
rto a impianti fissi ai sensi dell'articolo 12, comma 4-quater dalla legge 16 nov
egge n.156/2021.

:o 28 dicembre 2023 e Allegati: Disciplina dei requisiti per il rilascio dell'autoriz
porto pubblico a guida vincolata, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lettera b), de
onvertito con modificazioni in legge 9 novembre 2021, n. 156.

:o Dirigenziale 07 dicembre 2023: Disciplina delle attività ispettive sugli impi
ale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostra
torizzazione di sicurezza. (*abrogato*)



NORMATIVA EMANATA NEGLI ULTIMI 15 MESI

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE
E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

Decreto 28 Dicembre 2023
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»



- Il documento è un decreto dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA) che stabilisce i requisiti per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza per i sistemi di trasporto pubblico a guida vincolata, in conformità con la normativa vigente.
- Prevede il testo di base e 5 allegati tecnici

Sintesi dei principali punti:

AUTORIZZAZIONE DI SICUREZZA	Procedimento L'esercente dotatosi del proprio **SGS** (Requisiti contenuti nell'allegato A)	ANSFISA Analizzata l'istanza rilascia **L'AUTORIZZAZIONE DI SICUREZZA**
RSGS	Soggetti **DIRETTORE DELL'ESERCIZIO**	**SRM** (Soggetti Responsabili delle manutenzioni)
ANSFISA	**Attività dell'ANSFISA** Attività di: **SUPERVISIONE CONTROLLO**	Attraverso: **AUDIT** **ISPEZIONI PROGRAMMATE** **ISPEZIONISENZA PREAVVISO**

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI



Finalità e Ambito di Applicazione

- Definisce i criteri per ottenere l'autorizzazione di sicurezza per i sistemi di trasporto pubblico a guida vincolata, come metropolitane, tramvie e filobus.

- Non si applica al sistema ferroviario nazionale, alle reti isolate, alle ferrovie turistiche e ad alcune altre infrastrutture specifiche.

Questa foto di Autore sconosciuto è concesso in licenza da CC BY-NC-ND



Definizioni e Ruoli

- Direttore dell'esercizio: responsabile della sicurezza e regolarità del servizio.
- Esercente: il soggetto responsabile della gestione del trasporto responsabile in solido con il direttore dell'esercizio della sicurezza e della regolarità dell'esercizio.
- Responsabile del Sistema di gestione della sicurezza (SGS) ovvero di quell'insieme di norme e procedure per garantire la sicurezza del trasporto.
- SRM :Soggetto responsabile della manutenzione del veicolo, registrato in quanto tale nel registro dei veicoli di cui all'allegato E





Autorizzazione di Sicurezza (AdS)

- L'esercente deve ottenere l'autorizzazione da ANSFISA per operare.
- La richiesta deve includere documentazione sul sistema di gestione della sicurezza.
- Se l'infrastruttura e il servizio di trasporto sono gestiti da soggetti distinti, entrambi devono ottenere l'AdS separatamente.

. Un esercente, al fine di poter ottenere l'autorizzazione di sicurezza di cui al precedente comma, è tenuto ad inviare all'ANSFISA un'istanza di autorizzazione corredato della documentazione relativa al proprio sistema di gestione della sicurezza come previsto in Allegato A.

. L'autorizzazione di sicurezza è rilasciata da ANSFISA ai sistemi di trasporto per i quali sono già stati rilasciati i nulla osta di cui agli articoli 3 e 4 del DPR n.753/80 e attesta la conformità ai requisiti definiti negli allegati A e B.

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI



Manutenzione e Responsabilità

- Ogni veicolo deve avere un soggetto responsabile della manutenzione (SRM).
- ANSFISA sorveglia e certifica gli organismi di manutenzione.
- È previsto un sistema di verifiche periodiche biennali per gli impianti e i veicoli.

Supervisione e Controlli di ANSFISA



ANSFISA PUÒ EFFETTUARE ISPEZIONI, AUDIT E CONTROLLI ANCHE SENZA PREAVVISO (ART. 100 DPR 753/80).



IN CASO DI GRAVI RISCHI PER LA SICUREZZA, PUÒ SOSPENDERE L'AUTORIZZAZIONE DI SICUREZZA.



Sanzioni e Tariffe

- Sono previste sanzioni per il mancato rispetto delle norme di sicurezza.
- Il rilascio e il rinnovo dell'AdS comportano il pagamento di tariffe ad ANSFISA.

Disposizioni Transitorie(*)

Gli esercenti hanno 18 mesi per adeguarsi al nuovo sistema e richiedere l'AdS.

Le manutenzioni devono continuare a essere effettuate fino al completamento del processo di autorizzazione.

(*) Il regime transitorio terrà conto dell'evoluzione del dedcreto sulla base delle richieste di valtazione da parte dei tavoli tecnici promossi dalle principali associazioni di categorie)



Entrata in Vigore

- Il decreto è operativo dalla data di pubblicazione sul sito web di ANSFISA.
- In sintesi, il decreto impone un quadro regolatorio più dinamico per la sicurezza del trasporto pubblico a guida vincolata, responsabilizzando gli esercenti ed il personale tecnico qualificato e introducendo un sistema di verifiche e controlli da parte di ANSFISA di tipo prestazionale e non più prescrittivo.

«Disciplina delle modalità per la realizzazione e l’apertura all'esercizio di nuovi sistemi di trasporto a impianti fissi ai sensi dell’articolo 12, comma 4-quater dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, come modificato dalla legge n.156/2021»

▶Il decreto 29 DICEMBRE 2023 detto decreto “aperture” disciplina le modalità di realizzazione e apertura all'esercizio di nuovi sistemi di trasporto a impianti fissi (STIF), in conformità con le normative di sicurezza vigenti.



Decreto 29 Dicembre 2023

«Disciplina delle modalità per la realizzazione e l'apertura all'esercizio di nuovi sistemi di trasporto a impianti fissi ai sensi dell'articolo 12, comma 4-quater dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, come modificato dalla legge n.156/2021»

Progetti di nuovi impianti o sottosistemi:

Sistemi tipo A e B:
ANSFISA rilascia il NOT

Sistemi tipo C:
Il MIT rilascia il NOT acquisito il PARERE vincolante di ANSFISA

Modifiche sottosistemi impianti già in esercizio

Relazione di valutazione della sicurezza asseverata di un soggetto terzo riconosciuto

Modifiche rilevanti
ANSFISA rilascia il NOT od il PARERE

Modifiche non rilevanti
ANSFISA riceve la comunicazione e la relazione

Apertura all'esercizio

Sistemi tipo A :
ANSFISA programma le verifiche e prove ovvero delega un soggetto terzo
Emette il NOT ex art. 4 DPR 753/80

Sistemi tipo B :
ANSFISA programma le verifiche e prove
Emette il NOT ex art. 4 DPR 753/80

Sistemi tipo C :
ANSFISA nomina la commissione e programma le verifiche e prove
La commissione emette il NOT ex art. 4 DPR 753/80

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

Principali punti del decreto:



1. Finalità e Ambito di Applicazione (Art. 1)

- Regola le modalità di realizzazione e apertura al pubblico esercizio di **nuovi STIF** e l'immissione in servizio di sottosistemi nuovi o modificati.
- Non si applica alle **ferrovie** e agli **impianti privati** (piattaforme elevatrici, servoscale).
- Definisce le **competenze** del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e di ANSFISA.



2. Classificazione dei Sistemi di Trasporto (Art. 2)

I STIF vengono classificati in tre categorie:

- **Tipo A**: Ascensori, scale mobili, tappeti mobili, sciovie.
- **Tipo B**: Impianti monofune non destinati al trasporto pubblico, ascensori inclinati, sistemi integrati di scale mobili/tappeti/ascensori.
- **Tipo C**: Metropolitane, tram, filovie, funicolari, impianti monofune per il trasporto pubblico, sistemi di trasporto con tecnologie innovative.

I. **Infrastrutture civili e opere d'arte** (Stazioni, fabbricati, ponti, ponticelli, viadotti, tombini, muri di sostegno, gallerie, ecc…);
II. **Armamento** (fondazioni, ballast, binario);
III. **Materiale rotabile** (con esclusione dei mezzi d'opera o veicoli non adibiti al trasporto passeggeri);
IV. **Trazione elettrica** (SSE, catenarie, linee di contatto, pali di sostegno, ecc…);
V. **Segnalamento e sicurezza** (ACE, ACEI, ATP/ATC, ACC, SCMT, circuiti di binario, sezioni di blocco, impianti semaforici e relativi sostegni, ecc…);
VI. **Impianti ausiliari** (antincendio, ventilazione, illuminazione, allarme, diffusione sonora, ecc…). Restano esclusi dalle verifiche di cui al comma 1 tutti gli altri impianti ausiliari non strettamente connessi con la sicurezza e la regolarità dell'esercizio.



▶Definizioni e Modifiche Rilevanti (Art. 3)

▶Definisce i **sottosistemi di natura fisica** (infrastruttura, energia, segnalamento, veicoli, ecc.).

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI



- Individua le **modifiche rilevanti** ai sistemi esistenti, distinguendo quelle che richiedono nuove autorizzazioni.

2. Per le metropolitane, tramvie, filovie, busvie a punti di ricarica fissi ed i sistemi ad essi assimilabili , anche innovativi, si definiscono "modifiche rilevanti ai fini della sicurezza" quelle modifiche ai sottosistemi costituenti sistemi di trasporto già in esercizio che risultino tali all'esito dell'applicazione del procedimento di gestione dei rischi descritto dall' Appendice al Regolamento (UE) 402/2013, per quanto applicabile.

	Modifiche rilevanti
Metropolitane Tramvie Filovie Busvie	Modifiche ai sottosistemi di cui al precedente comma 1 facenti parte di sistemi di trasporto già in esercizio e di cui all' Appendice al Regolamento (UE) 402/2013, per quanto applicabile.

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI



Procedura per il Rilascio del Nulla Osta Tecnico (Art. 4)

- L'apertura di nuovi impianti e la modifica di quelli esistenti richiede il **nulla osta tecnico** rilasciato da ANSFISA o dal MIT.
- Per i sistemi di **Tipo A e B**, il nulla osta è rilasciato direttamente da ANSFISA.
- Per i sistemi di **Tipo C**, il nulla osta è rilasciato dal MIT con parere vincolante di ANSFISA.
- Le modifiche di sottosistemi esistenti devono essere valutate da soggetti terzi indipendenti.

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

Apertura all'Esercizio e Immissione in Servizio (Art. 5)

- L'ente competente deve ottenere da ANSFISA il **nulla osta al pubblico esercizio** prima di avviare il servizio.
- L'autorizzazione segue una procedura differenziata per i sistemi di Tipo A, B e C.
- Per le metropolitane, tram e filovie, la commissione di verifica è composta da membri di ANSFISA, MIT e dell'azienda esercente.
- Il DPR 753/80 prevedeva una procedura diversa laddove il Mit era il dominus della procedura





6. Norme per il Materiale Rotabile (Art. 5-bis)

L'immissione in servizio di nuovi veicoli richiede una valutazione tecnica da parte di una commissione mista (ANSFISA, MIT, esercente).

Se i veicoli sono identici e costruiti in serie, l’autorizzazione per quelli successivi può essere semplificata.

Questa foto di Autore sconosciuto è concesso in licenza da CC BY-SA



- **7. Disposizioni Transitorie e Finali (Art. 7-8)**
- Fino al **31 dicembre 2024**, è possibile utilizzare le norme precedenti.
- Dal **1° gennaio 2025**, si applicano esclusivamente le nuove disposizioni del decreto.
- ANSFISA e MIT dovranno definire entro 180 giorni le linee guida per la documentazione necessaria.



- **….in conclusione**
- Il decreto stabilisce una nuova **procedura unificata e dettagliata** per l'approvazione e l’apertura dei sistemi di trasporto a impianti fissi, garantendo maggiore sicurezza e trasparenza nei processi autorizzativi.

- Restano ancora in vigore le procedure di cui alla circolare MIT 201/83 per il materiale rotabile e quelle relative alla circolare MIT 21/91

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE
E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI



- La **Circolare del Ministero dei Trasporti (MIT) n. 201 del 16 settembre 1983**
- fornisce linee guida per l'approvazione del materiale rotabile destinato a diverse categorie di ferrovie e sistemi di trasporto in Italia. In particolare, essa si applica a:
- Ferrovie pubbliche in concessione o in gestione commissariale governativa.
- Ferrovie private di seconda categoria e raccordi assimilati.
- Tramvie extraurbane.
- Metropolitane.
- Questa circolare è stata emanata in attuazione del **D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753**, che disciplina le norme generali per le ferrovie e gli altri servizi di trasporto. La circolare stabilisce le procedure e i requisiti tecnici necessari per l'omologazione e l'immissione in servizio del materiale rotabile, garantendo che esso soddisfi gli standard di sicurezza e qualità richiesti per l'esercizio su tali infrastrutture.

