

DIRETTIVA n° 1/dir/2009

IL DIRETTORE DELL'AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

VISTO il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria;

VISTO il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, recante attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE, relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, con particolare riferimento:

- all'articolo 4, commi 4, 7 e 8, che:
 - sottopone l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (di seguito Agenzia), ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti,
 - prevede, l'assunzione da parte dell'Agenzia medesima, delle attribuzioni nella materia della sicurezza del trasporto ferroviario già esercitate dal Ministero dei Trasporti e dal gruppo F.S. S.p.A,
 - contempla una fase di prima applicazione del medesimo decreto legislativo sulla base di apposite Convenzioni fra Ministero, Agenzia e gruppo F.S.;
- all'articolo 6, comma 2, lettere a), b) e p), che attribuisce all'Agenzia il compito di:
 - definire il quadro normativo in materia di sicurezza ferroviaria, proponendone il necessario riordino, emanare le norme tecniche e gli standard di sicurezza e vigilare sulla loro applicazione,
 - controllare, promuovere e, se del caso, imporre le disposizioni e l'emanazione delle prescrizioni di esercizio da parte dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese,
 - impartire direttive e raccomandazioni in materia di sicurezza ferroviaria;

VISTO il decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 2043 D.G.4-Div.5 del 10 giugno 2008 che ha, tra l'altro, ratificato il verbale n. 1 del 6 giugno 2008, sottoscritto in attuazione della Convenzione del 21 maggio 2008 stipulata fra Ministero dei Trasporti, Agenzia e Gruppo F.S., con il quale sono attribuiti all'Agenzia i seguenti compiti:

- emanazione di norme e standard di sicurezza della circolazione ferroviaria,
- omologazione di materiale rotabile o di sue parti, per gli aspetti connessi con la sicurezza della circolazione,
- rilascio, rinnovo, modifica e revoca del certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie, ivi comprese le attività relative ai sistemi di gestione di sicurezza,
- attività di ispezione ed audit nonché di monitoraggio;

VISTO il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 163, recante attuazione della direttiva 2004/50/CE che modifica le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE, relative all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e convenzionale;

VISTO il decreto dell'Agenzia n. 1/2009 del 6 aprile 2009, concernente le attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria;

VISTA la direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n° 13/2006/Div5 del 9 marzo 2006, riguardante la ricognizione delle indicazioni impartite dal Ministero sulle tematiche relative alla sicurezza della circolazione ferroviaria e la definizione del quadro di indirizzo in merito all'installazione sulla rete ferroviaria e sui rotabili delle tecnologie per la protezione della marcia dei treni;

VISTA la direttiva del Ministero dei trasporti n° D.G.4/Div5 0044725 del 20 ottobre 2006, riguardante l'introduzione di misure tecnico-normative atte a favorire la transizione verso le nuove tecnologie per la protezione della marcia dei treni;

VISTA la direttiva del Ministro dei trasporti n° 81/T del 19 marzo 2008, che ridefinisce il quadro di indirizzo in merito all'attrezzaggio della rete ferroviaria e dei rotabili con le tecnologie per la protezione della marcia dei treni;

VISTA la direttiva dell'Agenzia prot. n° 1/dir/2008 del 30 giugno 2008, avente per oggetto le modalità di utilizzo del dispositivo vigilante;

VISTA la nota dell'Agenzia del 30 gennaio 2009, prot. n° 00491/09, avente per oggetto il monitoraggio dell'attuazione dei programmi di installazione dei sottosistemi di bordo SCMT/SSC da parte delle imprese ferroviarie;

VISTE le direttive del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti impartite con nota del 25 febbraio 2009, prot. 0007671, avente per oggetto l'attuazione dei programmi di installazione a bordo treno delle nuove tecnologie di controllo della marcia e di supporto della condotta, che ha tra l'altro incaricato l'Agenzia di "valutare la possibilità di accompagnare il processo di adeguamento dei rotabili con i sottosistemi di bordo SCMT/SSC anche oltre i termini fissati dalla più volte citata Direttiva 81/T, provvedendo ad adottare, nei confronti delle imprese ferroviarie e del gestore della rete ferroviaria nazionale e per il tempo transitorio dal 30 giugno 2009 al termine del processo di attrezzaggio, tutte le misure mitigative di tipo tecnico-organizzative che ritenesse necessarie al fine di mantenere in esercizio i rotabili non ancora dotati dei suddetti sottosistemi e al fine di stimolare, quanto più possibile, il contenimento del suddetto periodo transitorio";

VISTA la nota dell'Agenzia del 20 maggio 2009, prot. n° ANSF 02598/09, avente per oggetto "Adempimenti alla direttiva del Ministro dei trasporti 81/T del 19 marzo 2008 – Programmi di installazione dei sottosistemi di bordo SCMT/SSC";

VISTO il quadro normativo di riferimento internazionale e gli altri atti rilevanti riportati nell'Allegato 1;

VISTE le proposte formulate dal gestore della rete ferroviaria nazionale Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito R.F.I.) in ottemperanza all'articolo 3, comma 1, della direttiva del Ministro dei trasporti n° 81/T del 19 marzo 2008, finalizzate alla disciplina dei treni non attrezzati circolanti nelle reti regionali e che accedono nelle stazioni comuni, con le note:

- prot. RFI-DTC\A0011\P\2009\0000624 del 26 febbraio 2009,
- prot. RFI-DTC\A0011\P\2009\0000769 del 11 marzo 2009,
- prot. RFI-DTC\A0011\P\2009\0001202 del 17 aprile 2009;

VISTE la nota di R.F.I. RFI-AD0011\F\2009\0000435 del 7 maggio 2009 e la nota di Trenitalia TRNIT.CORP.06/05/2009.00176 del 6 maggio 20;

SENTITI gli operatori del settore, le organizzazioni sindacali e il Coordinamento interregionale infrastrutture, mobilità e governo del territorio;

emana la seguente

DIRETTIVA

a R.F.I. e alle imprese ferroviarie, avente per oggetto:

"Circolazione dei treni non protetti dai sistemi di protezione della marcia del treno e utilizzo del dispositivo vigilante dal 01 luglio 2009"

1. Premesse

1.1. Dalla ricognizione della normativa nazionale concernente l'attrezzaggio dei rotabili con le tecnologie per la protezione della marcia dei treni, risulta quanto segue:

- a) la direttiva n° 13/2006/Div5 del 9 marzo 2006 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti effettua una ricognizione delle indicazioni impartite dal Ministero sulle tematiche relative alla sicurezza della circolazione ferroviaria e definisce il quadro di indirizzo in merito all'attrezzaggio della rete ferroviaria e dei rotabili con le tecnologie per la protezione della marcia dei treni.
Tale direttiva fissa al 30 giugno 2008 la scadenza per il completamento dei programmi di installazione dei sottosistemi di bordo per la protezione della marcia del treno compatibili con i sottosistemi di terra (articolo 2 comma 6).
Inoltre prescrive a R.F.I., al tempo esercitante le attribuzioni nella materia della sicurezza del trasporto ferroviario che in seguito sono state parzialmente assunte dall'Agenzia, l'obbligo di valutare l'opportunità di introdurre, dopo il completamento dell'installazione dei sistemi di terra, ulteriori limitazioni, vincoli e/o divieti nei casi in cui dovessero circolare treni non ancora attrezzati (articolo 3 comma 3 lettera c);
- b) la successiva direttiva del Ministero dei trasporti n° DG 4/Div5 0044725 del 20 ottobre 2006, riguardante l'introduzione di misure tecnico-normative atte a favorire la transizione verso le nuove tecnologie per la protezione della marcia dei treni, conferma il suddetto quadro di indirizzo;
- c) la direttiva del Ministro dei trasporti n° 81/T del 19 marzo 2008, a seguito degli esiti della verifica effettuata da R.F.I. sullo stato di attuazione degli attrezzaggi dei sottosistemi di bordo, da cui emergono motivate criticità nell'attuazione dei programmi da parte delle imprese ferroviarie, proroga la scadenza del 30 giugno 2008 al 30 giugno 2009.
A tal fine la direttiva, all'articolo 2, stabilisce che le imprese ferroviarie hanno l'onere di dimostrare, entro il 31 dicembre 2008, l'avvenuta attivazione dei necessari programmi di installazione e/o di sostituzione del materiale rotabile.
L'Agenzia è incaricata di monitorare l'attuazione di quanto previsto.
Inoltre la stessa direttiva, all'articolo 3, comma 1, circa la gestione dell'accesso alle stazioni comuni fra rete in gestione a R.F.I. e reti regionali, del materiale rotabile

circolante non attrezzato sulle reti regionali, incarica R.F.I. di formulare proposte (limitazioni e/o vincoli) mirate a garantire la sicurezza della circolazione;

- d) le suddette direttive ministeriali non hanno stabilito in modo specifico gli aspetti relativi all'attrezzaggio dei rotabili muniti di cabina di guida e utilizzati per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, in possesso dei requisiti per circolare come treno e di seguito denominati "mezzi d'opera".

1.2. Dalla ricognizione della normativa comunitaria e nazionale concernente il dispositivo vigilante, si ricava quanto riportato nei seguenti punti:

- a) la nota ministeriale 19 luglio 2002, n° 410/VIG3 prevede l'adozione del dispositivo vigilante;
- b) la direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n° 13/2006/Div5 del 9 marzo 2006 tratta la tematica relativa al dispositivo vigilante nei seguenti termini:
- o le imprese ferroviarie individuano proposte tecniche finalizzate al superamento delle criticità evidenziate dalle ASL in materia di salute e sicurezza, proponendo soluzioni che garantiscano il controllo della vigilanza del macchinista con una frequenza corrispondente al parametro più restrittivo previsto dalla Fiche UIC 641-O del febbraio 2001;
 - o a regime, cioè a partire dal 30 giugno 2008, devono essere adottate soluzioni conformi agli standard internazionali.

Tale direttiva inoltre chiarisce, nelle premesse, che sono di esclusiva competenza del datore di lavoro gli aspetti di igiene e sicurezza sul lavoro, ivi inclusi quelli riguardanti l'ergonomicità dei dispositivi di sicurezza;

- c) la direttiva del Ministero dei Trasporti n° DG 4/Div5 0044725 del 20 ottobre 2006 integra con modifiche la sopra richiamata direttiva n° 13/2006/Div5, nei seguenti termini:
- o ribadisce che a partire dal 30 giugno 2008 dovrà essere garantita la piena coerenza con gli standard internazionali, anche relativamente alla regolamentazione e all'utilizzo del dispositivo vigilante;
 - o regola, sulla base della necessità di superare eventuali criticità evidenziate dalle ASL, la gestione nel periodo transitorio dell'utilizzo del dispositivo vigilante, introducendo un dispositivo di esclusione della funzione vigilante;
 - o prescrive, contestualmente all'esclusione della funzione vigilante, l'attivazione, nei rotabili attrezzati con i sistemi di protezione della marcia del treno ETCS/SCMT/SSC, della funzione di riconoscimento della presenza atto partenza;
 - o prescrive l'obbligo di mantenere inserita la funzione vigilante nei treni merci e nei treni viaggiatori a lunga percorrenza circolanti nelle ore notturne e non protetti da tecnologia ETCS/SCMT/SSC;
- d) R.F.I. ha provveduto ad adeguare la normativa di esercizio, con Disposizione 41 del 31 ottobre 2007, a quanto stabilito dalla Direttiva del Ministero dei trasporti n° DG 4/Div5 0044725 del 20 ottobre 2006;

- e) in conformità alla direttiva 2004/50/CE, ed al relativo decreto legislativo di attuazione 10 agosto 2007, n. 163, ogni sottosistema è oggetto di Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI), che hanno l'obiettivo principale di armonizzare le misure di sicurezza e le norme tecniche attualmente in uso e quindi di rendere possibile l'interoperabilità.
- In conseguenza di ciò, con decisione 2008/232/CE del 21 febbraio 2008, la Commissione ha adottato la STI relativa al sottosistema "materiale rotabile" del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, da applicare a decorrere dal 1 settembre 2008; tale STI prevede, al paragrafo 4.2.7., la presenza di un "dispositivo di vigilanza del macchinista", tale che "un'eventuale mancanza di vigilanza da parte del macchinista deve essere rilevata entro 30-60 secondi e, in assenza di intervento del macchinista, provocare l'attivazione automatica della frenatura completa di servizio e l'interruzione dell'alimentazione della condotta generale del freno".
- E' inoltre in fase di definizione l'equivalente STI relativa al sistema ferroviario transeuropeo convenzionale che, allo stato attuale, prevede anch'essa la presenza di un dispositivo per il controllo dell'attività del macchinista, con caratteristiche funzionali da definire;
- f) la direttiva dell'Agenzia del 30 giugno 2008, prot. n° 1/dir/2008, emessa a valle di specifici incontri con le imprese ferroviarie e le organizzazioni sindacali di settore, disciplina le modalità di utilizzo del dispositivo vigilante nei seguenti termini:
- o la data di conclusione del periodo transitorio di applicazione dell'articolo 1 della direttiva del Ministero dei trasporti n° DG 4/Div5 0044725 del 20 ottobre 2006 è spostata al 30 giugno 2009;
 - o restano fermi, per tale ulteriore periodo transitorio, i casi in cui la direttiva n° DG 4/Div5 0044725 impone comunque l'utilizzo della funzione vigilante (treni merci e passeggeri a lunga percorrenza circolanti nelle ore notturne non protetti dalla tecnologia ETCS/SCMT/SSC);
 - o nei casi in cui le imprese ferroviarie dispongano di soluzioni che abbiano risolto le criticità in materia di salute e sicurezza del lavoro, l'uso del dispositivo vigilante deve avvenire in maniera continuativa provvedendo, almeno, all'attivazione della funzione di vigilanza e della funzione di riconoscimento della presenza atto partenza;
 - o per i dispositivi per i quali invece permangono criticità in materia di salute e sicurezza del lavoro, le imprese ferroviarie devono proseguire le attività finalizzate all'individuazione di soluzioni a regime che consentano il superamento di dette criticità e che siano coerenti con gli standard internazionali.

2. Considerazioni e motivazioni

- 2.1. Successivamente all'emanazione della direttiva del Ministro dei trasporti n° 81/T del 19 marzo 2008, l'Agenzia e R.F.I. hanno attivato una serie di processi per la riorganizzazione dei ruoli, delle competenze e delle procedure inerenti ai percorsi omologativi dei sottosistemi di bordo per la protezione della marcia dei treni, con lo scopo di accelerare e semplificare le procedure e garantire la necessaria continuità e il rispetto delle tempistiche stabilite. Tali processi sono evidenziati nelle seguenti note:

- nota di R.F.I. n° RFI-DTC\A0011\P\2008\0003054 del 9 luglio 2008;
- nota dell'Agenzia del 14 luglio 2008, prot. n° 00242/08;



- nota dell'Agenzia a firma congiunta Agenzia/R.F.I. del 17 ottobre 2008, prot. n° 01543/08 e successivi chiarimenti/integrazioni (note dell'Agenzia del 10 dicembre 2008, prot. n° 02442/08, e del 23 dicembre 2008, prot. n° 02738/08);
- nota ANSF prot. n° 00645/09 del 5 febbraio 2009;

e prevedono:

- forme di collaborazione tra l'Agenzia e R.F.I., che tutt'oggi conserva le attribuzioni nella materia della sicurezza del trasporto ferroviario per quanto riguarda i sistemi, sottosistemi e componenti di terra, che possiede gran parte delle risorse dedicate allo sviluppo dei sistemi e che si è fatta carico di fornire il necessario supporto tecnico;
- semplificazioni delle procedure, consentite dal consolidamento delle competenze degli attori dei processi e dall'attuazione di quanto previsto dall'articolo 8 comma 7 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, per l'accettazione e la messa in servizio di apparecchiature e sottosistemi che si configurano come applicazioni specifiche;
- delineamento dei ruoli e delle competenze dei Verificatori Indipendenti di Sicurezza (di seguito VIS), nuovi attori definiti dal decreto legislativo 10 agosto 2007 n° 162 all'articolo 3 comma 1 lettera i) e introdotti al fine di velocizzare ulteriormente i processi. A tal riguardo si sottolinea che l'Agenzia ha riconosciuto a oggi tre diversi VIS e ha provveduto a emanare le linee guida per la qualifica degli stessi, garantendo così un ulteriore snellimento dei processi.

Inoltre, a seguito dell'emanazione delle suddette note, sono stati effettuati specifici incontri con le imprese ferroviarie ed i VIS con lo scopo di illustrare l'applicazione delle procedure e compiere un esame congiunto dello stato di avanzamento dei programmi di attrezzaggio dei rotabili.

Nel contempo, per ottemperare a quanto stabilito all'articolo 2 comma 5 della direttiva del Ministro dei trasporti n° 81/T del 19 marzo 2008, ossia all'obbligo di monitorare l'attuazione, da parte delle imprese ferroviarie, dei programmi di installazione dei sottosistemi di bordo SCMT/SSC, l'Agenzia ha invitato tutte le imprese ferroviarie, con nota del 18 dicembre 2008, prot. n° 02594/08, a inviare la versione aggiornata dei suddetti programmi e, con nota del 30 gennaio 2009, prot. n° 00491/09, ha relazionato su quanto riscontrato il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Tale nota, in particolare, evidenzia il permanere, seppur con andamento costantemente decrescente, delle criticità già evidenziate dalla direttiva del Ministro dei trasporti n° 81/T del 19 marzo 2008, ossia:

- necessità di contemperare le esigenze di esercizio con l'indisponibilità dei rotabili durante l'attrezzaggio;
- necessità di omologare un considerevole numero di teste di serie a causa della vastità ed eterogeneità del parco rotabili;
- saturazione della capacità produttiva delle industrie in grado di fornire gli equipaggiamenti richiesti;
- vincoli di bilancio che comportano difficoltà a reperire i finanziamenti necessari da parte di alcune imprese ferroviarie.

Tali criticità continuano a comportare ritardi sul completamento dei processi di attrezzaggio.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con nota del 25/02/2009, prot. 0007671, prende atto di quanto relazionato, evidenziando che il blocco dei rotabili non ancora attrezzati, conseguente dall'applicazione della direttiva del Ministro dei trasporti n° 81/T del 19 marzo 2008, comporterebbe un'improvvisa forte riduzione dell'offerta di trasporto su ferrovia, a vantaggio del trasporto stradale, con conseguenti disagi per l'utenza, per l'ambiente e con un abbassamento generalizzato del livello di sicurezza del sistema trasportistico.

Quindi il Ministro ha incaricato l'Agenzia di "valutare la possibilità di accompagnare il processo di adeguamento dei rotabili con i sottosistemi di bordo SCMT/SSC anche oltre i termini fissati dalla più volte citata direttiva del Ministro dei trasporti n° 81/T del 19 marzo 2008, provvedendo ad adottare, nei confronti delle imprese ferroviarie e del gestore della rete ferroviaria nazionale e per il tempo transitorio dal 30 giugno 2009 al termine del processo di attrezzaggio, tutte le misure mitigative di tipo tecnico-organizzative che ritenesse necessarie al fine di mantenere in esercizio i rotabili non ancora dotati dei suddetti sottosistemi e al fine di stimolare, quanto più possibile, il contenimento del suddetto periodo transitorio".

Ciò in coerenza a quanto già previsto dall'articolo 3 comma 3 lettera c) della Direttiva n° 13/2006/Div5 ("ulteriori limitazioni, vincoli e/o divieti nei casi in cui dovessero circolare treni non ancora attrezzati").

L'Agenzia, per attuare quanto sopra, ha attivato una serie di incontri e approfondimenti tecnici con R.F.I., finalizzati anche all'analisi delle proposte formulate da R.F.I. stessa, in ottemperanza all'articolo 3, comma 1 della direttiva del Ministro dei trasporti n° 81/T del 19 marzo 2008, per la disciplina dell'accesso nelle stazioni comuni dei treni non attrezzati e circolanti nelle reti regionali, inviate all'Agenzia con note RFI-DTC\A0011\P\2009\0000624 del 26 febbraio 2009, RFI-DTC\A0011\P\2009\0000769 del 11 marzo 2009 e RFI-DTC\A0011\P\2009\0001202 del 17 aprile 2009.

Inoltre l'Agenzia, con nota del 20 maggio 2009, prot. n° 02598/09, ha nuovamente invitato tutte le imprese ferroviarie a inviare la versione aggiornata dei programmi di installazione dei sottosistemi di bordo SCMT/SSC.

2.2 Dalla ricognizione della normativa comunitaria e nazionale, concernente il dispositivo vigilante, emerge:

- l'obbligo di adottare a regime, cioè a partire dal 1 luglio 2009, soluzioni conformi agli standard internazionali, obbligo più volte ribadito dalle citate direttive e coerente con i principi generali di adeguamento e armonizzazione della struttura normativa nazionale con quella comunitaria, dettati dal decreto legislativo 10 agosto 2007 n. 162;
- l'obiettivo di individuare dispositivi che consentano il superamento delle criticità evidenziate dalle ASL, al fine di favorire, anche prima del termine del periodo transitorio, l'utilizzo di dispositivi che non comportino problematiche in materia di salute e sicurezza del lavoro;
- la volontà di allineare, per quanto possibile, il termine del periodo transitorio per l'introduzione del dispositivo vigilante a quello fissato per l'introduzione dei sottosistemi di bordo per il controllo della marcia del treno, anche in considerazione del fatto che, in molti casi, il dispositivo vigilante è installato contestualmente agli altri dispositivi del sottosistema di bordo dei rotabili.

Nel periodo successivo all'emanazione la direttiva dell'Agenzia prot. n° 1/dir/2008, sono emerse le seguenti considerazioni:

- il completamento della definizione del quadro di riferimento internazionale, sulla base del programma dei lavori in atto e relativo alla definizione della STI del sottosistema materiale rotabile del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, era previsto, al momento della stesura della direttiva dell'Agenzia Prot. n° 1/dir/2008, per febbraio 2009;
- l'attuale programma dei lavori prevede uno slittamento dell'entrata in vigore della STI, e quindi del completamento del quadro di riferimento internazionale, oggi prevedibile a giugno 2010;
- ferma restando la necessità, da parte delle imprese ferroviarie, di individuare soluzioni tecniche che superino le criticità in materia di salute e sicurezza del lavoro, si evidenzia come la mancata definizione della sopra citata STI non consenta di superare la attuale situazione di transitorietà.

2.3 In data 28 e 30 aprile 2009 e in data 25 maggio 2009 l'Agenzia, nell'ambito della propria attività istituzionale, così come disciplinata all'articolo 5 comma 10 del decreto legislativo 10 agosto 2007 n. 162, ha tenuto specifici incontri con R.F.I., le imprese ferroviarie, le organizzazioni sindacali di settore e il Coordinamento interregionale infrastrutture, mobilità e governo del territorio, nel corso dei quali ha esposto gli esiti degli approfondimenti condotti sull'argomento ed ha comunicato delle proposte di decisione da attuare, richiedendo eventuali osservazioni e proposte alternative.

Nel corso e a seguito di tali incontri, circa le proposte relative alla gestione dei processi di installazione dei sottosistemi di bordo SCMT/SSC e alle mitigazioni da attuare per la gestione della circolazione dei rotabili non attrezzati, non sono pervenute proposte alternative o integrative tali da consentire comunque l'ottemperanza a quanto disposto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con la nota del 25/02/2009, prot. 0007671.

Si evidenzia comunque che R.F.I. e Trenitalia hanno espresso un sostanziale parere contrario alle proposte presentate, rispettivamente con nota RFI-AD0011\F\2009\0000435 del 7 maggio 2009 e TRNIT.CORP.06/05/2009.00176 del 6 maggio 2009, senza peraltro fornire le proposte alternative e/o integrative richieste.

Circa le proposte relative alle modalità di utilizzo del dispositivo vigilante, non sono pervenute proposte alternative o integrative, evidenziandosi una generale condivisione delle proposte di decisione esposte.

2.4 Sulla base della ricognizione di cui alla precedente premessa e delle considerazioni di cui sopra, è necessario che l'Agenzia fornisca alle imprese ferroviarie e a R.F.I.:

- un'indicazione in merito alle misure tecnico-organizzative finalizzate alla gestione della circolazione di rotabili non attrezzati dopo il 30 giugno 2009, data in cui ha termine il periodo transitorio definito dalla direttiva del Ministero dei trasporti n° DG 4/Div5 0044725 del 20 ottobre 2006, ed al contenimento dei ritardi sui programmi di attrezzaggio;
- un'indicazione in merito alle modalità di utilizzo del dispositivo vigilante dopo il termine del 30 giugno 2009 e in attesa del consolidamento del quadro di riferimento internazionale.

3. Decisione

3.1. Dal 1 luglio 2009 sulla rete in gestione a R.F.I. sono ammessi a circolare esclusivamente i treni:

- a) dotati di cabina di guida attrezzata con sottosistema di bordo compatibile con i sottosistemi di terra delle linee da percorrere;
- b) serviti da rotabili muniti di cabina di guida, non attrezzati ma inseriti nei programmi di attrezzaggio di cui all'articolo 2 della direttiva del Ministro dei trasporti n° 81/T del 19 marzo 2008, inviati all'Agenzia in conformità alla nota ANSF 02598/09 del 20 maggio 2009; sulla base delle evidenze riscontrabili da tali programmi l'Agenzia potrà valutare, per il singolo rotabile, eventuali prescrizioni finalizzate al contenimento delle tempistiche di attuazione del programma;
- c) circolanti esclusivamente sulle reti regionali e che accedono alle stazioni comuni su binari dedicati o utilizzano tratti della rete gestita da R.F.I., anche se non attrezzati, fermo restando l'obbligo all'attrezzaggio di tali rotabili nei termini previsti dalla direttiva del Ministro dei trasporti n° 81/T del 19 marzo 2008, all'articolo 1 comma 2;
- d) formati da mezzi d'opera in possesso delle caratteristiche tecniche per circolare come treni ma con cabina di guida non attrezzata con sottosistema di bordo compatibile con i sottosistemi di terra delle linee da percorrere.

In ogni caso a partire da tale data, i treni privi della protezione automatica della marcia del treno e con la funzione ripetizione continua dei segnali in macchina non attiva dovranno percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario a velocità non superiore a 60 km/h.

Inoltre l'arrivo nella stazione comune dei treni di cui alla lettera c), in conformità alle proposte formulate da R.F.I. con note RFI-DTC\A0011\P\2009\0000624 del 26 febbraio 2009, RFI-DTC\A0011\P\2009\0000769 del 11 marzo 2009 e RFI-DTC\A0011\P\2009\0001202 del 17 aprile 2009, dovrà avvenire su itinerari indipendenti da movimenti di altri treni.

Qualora ciò non fosse possibile, il treno dovrà percorrere l'itinerario di arrivo non superando la velocità di 30 km/h, previa fermata al segnale di protezione e in tal caso dovranno essere sospesi, per tutta la durata del movimento di ingresso del treno, i movimenti contemporanei di altri treni su itinerari non indipendenti che ammettano velocità massime superiori a 30 km/h.

- 3.2** Dal 13 dicembre 2009, ovvero dalla data del cambio dell'orario, in aggiunta a quanto sopra, i treni privi della protezione automatica della marcia del treno e con la funzione ripetizione continua dei segnali in macchina non attiva non dovranno mai superare i 100 km/h.
- 3.3** Resta valido, oltre il 30 giugno 2009 e per l'ulteriore periodo transitorio utile alla definizione del quadro di riferimento internazionale (entrata in vigore della STI relativa al sottosistema materiale rotabile del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale), quanto previsto dalla direttiva prot. n° 1/dir/2008 del 30 giugno 2008 di questa Agenzia.

Firenze, 3 giugno 2009

IL DIRETTORE
ing. Alberto Chiovelli



ALLEGATO 1 alla Direttiva dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie n. 1/dir/2009

Normativa internazionale di riferimento:

- Direttiva 91/440/CEE del Consiglio del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;
- Direttiva 95/18/CE del Consiglio del 19 giugno 1995, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie;
- Direttiva 96/48/CE del Consiglio del 23 luglio 1996 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità;
- Direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2001, che modifica la suddetta direttiva 91/440/CEE;
- Direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2001, che modifica la suddetta direttiva 95/18/CE;
- Direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2001 relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza;
- Direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale;
- Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della suddetta direttiva 95/18/CE della suddetta direttiva 2001/14/CE ("Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie");
- Direttiva 2004/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, che modifica la suddetta direttiva 96/48/CE e la suddetta direttiva 2001/16/CE;
- Direttiva 2004/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, che modifica la suddetta direttiva 91/440/CEE;
- Direttiva 2007/32/CE della Commissione del 1 giugno 2007, che modifica l'allegato VI della suddetta direttiva 96/48/CE e l'allegato VI della suddetta direttiva 2001/16/CE;
- Direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, che modifica la suddetta direttiva 91/440/CEE e la suddetta direttiva 2001/14/CE;
- Direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (rifusione);
- Decisione 2006/679/CE della Commissione del 28 marzo 2006, relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema controllo-comando e segnalamento del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale;
- Decisione 2006/860/CE della Commissione del 7 novembre 2006, riguardante una specifica tecnica di interoperabilità relativa al sottosistema controllo-comando e segnalamento del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità recante modifica all'allegato A della suddetta decisione 2006/679/CE;
- Decisione 2006/920/CE della Commissione dell'11 agosto 2006, relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema Esercizio e gestione del traffico del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale;
- Decisione 2007/153/CE del 6 marzo 2007, che modifica l'allegato A alla suddetta decisione 2006/679/CE e l'allegato A alla suddetta decisione 2006/860/CE;
- Decisione 2008/231/CE della Commissione del 1 febbraio 2008, relativa alle specifiche tecniche d'interoperabilità per il sottosistema Esercizio del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità di cui all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 96/48/CE che abroga la decisione 2002/734/CE della Commissione del 30 maggio 2002;
- Decisione 2008/232/CE della Commissione del 21 febbraio 2008, relativa una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema materiale rotabile del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità;

- Decisione 2008/386/CE della Commissione del 23 aprile 2008, recante modifica dell'allegato A della suddetta decisione 2006/679/CE e dell'allegato A della suddetta decisione 2006/860/CE.

Altri atti rilevanti:

- Nota ministeriale del 19 luglio 2002, n° 410/VIG3 concernente l'adozione del dispositivo vigilante;
- Nota di R.F.I. n° RFI-DTC\A0011\P\2008\0003054 del 9 luglio 2008, avente per oggetto il rilascio del parere tecnico ai sensi del D. D. 2043/08;
- Nota dell'Agenzia del 14 luglio 2008, prot. n° 00242/08, avente per oggetto i percorsi omologativi dei sottosistemi di bordo dei sistemi di protezione della marcia dei treni;
- Nota dell'Agenzia, a firma congiunta Agenzia/R.F.I., del 17 ottobre 2008, prot. n° 01543/08, avente come oggetto la trasmissione della procedura di rilascio NOI/NOME STB, e i successivi chiarimenti/integrazioni (note dell'Agenzia del 10 dicembre 2008, prot. ANSF n° 02442/08, e del 23 dicembre 2008, prot. n° 02738/08);
- Nota dell'Agenzia del 5 febbraio 2009, prot. n° 00645/09, avente per oggetto l'attuazione della direttiva del Ministro dei trasporti n° 81/T – compiti e procedure per la messa in servizio del sistema di controllo della marcia del treno e delle altre apparecchiature del sistema tecnologico di bordo;
- Nota dell'Agenzia del 12 maggio 2009, prot. n° 02379/09, avente per oggetto la direttiva del Ministro dei trasporti del 19 marzo 2008, n° 81/T e la direttiva dell'Agenzia n° 1/2008.