



Prot.: 13/2006/DIV.5

*Il Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

VISTA la concessione di gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale rilasciata dal Ministero dei trasporti e della navigazione a "Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni" di cui al D.M. in data 31 ottobre 2000, n° 138T e successive modifiche e integrazioni;

CONSIDERATO che Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI SpA) - Gestore dell'infrastruttura ferroviaria - ha successivamente acquisito la titolarità della suddetta concessione;

VISTI in particolare gli articoli 2, 3 e 7 del sopraccitato D.M. 31 ottobre 2000, n° 138T che riguardano, rispettivamente, l'oggetto della concessione, gli obblighi del Concessionario e la sicurezza del trasporto ferroviario;

VISTI gli articoli 10 e 11 del D.Lgs. 8 luglio 2003, n°188 riguardante l'attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria;

VISTA la direttiva 2004/49/CE del 30 aprile 2004 relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie;



*Il Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

VISTO il provvedimento ministeriale 22 maggio 2000, n° 247/VIG3 con il quale sono stati individuati gli standard e le norme di sicurezza applicabili al trasporto ferroviario;

VISTO il Regolamento di Circolazione dei Treni edizione 1962 e successive modifiche, in ultimo modificato con D.D. 6 giugno 2001, n° 360/VIG3/2001, attualmente vigente;

VISTO il Regolamento sui Segnali edizione 1947 e successive modifiche, in ultimo modificato con D.D. 6 giugno 2001, n° 360/VIG3/2001, attualmente vigente;

VISTA la Delibera CIPE 2 dicembre 2005, n° 159 che ha prorogato per l'anno 2006 il Contratto di Programma 2001-2005 al fine di consentire, in particolare, il completamento degli interventi prioritari sulla sicurezza;

VISTI:

- la nota ministeriale 19 luglio 2002, n°410/VIG3 concernente l'adozione del dispositivo vigilante;



*Il Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

- la Disposizione di RFI SpA 22 novembre 2002, n° 35/02 e successive modifiche riguardante la presenza del personale sui mezzi di trazione e sui treni;
- la Disposizione di RFI SpA 27 novembre 2002, n° 36/02 riguardante la specifica dei requisiti funzionali del dispositivo di controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta;
- la nota ministeriale 7 agosto 2003, n°512/VIG3 concernente alcuni chiarimenti sulla sopra richiamata Disposizione di RFI SpA 22 novembre 2002, n° 35/02;
- la nota ministeriale 4 maggio 2004, n°328/2004/DIV6 concernente l'evoluzione del quadro normativo;
- la nota 13 gennaio 2005, n° 8732/2205/SP a firma del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in cui in particolare viene richiesto al Gestore dell'infrastruttura di verificare la necessità di ricorrere a ridondanze ed ausili su quelle linee per le quali è programmato o in corso il processo di transizione verso le nuove tecnologie;
- la nota di RFI SpA del 17 febbraio 2005, n°RFI-DTC/A0011/P/2005/0000183 concernente l'introduzione di alcune modifiche tecnico normative;



PER COPIA CONFORME

IL DIRETTORE GENERALE

(dot. Ing. Alberto Chiodi)



*Il Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

- la nota ministeriale 18 marzo 2005, n°179/2005/DIV6 concernente le medesime modifiche tecnico normative;
- la nota della Direzione Tecnica di RFI del 10 giugno 2005, n°RFI-DTC/A0011/P/2005/0000835 concernente l'attrezzaggio delle linee con i sistemi tecnologici innovativi ERTMS, SCMT ed SSC ed il conseguente equipaggiamento dei rotabili;
- la nota ministeriale 19 ottobre 2005, n°194/2005/DIV5 concernente la gestione della fase di transizione verso le nuove tecnologie;
- la Prescrizione della Direzione Tecnica di RFI del 18 gennaio 2006 n° RFI-DTC/A0011/P/2006/0000073 che introduce alcune modifiche al modulo di condotta.

VISTA la nota di RFI SpA dell' 8 febbraio 2006, n° RFI-AD/A0011/P/2006/0000090;

CONSIDERATO che le tematiche ivi sollevate sono state già rappresentate in passato e che hanno formato oggetto di analisi e di puntuali indicazioni da parte del Ministero nonché di conseguenti azioni in parte già poste in essere da



Alberto Chiarelli



*Il Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

RFI SpA, come risulta dai contenuti delle note e degli atti sopra richiamati;

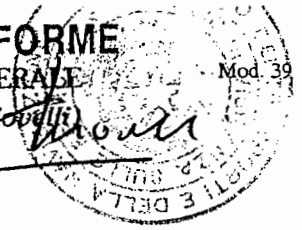
CONSIDERATA, comunque, la rilevanza delle problematiche evidenziate anche in relazione all'attuale contesto istituzionale, che vedrà nel corso del corrente anno il recepimento della direttiva comunitaria 49/2004;

CONSIDERATA la necessità di garantire il rispetto dei sopra citati Regolamento di Circolazione dei Treni e Regolamento sui Segnali;

CONSIDERATA la necessità di proseguire nella introduzione di misure tecnico-normative atte a favorire la transizione verso le nuove tecnologie al fine di ridurre il fattore di rischio connesso con la circostanza che ci si troverà ad operare in parte su linee con sistemi tecnologici attivi (terra + bordo) e in parte su linee con sistemi non attivi;

CONSIDERATO che tutte le competenze che attualmente fanno capo ad RFI SpA, sono strettamente attinenti al campo

ISTITUTO ITALIANO PER LO STUDIO E LA RICERCA DEL RUMORE



*Il Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, essendo invece gli aspetti di igiene e sicurezza sul lavoro, ivi inclusi quelli riguardanti l'ergonomia dei dispositivi di sicurezza della circolazione dei treni installati nelle cabine di guida, di esclusiva competenza del Datore di Lavoro e, quindi, degli operatori e delle Imprese ferroviarie interessati.

RITENUTO opportuno effettuare una ricognizione delle indicazioni impartite dal Ministero sulle tematiche sopra richiamate e ribadire le linee di condotta già tracciate anche al fine di definire un quadro di indirizzo chiaro nella complessa fase di cambiamento istituzionale ormai imminente.

EMANA

la seguente



*Il Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIRETTIVA

Articolo 1

Investimenti prioritari sulla sicurezza

1. Nelle more della sottoscrizione dell'Addendum al Contratto di Programma, anche in osservanza a quanto disposto dal CIPE con Delibera 2 dicembre 2005, n° 159, il Gestore dell'infrastruttura RFI SpA assicura la continuità nell'attuazione delle attività di manutenzione dell'infrastruttura e dei programmi di installazione delle nuove tecnologie finalizzate alla sicurezza della circolazione (ERTMS, SCMT, SSC e GSM-R).
2. L'installazione sull'intera rete dei sistemi SCMT e SSC dovrà completarsi entro il 31 dicembre 2007 secondo le modalità ed i tempi indicati da RFI SpA nella nota del 10



Alberto Chiovetto



*Il Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

giugno 2005, n°RFI-DTC/A0011/P/2005/0000835,
citata in premessa.

3. In particolare RFI SpA dovrà definire e comunicare al Ministero i tempi di realizzazione delle tratte interessate all'installazione del sistema SSC, curando la costante e tempestiva informativa alle Imprese ferroviarie circa le fasi di realizzazione degli interventi con le medesime modalità con cui sono divulgati i dati relativi al sistema SCMT, entro il 31 marzo 2006.

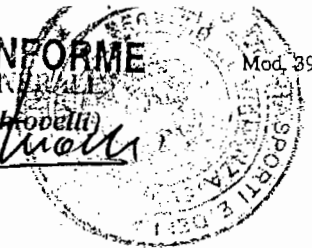
Articolo 2

**Installazione dei sottosistemi di bordo sul materiale
rotabile**

1. Sulla base dei programmi di realizzazione degli interventi tecnologici a terra le Imprese ferroviarie inviano ad RFI SpA, entro il 30 giugno 2006, un dettagliato programma che indichi la tempistica dell'installazione dei sottosistemi di bordo SCMT ed SSC.



Alberto Chiovelli



*Il Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

2. Il programma di installazione dei sottosistemi di bordo dovrà di regola prevedere, per ciascuna linea o gruppo di linee, il completamento di detta installazione in concomitanza con l'installazione delle apparecchiature di terra.
3. Nel caso in cui l'Impresa ferroviaria, nella fase di definizione del programma, non possa rispettare la condizione di cui al precedente comma 2, detti programmi dovranno indicare, per ciascuna linea o gruppo di linee, lo scostamento temporale programmato unitamente alle motivazioni del ritardo, nonché l'andamento programmato dell'incremento dell'incidenza dei treni per chilometro effettuati con mezzi attrezzati sul totale dei treni per chilometro programmati su tali linee o gruppi di linee.
4. RFI SpA, dopo approfondita istruttoria, entro il 31 luglio 2006, invia al Ministero con proprio motivato parere i programmi pervenuti dalle Imprese ferroviarie,



Alberto Chiappelli

*Il Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

disponendo, se del caso, opportune modifiche e/o prescrizioni.

5. I programmi sono vincolanti per le Imprese ferroviarie e, nel caso in cui le Imprese medesime nella fase di attuazione del programma non possano garantire il rispetto del programma comunicato, dovranno darne immediata comunicazione ad RFI SpA che provvederà ad una nuova istruttoria secondo le modalità di cui al precedente comma 4. Nella comunicazione dovranno essere indicate le ragioni degli eventuali ritardi unitamente alle proposte di modifica al programma con i relativi scostamenti temporali programmati, nonché l'andamento programmato dell'incremento dell'incidenza dei treni per chilometro effettuati con mezzi attrezzati sul totale dei treni per chilometro programmati su tali linee o gruppi di linee.

