ANSF Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

DECRETO n. 5/2009

MODIFICHE ALLA PREFAZIONE GENERALE ALL'ORARIO DI SERVIZIO (PGOS) E ALL'ISTRUZIONE PER IL SERVIZIO DEL PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO DEI TRENI (ISPAT) RIGUARDANTI I TRENI CON COMANDO E CONTROLLO PORTE IN CABINA DI GUIDA

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 7 e 8, che prevede l'assunzione da parte dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (di seguito Agenzia) delle attribuzioni nella materia della sicurezza del trasporto ferroviario già esercitate dal Ministero dei Trasporti e dal gruppo F.S. S.p.A., prevedendo 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, lettera a), che prevede che l'Agenzia definisca il quadro normativo in materia di sicurezza, proponendone il necessario riordino, e che emani le norme tecniche e gli standard di sicurezza e vigili sulla loro applicazione;

VISTO il decreto dirigenziale n. 2043 D.G.4-Div.5 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 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 ed audit nonché di monitoraggio;

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

VISTI le norme tecniche e gli standard di sicurezza di cui all'Allegato B al decreto del Direttore dell'Agenzia n. 1/2009, in particolare:
- la Prefazione Generale all'Orario di Servizio;
- l'Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni

VISTA la nota di questa Agenzia prot. ANSF 00813/09 del 16/02/2009 con cui è stato trasmesso agli operatori del settore, alle associazioni e alle organizzazioni sindacali lo schema di decreto A/2009 concernente alcune modifiche alla PGOS e all'ISPAT;

VISTA la nota RFI-DTC/A0011/P/2009/0000709 del 05/03/2009 con cui RFI ha dichiarato che la tematica di cui alla nota ANSF 00813/09 del 16/02/2009 è di esclusiva competenza delle imprese ferroviarie;

VISTA la nota TRNIT.CORP.13/03/2009.0010589 del 13/03/2009 con cui Trenitalia, in risposta alla nota di questa Agenzia prot. ANSF 00813/09 del 16/02/2009, ha manifestato il parere di mantenere valido il quadro normativo vigente (in particolare il comma 11 dell'articolo 91ter della PGOS e corrispondente comma 11 dell'articolo 9 dell'ISPAT, come peraltro resi applicativi dalle disposizioni interne della stessa Trenitalia NEIF 4.1 e DEIF 19), per non determinare una riduzione dell'offerta commerciale non programmabile;

VISTA la nota protocollo 0001619 del 25/03/2009 con cui l'impresa ferroviaria LeNord, in risposta alla nota di questa Agenzia prot. ANSF 00813/09 del 16/02/2009, esprime il parere che quanto proposto dall'Agenzia, ancorché ineccepibile dal punto di vista della sicurezza dell'esercizio, debba essere ripensato in funzione delle situazioni in cui l'anormalità si verifica e conseguentemente che si debba procedere ad adottare soluzioni opportunamente tarate a seconda dei casi e in funzione di affollamento e caratteristiche della località dove avviene il guasto;

CONSIDERATO che i treni di cui all'articolo 91 ter della PGOS, comma 1, lettera a) e di cui all'articolo 9, comma 1, lettera a), dell'ISPAT sono composti da rotabili per i quali lo stato di chiusura delle porte è rilevabile in cabina di guida per mezzo di apposita segnalazione e che in assenza di tale segnalazione non vi è la certezza che tutte le porte del treno siano regolarmente chiuse,

TENUTO CONTO dei ritorni di esperienza che hanno evidenziato ripetuti casi di circolazione dei treni in oggetto in mancanza della segnalazione di cui sopra,

emana il seguente

DECRETO n. 5/2009

MODIFICHE ALLA PREFAZIONE GENERALE ALL'ORARIO DI SERVIZIO (PGOS) E ALL'ISTRUZIONE PER IL SERVIZIO DEL PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO DEI TRENI (ISPAT) RIGUARDANTI I TRENI CON COMANDO E CONTROLLO PORTE IN CABINA DI GUIDA

Articolo 1

Modifiche alla Prefazione Generale all'Orario di Servizio (PGOS) e all'Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni (ISPAT)

Il testo del comma 11 dell'articolo 91 ter della PGOS e il testo del comma 11 dell'articolo 9 dell'ISPAT sono entrambi sostituiti dal seguente testo:

11. I treni di cui al precedente comma 1 lettera a) devono circolare sempre secondo le norme relative a tale tipologia e non possono circolare come treni appartenenti alle altre tipologie di cui al medesimo comma nemmeno in caso di mancanza, per guasto o altra causa, della segnalazione luminosa in cabina di guida

dello stato di chiusura delle porte. Tali treni non sono ammessi a circolare quando, in uscita dagli impianti di manutenzione, sono mancanti della segnalazione in cabina di guida dello stato di "porte chiuse". Qualora durante il servizio venga a mancare, per guasto o altra causa, la segnalazione in cabina di guida dello stato di chiusura delle porte, il personale di condotta:

a) in partenza da località di origine o intermedia del percorso, non deve avviare il treno;

b) durante la marcia, deve arrestare subito il treno.

In entrambi i casi il personale di condotta deve informare immediatamente il capotreno dell'anormalità verificatasi, al fine di espletare i necessari accertamenti e mettere in atto i provvedimenti stabiliti da ciascuna Impresa Ferroviaria.
Qualora non sia possibile individuare l'anormalità e ristabilire la corretta segnalazione in cabina di guida dello stato di chiusura delle porte, il personale di condotta può riprendere la marcia e proseguire il servizio fino alla località di servizio dove possa essere riparato o sostituito il materiale guasto, a condizione che vengano messe in atto le necessarie mitigazioni dei rischi, in funzione del tipo di servizio e del materiale rotabile interessato, al fine di garantire la sicurezza degli utenti, clienti, lavoratori interessati, terzi e del sistema ferroviario, stabilite dalle Imprese Ferroviarie interessate. Il treno può comunque circolare in tali condizioni non oltre le ore 24.00 del giorno successivo a quello in cui si è verificata l'anormalità.

Il testo del primo capoverso del comma 16 dell'articolo 91 ter della PGOS e il testo del primo capoverso del comma 16 dell'articolo 9 dell'ISPAT sono entrambi sostituiti dal seguente testo:

16. L'Impresa Ferroviaria deve emanare le specifiche norme ed istruire il dipendente personale interessato per l'utilizzazione delle porte in condizioni degradate al fine di garantire la sicurezza degli utenti, clienti, lavoratori interessati, terzi e del sistema ferroviario.

Articolo 2

Pubblicazione ed entrata in vigore

Il presente decreto è pubblicato sul sito internet dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (www.ansf.it) ed entra in vigore 60 giorni dopo la sua emanazione.

Firenze, 28 maggio 2009

(ing. Alberto Chiovelli)

Alberto Chiovelli