

Prot. n° **ANSF 04110/11**

Firenze 27-06-2011

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI**

Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i
sistemi informativi e statistici

Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario

Via Caraci, 36

00157 Roma

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI**

**Direzione Generale per le investigazioni
ferroviarie**

Via Caraci, 36

00157 Roma

RETE FERROVIARIA ITALIANA

Direzione Tecnica

Piazza della Croce Rossa, 1

00161 Roma

IMPRESE FERROVIARIE

(elenco allegato)

Loro Sedi

COMANDO LOGISTICO DELL'ESERCITO

S.M. Uff. Movimenti e Trasporti

Viale Castro Pretorio, 123

00185 Roma

Verificatori indipendenti di sicurezza

(elenco allegato)

Loro Sedi

Associazioni di settore

(elenco allegato)

Loro Sedi

Organizzazioni Sindacali

(elenco allegato)

Loro Sedi

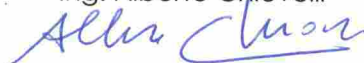
OGGETTO: direttiva del Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie n°
1/dir/2011 del 27 giugno 2011, avente per oggetto la circolazione dei treni sulle linee
gestite da RFI attrezzate con SCMT e SSC.

Si comunica che in data odierna è stata emanata la direttiva in oggetto, che entrerà in
vigore il 15 luglio 2011.

Il testo integrale della direttiva è disponibile sul sito internet dell'Agenzia Nazionale per la
Sicurezza delle Ferrovie (www.ansf.it).

Il Direttore

Ing. Alberto Chiovelli



DIRETTIVA n° 1/dir/2011

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 e s.m.i., 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 (nel 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 FS S.p.A,
 - contempla una fase di prima applicazione del medesimo decreto legislativo sulla base di apposite Convenzioni fra Ministero, Agenzia e gruppo FS;
- 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 ferroviarie,
 - impartire direttive e raccomandazioni in materia di sicurezza ferroviaria;
- all'articolo 8, comma 1, che prevede che ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascuna impresa ferroviaria sono responsabili ciascuno della propria parte di sistema e del relativo funzionamento sicuro;

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 FS, 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 e audit nonché di monitoraggio;

VISTO il decreto dirigenziale del Direttore della Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n° 5035 del 29 dicembre 2009 che ha ratificato il verbale n° 2 del 22 dicembre 2009, sottoscritto in attuazione della citata Convenzione del 21 maggio 2008,

con il quale sono trasferite all' Agenzia le seguenti restanti attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione precedentemente in capo al Gestore dell'Infrastruttura Rete Ferroviaria Italiana (nel seguito RFI):

- autorizzazione per la messa in esercizio dei sottosistemi strutturali di RFI,
- omologazione dei sistemi strutturali di terra utilizzati da RFI e connessi con la sicurezza della circolazione,
- validazione dei sistemi di gestione della sicurezza e dei sistemi di mantenimento delle competenze di RFI,
- rilascio, rinnovo, modifica e revoca dell'autorizzazione di sicurezza di RFI,
- attività di ispezione e audit nonché di monitoraggio sull'attività di RFI;

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 e s.m.i., concernente le attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria;

VISTO il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n° 0000813, del 29 ottobre 2010, con il quale è differita l'applicazione delle norme di cui all'art. 27, comma 4, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n° 162, alle reti ferroviarie regionali per le quali non risultano completati sistemi di attrezzaggio idonei a rendere omogenei i livelli tecnologici delle medesime reti regionali a quelli della infrastruttura ferroviaria nazionale;

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;

VISTI gli indirizzi del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti impartiti in particolare con:

- nota del 25 febbraio 2009, prot. n° 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-organizzativo 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", 

- direttiva prot. n° 15 del 17 gennaio 2011, concernente l'individuazione delle priorità e gli obiettivi da realizzarsi nel 2011 da parte dell'Agenzia, in cui, relativamente allo sviluppo delle tecnologie per il controllo della marcia dei treni, l'Agenzia è incaricata di proseguire il monitoraggio del "processo di adeguamento dei rotabili con i sottosistemi di bordo SCMT e SSC, affinché il passaggio verso i più elevati standard di sicurezza prosegua nei tempi tecnici strettamente necessari e senza soluzioni di continuità del livello di servizio offerto all'utenza" e dell'"attuazione delle misure adottate, anche di tipo tecnico e organizzativo, finalizzate a consentire l'utilizzo dei rotabili non ancora dotati dei suddetti sottosistemi di bordo".

VISTA la direttiva dell'Agenzia prot. n° 1/dir/2009 del 3 giugno 2009, avente per oggetto la circolazione dei treni non protetti dai sistemi di protezione della marcia del treno e utilizzo del dispositivo vigilante dal 01 luglio 2009;

VISTI i decreti dell'Agenzia n° 6/2009 del 17 giugno 2009 e n° 12/2009 del 26 novembre 2009, riportanti le modifiche alle norme di esercizio per l'adozione delle misure previste dalla direttiva n° 1/dir/2009 per la circolazione dei treni non protetti da sistemi di protezione della marcia del treno;

VISTA la direttiva dell'Agenzia prot. n° 2/dir/2010 del 9 novembre 2010, avente per oggetto la circolazione dei treni non attrezzati con sottosistema di bordo SCMT e SSC sulle linee gestite da RFI;

VISTO il decreto dell'Agenzia n° 11/2010 dell'11 novembre 2010, concernente modifiche alle norme di esercizio per l'adozione delle ulteriori limitazioni previste dalla direttiva n° 2/dir/2010 del 9 novembre 2010;

VISTE le note dell'Agenzia del 26 giugno 2009, prot. n° ANSF 03427/09, e del 2 settembre 2009, prot. n° ANSF 04842/09, aventi come oggetto la circolazione come treno di mezzi d'opera e locomotive di manovra non attrezzati con sottosistema di bordo con Sistema di Controllo della Marcia del Treno (nel seguito SCMT) e/o Sistema di Supporto alla Condotta (nel seguito SSC);

VISTA la nota dell'Agenzia del 27 luglio 2009 prot. n° ANSF 04203/09, avente come oggetto la protezione della marcia dei treni trasportanti merci pericolose;

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

VISTA la nota dell'Agenzia del 28 aprile 2010, prot. n° ANSF 02613/10, avente per oggetto l'aggiornamento dei programmi di installazione dei sottosistemi di bordo SCMT/SSC;

VISTA la nota dell'Agenzia dell'8 febbraio 2011, prot. n° ANSF 00781/11, avente per oggetto l'aggiornamento dei programmi di installazione dei sottosistemi di bordo SSC Baseline 3 (nel seguito SSC BL3) e Specific Transmission Module SSC (nel seguito STM SSC);

VISTI i programmi di installazione dei sottosistemi di bordo SCMT/SSC, inviati a questa Agenzia dalle imprese ferroviarie, in ottemperanza alle suddette note prot. n° ANSF 02598/09, n° ANSF 02613/10 e n° ANSF 00781/11;

VISTA la nota dell'Agenzia del 4 marzo 2011, prot. n° ANSF 01408/11, avente per oggetto l'utilizzo del sottosistema di bordo dei sistemi di protezione della marcia dei treni;

VISTE le note dell'Agenzia

- del 21 marzo 2011, prot. n° ANSF 01742/11;
- del 22 marzo 2011, prot. n° ANSF 01754/11;
- del 22 marzo 2011, prot. n° ANSF 01768/11;
- del 22 marzo 2011, prot. n° ANSF 01769/11;
- del 17 maggio 2011, prot. n° ANSF 03144/11;

aventi per oggetto i sistemi di protezione della marcia dei treni sulla rete convenzionale (non alta velocità) gestita da RFI;

INFORMATI gli operatori del settore, le associazioni e le organizzazioni sindacali negli incontri del 16 marzo 2011;

INFORMATO il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario e la Direzione Generale per il Trasporto Pubblico con le succitate note del 22 marzo 2011, prot. n° ANSF 01754/11 e prot. n° ANSF 01768/11;

INFORMATI la Conferenza delle Regioni e delle Province autonome negli incontri del 21 aprile 2011 (in sede tecnica) e del 9 giugno 2011;

VISTE le note

- prot. n° TRNIT-DT\P\2011\0014446 del 6 aprile 2011 dell'impresa ferroviaria Trenitalia;
- prot. n° 3958 del 29 aprile 2011, prot. n° 4763 del 23 maggio 2011 e prot. n° 5609 del 17 giugno 2011 dell'impresa ferroviaria Ferrovie Emilia Romagna;
- prot. n° 000963 del 12 maggio 2011 dell'impresa ferroviaria Sistemi Territoriali;
- prot. n° 0011769 del 17 maggio 2011 dell'impresa ferroviaria Umbria TPL e Mobilità;
- prot. n° 4192/2011/FOR del 26 maggio 2011, prot. n° 4845/2011/SIC del 20 giugno 2011 e prot. n° 4929/2011/DE del 23 giugno 2011 dell'impresa ferroviaria Ferrovia Adriatico Sangritana;
- prot. n° 3835 del 31 maggio 2011 e n° 4217 del 16 giugno 2011 dell'impresa ferroviaria MetroCampania Nordest;
- prot. n° RFI-DTC\A0011\P\2011\0001888 del 14 giugno 2011 di RFI;
- prot. n° 301937 del 23 giugno 2011 della Regione del Veneto;

con le quali, nell'evidenziare le criticità che hanno condizionato le tempistiche dei programmi di attrezzaggio del materiale rotabile e gli impatti che i provvedimenti anticipati da questa Agenzia avrebbero, dal 1° luglio 2011, sull'attuale livello di servizio offerto all'utenza, si richiedono incontri finalizzati a velocizzare i processi di attrezzaggio e modifiche ai provvedimenti anticipati tali da consentire il mantenimento di circoscritti servizi non attrezzati con sistemi per la protezione della marcia del treno;

VISTO il quadro normativo di riferimento;

emana la seguente

DIRETTIVA

Circolazione dei treni sulle linee gestite da RFI attrezzate con SCMT e SSC

1. Premessa

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 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. In particolare 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);
- b) la 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 incaricando l'Agenzia per il monitoraggio dell'attuazione di quanto previsto;
- d) il combinato:
 - della direttiva dell'Agenzia prot. n° 1/dir/2009 del 3 giugno 2009, 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";
 - dei decreti dell'Agenzia n° 6/2009 del 17 giugno 2009 e n° 12/2009 del 26 novembre 2009, riportanti le modifiche alle norme di esercizio per l'adozione delle misure previste dalla direttiva n° 1/dir/2009;
 - delle note dell'Agenzia del 26 giugno 2009, prot. n° ANSF 03427/09, e del 2 settembre 2009, prot. n° ANSF 04842/09, aventi come oggetto la circolazione come treno di mezzi d'opera e locomotive di manovra non attrezzati con sottosistema di bordo con SCMT e/o SSC;

stabilisce che, dal 1° luglio 2009, sulla rete gestita da RFI, oltre ai treni serviti da rotabili muniti di cabina di guida attrezzata con sottosistema di bordo per la protezione della marcia del treno compatibile con il sottosistema di terra, possono circolare, anche se non attrezzati con sottosistema di bordo compatibile, i treni di seguito individuati:

- treni serviti da rotabili muniti di cabina di guida inseriti nei programmi di attrezzaggio inviati all'Agenzia;
- treni formati da locomotive da manovra che per esigenze tecniche devono essere trasferite presso l'impianto di manutenzione più vicino all'impianto nel quale prestano servizio o da mezzi d'opera in possesso delle caratteristiche tecniche per circolare come treni, purché serviti da rotabili muniti di cabina di guida preventivamente inseriti in programmi di attrezzaggio, comunicati all'Agenzia, con sottosistema di bordo compatibile con il sottosistema di terra;
- treni formati da rotabili d'epoca;
- treni circolanti sulle reti regionali che accedono a stazioni in comune con la rete gestita da RFI su binari dedicati o che percorrono tratti della rete gestita da RFI utilizzando

specifici binari a doppio scartamento, 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;

individuando inoltre le misure da adottare per la circolazione dei treni non attrezzati, a mitigazione dei rischi connessi;

- e) la nota dell'Agenzia del 27 luglio 2009, prot. n° ANSF 04203/09, stabilisce che i treni trasportanti merci pericolose devono essere sempre attrezzati;
- f) la direttiva dell'Agenzia prot. n° 2/dir/2010 del 9 novembre 2010, avente per oggetto la circolazione dei treni non attrezzati con sottosistema di bordo SCMT e SSC sulle linee gestite da RFI, integra il suddetto combinato stabilendo che, dal 12 dicembre 2010, sulle linee attrezzate con SCMT, oltre ai treni serviti da rotabili muniti di cabina di guida attrezzata con sottosistema compatibile con il sottosistema di terra e ai convogli in corsa prova (che circolano alle specifiche condizioni riportate nelle relative autorizzazioni), possono circolare, anche se non attrezzati con sottosistema di bordo compatibile, esclusivamente i treni di seguito individuati:
 - treni serviti da rotabili muniti di cabina di guida inseriti nei programmi di attrezzaggio con SSC BL3 o STM SSC purché muniti, se circolanti su linee attrezzate con blocco automatico a correnti codificate (nel seguito BAcc), di apparecchiatura atta alla ripetizione continua dei segnali in macchina;
 - treni formati da locomotive da manovra che per esigenze tecniche devono essere trasferite presso l'impianto di manutenzione più vicino all'impianto nel quale prestano servizio o da mezzi d'opera in possesso delle caratteristiche tecniche per circolare come treni, purché serviti da rotabili muniti di cabina di guida preventivamente inseriti in programmi di attrezzaggio, comunicati all'Agenzia, con sottosistema di bordo compatibile con il sottosistema di terra SCMT;
 - treni formati da rotabili d'epoca;
 - treni delle ferrovie regionali che:
 - accedono a stazioni in comune con la rete gestita da RFI su binari dedicati o che percorrono tratti della rete gestita da RFI utilizzando specifici binari a doppio scartamento;
 - percorrono tratti di linea gestiti da RFI complessivamente non superiori a 100 km, purché serviti da rotabili muniti di cabina di guida inseriti nei programmi di attrezzaggio con sottosistema di bordo compatibile con il sottosistema di terra SCMT.

Inoltre tale direttiva integra le misure da adottare per la circolazione dei treni non attrezzati, a mitigazione dei rischi connessi.

2. Considerazioni e motivazioni

Con la direttiva dell'Agenzia prot. n° 2/dir/2010 del 9 novembre 2010 si è compiuto un primo importante passo verso il completo adempimento delle direttive ministeriali, risalenti al 2006, permettendo, di fatto, il seguente attuale impianto normativo:

- divieto di circolazione sulle linee a maggior traffico di mezzi che non siano attrezzati almeno con apparecchiatura atta alla ripetizione continua dei segnali in macchina;
- divieto di circolazione per treni trasportante merci pericolose non attrezzati con sistemi per la protezione della marcia;
- rilevanti limitazioni, a mitigazione dei rischi connessi, per le rimanenti circolazioni di treni non attrezzati con sistemi per la protezione della marcia.

Successivamente questa Agenzia ha continuato a monitorare costantemente lo stato di avanzamento dei programmi di installazione dei sottosistemi di bordo per la protezione della marcia del treno sui rotabili muniti di cabina di guida ancora circolanti, con l'obiettivo di agevolare l'attuazione e risolvere le criticità di volta in volta rilevate.

A tal fine, con nota dell'8 febbraio 2011, prot. n° ANSF 00781/11, tutte le imprese ferroviarie sono state invitate a inviare la versione aggiornata dei programmi di installazione dei sottosistemi di bordo SSC BL3 e STM SSC e, in alcuni casi, si è successivamente provveduto a un esame congiunto di tali programmi.

A seguito della suddetta attività, relativamente ai mezzi adibiti ai servizi merci o viaggiatori, si è potuto riscontrare il continuo previsto incremento della percentuale di mezzi attrezzati con SSC BL3 o STM SSC. In particolare emerge che, al 30 giugno 2011, saranno attrezzati circa il 90% dei mezzi previsti in attrezzaggio.

In data 16 marzo 2011, nell'ambito della propria attività istituzionale, così come disciplinata all'articolo 5 comma 10 del decreto legislativo 10 agosto 2007 n° 162, questa Agenzia ha tenuto specifici incontri con gli operatori del settore e le associazioni e con le organizzazioni sindacali, nel corso dei quali, tra le altre tematiche, ha esposto gli esiti degli approfondimenti condotti sui programmi di attrezzaggio e ha anticipato l'emanazione di importanti provvedimenti restrittivi a partire dal 1° luglio 2011.

Su tali approfondimenti e provvedimenti sono stati inoltre informati, con note del 22 marzo 2011, prot. n° ANSF 01754/11 e prot. n° ANSF 01768/11, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario e la Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale, e i provvedimenti sono stati anticipati agli operatori del settore ed alle associazioni con note:

- del 21 marzo 2011, prot. n° ANSF 01742/11;
- del 22 marzo 2011, prot. n° ANSF 01769/11;
- del 17 maggio 2011, prot. n° ANSF 03144/11.

I provvedimenti di cui sopra consistono in:

- divieto di circolazione per i treni effettuanti servizio passeggeri e merci che non dispongano di un sistema di protezione della marcia compatibile con il sistema di terra;
- estensione delle limitazioni introdotte con la nota del 04 marzo 2011, prot. ANSF 01408/11, per i treni circolanti privi della protezione per guasto o anomalità anche ai treni non attrezzati ancora ammessi a circolare, fermo restando che per tali ultimi treni l'agente di condotta deve essere sempre affiancato, in cabina di guida, da altro agente abilitato ai segnali.

In data 21 aprile 2011 (in sede tecnica) e 9 giugno 2011 questa Agenzia ha inoltre partecipato alle riunioni della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, sempre finalizzati all'esposizione degli approfondimenti condotti e dei provvedimenti in via di emanazione, nel corso dei quali è stata espressa, da parte dei rappresentanti delle Regioni, preoccupazione circa gli effetti che tali provvedimenti avrebbero sul traffico ferroviario merci e viaggiatori locale, se applicati dal 1° luglio 2011.

Una bozza della presente direttiva è stata infine anticipata, per osservazioni, agli operatori del settore, alle associazioni e alle organizzazioni sindacali.

A seguito dei suddetti incontri e note di questa Agenzia sono pervenute le note:

- prot. n° TRNIT-DT\P\2011\0014446 del 6 aprile 2011 dell'impresa ferroviaria Trenitalia;

- prot. n° 3958 del 29 aprile 2011, prot. n° 4763 del 23 maggio 2011 e prot. n° 5609 del 17 giugno 2011 dell'impresa ferroviaria Ferrovie Emilia Romagna;
- prot. n° 000963 del 12 maggio 2011 dell'impresa ferroviaria Sistemi Territoriali;
- prot. n° 0011769 del 17 maggio 2011 dell'impresa ferroviaria Umbria TPL e Mobilità;
- prot. n° 4192/2011/FOR del 26 maggio 2011, prot. n° 4845/2011/SIC del 20 giugno 2011 e prot. n° 4929/2011/DE del 23 giugno 2011 dell'impresa ferroviaria Ferrovia Adriatico Sangritana;
- prot. n° 3835 del 31 maggio 2011 e 4217 del 16 giugno 2011 dell'impresa ferroviaria MetroCampania Nordest;
- prot. n° RFI-DTC\A0011\P\2011\0001888 del 14 giugno 2011 di RFI;
- prot. n° 301937 del 23 giugno 2011 della Regione del Veneto;

contenenti richieste di incontri al fine di velocizzare i processi di attrezzaggio e richieste di modifiche ai provvedimenti anticipati tali da consentire il mantenimento di circoscritti servizi non attrezzati con sistemi per la protezione della marcia del treno.

Sulla base della ricognizione e delle considerazioni di cui sopra questa Agenzia reputa necessario, al fine di adempiere le direttive ministeriali risalenti, come detto, al 2006, e di garantire quindi un livello di sicurezza coerente con la tecnologia ormai da tempo disponibile sulla rete, emanare la presente direttiva.

In tale direttiva i provvedimenti di cui sopra sono integrati, al fine di dare seguito alle criticità evidenziate dalla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome e dagli operatori e viste le citate direttive ministeriali tese a minimizzare le ripercussioni sul livello di servizio offerto all'utenza, con un limitato transitorio, fino al 31 ottobre 2011, in cui sono ancora ammesse, seppur soggette a ulteriori limitazioni, alcune circolazioni adibite al servizio merci o viaggiatori non attrezzate con sistemi per la protezione della marcia del treno.

I provvedimenti della presente direttiva sostituiscono, dal 15 luglio 2011, i provvedimenti emanati con le direttive prot. n° 1/dir/2009 del 3 giugno 2009 e prot. n° 2/dir/2010 del 9 novembre 2010.

3. Decisioni

3.1. Treni ammessi a circolare sulle linee attrezzate con SCMT e/o SSC

Dal 15 luglio 2011, sulle linee attrezzate con SCMT e/o SSC, oltre ai treni serviti da rotabili muniti di cabina di guida attrezzata con sottosistema di bordo per la protezione della marcia compatibile con il sottosistema di terra, potranno circolare esclusivamente:

- a. treni serviti da rotabili muniti di cabina di guida non attrezzata con sistema di bordo compatibile di seguito individuati:
 - a.1. fino al 31 ottobre 2011, treni adibiti al servizio merci o viaggiatori serviti da rotabili inseriti nei programmi di attrezzaggio con SSC BL3 o STM SSC (o in programmi di sostituzione/dismissione) comunicati all'Agenzia purché muniti, se circolanti su linee attrezzate con SCMT e BAcc, di apparecchiatura atta alla ripetizione continua dei segnali in macchina;
 - a.2. treni formati da:
 - locomotive da manovra che, per esigenze tecniche, devono essere trasferite presso l'impianto di manutenzione più vicino all'impianto nel quale prestano servizio,
 - mezzi d'opera in possesso delle caratteristiche tecniche per circolare come treni (compresi i mezzi utilizzati per la diagnostica dell'infrastruttura ferroviaria),

purché serviti da rotabili inseriti in programmi di attrezzaggio con sottosistema di bordo compatibile con il sottosistema di terra comunicati all'Agenzia;

- a.3. treni formati da rotabili d'epoca;
- a.4. treni delle ferrovie regionali che accedono a stazioni in comune con la rete gestita da RFI su binari dedicati o che percorrono tratti della rete gestita da RFI utilizzando specifici binari a doppio scartamento;
- b. treni soggetti a specifiche autorizzazioni rilasciate dall'Agenzia, compresi i convogli effettuanti corse prova e i rotabili con sottosistema di bordo attivo ma con il processo autorizzativo per la messa in servizio non ancora concluso.

3.2. Limitazioni

I treni di cui al precedente punto 3.1 lettera a), dal 15 luglio 2011, dovranno essere assoggettati alle limitazioni di circolazione di cui al punto 2 della nota di questa Agenzia del 4 marzo 2011, prot. n° ANSF 01408/11, previste per treni circolanti con la funzione SSC o SCMT non attiva per guasto o anomalia.

Essi non dovranno quindi superare:

- la velocità di 100 km/h se la funzione ripetizione continua dei segnali in macchina è attiva;
- la velocità di 50 km/h in caso contrario.

In tali treni l'agente di condotta dovrà essere sempre affiancato, in cabina di guida, da altro agente abilitato ai segnali.

Inoltre l'arrivo nella stazione comune dei treni di cui al precedente punto 3.1 lettera a.4) 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.

Le limitazioni di cui sopra sono da intendersi come misure minime da adottare, ma resta nelle responsabilità delle imprese ferroviarie e del gestore infrastruttura, ciascuno per la propria parte di sistema, adottare ulteriori misure sulla base della tipologia di rotabile, di linea e delle condizioni di circolazione, in coerenza a quanto disposto dall'art. 8, comma 1, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n° 162.

I treni di cui al precedente punto 3.1 lettera b) sono soggetti alle norme di circolazione contenute nelle specifiche autorizzazioni rilasciate dall'Agenzia.

Firenze, 27 giugno 2011

IL DIRETTORE
ing. Alberto Chiovetto