6. Il programma di installazione dei sottosistemi di bordo dovrà, comunque essere completato entro il 30 giugno 2008.

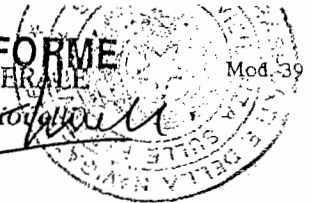


*Il Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Articolo 3

Piani di sicurezza, modulo di condotta e modifiche tecnico-normative atte a favorire il processo di transizione verso le nuove tecnologie

1. RFI SpA e le Imprese ferroviarie dovranno curare, attraverso l'attuazione dei Piani di sicurezza, il pieno rispetto dei regolamenti vigenti e delle modifiche tecnico - normative già introdotte per favorire il processo di transizione verso le nuove tecnologie, rafforzando le azioni di controllo e di formazione ed aggiornamento del personale.
2. Sull'infrastruttura nazionale di RFI SpA dovrà essere garantito il rispetto dei moduli di condotta così come definiti dalla Disposizione 22 novembre 2002, n° 35/02 e successive modifiche e dalla nota ministeriale 7 agosto 2003, n°512/VIG3, con le integrazioni di cui alla



*Il Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Prescrizione della Direzione Tecnica di RFI del 18 gennaio 2006 n° RFI-DTC/A0011/P/2006/0000073.

3. RFI SpA dovrà proseguire nella azione tesa a favorire la transizione verso le nuove tecnologie formulando proposte ed intraprendendo azioni secondo i seguenti indirizzi:

a. definire moduli di condotta nettamente diversi nei due casi di sistema attivo (terra + bordo) e sistema non attivo, tali da non ingenerare nel personale di macchina erronee convinzioni di essere protetto dal sistema nella marcia del treno, in coerenza con il precedente comma 2;

b. in particolare sulle linee dove è in corso l'installazione dei sistemi SCMT ed SSC, RFI SpA dovrà valutare l'opportunità, nei casi in cui il sistema non sia ancora attivo, in quanto non completamente installato a terra o a bordo, di rivedere i requisiti minimi che deve possedere il



*Il Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

secondo agente di condotta rispetto alle competenze formative riguardo alle operazioni da effettuare in sicurezza durante la marcia per l'arresto dei treni;

c. analogamente RFI SpA dovrà valutare l'opportunità di introdurre a regime (dopo il completamento dell'installazione del sistema di terra) ulteriori limitazioni, vincoli e/o divieti nei casi in cui dovessero circolare treni non ancora attrezzati;

d. riguardo al dispositivo "vigilante", fermo restando quanto a suo tempo indicato con la nota ministeriale 19 luglio 2002 n°410/VIG3 citata in premessa, le Imprese ferroviarie formuleranno proposte tecniche ad RFI SpA finalizzate a superare le criticità evidenziate dalle ASL in modo da garantire il corretto utilizzo del dispositivo sui rotabili dove è già installato e installare detto dispositivo in



Alberto Chiobelli



*Il Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

concomitanza con l'installazione dei sottosistemi di bordo sui rotabili che attualmente ne sono sprovvisti. In particolare le proposte di cui sopra dovranno garantire la funzionalità dei sistemi già installati nel rispetto delle norme in materia di salute e sicurezza del lavoro, individuando soluzioni che consentano il controllo della vigilanza del macchinista con una frequenza corrispondente al parametro più restrittivo previsto dalla Fiche UIC 641-O del febbraio 2001, fermo restando che a regime, cioè a partire dal 30 giugno 2008, dovranno essere adottate soluzioni conformi agli standard internazionali.

4. Sulla base del potere di proposta ad essa conferito ai sensi dell'articolo 10 del D.Lgs. n° 188/2003, RFI SpA condurrà gli approfondimenti richiesti, intraprendendo le necessarie azioni ovvero formulando le conseguenti proposte di modifiche tecnico-normative.



*Il Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Articolo 4

Disposizioni finali

1. Fino alla completa attuazione della direttiva 2004/49/CE del 30 aprile 2004 resta fermo il vigente quadro normativo in materia di sicurezza ferroviaria con particolare riferimento agli articoli 2, 3 e 7 dell'atto di Concessione di cui D.M. 31 ottobre 2000, n° 138T ed agli articoli 10 e 11 del D.Lgs. 8 luglio 2003, n°188.

2. La presente Direttiva viene trasmessa anche alle Imprese ferroviarie per il tramite di RFI SpA, che ne cura l'attuazione riferendone al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

9 MAR. 2006

IL MINISTRO

Pietro Lunardi

ISTITUTO NAZIONALE DI RICERCA FERROVIARIA

5
A