

DECRETO n. 16/2010

Riordino normativo.

Norme concernenti i regimi di esecuzione dei lavori all'infrastruttura ferroviaria e delle attività di vigilanza e di controllo della stessa.

IL DIRETTORE DELL'AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, recante nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto, e successive modifiche e integrazioni;

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 2, comma 3, che prevede che restano ferme le norme vigenti e le conseguenti competenze degli Organi statali interessati per quanto riguarda le rispettive materie di competenza inerenti alla sicurezza,
- 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 FS, 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, anche su proposta dei Gestori delle infrastrutture e delle Imprese ferroviarie, le norme tecniche e gli standard di sicurezza e vigili sulla loro applicazione,
- all'articolo 8, comma 1, che prevede che ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascuna impresa ferroviaria è responsabile della propria parte di sistema e del relativo funzionamento sicuro, compresa la fornitura di materiale e l'appalto di servizi nei confronti di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi;

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 dirigenziale n. 5035 del Direttore della Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che ha ratificato il verbale n. 2 del 22 dicembre 2009, sottoscritto in attuazione della citata Convenzione del 21 maggio 2008, con cui sono trasferite all'Agenzia le seguenti restanti attribuzioni in

materia di sicurezza della circolazione precedentemente in capo al Gestore dell'Infrastruttura 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;

VISTA la legge 26 aprile 1974, n. 191, concernente la "Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato";

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 1 giugno 1979, n. 469, recante il "Regolamento di attuazione della legge 26 aprile 1974, n. 191, sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato" ed in particolare le distanze minime di sicurezza di cui all'articolo 6;

VISTO il decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 "Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e di sicurezza dei luoghi di lavoro";

VISTO il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 29/10/2010, protocollo n. 0000813, con il quale è stata differita l'applicazione delle norme di cui all'articolo 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;

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

CONSIDERATO il verificarsi di incidenti ai treni durante l'effettuazione di lavori all'infrastruttura ferroviaria;

TENUTO CONTO che l'Agenzia non è competente in materia di tutela della salute e di sicurezza dei lavoratori e dei luoghi di lavoro;

VISTA la nota di questa Agenzia prot. ANSF 04462/10 del 12/07/2010 con cui è stato inviato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, agli operatori ferroviari e alle OO.SS. lo schema di decreto di decreto 1/2010 concernente l'esecuzione dei lavori all'infrastruttura ferroviaria;

VISTA la nota RFI-DTC\A0011\P\2010\0002822 del 23/08/2010 con la quale RFI afferma che:

- le modifiche normative proposte con lo schema di decreto 1/2010 presentano ricadute tecniche ed organizzative molto gravose all'esercizio ferroviario e potrebbero non comportare significativi incrementi di sicurezza qualora non supportate dall'introduzione di nuovi sistemi di automazione e controllo che intervengano proattivamente in caso di errore umano,
- l'applicazione dei suddetti sistemi automatici è solo in fase di studio,
- ad oggi, l'applicazione del principio di acquisire la certezza della liberazione del binario e della sua sagoma libera è possibile solo con sistemi tradizionali: ciò comporterebbe un notevole onere nella esecuzione dei lavori, compromettendo la possibilità di eseguire i suddetti lavori nella quantità prevista e non risolvendo completamente la vulnerabilità del sistema dall'errore umano,

A

e propone di:

- accelerare la definizione di significativi nuovi sistemi automatici, e nel frattempo:
- modificare l'Istruzione per la protezione dei cantieri prevedendo l'utilizzo della protezione "attiva" dei cantieri con sistemi tradizionali di inibizione e controllo della circolazione,
- sperimentare tali modifiche allo scopo di valutarne l'efficacia, le effettive ricadute sull'organizzazione e la circolazione, nonché i nuovi profili di rischio;

TENUTO CONTO che l'applicazione pratica, attraverso apposite procedure e idonei sistemi tecnologici, dei principi riportati nell'articolo 20 del Regolamento per la Circolazione dei Treni rientra fra le prerogative del Gestore dell'infrastruttura;

AL FINE di garantire l'effettuazione di lavori o attività di vigilanza sull'infrastruttura ferroviaria in sicurezza, anche abolendo la modalità di protezione dei cantieri basata solo sull'avvistamento;

emana il seguente

Decreto n. 16/2010

Riordino normativo.

Norme concernenti i regimi di esecuzione dei lavori all'infrastruttura ferroviaria e delle attività di vigilanza e di controllo della stessa.

Articolo 1

Manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria

1. Il Gestore dell'infrastruttura è responsabile della verifica della persistenza sull'infrastruttura ferroviaria delle condizioni atte a garantire la circolazione dei treni in sicurezza, del suo mantenimento in efficienza e della necessaria attività di vigilanza e di controllo del suo stato.

2. Nello svolgimento delle attività relative all'espletamento dei compiti di cui al precedente comma 1, il Gestore deve adottare tutte le misure necessarie a garantire la sicurezza della circolazione dei treni nella parte di infrastruttura ferroviaria rimasta in esercizio, comprese le misure relative alla informazione e formazione di tutte le persone comunque coinvolte riguardo ai pericoli che possono essere arrecati alla circolazione dei treni.

Articolo 2

Modifiche al Regolamento per la Circolazione dei Treni

All'articolo 20 è apportata la seguente modifica:

- il titolo e il testo sono così sostituiti:

Art. 20

Manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria

1. I lavori all'infrastruttura ferroviaria e le attività di vigilanza e di controllo dell'infrastruttura stessa che comportano almeno una delle seguenti soggezioni alla circolazione dei treni:

- a) occupazione con attrezzature, mezzi o uomini, del binario o della zona ad esso adiacente fino alle seguenti distanze dalla più vicina rotaia:



- metri 1,50 per velocità non superiori a 140 km/h,
 - metri 1,55 per velocità non superiori a 160 km/h,
 - metri 1,65 per velocità non superiori a 180 km/h,
 - metri 1,75 per velocità non superiori a 200 km/h,
 - metri 2,15 per velocità non superiori a 250 km/h,
 - metri 2,70 per velocità non superiori a 300 km/h;
- b) possibilità di interferenza tra attrezzature e sagoma di libero transito del binario;
- c) indebolimento o discontinuità del binario, e più in generale della via,
- devono essere effettuati in assenza di circolazione dei treni, secondo modalità stabilite dal Gestore dell'infrastruttura in relazione al tipo di linea, alla natura del lavoro e alle attrezzature utilizzate.
2. Le modalità di cui al comma 1 devono prevedere l'interruzione del binario o la protezione del tratto interessato dai lavori o dalle attività di vigilanza e controllo rispetto al movimento dei treni con un segnale di prima categoria disposto a via impedita o, purché sia garantita la protezione della marcia del treno con uno dei sistemi di cui all'articolo 3 comma 13bis, con un segnale di arresto a mano sussidiato da un punto informativo del sottosistema di terra che comandi l'arresto del treno in caso di indebito superamento del segnale stesso. L'ingresso di un treno nella tratta protetta deve poter essere autorizzato solo quando il cantiere è sgombro da attrezzature, mezzi e uomini.
3. Sugli eventuali binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori o dalle attività di cui al comma 1, anche se appartenenti ad altre linee, deve essere interrotta la circolazione dei treni, a meno che il confine tra area interessata ai lavori e binari in esercizio non sia chiaramente individuato e reso percepibile alle persone presenti nell'area interessata dai lavori o dalle attività di cui al comma 1, eventualmente anche con idonee barriere rimovibili, situate almeno alle distanze di cui al comma 1, lettera a).

Articolo 3

Modifiche alle Disposizioni per l'Esercizio in Telecomando

All'articolo 18 è apportata la seguente modifica:

- il titolo e il testo sono così sostituiti:

Art. 18

Manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria

I lavori all'infrastruttura e le attività di vigilanza e di controllo dello stato dell'infrastruttura stessa e delle sue pertinenze sono eseguiti secondo i principi stabiliti dal Regolamento per la Circolazione dei Treni.

Articolo 4

Modifiche alle Norme per l'esercizio delle linee attrezzate con ERTMS/ETCS Livello 2 prive di segnali fissi luminosi.

Il titolo e il testo dell'articolo 11 è così modificato:

Art. 11

Manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria

I lavori all'infrastruttura e le attività di vigilanza e di controllo dello stato dell'infrastruttura stessa e delle sue pertinenze sono eseguiti secondo i principi stabiliti dal Regolamento per la Circolazione dei Treni.

Articolo 5

Provvedimenti normativi eliminati dall'Allegato B al decreto n. 1/2009

I seguenti provvedimenti :

- Istruzione per la Protezione dei Cantieri;
- Servizi di vigilanza linea, armamento, sede;
- Disposizione di RFI n. 3 del 31/01/2001 "Sistemi automatici per la protezione dei cantieri",

non rientrano fra i provvedimenti normativi di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie; ne consegue la loro eliminazione dall'Allegato B al decreto n. 1/2009 del 6/4/2009.

Articolo 6

Obblighi del Gestori dell'infrastruttura e delle Imprese ferroviarie

Il Gestore dell'infrastruttura e le Imprese ferroviarie, entro la data di entrata in vigore del presente decreto, devono:

- emanare proprie disposizioni o prescrizioni di esercizio, o modificare opportunamente quelle in vigore, in conformità a quanto disposto dal presente decreto, tenendo anche presenti i contenuti dei provvedimenti di cui all'articolo 5 per quanto non in contrasto col presente decreto;
- formare il personale interessato;
- aggiornare il proprio Sistema di Gestione della Sicurezza.

Articolo 7

Disposizioni finali, pubblicazione ed entrata in vigore

In coerenza con quanto stabilito al paragrafo 3.4 del decreto di questa Agenzia n. 1/2009, il gestore dell'infrastruttura entro 30 giorni dall'emanazione del presente decreto dovrà inviare a questa Agenzia gli aggiornamenti in formato modificabile e in formato non modificabile (utilizzabili con software diffusi in commercio) dei Testi Normativi, al fine di permetterne la pubblicazione sul sito www.ansf.it e consentire alle imprese ferroviarie di stampare e distribuire i suddetti aggiornamenti.

Il presente decreto è pubblicato sul sito internet di questa Agenzia (www.ansf.it) ed entra in vigore sei mesi dopo la sua emanazione.

Firenze, 22 dicembre 2010

IL DIRETTORE

(ing. Alberto Chiovelli)