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

Sintesi della Circolare MIT 21/91 (11 febbraio 1991)

La **Circolare Ministeriale 21/91** della **Direzione Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione (M.C.T.C.)** disciplina la **nomina e i compiti della "Commissione di Agibilità"** per l'autorizzazione all'apertura al pubblico esercizio dei **sistemi di trasporto a impianti fissi** (ferrovie, metropolitane, tranvie, filovie e sistemi assimilabili).

Obiettivo della Circolare

- Definire le procedure per il rilascio dell'autorizzazione all'apertura al pubblico esercizio.
- Stabilire i criteri di verifica e prove funzionali per garantire la **sicurezza e la regolarità** del servizio.
- Coordinare le attività tra Uffici Speciali per i Trasporti a Impianti Fissi (USTIF*), Regioni, Vigili del Fuoco e altri enti coinvolti.

**le funzioni dell'Ustif di cui al D.Lgs 29/9/2003 sono transitate in Ansfisa*

2. Commissione di Agibilità
Nomina e Composizione
È istituita su richiesta dell’USTIF per impianti particolarmente complessi o innovativi.
È presieduta dal Direttore dell’USTIF competente o da un funzionario delegato.
Include rappresentanti della Regione e, se necessario, del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco.
Può essere integrata con **esperti di settore** o gruppi di lavoro specializzati.
Compiti della Commissione
Coordinare le verifiche e prove funzionali di sicurezza.
Analizzare i risultati delle prove di collaudo e delle ispezioni tecniche.
Esprimere un parere finale sulla sussistenza delle condizioni di sicurezza per l’esercizio.

Sintesi della Circolare MIT 21/91 (11 febbraio 1991)

Procedura di Verifica

Le prove funzionali sono condotte dagli **USTIF**, con il supporto della Commissione di Agibilità se richiesta.

Le verifiche riguardano il rispetto dei requisiti di **sicurezza e regolarità** definiti dal **D.P.R. 753/1980**.

Si considerano anche le esperienze acquisite nel **periodo di pre-esercizio**.

Relazione Finale

Al termine delle verifiche, la Commissione redige una **relazione finale** con i risultati delle prove e il parere sulla sicurezza dell'impianto inviandone gli esiti al Direttore dell'Ustif .

Sulla base di questa relazione, l'USTIF rilascia il **nulla osta** di competenza invitando l'Ente territorialmente competente ad esprimersi sull'apertura al pubblico esercizio (rilascio del NOE) ai sensi dell'art. 4 del DPR 753/80.

Conclusione

La Circolare MIT 21/91 è un documento chiave per la regolamentazione della sicurezza nel settore del trasporto pubblico a guida vincolata, stabilendo procedure **rigorose e strutturate** per l'apertura di nuovi impianti e la verifica delle condizioni di esercizio.

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE
E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

L'autorizzazione di sicurezza

- E’ disciplinata dal Decreto ANSFISA del 28 dicembre 2023, emanato in attuazione dell'articolo 12, comma 4-quater, del Decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109. per i sistemi di trasporto pubblico a guida vincolata è un requisito fondamentale per garantire che tali sistemi operino in conformità agli standard di sicurezza stabiliti.



Ambito di Applicazione

- Il decreto si applica ai sistemi di trasporto pubblico a guida vincolata, come metropolitane, tramvie e filovie, per i quali sono già stati rilasciati i nulla osta tecnici ai sensi degli articoli 3 e 4 del DPR n. 753/1980.

- Sono esclusi dal suo campo di applicazione il sistema ferroviario nazionale e regionale, le reti isolate o interconnesse al sistema ferroviario nazionale e le ferrovie turistiche che fanno riferimento ad altre norme.



Requisiti per l'Ottenimento dell'Autorizzazione

Per ottenere l'autorizzazione di sicurezza, l'esercente del sistema di trasporto deve presentare una domanda all'ANSFISA, corredata dalla seguente documentazione:



Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS): descrizione dettagliata delle procedure e delle misure adottate per garantire la sicurezza operativa.



Analisi dei Rischi: valutazione approfondita dei potenziali rischi associati all'infrastruttura e al materiale rotabile, con l'indicazione delle misure di mitigazione previste.



Requisiti per l'Ottenimento dell'Autorizzazione/2

- Piano di Manutenzione: programma dettagliato delle attività di manutenzione preventiva e correttiva per assicurare l'efficienza e la sicurezza del sistema.
- Organigramma del Personale: elenco del personale chiave, inclusi il Direttore dell'Esercizio e i responsabili della sicurezza, con evidenza delle loro qualifiche ed esperienze.
- È importante notare che, nel caso in cui l'infrastruttura e il servizio di trasporto siano gestiti da entità differenti, entrambe le parti sono tenute a ottenere
- In realtà il riferimento normativo è di pura rilevanza ferroviaria perché sottintende che l'Ads deve essere ottenuta dall'Impresa Ferroviaria e dal gestore dell'infrastruttura

- Il **Decreto Dirigenziale ANSFISA del 31 ottobre 2024** stabilisce le disposizioni riguardanti i **Direttori di Esercizio** e i **Responsabili dei Sistemi di Gestione della Sicurezza** per i sistemi di trasporto a impianti fissi a guida vincolata, in conformità all'articolo 6 del Decreto ANSFISA n. 0081906 del 28 dicembre 2023.



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

DIREZIONE GENERALE PER I SISTEMI DI TRASPORTO AD IMPIANTI FISSI
E L'OPERATIVITA' TERRITORIALE

«Disposizioni per i direttori di esercizio ed i responsabili dei sistemi di gestione della sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi a guida vincolata ai sensi dell'articolo 6 del decreto Ansfisa n. 0081906 del 28 dicembre 2023».

Decreto 31 Ottobre 2024

«Disposizioni per i direttori di esercizio ed i responsabili dei sistemi di gestione della sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi a guida vincolata ai sensi dell'articolo 6 del decreto ANSFISA n. 0081906 del 28 dicembre 2023».

Requisiti dei RE o RSGS:

- Requisiti di cui all'art. 6 del Decreto 28/12/2023
- Requisiti tecnico- professionali
- Requisiti morali

Certificato di frequenza corso di formazione presso un **centro di formazione ACCREDITATO ANSFISA**

Rilascio patentini di idoneità RE o RSGS:

Soggetto interessato presenta istanza

ANSFISA nomina la COMMISSIONE

Prova orale argomenti elencati nell'allegato I

ANSFISA Emette il PATENTINO

Attività dell'ANSFISA

Per i soggetti RE o RSGS ANSFISA può :
disporre che l'interessato venga sottoposto a visita medica
sospendere la validità del patentino
Revocare il patentino

Per i centri di formazione ANSFISA può effettuare :
Verifiche ispettive con o senza preavviso per verificare la regolarità della documentazione, delle procedure, degli strumenti del personale

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

Principali punti del decreto:

- **Nomina e Requisiti dei Direttori di Esercizio:**
  - Definisce le procedure per la nomina dei Direttori di Esercizio, specificando i requisiti professionali e le competenze necessarie per garantire la sicurezza e l'efficienza del servizio.

- **Responsabili dei Sistemi di Gestione della Sicurezza:**
  - Stabilisce le responsabilità e le qualifiche richieste per i Responsabili dei Sistemi di Gestione della Sicurezza, assicurando l'implementazione efficace delle misure di sicurezza previste.



- **Formazione e Aggiornamento Professionale:**

Indica l'obbligo di percorsi formativi e di aggiornamento periodico per mantenere elevate le competenze tecniche e operative del personale coinvolto.

- **Procedure Operative e Controlli:**

Descrive le procedure operative standard e i controlli necessari per monitorare e valutare continuamente la sicurezza degli impianti.



- La novità del decreto è la qualificazione e la formazione dei sostituti che devono avere pari requisito al titolare .

- Quindi il sostituto del DE deve ottenere il patentino al pari del suo titolare.



Coordinamento con ANSFISA:

Delinea le modalità di comunicazione e collaborazione tra i Direttori di Esercizio, i Responsabili dei Sistemi di Gestione della Sicurezza e l'ANSFISA per garantire un flusso informativo efficace e tempestivo.



- Questo decreto rappresenta un passo significativo verso il rafforzamento delle misure di sicurezza nei sistemi di trasporto a impianti fissi, assicurando che il personale chiave sia adeguatamente qualificato e che le procedure operative siano allineate agli standard più elevati.



▶Il **Decreto del 10 dicembre 2024** stabilisce le linee guida per il riconoscimento di **soggetti terzi e indipendenti** con comprovata esperienza, autorizzati a effettuare verifiche sui sistemi di trasporto a impianti fissi in servizio pubblico, come delineato nel **Decreto ANSFISA n. 00185 del 28 novembre 2024.**

Art. 12
(Abrogazioni)

A partire dall'entrata in vigore del presente decreto è abrogato il decreto direttoriale Ansfisa n.0000027 del 6 marzo 2024.



Questa foto di Autore sconosciuto è concesso in licenza da CC BY-SA-NC

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

isposizioni per il riconoscimento dei soggetti terzi ed indipendenti di com
erienza abilitati alle verifiche sui sistemi di trasporto ad impianti fissi in
blico di cui al decreto Ansfisa n.00185 del 28-11-2024».

IL DIRIGENTE GENERALE

STO il decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753 riguar
ove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferr
i servizi di trasporto;

Decreto 10 Dicembre 2024

«Disposizioni per il riconoscimento dei soggetti terzi ed indipendenti di comprovata esperienza abilitati alle verifiche sui sistemi di trasporto ad impianti fissi in servizio pubblico di cui al decreto ANSFISA n.00185 del 28-11-2024»

Requisiti dei Verificatori di impianti in servizio pubblico:

- Requisiti tecnico- professionali
- Requisiti morali
- Requisiti fisici

Certificato di frequenza corso di formazione e superamento esame presso un **centro di formazione ACCREDITATO ANSFISA**

Rilascio patentini dei Verificatori di impianti in servizio pubblico:

Soggetto interessato presenta istanza

ANSFISA nomina la COMMISSIONE

Prova orale argomenti elencati nell'allegato I

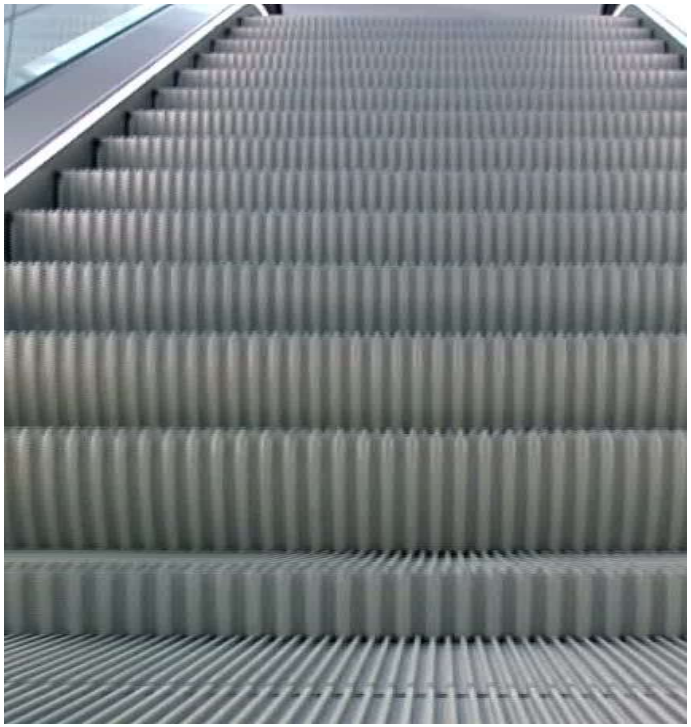
ANSFISA Emette il PATENTINO

Attività dell'ANSFISA

Per i soggetti Verificatori ANSFISA può:
disporre che l'interessato venga sottoposto a visita medica
sospendere la validità del patentino
Revocare il patentino

Per i centri di formazione ANSFISA può effettuare :
Verifiche ispettive con o senza preavviso per verificare la regolarità della documentazione, delle procedure, degli strumenti del personale

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI



Art. 1
(Definizioni ed ambito di applicazione)

1. Ai fini del presente decreto si definiscono "Impianti" i seguenti impianti di trasporto in servizio pubblico:
   - Funivie monofune con veicoli a collegamento permanente ed impianti assimilabili (Cat. "B2");
   - Sciovie, slittovie ed impianti assimilabili (Cat. "C");
   - Ascensori verticali ed inclinati, scale mobili e marciapiedi mobili (Cat. "D").

2. Il presente decreto si applica ai soggetti, "terzi ed indipendenti", di comprovata esperienza, di cui all'articolo 3 del decreto ANSFISA n.00185 del 28-11-2024, ovvero ai "Verificatori di impianti in servizio pubblico" (nel seguito, per brevità: "Verificatori").

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI



Requisiti per il Riconoscimento:

I soggetti terzi devono dimostrare indipendenza e comprovata esperienza nel settore.

Devono possedere personale qualificato e risorse adeguate per svolgere le verifiche richieste.

▶***Queste disposizioni mirano a garantire una formazione adeguata e standardizzata per i Verificatori di impianti, assicurando competenza e professionalità nel settore.***

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

- Procedura di Riconoscimento:

La domanda di riconoscimento deve essere presentata all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA), corredata dalla documentazione attestante il possesso dei requisiti richiesti.

- Obblighi dei Soggetti Riconosciuti:

Mantenere aggiornate le competenze del personale attraverso formazione continua.

Garantire l'imparzialità e l'indipendenza nello svolgimento delle verifiche.

Redigere rapporti dettagliati sulle verifiche effettuate e comunicarli tempestivamente all'ANSFISA.



ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

- **Corsi di Formazione per Verificatori di Impianti:**
- **Erogazione dei corsi:** I corsi, sia iniziali che di aggiornamento, devono essere offerti esclusivamente da CdF accreditati dall'ANSFISA, in conformità alle linee guida dell'Agenzia.



- **Corso di Formazione Iniziale:**

Programma: Deve rispettare quanto stabilito nell'allegato I del decreto.

- **Durata:** Almeno 120 ore per ogni categoria di impianto, con un massimo di 40 ore in autoapprendimento e almeno 8 ore di esercitazioni pratiche.
- **Esercitazioni e test finale:** Devono essere svolti in presenza; il test consiste in domande a risposta multipla.
- **Criteri di superamento:** È necessario rispondere correttamente ad almeno il 70% delle domande.
- **Frequenza:** Per accedere al test finale, è richiesta una partecipazione ad almeno l'80% delle lezioni.

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI



- **Corso di Formazione di Aggiornamento:**
- **Programma:** Conforme all'allegato II del decreto.
- **Durata:** Almeno 30 ore per ogni categoria di impianto, con un massimo di 10 ore in autoapprendimento.
- **Frequenza:** È richiesta una partecipazione ad almeno l'80% delle lezioni per ottenere l'attestato necessario al rinnovo del patentino di idoneità.

- **Sanzioni e Revoche:**
- In caso di inadempienze o perdita dei requisiti, l'ANSFISA può sospendere o revocare il riconoscimento del soggetto terzo.

Art. 8

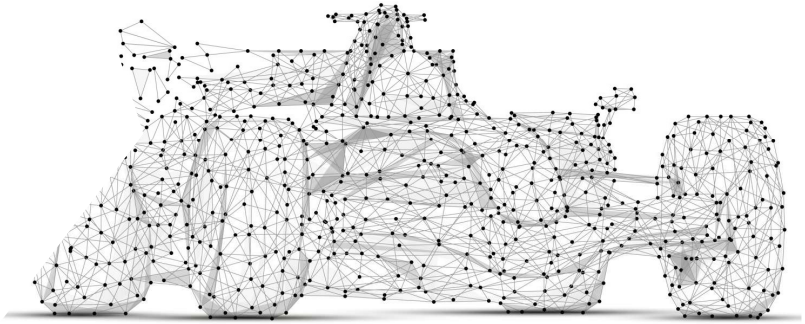
(Incompatibilità, terzietà ed indipendenza dei verificatori)

1. Chi esercita la funzione di Verificatore di un impianto non può svolgere la funzione di Direttore o Responsabile di esercizio per quello stesso impianto e per tutti gli altri impianti gestiti dallo stesso esercente.
2. I Verificatori di cui al presente decreto devono garantire in ogni caso la terzietà, l'imparzialità e l'indipendenza e non essere dipendenti, soci o amministratori dell'azienda esercente.

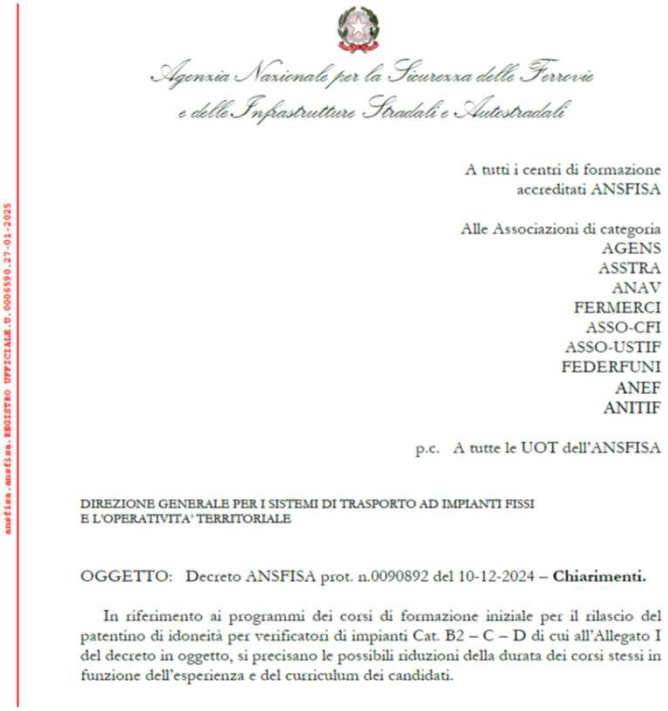


ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

- Questo decreto mira a garantire che le verifiche sui sistemi di trasporto a impianti fissi siano eseguite da enti competenti e indipendenti, assicurando elevati standard di sicurezza per gli utenti.



ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE
E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI



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

A tutti i centri di formazione
accreditati ANSFISA

Alle Associazioni di categoria
AGENS
ASSTRA
ANAV
FERMERCI
ASSO-CFI
ASSO-USTIF
FEDERFUNI
ANEF
ANITIF

p.c. A tutte le UOT dell'ANSFISA

DIREZIONE GENERALE PER I SISTEMI DI TRASPORTO AD IMPIANTI FISSI
E L'OPERATIVITA' TERRITORIALE

OGGETTO: Decreto ANSFISA prot. n.0090892 del 10-12-2024 – **Chiarimenti.**

In riferimento ai programmi dei corsi di formazione iniziale per il rilascio del patentino di idoneità per verificatori di impianti Cat. B2 – C – D di cui all'Allegato I del decreto in oggetto, si precisano le possibili riduzioni della durata dei corsi stessi in funzione dell'esperienza e del curriculum dei candidati.

- In coda al decreto del 10 dicembre è stata emanata la Circolare prot. 6590 del 27.1.2025 allo scopo di riconoscere i livelli di esperienza ed il curriculum dei candidati aspriranti al ruolo di verificatori di cat. B2, C e D.

Esenzioni dei moduli formativi in base al curriculum dei candidati:

Moduli	Requisiti per esenzione dei moduli formativi
1	Laurea magistrale in ingegneria meccanica, civile, elettronica, elettrica.
2	Non previste esenzioni
3	Possesso di certificazione in accordo alla norma ISO-EN-UNI 19011
4	Esperienza decennale dimostrabile con il possesso di patentino di idoneità in corso di validità ed avere un incarico di DE/RDE in corso oltre ad aver svolto la funzione, continuativamente da almeno 10 anni, sulla categoria di impianto per la quale si chiede l'esenzione
5	Possesso del patentino UNI-EN-ISO 9712 di livello II o superiore, in corso di validità, per almeno 3 metodi cnd.
6	Possesso del patentino UNI-EN-ISO 9712 di livello II o superiore, in corso di validità, per il metodo MRT/MIT
7	Vedere modulo n.4



I programmi dei corsi di formazione iniziale per i verificatori di impianti hanno i seguenti moduli comuni per tutte le categorie di impianti:

Moduli	Materie dei moduli formativi
1	Elementi di meccanica, elettrotecnica e scienza delle costruzioni.
2	Gli impianti in servizio pubblico
3	Tecniche di audit e valutazione dei sistemi di gestione della qualità
4	Impianti di categoria B2 – C – D
5	Controlli non distruttivi
6	Funi e catene
7	Esercitazioni pratiche

I candidati verificatori che a partire dal 30.06.2024 hanno frequentato il corso di formazione iniziale per DE/RDE presso lo stesso centro di formazione ed hanno conseguito il patentino di idoneità alla funzione presso l'Agenzia, per la categoria di impianto per la quale si chiede l'esenzione, sono esentati dal frequentare i moduli comuni.

I candidati autorizzati dall'Agenzia come docenti presso i centri di formazione sono esonerati dalla frequenza dei moduli per i quali hanno erogato la docenza in quanto già qualificati e considerati esperti della materia.

Le riduzioni di cui alla presente circolare potranno essere autorizzate direttamente dal centro di formazione che dovrà richiedere la documentazione probatoria al candidato e dovrà successivamente conservarla, a disposizione dell'Autorità di vigilanza, per almeno dieci anni.



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

* * * * * * * * * * * *

Norme regolamentari sull'esercizio pubblico di impianti a fune, ascensori, scale e marciapiedi mobili di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali e requisiti per il rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza di cui all'art. 6 del decreto-legge n.121/2021

* * * * * *

▶l **Decreto n. 199 del 19 dicembre 2024**, emanato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA), stabilisce le norme regolamentari per l'esercizio pubblico di impianti a fune, ascensori, scale e marciapiedi mobili. Inoltre, definisce i requisiti necessari per il rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza prevista dall'articolo 6 del decreto-legge n. 121/2021.

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

Questa foto di Autore sconosciuto è concesso in licenza da CC BY-SA-NC

Decreto n. 199 del 19 dicembre 2024

Norme regolamentari sull'esercizio pubblico di impianti a fune, ascensori, scale e marciapiedi mobili di competenza dell'Agenzia e requisiti per il rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza di cui all'art. 6 del decreto-legge n.121/2021

I DE o RE 20 gg prima dell'inizio delle attività correlate alle ispezioni periodiche lo comunicano all'ANSFISA:

Impianti cat. C e D :
al 5° e 10° anno dall'apertura o alla prosecuzione dopo la Rev . Generale;

Impianti cat. A, B1 E B2 :
dopo il 1° anno dall'apertura o alla prosecuzione dopo la Rev. Generale, e successivamente ogni 3 anni;

Per le revisioni quinquennali, in alternativa alla presenza del verificatore terzo ed indipendente, possono procedere autonomamente trasmettendo all'Agenzia una dichiarazione asseverata sulle prove eseguite con espresso parere favorevole circa la riapertura al pubblico esercizio dell'impianto (modello DIA-TIF)

L'ANSFISA:

Impianti cat. B2 e C e D :
programma e svolge ispezioni a campione
Per gli Impianti di Cat. D non si effettuano ispezioni programmate

Impianti cat. A e B1 :
programma e svolge attività di verifiche e prove periodiche con proprio personale

Può effettuare ispezioni ex art. . 100 del DPR n. 753/80 con e senza preavviso per tutti gli impianti

SOGGETTI TERZI INDIPENDENTI :

Impianti cat. B2 e C e D :
Presenziano alle prove su disposizione dell'esercente

Impianti D :
Effettuano le verifiche annuali

Inviano ad ANSFISA il verbale di presenziamento

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

Ambito di applicazione:

Il decreto si applica ai servizi di trasporto pubblico esistenti, effettuati mediante:

- Impianti funicolari aerei e terrestri
- Ascensori verticali e inclinati
- Scale mobili
- Marciapiedi mobili
- Questi impianti sono classificati in diverse categorie (A, B1, B2, C, D) in base alla loro tipologia e importanza.



Questa foto di Autore sconosciuto è concesso in licenza da CC BY-NC

Obblighi degli esercenti:

Gli esercenti degli impianti sono responsabili della sicurezza e della regolarità dell'esercizio e devono:

- Effettuare manutenzione ordinaria e straordinaria
- Condurre controlli tecnici per verificare l'efficienza degli impianti e dei dispositivi di sicurezza
- Installare e mantenere la segnaletica di sicurezza
- Nominare direttori o responsabili di esercizio per garantire il corretto funzionamento



Questa foto di Autore sconosciuto è concesso in licenza da CC BY-SA-NC

Attività ispettive:

Il decreto disciplina anche le attività ispettive, prevedendo comunicazioni specifiche da parte dei direttori o responsabili dell'esercizio in occasione di ispezioni periodiche, al fine di consentire la partecipazione del personale ANSFISA

Comunicazioni per le ispezioni periodiche:

I direttori o i responsabili dell'esercizio sono tenuti a comunicare preventivamente all'ANSFISA le date programmate per le ispezioni periodiche degli impianti. Questa comunicazione tempestiva consente all'Agenzia di pianificare la partecipazione del proprio personale tecnico alle verifiche, assicurando un controllo efficace e coordinato.

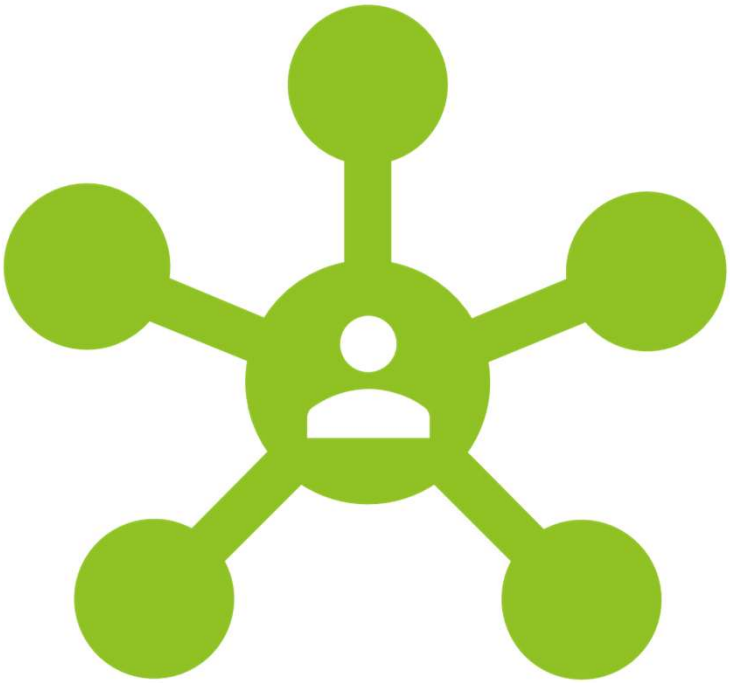


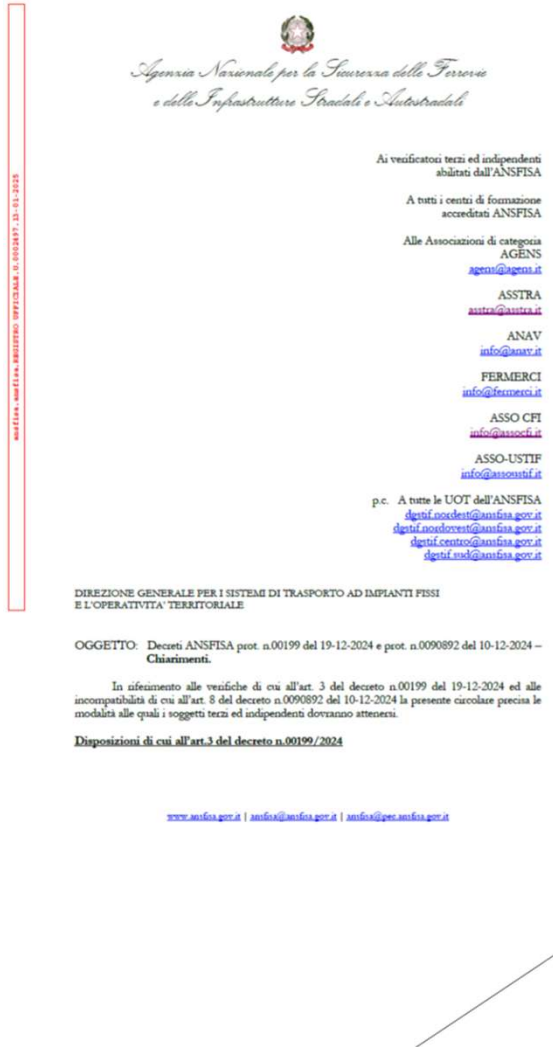
ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE
E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

- **Partecipazione dell'ANSFISA alle ispezioni:** L'ANSFISA, in qualità di autorità di sorveglianza, ha il compito di partecipare alle ispezioni annuali o programmate, valutando la conformità degli impianti alle normative vigenti. La presenza del personale dell'Agenzia durante queste ispezioni è fondamentale per:
- Verificare l'efficacia delle misure di manutenzione adottate.
- Assicurare il corretto funzionamento dei dispositivi di sicurezza.
- Identificare e suggerire eventuali miglioramenti o adeguamenti necessari.



- **Coordinamento tra esercenti e ANSFISA:** Una collaborazione stretta tra gli esercenti degli impianti e l'ANSFISA è essenziale per garantire un elevato standard di sicurezza. Gli esercenti devono fornire all'Agenzia tutte le informazioni e la documentazione necessarie relative alle attività di manutenzione, alle verifiche effettuate e agli interventi programmati. Questo flusso informativo permette all'ANSFISA di:
- Monitorare costantemente lo stato degli impianti.
- Pianificare interventi ispettivi mirati.
- Offrire supporto e consulenza tecnica per la risoluzione di eventuali criticità.





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

Ai verificatori terzi ed indipendenti
abilitati dall'ANSFISA

A tutti i centri di formazione
accreditati ANSFISA

Alle Associazioni di categoria
AGENS
agens@agens.it

ASSTRA
asstra@asstra.it

ANAV
info@anav.it

FERMERCI
info@fermerci.it

ASSO CFI
info@assocfi.it

ASSO-USTIF
info@assoustif.it

p.c. A tutte le UOT dell'ANSFISA
dgstif.nordest@ansfisa.gov.it
dgstif.nordovest@ansfisa.gov.it
dgstif.centro@ansfisa.gov.it
dgstif.sud@ansfisa.gov.it

DIREZIONE GENERALE PER I SISTEMI DI TRASPORTO AD IMPIANTI FISSI
E L'OPERATIVITA' TERRITORIALE

OGGETTO: Decreti ANSFISA prot. n.00199 del 19-12-2024 e prot. n.0090892 del 10-12-2024 – **Chiarimenti.**

In riferimento alle verifiche di cui all'art. 3 del decreto n.00199 del 19-12-2024 ed alle incompatibilità di cui all'art. 8 del decreto n.0090892 del 10-12-2024 la presente circolare precisa le modalità alle quali i soggetti terzi ed indipendenti dovranno attenersi.

Disposizioni di cui all'art.3 del decreto n.00199/2024

www.ansfisa.gov.it | ansfisa@ansfisa.gov.it | ansfisa@pec.ansfisa.gov.it

Circolare esplicativa dei contenuti del decreto n.199 del 19.12.2024

CAT «B2» e «C»

1. I soggetti terzi ed indipendenti non effettuano verifiche per la prima apertura al pubblico esercizio degli impianti.
2. Per i presenziamenti in corrispondenza delle ispezioni periodiche previste dalla normativa (calendariali), revisioni quinquennali e generali, varianti costruttive, proroghe e prolungamenti di vita tecnica i verificatori dovranno verbalizzare attenendosi al modello di verbale che sarà pubblicato sul portale web dell'Agenzia.
3. Numero massimo di verifiche al giorno che un singolo verificatore può eseguire: 2 (due).

CAT D – ASCENSORI INCLINATI

1. I soggetti terzi ed indipendenti effettuano verifiche sia per la prima apertura al pubblico esercizio degli impianti, sia per le verifiche periodiche annuali, revisioni quinquennali e generali, varianti costruttive, proroghe e prolungamenti di vita tecnica.
2. I verificatori dovranno verbalizzare attenendosi ai modelli di verbali che saranno pubblicati sul portale web dell'Agenzia di cui uno per le prime aperture al pubblico e dopo una revisione generale, e uno per le verifiche periodiche annuali, revisioni quinquennali, varianti costruttive, proroghe e prolungamenti di vita tecnica.
3. I verificatori già qualificati ed autorizzati per le attività sugli ascensori verticali, scale e tappeti mobili sono abilitati anche per le verifiche sugli ascensori inclinati.
4. Numero massimo di verifiche al giorno (annuali, revisioni quinquennali, varianti costruttive, proroghe e prolungamenti di vita tecnica) che un singolo verificatore può eseguire: 4 (quattro).
5. Numero massimo di verifiche al giorno (messa in esercizio, revisioni generali) che un singolo verificatore può eseguire: 2 (due).
6. Il numero massimo di verifiche di cui ai precedenti punti 4 e 5 non è cumulabile.

CAT D – ASCENSORI VERTICALI – SCALE E TAPPETI MOBILI

1. I soggetti terzi ed indipendenti effettuano verifiche sia per la prima apertura al pubblico esercizio degli impianti, sia per le periodiche annuali, revisioni quinquennali e generali, varianti costruttive, proroghe e prolungamenti di vita tecnica.
2. I verificatori devono verbalizzare attenendosi ai modelli già pubblicati sul portale web dell'Agenzia ed in particolare, quello per la messa in servizio (prime aperture al pubblico), che deve essere utilizzato anche dopo una revisione generale, e quello per le verifiche annuali che dovrà essere utilizzato anche per le revisioni quinquennali, varianti costruttive, proroghe e prolungamenti di vita tecnica.
3. Numero massimo di verifiche al giorno (annuali, revisioni quinquennali, varianti costruttive, proroghe e prolungamenti di vita tecnica) che un singolo verificatore può eseguire: 6 (sei).
4. Numero massimo di verifiche al giorno (messa in esercizio, revisioni generali) che un singolo verificatore può eseguire: 2 (due).
5. Il numero massimo di verifiche di cui ai precedenti punti 3 e 4 non è cumulabile.

Disposizioni di cui all'art.8 del decreto n.0090892/2024

1. Le incompatibilità di cui all'art.8 del decreto n.0090892/2024 valgono tanto per i direttori (DE) e responsabili di esercizio (RdE) quanto per i loro sostituti.

Disposizioni per la gestione delle non conformità (NC)

1. **Impianti già in esercizio, a seguito di verifiche calendariali e dopo revisioni quinquennali, (cat. B2, C e D) e verifiche annuali (cat. D)**: nei casi in cui un verificatore durante una visita (su qualsiasi tipologia di impianto ed in qualsiasi caso) rilevi una o più non-conformità (NC) il verbale deve essere trasmesso all'Agenzia entro ventiquattro (24) ore all'indirizzo mail: ansfisa@pec.ansfisa.gov.it, inserendo nell'oggetto il codice "VER-TIT-NC". In tal caso il DE/RdE decide, sotto la propria responsabilità ed in funzione della gravità della/e NC, di mantenere o sospendere l'esercizio pubblico dell'impianto.
2. Le non conformità (NC) di cui sopra devono essere comunque sanate a cura del DE/RdE entro trenta (30) giorni. La documentazione relativa alla risoluzione delle NC resta a disposizione dei verificatori per le successive visite, ovvero dell'Autorità di vigilanza.
3. **Impianti già in esercizio, a seguito di verifiche dopo una Revisione Generale (RG), varianti costruttive e proroghe o prolungamenti di vita tecnica (cat. B2, C e D)**: in tutti i casi il verbale deve essere trasmesso all'Agenzia entro cinque (5) giorni lavorativi dal sopralluogo all'indirizzo mail: ansfisa@pec.ansfisa.gov.it. In caso di rilevazione di una o più NC da parte del verificatore il DE/RdE sana le non conformità ed invia all'Agenzia una dichiarazione asseverata in merito alla risoluzione delle suddette NC (Mod. "DIA-TIF"). Sulla base del verbale privo di NC ovvero a seguito della ricezione della DIA-TIF, l'Agenzia emette il parere di competenza per la riammissione dell'impianto al pubblico esercizio con o senza prescrizioni.
4. **Impianti da mettere in esercizio (cat. D):** in tutti i casi il verbale deve essere trasmesso all'Agenzia entro cinque (5) giorni lavorativi dal sopralluogo all'indirizzo mail: ansfisa@pec.ansfisa.gov.it. In caso di rilevazione di una o più NC da parte del verificatore il DE/RdE sana le non conformità ed invia all'Agenzia una dichiarazione asseverata in merito alla risoluzione delle suddette NC (Mod. "DIA-TIF"). Sulla base del verbale privo di NC ovvero a seguito della ricezione della DIA-TIF, l'Agenzia emette il parere di competenza per l'apertura al pubblico esercizio con o senza prescrizioni.

Il Dirigente Generale
(Ing. Pietro Marturano)



- Il **Decreto 31 dicembre 2024** adotta le "Linee guida per il riconoscimento dei Centri di formazione nel settore dei sistemi di trasporto a impianti fissi". Queste linee guida stabiliscono i criteri e le procedure per il riconoscimento ufficiale dei centri di formazione che offrono corsi e programmi educativi nel settore dei sistemi di trasporto a impianti fissi, come impianti a fune, ascensori, scale mobili e marciapiedi mobili.

DECRETA

Art. 1
(Adozione delle linee guida)

1. Sono adottate le nuove «*Linee guida per il riconoscimento dei Centri di formazione nel settore dei sistemi di trasporto ad impianti fissi*», revisione 2.0 del 31-12-2024 e allegate al presente decreto.
2. Le Linee guida di cui al precedente comma 1 sono pubblicate sul portale web dell'Agenzia, nella sezione «*Sistemi di trasporto ad impianti fissi - Normativa*».

Art. 2
(Abrogazioni)

1. Le Linee guida revisione 0.0 del 13-02-2024 di cui al decreto n.00014 del 14-02-2024 sono abrogate.

Art. 3
(Entrata in vigore)

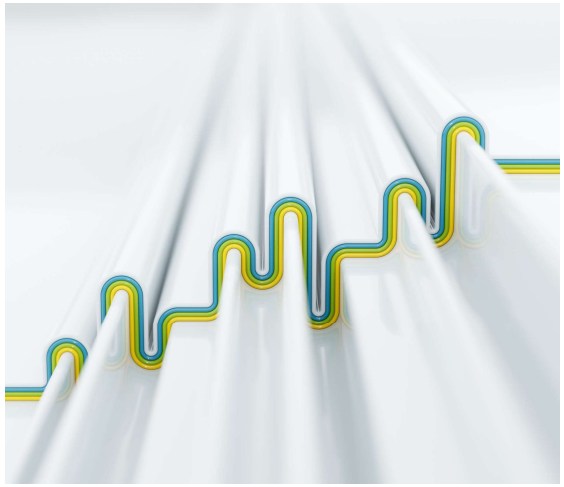
1. Le Linee guida di cui al presente decreto entrano in vigore con la pubblicazione sul portale web dell'Agenzia.

Il dirigente generale DG-STIF
(*ing. Pietro Marturano*)

PIETRO
MARTURANO
31.12.2024
09:52:19
UTC

Il direttore dell'Agenzia
(*ing. Domenico Capomolla*)

DOMENICO
CAPOMOLLA
31.12.2024
11:13:18
GMT+01:00



ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE
E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

Decreto 31 dicembre 2024

Adozione «Linee guida per il riconoscimento dei Centri di formazione nel settore dei sistemi di trasporto ad impianti fissi».

Soggetti

Centri di Formazione nel settore di sistemi di trasporto ad impianti fissi

ANSFISA

RILASCIO ATTESTATO DI RICONOSCIMENTO:

Il CDF presenta domanda di Riconoscimento ad ANSFISA

ANSFISA esamina la documentazione

ANSFISA rilascia **l'ATTESTATO DI RICONOSCIMENTO**

Attività dell'ANSFISA

L'ANSFISA può disporre:
la SOSPENSIONE
o la REVOCA PARZIALE O TOTALE

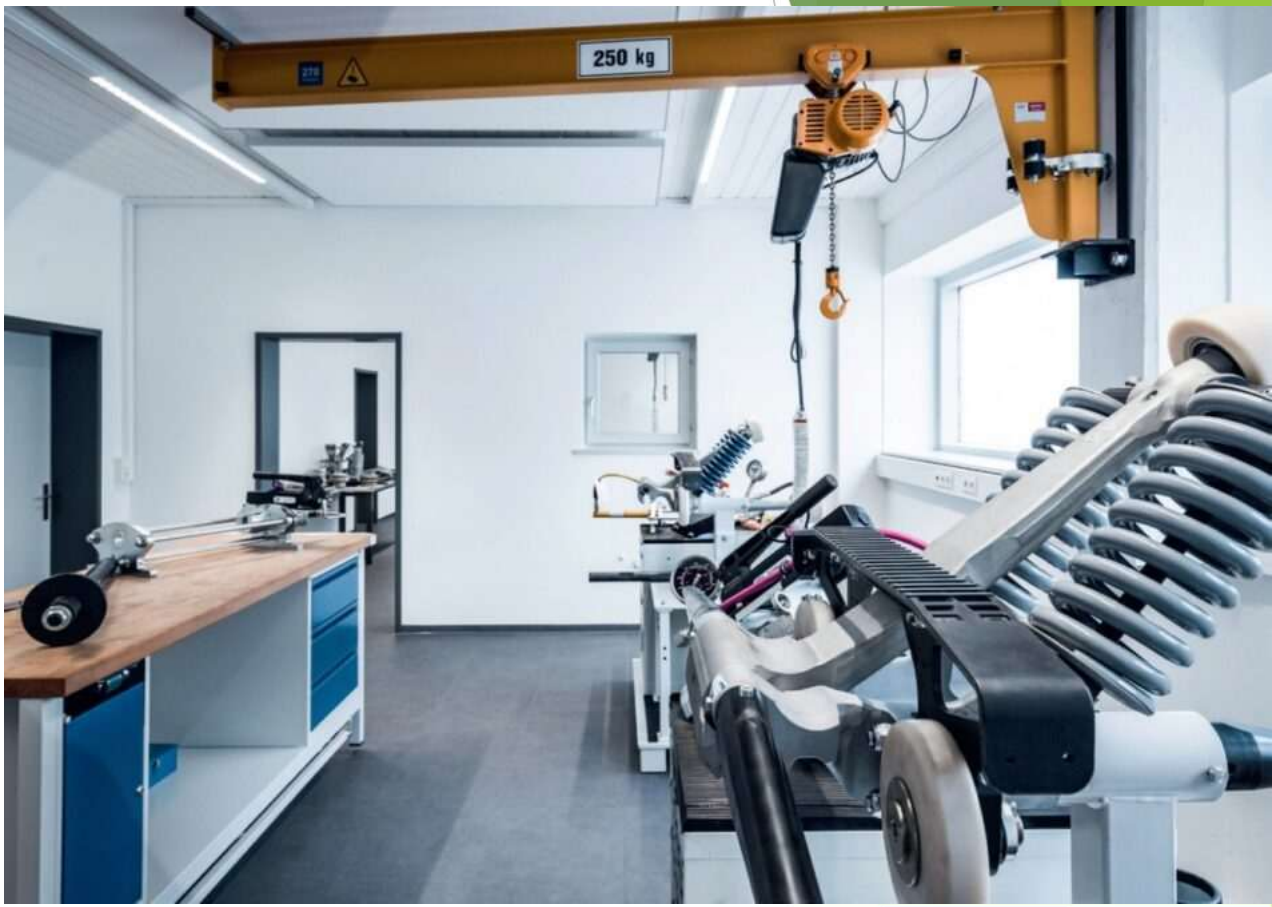
ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

- **Obiettivi principali delle linee guida:**
- **Standardizzazione della formazione:** Garantire che i centri di formazione offrano programmi educativi conformi agli standard di sicurezza e operatività richiesti nel settore.
- **Qualità dell'istruzione:** Assicurare che i formatori siano adeguatamente qualificati e che i contenuti dei corsi siano aggiornati e pertinenti alle normative vigenti.
- **Accreditamento ufficiale:** Fornire un processo chiaro e trasparente per il riconoscimento dei centri di formazione, facilitando la loro integrazione nel sistema normativo nazionale.



ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE
E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

- **Procedura di riconoscimento:**
- **Presentazione della domanda:** I centri interessati devono presentare una domanda formale all'ANSFISA, corredando la documentazione richiesta.
- **Valutazione dei requisiti:** L'ANSFISA esamina la documentazione per verificare la conformità ai requisiti stabiliti nelle linee guida.
- **Ispezione sul campo:** Potrebbe essere effettuata un'ispezione presso il centro di formazione per valutare le strutture, le attrezzature e le modalità didattiche.
- **Rilascio del riconoscimento:** Se il centro soddisfa tutti i criteri, viene rilasciato il riconoscimento ufficiale, consentendo l'erogazione di corsi accreditati.



ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

CAPITOLO 1
(Generalità)

Premesse
Le presenti Linee Guida (LG) disciplinano le caratteristiche che deve avere un centro di formazione (CDF) per essere accreditato o riconosciuto da parte dell'Agenzia (ANSFISA) e per poter erogare i corsi di formazione nel settore dei sistemi di trasporto ad impianti fissi (STIF) ed in particolare dei sistemi di trasporto a guida vincolata, impianti a fune e di traslazione in servizio pubblico.

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

****

«Disciplina per la formazione e l'aggiornamento professionale del personale addetto alla manutenzione degli ascensori verticali ed inclinati, delle scale e tappeti mobili in servizio pubblico»



- Il **Decreto 23 gennaio 2025** stabilisce le disposizioni per la formazione e l'aggiornamento professionale del personale addetto alla manutenzione degli ascensori verticali e inclinati, delle scale e dei tappeti mobili in servizio pubblico. Queste misure mirano a garantire elevati standard di sicurezza e competenza nel settore.

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE
E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

Decreto 23 gennaio 2025

«Disciplina per la formazione e l'aggiornamento professionale del personale addetto alla manutenzione degli ascensori verticali ed inclinati, delle scale e tappeti mobili in servizio pubblico»

Soggetti

Addetti alla manutenzione di ascensori verticali ed inclinati
Addetti alla manutenzione di scale e tappeti mobili

Centro di Formazione Accreditati ANSFISA

Accertamento idoneità tecnica:

Quando sussistono i presupposti

Il CDF nomina la COMMISSIONE

Prova scritta Necessariamente in presenza

Il CDF *accerta* l'Idoneità TECNICA

Attività dell'ANSFISA

Per i soggetti addetti alla manutenzione ANSFISA può :
sospendere la validità del patentino
Revocare il patentino

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI



Requisiti per il personale di manutenzione:

Ascensori: Il personale deve essere in possesso del patentino di ascensorista rilasciato dalle Prefetture o, in alternativa, di un attestato rilasciato da un centro di formazione accreditato dall'ANSFISA, a seguito di un corso specifico.

Scale e tappeti mobili: Il personale deve possedere un attestato rilasciato da un centro di formazione accreditato dall'ANSFISA, a seguito di un corso specifico.

Questa foto di Autore sconosciuto è concesso in licenza da CC BY-NC-ND

CENTRI DI FORMAZIONE ACCREDITATI:

I CENTRI DI FORMAZIONE DEVONO ESSERE ACCREDITATI DALL'ANSFISA. QUESTI CENTRI SONO RESPONSABILI DELL'EROGAZIONE DI CORSI DI FORMAZIONE E AGGIORNAMENTO PER IL PERSONALE DI MANUTENZIONE, ASSICURANDO CHE I CONTENUTI SIANO AGGIORNATI E CONFORMI ALLE NORMATIVE VIGENTI.



Questa foto di Autore sconosciuto è concesso in licenza da CC BY-SA-NC



Aggiornamento professionale:

È previsto un programma di aggiornamento periodico per il personale, al fine di mantenere elevati standard di competenza e sicurezza. I dettagli specifici riguardanti la frequenza e i contenuti degli aggiornamenti saranno definiti in provvedimenti successivi.

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE
E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI



- **Requisiti per i corsi di formazione:**
- **Centri di Formazione Accreditati:** I corsi devono essere erogati esclusivamente da centri accreditati da ANSFISA, conformemente alle linee guida dell'agenzia.
- **Corso Iniziale per Ascensori Verticali e Inclinati:**
  - **Programma:** Conforme all'Allegato I del decreto.
  - **Durata:** Minimo 25 ore, con almeno 6 ore di esercitazioni pratiche.
  - **Modalità:** Formazione teorica in presenza o in FAD sincrona; esercitazioni pratiche su ascensori elettrici e oleodinamici in presenza.
  - **Numero di Partecipanti:** Massimo 12 discenti per esercitazione pratica.
  - **Frequenza:** Accesso all'esame di idoneità tecnica con almeno l'80% di frequenza alle lezioni.

- **Corso di Aggiornamento per Ascensori Verticali e Inclinati:**
- **Programma:** Conforme all'Allegato II del decreto.
- **Durata:** Minimo 4 ore.
- **Modalità:** Formazione in presenza o in FAD sincrona.
- **Frequenza:** Ottenimento dell'attestato con almeno l'80% di frequenza alle lezioni.



ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE
E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

- Corso Iniziale per Scale e Tappeti Mobili:
- Programma: Conforme all'Allegato III del decreto.
- Durata: Minimo 20 ore, con almeno 6 ore di esercitazioni pratiche.
- Modalità: Formazione teorica in presenza o in FAD sincrona; esercitazioni pratiche in presenza.
- Numero di Partecipanti: Massimo 12 discenti per esercitazione pratica.
- Frequenza: Accesso all'esame di idoneità tecnica con almeno l'80% di frequenza alle lezioni.



ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE
E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

Corso di Aggiornamento per Scale e Tappeti Mobili:

- Programma: Conforme all'Allegato IV del decreto.
- Durata: Minimo 4 ore.
- Modalità: Formazione in presenza o in FAD sincrona.
- Frequenza: Ottenimento dell'attestato con almeno l'80% di frequenza alle lezioni.



ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE
E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

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

«Disciplina per la formazione iniziale e l'aggiornamento professionale delle competenze del personale in servizio presso impianti a fune ai sensi del decreto Ansfisa n. 00199 del 19 dicembre 2024».



Questa foto di Autore sconosciuto è concesso in licenza da CC BY-SA-NC

- Il **Decreto 3 febbraio 2025** stabilisce le disposizioni per la formazione iniziale e l'aggiornamento professionale del personale operante presso impianti a fune, in conformità con il decreto ANSFISA n. 00199 del 19 dicembre 2024. Queste misure mirano a garantire elevati standard di sicurezza e competenza nel settore.

Decreto 3 febbraio 2025

*«Disciplina per la formazione iniziale e l'aggiornamento professionale delle competenze del personale in servizio presso **impianti a fune** ai sensi del decreto ANSFISA n. 00199 del 19 dicembre 2024».*

Soggetti

Direttori
Responsabili di esercizio
DD MIT 18 febbraio 2011

Capi servizio
Macchinisti
Agenti
DD MIT n. 288 del 17/09/2014

- Ogni corso di formazione va comunicato all'UOT competente almeno 5 giorni prima dell'avvio
- Gli attestati di superamento esame, devono essere messi a disposizione in caso di Audit o ispezione da parte di ANSFISA

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI



1. Ambito di applicazione

Si applica a Direttori e Responsabili di esercizio, Capi servizio, Macchinisti e Agenti che operano nei sistemi di trasporto a impianti fissi di competenza ANSFISA.

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE
E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

2. Formazione e requisiti dei Centri di Formazione

- I corsi (sia iniziali che di aggiornamento) possono essere erogati solo da Centri di Formazione accreditati ANSFISA.
- Le ore minime di formazione variano in base al ruolo e alla complessità dell'impianto.
- È obbligatorio frequentare almeno l'80% delle lezioni.
- I test finali devono essere svolti in presenza e superati con almeno il 70% di risposte corrette.
- Per Macchinisti e Agenti è previsto un tirocinio pratico di almeno 2 ore.

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

Il corso di formazione iniziale per Direttori e Responsabili di esercizio, necessario per accedere all'esame per il riconoscimento dell'idoneità di cui all'art. 10 del D.D. MIT 18/02/2011, deve soddisfare i seguenti requisiti:

a) il programma del corso deve essere conforme all'allegato I del presente decreto;

b) la durata minima, tenuto conto delle differenti complessità delle varie tipologie di impianti a fune, deve essere:

- per la categoria A di 120 ore di cui al massimo 20 in autoapprendimento;
- per la categoria B1 di 110 ore di cui al massimo 20 in autoapprendimento;
- per la categoria B2 di 100 ore di cui al massimo 20 in autoapprendimento;
- per la categoria C di 90 ore di cui al massimo 20 in autoapprendimento;
- per la categoria D di 80 ore di cui al massimo 20 in autoapprendimento;

- 3. Il corso di formazione di aggiornamento per Direttori/Responsabili di esercizio,
- necessario per la conferma di validità del patentino di idoneità, deve soddisfare i seguenti
- requisiti:
- a) il programma del corso deve essere conforme all'allegato II del presente decreto;
- b) la durata minima, tenuto conto delle differenti complessità delle varie tipologie di
- impianti a fune, deve essere:
- - per la categoria A di 24 ore di cui al massimo 6 in autoapprendimento;
- - per la categoria B1 di 20 ore di cui al massimo 6 in autoapprendimento;
- - per la categoria B2 di 16 ore di cui al massimo 6 in autoapprendimento;
- - per la categoria C di 12 ore di cui al massimo 6 in autoapprendimento;
- - per la categoria D di 10 ore di cui al massimo 6 in autoapprendimento;

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

4. Il corso di formazione iniziale per Capi servizio, necessario per accedere all'esame per

il riconoscimento dell'idoneità di cui all'art. 5 del D.D. n°288 del 17/09/2014, deve soddisfare i seguenti requisiti:

a) il programma del corso deve essere conforme all'allegato III del presente decreto;

b) la durata minima, tenuto conto delle differenti complessità delle varie tipologie di impianti a fune, deve essere:

- per la categoria A di 80 ore di cui al massimo 10 in autoapprendimento;

- per la categoria B1 di 70 ore di cui al massimo 10 in autoapprendimento;

- per la categoria B2 di 60 ore di cui al massimo 10 in autoapprendimento;

- per la categoria C di 40 ore di cui al massimo 10 in autoapprendimento;

- per la categoria D di 30 ore di cui al massimo 10 in autoapprendimento;

Il corso di formazione di aggiornamento per Capi servizio, necessario per la conferma di validità del patentino di idoneità, deve soddisfare i seguenti requisiti:

a) il programma del corso deve essere conforme all'allegato IV del presente decreto;

b) la durata minima, tenuto conto delle differenti complessità delle varie tipologie di impianti a fune, deve essere:

- per la categoria A di 30 ore di cui al massimo 5 in autoapprendimento;
- per la categoria B1 di 24 ore di cui al massimo 5 in autoapprendimento;
- per la categoria B2 di 18 ore di cui al massimo 5 in autoapprendimento;
- per la categoria C di 12 ore di cui al massimo 5 in autoapprendimento;
- per la categoria D di 12 ore di cui al massimo 5 in autoapprendimento;



- all'esame per il riconoscimento dell'idoneità di cui all'art. 1 comma 5 del D.D. MIT n°288
- del 17/09/2014, deve soddisfare i seguenti requisiti:
- a) il programma del corso deve essere conforme all'allegato V del presente decreto;
- b) la durata minima deve essere di 8 ore per i Macchinisti e di 4 ore per gli Agenti;
- c) la formazione deve essere erogata in presenza o in FAD necessariamente sincrona;
- d) il test finale, da somministrare ai discenti con domande a risposta multipla, deve essere predisposto dal Centro di formazione;

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

- 7. Il corso di formazione di aggiornamento per Macchinisti ed Agenti, necessario per il
- mantenimento dell’idoneità, deve soddisfare i seguenti requisiti:
- a) il programma del corso deve essere conforme all’allegato VI del presente decreto;
- b) la durata minima deve essere di 4 ore per Macchinisti ed Agenti;
- c) la formazione deve essere erogata in presenza o in FAD necessariamente sincrona;
- d) per l’ottenimento dell’attestato di partecipazione, necessario per il mantenimento
- dell’idoneità, il discente deve aver frequentato almeno l’80% delle lezioni del corso.



3. Verifiche e controlli

ANSFISA può effettuare ispezioni presso i Centri di Formazione, anche senza preavviso.

In caso di irregolarità, il riconoscimento del Centro può essere sospeso o revocato.

4. Esenzioni e norme finali

Gli operatori con più di 65 anni e almeno 10 anni di esperienza continuativa sono esentati dall'aggiornamento.

Il decreto entra in vigore con la pubblicazione sul sito ANSFISA.

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

- Il **Decreto Ministeriale 4 agosto 1998, n. 513** stabilisce le norme per gli esami di idoneità degli agenti destinati al servizio di movimento e alla condotta dei convogli su **ferrovie in concessione o in gestione governativa, metropolitane e tramvie extraurbane.**



Obiettivo
Regolamentare l'accertamento delle idoneità professionali e il conseguimento delle abilitazioni per il personale addetto alla circolazione e conduzione dei mezzi.

Ambito di applicazione
- Ferrovie in concessione o gestione commissariale governativa.
- Metropolitane e tramvie extraurbane.
- Servizio di movimento e conduzione di convogli tramviari in servizio urbano.





- Requisiti per l'ammissione agli esami
- Età compresa tra 21 e 45 anni.
- Certificato penale e idoneità fisica.
- Esperienza pregressa certificata dall'azienda.

- Esami di idoneità
- Prova scritta su regolamenti e normativa di circolazione.
- Prova orale su segnali, circolazione, impianti di telecomunicazione e sicurezza.
- Prova pratica di conduzione e operazioni di servizio.
- Per i macchinisti, l'esame varia in base al sistema di trazione (elettrico, diesel, vapore, ecc.).

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI



Commissioni esaminatrici

Costituite da rappresentanti della Motorizzazione Civile (U.S.T.I.F.), dell'azienda esercente e delle istituzioni locali.

Tirocinio post-esame

Durata minima variabile tra 1 e 4 mesi per il servizio movimento.

Percorrenza minima di 5000 km per i macchinisti.

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE
E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI



Abilitazione e rinnovi

Rilascio del certificato di idoneità da parte dell'U.S.T.I.F.

Estensione dell’abilitazione in caso di introduzione di nuovi sistemi di trazione.

Verifica periodica dell’idoneità fisica e professionale.

Sospensione e revoca dell'abilitazioneIn caso di perdita dei requisiti fisici o professionali.

Mancato superamento di visite mediche o esami di aggiornamento.

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE
E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI



Il Direttore dell'Esercizio

nei sistemi di trasporto pubblico a guida vincolata riveste un ruolo cruciale per garantire la sicurezza e l'efficienza del servizio.

Di seguito, un approfondimento sui requisiti e sulle responsabilità associate a questa figura:

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

Ruolo del Direttore dell'Esercizio



DEVE POSSEDERE UNA LAUREA IN INGEGNERIA, ESPERIENZA NEL SETTORE E SUPERARE UN ESAME DI IDONEITÀ.



HA RESPONSABILITÀ SULLA SICUREZZA E IL RISPETTO DELLE NORMATIVE.



L'ASSENZA DEL DIRETTORE COMPORTA LA SOSPENSIONE DELL'AUTORIZZAZIONE DI SICUREZZA.

UNA FIGURA DI RESPONSABILITÀ È INDISSOLUBILMENTE LEGATA AL DPR 753/80

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

IL DPR 753/80

- Ambito di Applicazione – Il decreto disciplina la polizia, la sicurezza e la regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto pubblico, sia statali che in concessione.

- Obblighi delle Aziende Esercenti – Le aziende che gestiscono ferrovie devono garantire la sicurezza, la manutenzione degli impianti e il rispetto delle normative vigenti.

- Norme di Sicurezza – Sono previsti obblighi specifici per il mantenimento della sicurezza nei trasporti, inclusa la manutenzione delle infrastrutture e dei veicoli



Questa foto di Autore sconosciuto è concesso in licenza da CC BY-NC-ND

IL DPR 753/80

- Regolamentazione dei Passaggi a Livello – L'uso e la gestione dei passaggi a livello sono disciplinati da norme specifiche per garantire la sicurezza degli utenti.
- Sanzioni per Infrazioni – Il DPR prevede sanzioni amministrative per chi viola le norme, con possibilità di pagamento immediato o contestazione entro determinati termini.
- Procedure per l'Applicazione delle Sanzioni – Sono dettagliate le modalità per la contestazione e il pagamento delle multe, nonché le procedure per l'opposizione in sede giudiziaria.



Questa foto di Autore sconosciuto è concesso in licenza da CC BY-NC-ND

IL DPR 753/80

- Responsabilità degli Operatori – Il personale addetto alla gestione dei trasporti ha precise responsabilità e obblighi per garantire la regolarità e la sicurezza del servizio.

- Limitazioni e Divieti per gli Utenti – Il decreto stabilisce divieti come l'accesso non autorizzato alle aree ferroviarie, l'introduzione di armi e il trasporto di merci pericolose senza autorizzazione



ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

IL DPR 753/80

Ruolo delle Autorità di Controllo – Gli organi di vigilanza (Ministero dei Trasporti, enti locali, Polizia Ferroviaria) sono incaricati di far rispettare il regolamento e applicare le sanzioni.

Norme Specifiche per le Ferrovie in Concessione – Le ferrovie gestite in regime di concessione sono soggette a controlli e obblighi aggiuntivi rispetto a quelle gestite direttamente dallo Stato.



ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

IL DPR 753/80
Artt 89-90-91



- Articolo 89 Le aziende esercenti ferrovie in concessione devono avere un direttore o un responsabile dell'esercizio. Per aziende di grandi dimensioni o con servizi di trasporto diversificati, la M.C.T.C. o gli organi regionali possono disporre la nomina di più direttori o responsabili, ciascuno con competenze su specifiche linee o tipologie di trasporto.

- Articolo 90 L'incarico di direttore o responsabile dell'esercizio richiede l'assenso della M.C.T.C. per i servizi statali o degli organi regionali per quelli di competenza locale. Tale assenso è subordinato alla verifica dell'idoneità tecnico-professionale, fisica e morale del candidato. La M.C.T.C. o gli organi regionali possono revocare l'assenso se il responsabile dimostra imperizia, negligenza o perde i requisiti di idoneità.

- Articolo 91 Il direttore o responsabile dell'esercizio rappresenta l'azienda presso gli organi di vigilanza dello Stato, delle regioni e degli enti locali e risponde dell'efficienza del servizio in termini di sicurezza e regolarità. Egli deve garantire l'osservanza delle leggi e regolamenti e può nominare un sostituto in caso di assenza, secondo le modalità stabilite dal Ministero dei Trasporti

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

IL DPR 753/80 art.102



Il **direttore o il responsabile dell'esercizio** di ogni ferrovia in concessione deve emanare, nei limiti e nel rispetto dei patti di concessione o delle altre norme, disposizioni interne relative a vari aspetti del servizio ferroviario, tra cui:

- Applicazione delle norme regolamentari in base alle caratteristiche del servizio.
- Impiego delle apparecchiature di trazione.
- Manutenzione della sede, degli impianti e delle apparecchiature.
- Condotta, scorta e manutenzione del materiale mobile.
- Illuminazione di veicoli, stazioni, passaggi a livello e altri impianti durante le ore notturne.
- Misure di sicurezza da adottare durante i lavori sulle linee e nelle stazioni.
- Numero e ubicazione delle fermate, nonché frequenza delle corse giornaliere.
- Velocità ammesse e orari di esercizio.
- Composizione dei treni, capacità dei veicoli e condizioni di frenatura.
- Norme per l'accesso ai posti di manovra o di controllo dei veicoli e delle stazioni.
- Servizi di stazione e linea, esercizio dei passaggi a livello e servizi ai veicoli.
- Numero e ubicazione dei mezzi di soccorso, con relative modalità di intervento



IL DPR 753/80

- Articolo 3

L'esecuzione delle opere per la realizzazione di una ferrovia in concessione non può iniziare senza autorizzazione dei competenti uffici della M.C.T.C. o degli organi regionali/locali, secondo le rispettive attribuzioni. L'autorizzazione è subordinata alla preventiva approvazione dei progetti. Chi inizia i lavori senza autorizzazione è soggetto a sanzioni pecuniarie o arresto fino a due mesi.

