

AZIENDE FERROVIARIE DI CUI AL D.M. 5/8/2016
(elenco allegato)

Loro Sedi

p.c. **ASSTRA – Associazione Trasporti**
Piazza Cola di Rienzo, 80/a

00192 Roma

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI**

p.c. – **Direzione Generale per il trasporto e le
infrastrutture ferroviarie**

p.c. – **Direzione Generale per i sistemi di trasporto
ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale**
Via Caracci, 36

00157 Roma

p.c. – **Direzione Generale per le investigazioni
ferroviarie e marittime**
Via dell'Arte, 16

00144 Roma

OGGETTO: Provvedimenti urgenti in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario sulle reti regionali di cui al decreto 5 Agosto 2016 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti "Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 15 Luglio 2015, N° 112 per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione".

Allegati: 1 (Requisiti da rispettare con provvedimenti urgenti e relative misure minime da adottare nelle more dell'adeguamento).

Codeste Aziende e le rispettive reti ferroviarie, in quanto inserite nell'elenco allegato al decreto ministeriale in oggetto, di attuazione dell'articolo 1, comma 6 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n° 112, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 15 settembre 2016, rientrano nel campo di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n° 112 stesso e, ai sensi dell'articolo 10, comma 3, del citato decreto legislativo, sono soggette all'applicazione delle disposizioni del decreto legislativo 10 agosto 2007, n° 162.

Tenuto conto che il decreto è pienamente efficace a far data dalla pubblicazione sulla G.U. nei tempi previsti dal decreto citato, codeste Aziende devono quindi, tra l'altro, effettuare la separazione tra Gestore dell'infrastruttura e Imprese ferroviarie, dotarsi di un Sistema di Gestione della Sicurezza, acquisire le autorizzazioni e certificazioni di sicurezza e attuare il monitoraggio dei propri processi connessi alla sicurezza dell'esercizio e devono inoltre fare riferimento anche a quanto previsto dai piani di attuazione delle Specifiche Tecniche di Interoperabilità europee.

Gli adempimenti tecnico-organizzativi e procedurali ai quali codeste Aziende devono uniformarsi sono rilevabili nella normativa di settore, internazionale e nazionale e negli atti di questa Agenzia e sono consultabili sul sito www.ansf.it.

Questa Agenzia è a disposizione per il supporto che si renderà necessario anche attraverso l'emanazione di un provvedimento più ampio, ricognitivo e di supporto alla perfetta conoscenza di tutti gli aspetti procedurali.

Riveste invece carattere di assoluta urgenza che codeste Aziende, ai sensi del primo comma dell'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n° 753 ("Nell'esercizio delle ferrovie si devono adottare le misure e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica, atte ad evitare sinistri"), rendano coerenti i sistemi tecnologici a tutela della sicurezza



della circolazione delle proprie reti a quelli della rete gestita da RFI, migliorandoli ove necessario, al fine di soddisfare i requisiti riportati nella tabella allegata alla presente, imposti per i sistemi di segnalamento e sicurezza dal "Regolamento per la Circolazione Ferroviaria", emanato da questa Agenzia con il decreto n° 4/2012 del 9 agosto 2012.

Tenuto conto di quanto sopra;

visto che il decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n° 753 "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto", non essendo stato abrogato, resta in vigore per le parti non in contrasto con il decreto legislativo 10 agosto 2007, n° 162, e che peraltro le relative tematiche di regolarità dell'esercizio e di polizia ferroviaria non vertono riguardo le competenze di questa Agenzia;

visto che il decreto ministeriale in oggetto richiede di garantire sulle linee da esso individuate, in forza delle autorizzazioni rilasciate dalle autorità precedentemente competenti, la continuità del servizio ferroviario;

tenuto conto inoltre che, nelle more del perfezionamento del passaggio di consegne attivato tra questa Agenzia e le Direzioni Generali e gli uffici interessati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulle autorizzazioni in corso di validità, sui progetti in fase di approvazione e sugli esiti dell'attività di supervisione svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti su codeste Aziende, al momento non è noto a questa Agenzia quanto i sistemi di sicurezza della circolazione in uso sulle varie reti siano conformi alle direttive e ai regolamenti europei e ai principi dettati dal citato decreto ANSF n° 4/2012 del 9 Agosto 2012 (Emanazione delle "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria", del "Regolamento per la circolazione ferroviaria" e delle "Norme per la qualificazione del personale impiegato nelle attività di sicurezza della circolazione ferroviaria") e dai testi con esso emanati,

SI DISPONE CHE CODESTE AZIENDE

- individuino, programmino e realizzino con la massima urgenza i provvedimenti necessari a soddisfare sulle proprie reti i requisiti riportati nella colonna di sinistra della tabella allegata;
- nelle more della piena attuazione dei provvedimenti di cui sopra adottino nell'immediato le misure minime riportate nella colonna di destra a fianco di ciascun requisito, o altre misure almeno altrettanto efficaci, unitamente agli eventuali ulteriori adeguamenti e misure immediate che risultassero necessari sulla base delle analisi e verifiche che tali Aziende svolgeranno ciascuna sotto la propria responsabilità;
- trasmettano a questa Agenzia, entro 30 giorni dalla presente, il programma dei provvedimenti che ciascuna Azienda deve attuare per soddisfare i requisiti e le misure adottate nell'immediato.

Si fa inoltre presente che, ai sensi del vigente quadro normativo, al fine di non creare discontinuità nelle responsabilità sulla sicurezza della circolazione fino a quando non saranno rilasciati per ciascuna rete l'autorizzazione di sicurezza al Gestore dell'infrastruttura e il certificato di sicurezza valido per circolare su quella rete all'Impresa ferroviaria:

- ai sensi del decreto legislativo 10 agosto 2007, n° 162, i vertici di ciascuna Azienda sono comunque responsabili di tutte le problematiche in tema di sicurezza e in particolare dell'adeguamento al nuovo regime;
- ai sensi dell'articolo 3, comma 3, del decreto ministeriale 5 agosto 2016, ai fini della sicurezza dell'esercizio ferroviario, permangono le attuali responsabilità dei direttori dell'esercizio in carica;
- ciascuna Azienda, in conformità ai decreti legislativi 10 agosto 2007, n° 162 e 8 ottobre 2010 n° 191 e alle relative procedure di attuazione, nonché in conformità alle norme nazionali di sicurezza in vigore, deve provvedere all'aggiornamento degli eventuali procedimenti autorizzativi avviati presso la Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti o presso gli Uffici territoriali competenti, ma non ancora conclusi.

Questa Agenzia contatterà specificamente caso per caso le autorità presso le quali era stato avviato il procedimento al fine di non disperdere il lavoro già fatto e per la definizione delle eventuali attività di ottemperanza a prescrizioni da esse precedentemente impartite.

Si chiede infine all'associazione ASSTRA di adoperarsi per supportare e coordinare le Aziende ad essa associate nell'adempimento di quanto sopra disposto.

Il Direttore
Ing. Amedeo Gargiulo



ALLEGATO

Requisiti da rispettare con provvedimenti urgenti e relative misure minime da adottare nelle more dell'adeguamento

Requisiti urgenti da rispettare	Misure minime da adottare immediatamente nelle more dell'adeguamento
1. Tipologia di movimenti. I convogli ferroviari si possono muovere come: - treni, per spostarsi da un impianto all'altro o da un fascio all'altro del medesimo impianto - manovre, per spostarsi da un binario all'altro dello stesso fascio	- Sopprimere le eventuali altre tipologie di movimento; - sospendere la circolazione dei treni per effettuare movimenti come manovre anche se in base al requisito dovrebbero essere effettuati come treni, nel caso in cui l'impianto ancora non lo consenta.
2. Collegamento di sicurezza. Ogni ente (scambio, passaggio a livello, ...) che realizzi una condizione di sicurezza per la marcia del treno deve essere vincolato al segnale che concede l'autorizzazione al movimento al treno in modo che: - non sia possibile concedere l'autorizzazione al movimento al treno se gli enti interessati dal movimento non sono disposti e assicurati nella posizione voluta; - per rimuovere gli enti da questa posizione, il sistema di segnalamento deve aver revocato l'autorizzazione al movimento al treno e il treno stesso deve aver recepito la revoca dell'autorizzazione al movimento e sia in condizione di rispettarla.	- Istituzione di un regime a spola con enti bloccati e controllati in posizione normale, oppure: - circolazione dei treni effettuata con marcia a vista con battuta d'arresto in corrispondenza degli enti incontrati dal treno e verifica della relativa posizione da parte dell'agente di condotta; - divieto di movimenti contemporanei in stazione.
3. Condizioni per l'effettuazione dei movimenti contemporanei All'interno di una località di servizio, i movimenti contemporanei di treni sono ammessi: a) quando i treni percorrono itinerari di per se stessi indipendenti per disposizione di impianto; b) quando i collegamenti di sicurezza garantiscono, con la concessione delle autorizzazioni al movimento, la completa indipendenza degli itinerari. Possono essere ammessi movimenti contemporanei dei treni pur essendo convergente il proseguimento di uno dei due itinerari sull'altro itinerario o sul suo proseguimento, purché il punto di convergenza sia protetto dal sistema di segnalamento e di protezione e solo a seguito delle necessarie valutazioni di sicurezza tenuto conto delle caratteristiche della linea, dei treni ammessi a circolare su di essa, del sistema di protezione e della velocità con cui si impegnano gli itinerari interessati.	Inibizione dei movimenti contemporanei non indipendenti per disposizione d'impianto

Requisiti urgenti da rispettare	Misure minime da adottare immediatamente nelle more dell'adeguamento
4. Sistemi di blocco automatico Ciascun binario di linea atto alla circolazione dei treni deve essere attrezzato con dispositivi tecnologici di distanziamento dei treni che consentano l'accesso a ciascuna delle sezioni di blocco in cui è stato suddiviso il binario medesimo ad un solo treno alla volta.	<u>Linee non attrezzate con sistemi di blocco elettrico</u> - obbligo di fermata dei treni in tutte le stazioni, incluse le stazioni di passaggio da doppio a semplice binario; - circolazione di non più di un treno all'ora per ciascun senso di marcia; - controllo degli incroci da parte del personale dei treni; - gli incroci che avvengono sul tratto a doppio binario a meno di un'ora dall'arrivo del treno nella stazione di passaggio da doppio a semplice binario, devono essere fissati in orario e controllati dal personale del treno nella stazione di passaggio da doppio a semplice binario medesima. <u>Blocco elettrico manuale</u> - Limitare la velocità massima in linea e stazione a 80 km/h; - migliorare le condizioni di visibilità in stazione per gli agenti incaricati di rilevare la coda del treno.
5. Sistema automatico di protezione della marcia dei treni La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza derivanti: - dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione; - dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.); - dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura. I sistemi di controllo della marcia dei treni devono essere conformi ai sistemi di classe A o B nazionali previsti dalla Specifica tecnica di interoperabilità per i sistemi di comando, controllo e segnalamento. La scelta del tipo di attrezzaggio di terra viene indicata nel piano di implementazione nazionale da emettere entro 1 anno dall'emissione del Regolamento (UE) 2016/919 della Commissione del 27 maggio 2016 relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi «controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario nell'Unione europea.	Per la circolazione di un treno in assenza della protezione del sistema non deve essere comunque superata la velocità di 50 km/h.

Requisiti urgenti da rispettare	Misure minime da adottare immediatamente nelle more dell'adeguamento
L'attrezzaggio di bordo deve essere coerente con quello di terra.	
6. Circolazione dei treni in senso opposto a quello per cui il binario è attrezzato La circolazione dei treni in senso opposto rispetto a quello per cui il binario è attrezzato non è ammessa se non in caso di interruzione accidentale del binario attrezzato per il transito nel senso di marcia del treno, al solo fine di consentire ai treni già in circolazione di superare il tratto interessato dall'anormalità, garantendo ovviamente le necessarie condizioni di sicurezza.	Provvedimento da attuare immediatamente
7. Passaggi a livello I passaggi a livello devono essere muniti di dispositivi che, al passaggio del treno, inibiscano il transito lato strada (barriere, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.).	I PL sprovvisti dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada devono essere segnalati al macchinista ed impegnati dai treni solo dopo che il macchinista si sia arrestato prima del ciglio della strada e abbia rilevato l'assenza di transiti lato strada.
8. Passaggi a livello in consegna agli utenti I passaggi a livello in consegna agli utenti devono essere attrezzati con dispositivi tecnologici di apertura a richiesta che garantiscano l'assenza di circolazione ferroviaria durante l'attraversamento dei PL medesimi da parte degli utenti	- Ridurre la velocità massima delle tratte ove sono presenti tali PL in relazione ad esempio alle specifiche situazioni di visibilità e di tempi di attraversamento; - Imporre comunque una velocità massima non superiore a 80 km/h; - adottare il regime di apertura a richiesta di tutti i PL in consegna agli utenti tramite comunicazioni registrate tra il regolatore della circolazione e l'utente del passaggio a livello.
9. Dispositivi di rilevamento automatico delle anomalie dei veicoli Sull'infrastruttura ferroviaria devono essere installati sistemi di rilevamento automatico di anomalo riscaldamento delle boccole e di anomala frenatura degli assi dei treni ammessi a circolarvi (sistemi RTB) che ove necessario provochino, oltre alla segnalazione dell'anormalità, anche l'arresto del treno.	Presenza di personale lungo linea e nelle stazioni che accerti la regolarità del treno al passaggio, a intervalli non superiori a 60 km e comunque nella stazione immediatamente precedente l'imbocco delle gallerie lunghe almeno 5 km.
10. Manutenzione degli impianti di sicurezza e segnalamento L'effettuazione di lavori di manutenzione agli impianti di sicurezza e segnalamento o al sistema di protezione della marcia che possano pregiudicare i collegamenti di sicurezza tra segnali ed enti o le funzioni di sicurezza svolte dal sistema di protezione della marcia deve provocare l'automatica inibizione, tramite i sistemi di segnalamento e	- Assicurarsi che sia interrotta la circolazione su tutti i binari i cui enti potrebbero essere erroneamente manomessi nel corso di lavorazioni; - adottare efficaci metodi di tracciatura degli interventi manutentivi e di analisi sistematica dei dati da essi ottenuti, al fine di verificare il rispetto delle procedure

Requisiti urgenti da rispettare	Misure minime da adottare immediatamente nelle more dell'adeguamento
protezione, dell'inoltro dei treni e delle manovre sui tratti di binario interessati. La successiva ripresa della circolazione deve essere subordinata d'impianto al ripristino delle normali condizioni degli impianti di sicurezza. A tal fine devono essere adottati: - sistemi automatici per garantire l'interruzione della circolazione in concomitanza allo svolgimento di attività manutentive sugli impianti di sicurezza; - misure tecniche atte a rendere materialmente impossibile l'errato accoppiamento dei connettori dei cavi soggetti a lavorazioni. - sistemi automatici per verificare, prima della messa in esercizio di un impianto di sicurezza sottoposto ad intervento manutentivo, il corretto funzionamento delle logiche d'impianto e la concordanza tra l'effettivo stato fisico degli enti di piazzale e il relativo comando e controllo da parte dell'impianto medesimo; - procedure di controllo della configurazione degli impianti che assicurino la conformità alla configurazione autorizzata a seguito degli interventi di manutenzione.	e individuare le motivazioni, eventualmente riconducibili a matrici comportamentali comuni, all'origine della loro disapplicazione; - garantire che, nella documentazione a disposizione del personale, le modalità di effettuazione degli interventi manutentivi siano illustrate in modo chiaro e inequivocabile e, in caso contrario, adeguare la documentazione in tal senso; - somministrare al proprio personale specifici interventi formativi strutturati e efficaci che chiariscano le corrette modalità di effettuazione degli interventi manutentivi, tenendo conto anche dell'analisi di eventuali avvenuti episodi di errati interventi; - sensibilizzare il personale interessato circa eventuali avvenuti episodi di errati interventi sugli apparati di sicurezza, per evitare che siano ripetuti i medesimi comportamenti o errori procedurali.
11. Dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta Ciascuna cabina di guida deve essere munita di dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta e la condotta dei treni deve avvenire con tale dispositivo attivo.	Se non viene controllata la vigilanza dell'agente di condotta il treno potrà proseguire, purché sia presente in cabina di guida un altro agente con l'obbligo di sorvegliare sulla vigilanza dell'agente di condotta ed intervenire arrestando ed immobilizzando il treno nel caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta.