

Decreto ANSFISA: la corretta applicazione. Come muoversi?

Vengono stabiliti i requisiti per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza per i sistemi di trasporto pubblico a guida vincolata, segnando un passaggio importante da un approccio prescrittivo a uno basato sull'analisi dei rischi

.....
Dott.ssa Francesca Mevilli, CEO Assistant Studio LIBRA Technologies & Services

L'ormai noto decreto emanato da ANSFISA il 18 dicembre 2023 rappresenta un cambiamento significativo per il Trasporto Pubblico Locale (TPL) in Italia: vengono stabiliti i requisiti per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza per i sistemi di trasporto pubblico a guida vincolata, segnando un passaggio importante da un approccio prescrittivo a uno basato sull'analisi dei rischi.

In sostanza, le aziende coinvolte dovranno ora assumere una maggiore responsabilità nella definizione delle regole di sicurezza e nel controllo della loro applicazione. Questo nuovo approccio offre l'opportunità di rivedere e migliorare le pratiche di sicurezza, non solo per gli impianti fissi, ma anche per l'uso di autobus elettrici, a idrogeno o a gas naturale.

Ogni soggetto per arrivare preparato all'appuntamento di giugno 2025 con ANSFISA: dovrà consegnare un corposo dossier di documenti che costituiscono in pratica la descrizione del proprio sistema di gestione della sicurezza. Una parte di tali documenti dovrà essere necessariamente dedicata alla infrastruttura che rappresenta un componente molto più centrale rispetto al settore ferroviario, dal quale le logiche sono state mutate le interferenze con gli utenti della strada; infatti, rappresentano il princi-

pale elemento di criticità per i sistemi urbani, quali tranvie, metrotranvie, filovie e bus Rapid Transit, in quanto si moltiplicano in maniera esponenziale le potenziali interferenze. Pur non essendo esplicitamente previsto un soggetto responsabile di manutenzione per le infrastrutture, queste dovranno dunque essere caratterizzate da un apposito documento che ne descriva le tipicità e le criticità sono proprio tali criticità gli elementi da inserire nell'ambito dell'analisi dei rischi. Tale analisi dei rischi deve essere svolta in maniera contestuale tra infrastruttura e veicoli proprio perché le interferenze sono massime in questo tipo di sistemi. Un'interessante ausilio ai consulenti che possono supportare le imprese di trasporto pubblico locale nella definizione dell' SGS è dato da un formalismo in corso di elaborazione da parte dell'Associazione Manutenzione Trasporti (ManTra): viene introdotto il concetto di "foglio linea" che mutua, pur con le dovute semplificazioni, la descrizione dei tradizionali fascicoli linea ferroviari in uso presso i gestori dell'infrastruttura. Tali fogli consentono di definire una descrizione schematica e standardizzata dei principali elementi costituenti le linee di trasporto a guida vincolata (attraverso una mappatura dettagliata delle linee tramviarie, considerando vari

fattori come quali ad esempio capilinea, attraversamenti pedonali, bivi, incroci stradali semaforizzati o non, sedi riservati, cavalcavia, fermate, ecc) per identificare le potenziali interferenze tra veicoli e infrastrutture.

Un altro documento riporta tutti i possibili accadimenti incidentali potenzialmente dannosi per persone e/o cose, risalendo alle cause (errore umano, malfunzionamento del mezzo e/o dei suoi componenti, ecc.).

Un passaggio delicato? Certo, ma attraverso una valida metodologia e la formazione per le competenze del personale, le aziende coinvolte non solo avranno rispettato gli adempimenti richiesti, ma avranno maggiore autonomia nella gestione della sicurezza e della manutenzione.

Un cenno, infine, alle competenze: una volta stabilite le figure coinvolte nei processi di sicurezza a valle dell'analisi dei rischi, occorrerà individuare in ciascuna le misure di prevenzione necessarie ed una formazione continua rispetto a standard che devono essere stabiliti e dunque una migrazione delle competenze dal vecchio regime ai nuovi SGS. Sarà fondamentale, in questo caso, il supporto di strutture di formazione già ben radicate nel settore ferroviario ma che abbiano altresì svolto attività per tram e filobus. □