- Articolo 4

Nessuna ferrovia in concessione può essere aperta al pubblico senza preventiva autorizzazione delle autorità competenti. Lo stesso vale per la riapertura dopo modifiche o immissione di nuovo materiale mobile. L'autorizzazione è subordinata al nulla osta tecnico della M.C.T.C. per garantire la sicurezza. Chi esercita senza autorizzazione è punito con ammenda o arresto.

- Articolo 5

L'autorizzazione di cui all'articolo 4 è subordinata a verifiche e prove funzionali per accertare che il servizio possa svolgersi in sicurezza. Queste verifiche vengono eseguite dagli uffici della M.C.T.C. con il coinvolgimento degli organi regionali per i trasporti di loro competenza. Il Ministro dei Trasporti stabilisce con decreto le modalità di esecuzione di queste verifiche

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

L'articolo 102 del Decreto Legislativo 31 marzo 1998, n. 112, intitolato "Funzioni soppresse", elenca specifiche funzioni amministrative precedentemente esercitate dallo Stato che sono state eliminate nell'ambito del processo di decentramento amministrativo. In particolare, sono state soppresse le funzioni relative a:

Approvazione degli organici delle ferrovie in concessione: In precedenza, lo Stato aveva il compito di approvare la composizione del personale delle ferrovie gestite in concessione ed il Nulla osta ai direttori dell'esercizio di metropolitane e tranvie. Con la soppressione di questa funzione, tale responsabilità è stata trasferita alle regioni o agli enti locali competenti.

IL D.Lgs. 112/98

- **Queste modifiche rientrano nel più ampio processo di decentramento amministrativo previsto dalla legge 422/97 con l'obiettivo di trasferire funzioni e compiti dallo Stato centrale alle regioni e agli enti locali, promuovendo una maggiore efficienza e autonomia a livello territoriale.**

- **Lo Stato ha mantenuto le funzioni di vigilanza sulla sicurezza dei trasporti**

Art. 102.
Funzioni soppresse

1. Sono soppresse le funzioni amministrative relative:
a) all'approvazione degli organici delle ferrovie in concessione;
b) all'approvazione degli organici delle gestioni governative e dei bilanci delle stesse, all'approvazione dei modelli di contratti, alla nomina dei consigli di disciplina;
c) all'autorizzazione alla fabbricazione dei segnali stradali;
d) al rilascio delle concessioni alle imprese di autoriparazione per l'esecuzione delle revisioni;
e) al rilascio di nulla osta alla nomina del direttore di esercizio di metropolitane e tramvie;
f) al rilascio di nulla osta per uniformi e segni distintivi;

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

Art.2
(Requisiti dei direttori dell'esercizio)

I requisiti minimi per poter svolgere la mansione di direttore dell'esercizio (DE) per i sistemi di trasporto ad impianti fissi a guida vincolata, sono i seguenti:

1. Il direttore dell'esercizio deve essere in possesso dei requisiti di cui all'articolo 6 del decreto ANSFISA n. 0081906 del 28 dicembre 2023 ed Allegato "B" ed essere riconosciuto idoneo in base alle disposizioni del presente decreto e, in particolare:

   1) Requisiti tecnico-professionali:

      a) aver frequentato un corso di formazione iniziale presso un Centro di Formazione (CdF) Accreditato da ANSFISA e superato i relativi test finali di apprendimento;

      b) esperienza professionale dimostrabile e certificabile, non inferiore a 3 (tre) anni, maturata nell'ambito dei sistemi di trasporto ad impianti fissi a guida vincolata per funzioni direttive tecniche, alle dipendenze di pubbliche amministrazioni o società purché operanti in uno dei seguenti settori: progettazione, costruzione, collaudo, esercizio, manutenzione o verifica degli impianti;

Il Direttore dell'Esercizio

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE
E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

2) Requisiti morali:

a) non aver riportato, con sentenza passata in giudicato, condanne che comportino l'interdizione da una professione o da un'arte, ovvero l'incapacità ad esercitare uffici direttivi presso qualsiasi impresa, per il periodo di durata della pena accessoria, salvo che sia intervenuta riabilitazione ai sensi degli articoli 178 e seguenti del codice penale;

b) non avere in corso procedimenti penali nei quali sia stata già pronunziata una sentenza di condanna ad una pena che comporti l'interdizione da una professione o da un'arte, ovvero l'incapacità ad esercitare uffici direttivi presso qualsiasi impresa;

c) Non avere riportato negli ultimi cinque anni provvedimenti sanzionatori o censure da parte di Autorità competenti nel settore autorizzativo e/o di regolamentazione e/o di vigilanza dei settori di competenza del trasporto a guida vincolata (MIT, ANSFISA).

Il Direttore dell'Esercizio

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE
E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

Requisiti del Direttore dell'Esercizio

Titolo di Studio: È necessario possedere una laurea in ingegneria, che fornisce le basi tecniche indispensabili per la gestione di sistemi complessi di trasporto.

Esperienza Professionale: Oltre al titolo accademico, è richiesta un'esperienza significativa nel settore del trasporto pubblico a guida vincolata. Questa esperienza pratica assicura che il direttore abbia una comprensione approfondita delle operazioni quotidiane e delle sfide specifiche del settore.

Esame di Idoneità: Il candidato deve superare un esame di idoneità che attesti le competenze tecniche e manageriali necessarie per il ruolo. Questo esame è progettato per valutare la capacità del candidato di affrontare situazioni critiche e di prendere decisioni informate in materia di sicurezza e operatività.

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

Responsabilità del Direttore dell'Esercizio



Gestione della Sicurezza: Il direttore è responsabile dell'implementazione e del mantenimento del Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS). Questo sistema comprende l'insieme di procedure, processi e controlli destinati a garantire che tutte le operazioni si svolgano in conformità con gli standard di sicurezza stabiliti.



Conformità Normativa: Assicurare che tutte le attività operative siano in linea con le normative vigenti è una responsabilità chiave. Il direttore deve mantenersi aggiornato sulle leggi e sui regolamenti applicabili, implementando tempestivamente eventuali modifiche necessarie.

Responsabilità del Direttore dell'Esercizio/2



Formazione del Personale: È compito del direttore garantire che tutto il personale coinvolto nelle operazioni di trasporto riceva una formazione adeguata e aggiornata. Una forza lavoro ben addestrata è essenziale per prevenire incidenti e per rispondere efficacemente a eventuali emergenze.



Supervisione delle Operazioni: Il direttore deve monitorare costantemente le operazioni quotidiane, identificando potenziali rischi e implementando misure correttive quando necessario. Questo include la supervisione diretta delle attività e l'analisi dei report operativi per individuare aree di miglioramento.

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE
E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

Conseguenze dell'Assenza del Direttore dell'Esercizio

La presenza del Direttore dell'Esercizio è fondamentale per il mantenimento dell'autorizzazione di sicurezza rilasciata dall'ANSFISA. In caso di assenza prolungata o di vacanza della posizione, l'autorizzazione può essere sospesa, impedendo la continuazione del pubblico esercizio fino alla nomina di un sostituto qualificato. La sostituzione del DE è di fatti ammessa nel caso di assenza temporanea e/o di impedimento

Questo sottolinea l'importanza di una leadership costante e competente nella gestione dei sistemi di trasporto pubblico a guida vincolata.

In sintesi, il Direttore dell'Esercizio rappresenta una figura centrale nella struttura organizzativa dei sistemi di trasporto pubblico a guida vincolata, con responsabilità che spaziano dalla sicurezza operativa alla conformità normativa, garantendo un servizio efficiente e sicuro per tutti gli utenti.

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

- **Il Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza (RSGS)**

ha un ruolo cruciale nel garantire la sicurezza operativa e la conformità alle normative vigenti.

Di seguito, una panoramica dettagliata dei suoi principali doveri e compiti:

Il Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza (RSGS)

Art.3
(Requisiti dei responsabili dei sistemi di gestione della sicurezza)

I requisiti minimi per poter svolgere la mansione di responsabile dei sistemi di gestione della sicurezza (RSGS) per i sistemi di trasporto ad impianti fissi a guida vincolata, sono i seguenti:

1. Il RSGS deve essere in possesso dei requisiti di cui all'articolo 6 del decreto ANSFISA n. 0081906 del 28 dicembre 2023 ed Allegato "B" ed essere riconosciuto idoneo in base alle disposizioni del presente decreto e, in particolare:

   1) Requisiti tecnico-professionali:

      a) aver frequentato un corso di formazione iniziale presso un Centro di Formazione (CdF) Accreditato da ANSFISA;

      b) esperienza professionale maturata nell'ambito dei sistemi di trasporto ad impianti fissi a guida vincolata, dimostrabile e certificabile nelle seguenti forme alternative:

         b.1) aver ricoperto il ruolo di RSGS in aziende ferroviarie per almeno 2 (due) anni;

         b.2) aver ricoperto il ruolo di Direttore di Esercizio per sistemi di trasporto a guida vincolata per un periodo non inferiore a 3 (tre) anni;

         b.3) aver svolto funzioni tecniche, nei ruoli direttivi o dirigenziali per un periodo non inferiore a 5 (cinque) anni, alle dipendenze di pubbliche amministrazioni o società purché operanti in uno dei seguenti settori: progettazione, costruzione, collaudo, esercizio, manutenzione o verifica di sottosistemi o componenti di sistemi di trasporto a guida vincolata.

2) Requisiti morali:

a) non aver riportato, con sentenza passata in giudicato, condanne che comportino l'interdizione da una professione o da un'arte, ovvero l'incapacità ad esercitare uffici direttivi presso qualsiasi impresa, per il periodo di durata della pena accessoria, salvo che sia intervenuta riabilitazione ai sensi degli articoli 178 e seguenti del codice penale;

b) non avere in corso procedimenti penali nei quali sia stata già pronunziata una sentenza di condanna ad una pena che comporti l'interdizione da una professione o da un'arte, ovvero l'incapacità ad esercitare uffici direttivi presso qualsiasi impresa;

c) Non avere riportato negli ultimi cinque anni provvedimenti sanzionatori o censure da parte di Autorità competenti nel settore autorizzativo e/o di regolamentazione e/o di vigilanza dei settori di competenza del trasporto a guida vincolata (MIT, ANSFISA).

Il Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza (RSGS)

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

Il Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza (RSGS)

Principali Compiti del RSGS

Sviluppo e Implementazione del SGS: Il RSGS è incaricato di sviluppare, attuare e mantenere aggiornato il Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS), assicurando che tutti i processi correlati siano efficaci e conformi alle normative.

Monitoraggio delle Prestazioni di Sicurezza: Supervisiona e valuta continuamente le prestazioni del SGS, identificando aree di miglioramento e implementando le necessarie azioni correttive.

Il Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza (RSGS)

Principali Compiti del RSGS/2

Formazione e Competenza del Personale: Garantisce che tutto il personale coinvolto in mansioni di sicurezza riceva una formazione adeguata e mantenga le competenze richieste per svolgere i propri compiti in modo sicuro ed efficiente.

Analisi e Gestione dei Rischi: Conduce analisi dei rischi per identificare potenziali pericoli e sviluppa strategie per mitigarli, assicurando un ambiente operativo sicuro.

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

Il Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza (RSGS)

Principali Compiti del RSGS/3

Conformità Normativa: Si mantiene aggiornato sulle leggi e regolamenti pertinenti, assicurando che l'organizzazione operi sempre in conformità con le normative nazionali ed europee in materia di sicurezza ferroviaria.

Comunicazione con la Direzione: Informa regolarmente l'alta direzione sulle prestazioni del SGS, fornendo raccomandazioni per miglioramenti e assicurando che le decisioni strategiche considerino gli aspetti di sicurezza.

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

Il Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza (RSGS)

- **Principali Compiti del RSGS/4**

- Gestione delle Emergenze: Sviluppa e coordina piani di risposta alle emergenze, assicurando che l'organizzazione sia preparata a gestire situazioni critiche in modo efficace.

- Coordinamento della Manutenzione: Collabora con il Soggetto Responsabile della Manutenzione (SRM) per garantire che i veicoli e le infrastrutture siano mantenuti in condizioni di sicurezza, supervisionando le attività di manutenzione preventiva e correttiva.

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI



Il Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza (RSGS)

Per svolgere efficacemente questi compiti, il RSGS deve possedere:

Conoscenza Approfondita dei Sistemi di Gestione della Sicurezza: Comprensione dettagliata delle funzioni e dell'architettura dei SGS.

Competenze in Analisi dei Processi e Statistica: Capacità di analizzare processi complessi e interpretare dati statistici per informare le decisioni sulla sicurezza.

Il Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza (RSGS)

- Familiarità con le Normative: Conoscenza dell'assetto normativo nazionale ed europeo relativo alla sicurezza ferroviaria.

- Capacità di Analisi del Rischio: Competenza nell'orientare le analisi del rischio e nell'utilizzare i risultati per migliorare la sicurezza operativa.

- In sintesi, il RSGS è fondamentale per promuovere una cultura della sicurezza all'interno dell'organizzazione ferroviaria, assicurando che tutte le operazioni siano eseguite in modo sicuro e conforme alle normative.

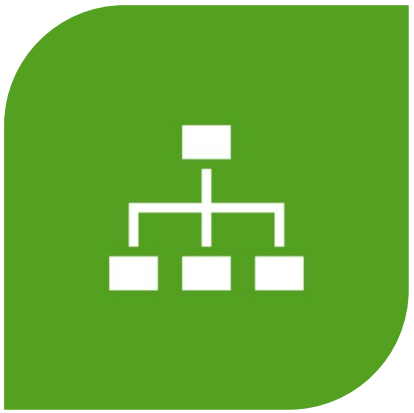
ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

Il Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza (RSGS)

- Il Responsabile del Sistema di Gestione della Sicurezza (RSGS) nei sistemi ferroviari ha il compito di garantire l'efficacia del Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS) e di promuovere una cultura della sicurezza all'interno dell'organizzazione.

- Questo ruolo implica una stretta collaborazione con la direzione dell'esercizio per assicurare che le politiche e le procedure di sicurezza siano integrate nelle operazioni quotidiane.

Rapporti del RSGS con la Direzione dell'Esercizio



IL RESPONSABILE DEL SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA (RSGS) NEI SISTEMI FERROVIARI HA IL COMPITO DI GARANTIRE L'EFFICACIA DEL SISTEMA DI GESTIONE DELLA SICUREZZA (SGS) E DI PROMUOVERE UNA CULTURA DELLA SICUREZZA ALL'INTERNO DELL'ORGANIZZAZIONE.



QUESTO RUOLO IMPLICA UNA STRETTA COLLABORAZIONE CON LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO PER ASSICURARE CHE LE POLITICHE E LE PROCEDURE DI SICUREZZA SIANO INTEGRATE NELLE OPERAZIONI QUOTIDIANE.

Rapporti del RSGS con la Direzione dell'Esercizio/2

- Il RSGS collabora strettamente con la direzione dell'esercizio per integrare le politiche di sicurezza nelle operazioni quotidiane.

- Questo rapporto si manifesta attraverso:
  - Comunicazione Regolare: Il RSGS fornisce alla direzione report periodici sulle performance del SGS, evidenziando eventuali criticità e suggerendo miglioramenti.

  - Supporto Decisionale: Offre consulenza alla direzione su questioni relative alla sicurezza, contribuendo al processo decisionale con analisi dei rischi e valutazioni tecniche.

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

Rapporti del RSGS con la Direzione dell'Esercizio/3

- Allineamento Strategico: Lavora con la direzione per assicurare che gli obiettivi di sicurezza siano coerenti con la strategia aziendale e che le risorse necessarie siano allocate adeguatamente.

- Partecipazione alle Riunioni: Partecipa alle riunioni di gestione per discutere temi legati alla sicurezza e garantire che queste considerazioni siano integrate nelle pianificazioni operative.

Rapporti del RSGS con la Direzione dell'Esercizio/4

- In sintesi, il RSGS svolge un ruolo fondamentale nel mantenere elevati standard di sicurezza nei sistemi ferroviari, operando in stretta sinergia con la direzione dell'esercizio per promuovere un ambiente di lavoro sicuro ed efficiente.



- Per **metropolitane pesanti** si intendono i sistemi di trasporto pubblico su ferro ad alta capacità, comunemente noti come **metro o metropolitane tradizionali**. Sono caratterizzate da treni di grandi dimensioni, alimentati elettricamente, con alte frequenze di servizio e una sede ferroviaria dedicata (spesso sotterranea o sopraelevata).

Caratteristiche principali

✅ **Capacità elevata:** possono trasportare decine di migliaia di passeggeri all'ora per direzione.
✅ **Infrastruttura separata:** circolano su binari esclusivi senza interferenze con il traffico stradale.
✅ **Alimentazione elettrica:** tramite terza rotaia o catenaria.
✅ **Frequenza elevata:** spesso con intervalli inferiori ai 3 minuti nelle ore di punta.
✅ **Velocità commerciale:** generalmente compresa tra 30 e 50 km/h.

Esempi di metropolitane pesanti

- Metro di Londra (Tube)
- Metro di New York
- Metro di Parigi (RATP)
- Metro di Milano, Roma e Napoli in Italia

- **Differenza con altre tipologie di metro**
- **Metropolitane leggere (Light Metro o LRT)**: veicoli più piccoli, talvolta con guida autonoma e infrastrutture meno invasive. Es. Metro di Copenaghen.
- **People Mover**: sistemi automatizzati con veicoli leggeri su percorsi brevi, spesso in aeroporti.





▶**Metropolitane Leggere (Light Metro o LRT - Light Rail Transit)**

▶Le **metropolitane leggere** sono sistemi di trasporto urbano su ferro con caratteristiche intermedie tra le metropolitane pesanti e le reti tranviarie. Sono progettate per servire città di medie e grandi dimensioni con un'infrastruttura più flessibile e meno costosa rispetto alle metro tradizionali.

▶**Caratteristiche principali:**

▶ ✅ **Veicoli più piccoli** rispetto alle metropolitane pesanti, con minor capacità ma maggiore flessibilità.
✅ **Infrastruttura più leggera**: può essere sopraelevata, sotterranea o su sede riservata in superficie.
✅ **Guida autonoma (spesso)**: molti sistemi utilizzano treni automatici senza conducente.
✅ **Frequenza elevata**: ma solitamente leggermente inferiore alle metropolitane pesanti.
✅ **Costo inferiore**: sia in termini di costruzione che di gestione.
✅ **Maggiore adattabilità**: può essere integrata in aree urbane dense senza la necessità di scavi profondi o grandi opere infrastrutturali.

- **Esempi di metropolitane leggere:**
- **Metropolitana di Copenaghen (Danimarca)** – Totalmente automatizzata e su gomma.
- **SkyTrain di Vancouver (Canada)** – Sistema sopraelevato con treni senza conducente.
- **VAL di Lille e Torino** – Metro leggere completamente automatiche.
- **Linea M5 di Milano** – Metro leggera con treni a guida autonoma e banchine di dimensioni ridotte.



▶**People Mover**

▶I **People Mover** sono sistemi di trasporto su ferro completamente automatizzati progettati per percorsi brevi, generalmente utilizzati in aeroporti, centri congressi, ospedali e quartieri urbani specifici.

▶**Caratteristiche principali:**

▶✅ **Automatizzati**: senza conducente, con controllo centralizzato.
✅ **Percorsi brevi**: di solito meno di 10 km.
✅ **Capacità media-bassa**: tra 1.000 e 5.000 passeggeri all'ora per direzione.
✅ **Tracciato sopraelevato o isolato**: per evitare interferenze con il traffico stradale.
✅ **Movimento continuo**: con tempi di attesa ridotti.
✅ **Tecnologie diverse**: possono essere su gomma, su monorotaia o su rotaia tradizionale.



esempi di People Mover:

Marconi Express (Bologna, Italia) – Collega l’aeroporto con la stazione centrale.

AirTrain JFK (New York, USA) – Connette l’aeroporto JFK con la rete metropolitana.

People Mover di Venezia – Sistema su gomma che collega Tronchetto a Piazzale Roma.

Orlyval (Parigi, Francia) – Collega l’aeroporto di Orly alla RER B di Parigi.

Differenze tra Metropolitane Leggere e People Mover:

Caratteristica	Metropolitane Leggere (Light Metro)	People Mover
Distanza coperta	Media (fino a 30-40 km)	Breve (fino a 10 km)
Capacità passeggeri	Media (10.000-20.000 passeggeri/h)	Bassa (1.000-5.000 passeggeri/h)
Frequenza	Alta (1-5 min)	Molto alta (1-3 min)
Automazione	Spesso automatizzate	Sempre automatizzate
Costo	Medio-alto	Basso-medio
Principali utilizzi	Trasporto urbano/regionale	Aeroporti, poli fieristici, trasporto locale breve

- Entrambi i sistemi rappresentano alternative valide alle metro pesanti, a seconda delle esigenze di trasporto e dell’ambiente urbano.



Metrotranvia: Caratteristiche, Funzionamento ed Esempi

La **metrotranvia** è un sistema di trasporto su ferro che combina elementi tipici del tram e della metropolitana, offrendo una soluzione versatile per il trasporto urbano e suburbano. È progettata per coprire distanze medio-lunghe con maggiore capacità e velocità rispetto ai tram tradizionali, ma con costi di costruzione e gestione inferiori a quelli di una metropolitana pesante.



1. Caratteristiche Principali della Metrotranvia

✅ **Tracciato misto**: può essere in sede riservata (senza interferenze con il traffico stradale) o in corsia promiscua (con incroci semaforizzati).

✅ **Capacità intermedia**: trasporta più passeggeri rispetto ai tram ma meno rispetto alle metropolitane pesanti.

✅ **Velocità media maggiore rispetto ai tram**: può raggiungere i **25-30 km/h** grazie a percorsi più rettilinei e meno fermate.

✅ **Banchine rialzate**: facilitano l'accesso ai convogli, rendendoli più simili a una metropolitana leggera.

✅ **Veicoli più lunghi e capienti rispetto ai tram**: di solito modulari e con più vagoni.

✅ **Alimentazione elettrica**: tramite catenaria aerea o terza rotaia nei tratti sotterranei o sopraelevati.

2. Differenze tra Metrotranvia, Tram e Metropolitane

Caratteristica	Metrotranvia	Tram tradizionale	Metropolitana
Tracciato	Sede riservata, tunnel o superficie	Corsia promiscua con traffico stradale	Sottoterra o sopraelevato
Velocità media	25-30 km/h	15-20 km/h	30-50 km/h
Capacità	Medio-alta	Media	Molto alta
Frequenza	5-10 min	8-15 min	2-5 min
Costo di realizzazione	Medio	Basso	Alto

3. Vantaggi della Metrotranvia

✔ **Costo inferiore rispetto a una metropolitana pesante**, poiché non sempre richiede gallerie profonde.

✔ **Maggiore flessibilità rispetto a una metropolitana**, con la possibilità di adattarsi a percorsi urbani complessi.

✔ **Miglior efficienza rispetto ai tram tradizionali**, grazie a corsie dedicate e fermate distanziate.

✔ **Minori impatti ambientali** rispetto a bus e auto private, riducendo la congestione urbana.

✔ **Accessibilità migliorata** con banchine rialzate e veicoli a pianale ribassato.

Esempi di Metrotranvie in Italia e nel Mondo

talia

Metrotranvia di Milano: Linee 7 e 31 con sede riservata e fermate simili a un metropolitana.

Metrotranvia di Firenze (Tramvia di Firenze): sistema ibrido che si avvicina n a una metropolitana leggera.

Tram di Bergamo (T1 Bergamo-Albino): metrotranvia suburbana che collega Bergamo con l'area circostante.

🌍 Internazionale

- **Metrolink di Manchester (UK)**: metrotranvia estesa con tratte in superficie e tunnel.
- **Tram-treno di Karlsruhe (Germania)**: connessione diretta tra reti tranviarie e ferroviarie suburbane.
- **Metrotranvia di Barcellona (Trambaix e Trambesòs)**: collega la periferia con il centro cittadino con percorsi separati dal traffico.

5. Metrotranvia vs Tram-Treno

Una variante della metrotranvia è il **tram-treno**, che può circolare sia su binari urbani che su reti ferroviarie regionali. Questo sistema permette una transizione senza soluzione di continuità tra trasporto locale e suburbano, migliorando i collegamenti tra città e periferia.

- **Esempio famoso**: Il **tram-treno di Karlsruhe (Germania)**, che permette ai tram di entrare direttamente nella rete ferroviaria regionale.





Conclusione: Quando scegliere una Metrotranvia?

📌 **Ideale per città medio-grandi** con un'elevata domanda di trasporto pubblico.
📌 **Soluzione efficiente per collegamenti periferia-centro** con costi più contenuti rispetto a una metropolitana.
📌 **Adatta a contesti urbani consolidati** dove costruire una metropolitana sarebbe troppo costoso o complesso.
📌 **Può essere un'alternativa sostenibile ai trasporti su gomma** per ridurre il traffico e l'inquinamento.

ANSFISA
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

Grazie per l’attenzione

ANSFISA

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE
E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI