



Il Ministro 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) – 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;

VISTO il 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, con particolare riguardo agli articoli 4, comma 1, 10 e 11;

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 Direttiva ministeriale n° 13/2006/div.5 del 9 marzo 2006;



Il Ministro dei Trasporti

VISTO, in particolare, l'art. 3, comma 3 lettera d) della sopraccitata Direttiva del 9 marzo 2006 riguardante il dispositivo "vigilante" con cui è stata evidenziata la necessità di individuare proposte tecniche finalizzate a superare le criticità evidenziate dalle ASL;

VISTA la proposta tecnica inviata sull'argomento da RFI con la nota n°A0011/P/2006/0002394 del 25 settembre 2006;

VISTA la nota ministeriale n°0036882 del 27 settembre 2006 con cui è stato istituito un Gruppo di lavoro incaricato di validare la suddetta proposta tecnica;

VISTA la relazione in data 10 ottobre 2006 del Gruppo di lavoro di cui sopra;

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 trova ad operare in parte su linee con sistemi tecnologici attivi (terra + bordo) e in parte su linee con sistemi non attivi;

CONSIDERATO che, sulla base della proposta sopra richiamata si rende necessario integrare la Direttiva ministeriale del 9 marzo 2006 precedentemente citata;

VISTO il decreto legge 18 maggio 2006, n. 181 convertito con modificazioni con la legge 17 luglio 2006, n. 233 in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri, in particolare l'articolo 1, commi 4 e 5;

VISTO il DPCM 5 luglio 1005 recante l'organizzazione del Ministero delle infrastrutture e del Ministero dei trasporti;



Il Ministro dei Trasporti

RILEVATO che i citati decreto legge 181/2006, articolo 1, comma 5, e DPCM 5.7.2006, articolo 2, comma 1, lettera d), attribuiscono al Ministero dei trasporti le funzioni ed i compiti spettanti allo Stato in materia di sicurezza dei trasporti terrestri;

CONSIDERATO che tutti i compiti e le funzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria rientrano nelle attribuzioni della Direzione Generale del trasporto ferroviario del soppresso Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che la Direzione Generale stessa rientra nelle articolazioni del Ministero dei trasporti ai sensi dell'articolo 6, comma 3, del citato DPCM 5.7.2006;

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

CONSIDERATA l'indifferibile necessità ed urgenza di garantire la continuità, l'operatività e la chiarezza di ruoli e responsabilità nel presidio della sicurezza ferroviaria nelle more dell'emanazione dei regolamenti di organizzazione del Ministero dei trasporti;

EMANA

la seguente



Il Ministro dei Trasporti

DIRETTIVA

Articolo 1

1. Nella gestione del periodo transitorio l'utilizzo del dispositivo vigilante è regolamentato come previsto dalla proposta di RFI citata in premessa e riportata nell'allegato A alla presente Direttiva, subordinatamente alle seguenti prescrizioni:
 - a. nel periodo transitorio RFI, anche mediante il coinvolgimento delle Imprese ferroviarie, dovrà sviluppare ed implementare idonee soluzioni che garantiscano, a regime, la coerenza degli standard nazionali agli standard internazionali;
 - b. le modalità applicative di cui all'allegato A sono estese al sistema SSC (Sistema di supporto alla Condotta) a seguito del completamento dell'iter omologativo da parte di RFI, condotto con criteri equivalenti a quelli seguiti per i sistemi ETCS (European Train Control System) e SCMT (Sistema di Controllo Marcia Treno);
 - c. nel caso di assenza della protezione della marcia del treno, l'utilizzo del dispositivo di controllo della vigilanza deve essere comunque previsto anche per i treni passeggeri lunga percorrenza notturni;
 - d. RFI, nell'ambito delle proprie competenze e responsabilità, dovrà valutare l'opportunità di modificare/integrare la normativa di esercizio per garantire la gestione in sicurezza del periodo transitorio.

2. Fermo restando che nella situazione a regime tutti i servizi dovranno essere protetti da sistemi di protezione della marcia del treno (ETCS-SCMT-SSC) e che dovrà



Il Ministro dei Trasporti

essere garantita la piena coerenza con gli standard internazionali, il Gestore dell'infrastruttura, anche sulla base dei ritorni di esperienza nella gestione del periodo transitorio, valuterà l'opportunità di formulare proposte migliorative degli standard internazionali maggiormente aderenti alla evoluzione delle tecnologie innovative in corso di installazione sulla rete nazionale.

Articolo 2

1. Al fine di garantire la continuità nello svolgimento dei compiti in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria, con particolare riferimento alla definizione degli standard e delle norme per la sicurezza, alla vigilanza sulle disposizioni emanate dal Gestore dell'infrastruttura, all'attività internazionale ed alle inchieste sugli incidenti ferroviari, fino alla completa attuazione della direttiva 2004/49/CE del 30 aprile 2004 e nelle more dell'emanazione dei regolamenti di organizzazione del Ministero dei trasporti, resta fermo il vigente quadro normativo in materia di sicurezza ferroviaria sia per quanto concerne i compiti della Direzione Generale del trasporto ferroviario che quelli del Gestore dell'infrastruttura RFI SpA, con particolare riferimento agli articoli 4, comma 2, 10 e 11 del D.lgs 8 luglio 2003, n° 188 ed agli articoli 2, 3, e 7 dell'Atto di Concessione di cui al D.M. 31 ottobre 2000, n° 138T.

IL MINISTRO

1. Rotabili in circolazione con sistema di protezione della marcia del treno attiva

Installazione di un dispositivo di esclusione che consenta di disattivare la funzione vigilante, sulle macchine già attrezzate con ETCS/SCMT

- (ETCS/SCMT) esclusione della funzione vigilante e attivazione del controllo attivo atto partenza
- (SSC) esclusione della funzione vigilante in fase di prima attivazione del sistema; successivamente controllo atto partenza.

Configurazioni compatibili con la guida ad agente solo (un solo agente in cabina di guida).

2. Rotabili in circolazione senza protezione della marcia del treno

In assenza di protezione ETCS/SCMT/SSC a bordo o a terra, è assolutamente indispensabile la presenza in cabina di guida di due agenti, come già stabilito dalla Direttiva sulla Sicurezza 9/3/2006.

In tale configurazione e modulo di condotta il secondo agente è tenuto a segnalare, a voce alta, all'agente addetto alla guida, che lo ripeterà, l'aspetto del segnale avvistato.

- Rotabili attrezzati solo con VACMA e/o circolanti senza protezione della marcia.

Il VACMA sarà disattivato mediante commutatore CEV (Commutatore Esclusione Vigilante) o, se in presenza della seconda condizione, disattivando la funzione con il dispositivo di esclusione, di cui al punto 1.

- Servizi per i quali sarà obbligatorio mantenere inserita la funzione "Vigilante".

Treni merci circolanti nelle ore notturne e non protetti dalla tecnologia ETCS/SCMT/SSC.

Comunque non si procederà alla implementazione della funzione vigilante sulle macchine ancora non attrezzate con sistema di protezione della marcia del treno. Tale rinvio è vincolato alla individuazione e condivisione di una tecnologia di controllo della vigilanza, in fase di sperimentazione, che allo stesso tempo sia coerente con gli standard europei che dovranno essere adeguati al mutato contesto di circolazione dei treni sempre più affidati al controllo di sistemi di protezione della marcia del treno.