

ANSF

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Prot. n°ANSF 06402/12 Firenze 09-08-2012 MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici

Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario Via Caraci, 36

00157 Roma

Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie

Via Caraci, 36

00157 Roma

RETE FERROVIARIA ITALIANA Direzione Tecnica

Piazza della Croce Rossa, 1

00161 Roma

FERROVIE NORD

Piazzale Cadorna,14

20123 Milano

IMPRESE FERROVIARIE

(elenco allegato)

Loro Sedi

COMANDO LOGISTICO DELL'ESERCITO S.M. Uff. Movimenti e Trasporti

Viale Castro Pretorio, 123

00185 Roma

VERIFICATORI INDIPENDENTI DI SICUREZZA

(elenco allegato)

Loro Sedi

CENTRI DI FORMAZIONE

(elenco allegato)

Loro Sedi

ASSOCIAZIONI DI SETTORE

(elenco allegato)

Loro Sedi

ORGANIZZAZIONI SINDACALI

(elenco allegato)

Loro Sedi

OGGETTO: Direttiva nº 01/2012 – "Linee guida per lo svolgimento delle attività a carico degli operatori ferroviari a seguito del riordino del quadro normativo".

Si comunica che è stata emanata la direttiva in oggetto.

Il testo integrale della direttiva sarà disponibile sul sito internet dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (www.ansf.it).

Il Direttore g. Alberto Chiovelli



ANSF

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Prot. n°**ANSF 06402/12** Firenze 09-08-2012

DIRETTIVA n. 1/dir/2012

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'art. 2, comma 3, che mantiene ferme le norme vigenti e le conseguenti competenze degli Organi statali interessati per quanto riguarda le rispettive materie di competenza inerenti la sicurezza, con particolare riferimento ai compiti del Ministero dell'interno in materia di prevenzione incendi e soccorso tecnico urgente, ai compiti del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, ai compiti del Ministero delle infrastrutture in materia di norme tecniche costruttive delle opere civili, vigilanza e ispezioni su sede ed opere d'arte relative all'infrastruttura ferroviaria nella fase realizzativa della stessa;
- all'art. 4, commi 4, 7 e 8, che:
 - sottopone l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (nel seguito Agenzia) ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti,
 - prevede l'assunzione da parte dell'Agenzia medesima delle attribuzioni nella materia della sicurezza del trasporto ferroviario già esercitate dal Ministero dei Trasporti e dal gruppo FS S.p.A,
 - contempla una fase di prima applicazione del medesimo decreto legislativo sulla base di apposite Convenzioni fra Ministero, Agenzia e gruppo FS;
- all'art. 6, comma 2, lettere a), b), c) e p), che attribuisce all'Agenzia il compito di:
 - definire il quadro normativo in materia di sicurezza, proponendone il necessario riordino, ed emanare, anche su proposta dei gestori delle infrastrutture e delle imprese ferroviarie, le norme tecniche e gli standard di sicurezza e vigilare sulla loro applicazione,
 - controllare, promuovere e, se del caso, imporre le disposizioni e l'emanazione delle prescrizioni di esercizio da parte dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, in coerenza con il quadro normativo nazionale di cui alla lettera a),
 - stabilire i principi e le procedure e la ripartizione delle competenze degli operatori ferroviari in ordine all'emanazione delle disposizioni di cui alla lettera b),
 - impartire ai gestori delle infrastrutture e alle imprese ferroviarie direttive e raccomandazioni in materia di sicurezza ferroviaria, nonché in ordine agli accorgimenti e procedure necessarie e utili al proseguimento della sicurezza ferroviaria;
- all'art. 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;
- all'art. 27, che prevede che entro tre anni dall'entrata in vigore del decreto l'Agenzia elabora, attraverso il riordino dell'attuale, un nuovo quadro normativo che tenga conto dell'ambito di applicazione del decreto, dell'evoluzione della normativa, del progresso tecnico e scientifico e preveda l'adeguamento e l'armonizzazione della struttura normativa nazionale con quella comunitaria, nonché l'assegnazione dei compiti e delle competenze e la ripartizione delle responsabilità fra i soggetti interessati;



VISTO il decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 43 recante attuazione della direttiva 2008/110/CE del parlamento europeo e del consiglio del 16 dicembre 2008, che modifica la direttiva 2004/49/CE sulla sicurezza delle ferrovie comunitarie e di modifica del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, recante attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza ed allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;

VISTO il Regolamento (CE) n. 352/09 della Commissione del 24 aprile 2009, relativo all'adozione di un metodo comune di determinazione e di valutazione dei rischi di cui all'art. 6, paragrafo 3, lettera a), della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;

VISTO il decreto dell'Agenzia n. 4/2012 del 9/8/2012, concernente l'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 in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria" e la contestuale abrogazione, fra gli altri, del decreto dell'Agenzia n. 1/2009;

CONSULTATI tutti i soggetti interessati, compresi gli operatori del settore, le associazioni e le organizzazioni negli incontri tenutisi dal marzo 2010 all'agosto 2012, aventi per oggetto il riordino del quadro normativo in materia di sicurezza della circolazione;

AL FINE di agevolare, a seguito del concludersi del processo di riordino della normativa di esercizio, effettuato dall'Agenzia, le azioni degli operatori interessati da tale processo, chiarendo l'assegnazione dei compiti e la ripartizione delle responsabilità;

emana la seguente

DIRETTIVA

SVOLGIMENTO DELLE ATTIVITÀ A CARICO DEGLI OPERATORI FERROVIARI A SEGUITO DEL RIORDINO DEL QUADRO NORMATIVO

1. Premessa

1.1 Esigenza di un riordino del quadro normativo

Il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 (nel seguito d.lgs. 162), in attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE, disciplina le condizioni di sicurezza del sistema ferroviario italiano mediante, tra l'altro, l'adeguamento e l'armonizzazione della struttura normativa nazionale con quella comunitaria, la progressiva adozione degli obiettivi e dei metodi comuni di sicurezza e l'assegnazione dei compiti e delle competenze e la ripartizione delle responsabilità fra i soggetti interessati (art. 1).

A tal fine, con l'art. 6, comma 2, lettere a), b), e c), attribuisce all'Agenzia il compito di:

- definire il quadro normativo in materia di sicurezza, proponendone il necessario riordino, ed emanare, anche su proposta dei gestori delle infrastrutture e delle imprese ferroviarie, le norme tecniche e gli standard di sicurezza e vigilare sulla loro applicazione;
- controllare, promuovere e, se del caso, imporre le disposizioni e l'emanazione delle prescrizioni di esercizio da parte dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, in coerenza con il quadro normativo nazionale;
- stabilire i principi e le procedure e la ripartizione delle competenze degli operatori ferroviari in ordine all'emanazione delle disposizioni di cui alla lettera b).





In particolare, con l'art. 27, attribuisce all'Agenzia il <u>compito di elaborare</u>, attraverso il riordino dell'attuale, un nuovo quadro normativo che tenga conto dell'ambito di applicazione del decreto, dell'evoluzione della normativa, del progresso tecnico e scientifico e preveda l'adeguamento e l'armonizzazione della struttura normativa nazionale con quella comunitaria, nonché l'assegnazione dei compiti e delle competenze e la ripartizione delle responsabilità fra i soggetti interessati.

L'attività normativa è quindi una delle tre fondamentali linee di intervento dell'Agenzia, insieme all'attività autorizzativa e all'attività di ispettorato, controllo e vigilanza.

Il riordino del quadro normativo si rende in sostanza necessario in quanto la normativa previgente al d.lgs. 162, emanata dall'amministrazione ferroviaria, non risulta conforme al nuovo assetto definito dal decreto stesso, presentando, in particolare, tre aspetti distonici:

- la sovrapposizione delle figure utili alla regolamentazione, in quanto nell'amministrazione ferroviaria si concentravano, in uno, la safety authority, il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria;
- la varietà della tipologia delle norme (regolamenti, disposizioni, prescrizioni, specifiche, circolari, etc.), dove spesso si smarrisce la gerarchia regolamentare e non si attua in modo sempre coerente la separazione fra principi e procedure;
- la stratificazione delle norme, che con il tempo hanno subito rimaneggiamenti e integrazioni, soprattutto a causa dell'avvento delle nuove tecnologie.

Al contempo, la liberalizzazione del mercato ferroviario ha già da tempo consentito l'affacciarsi di nuovi operatori, che si trovano quindi a confrontarsi con una regolamentazione frammentaria e, soprattutto, con labili confini tra i vari livelli regolamentari.

1.2 Principio dell'attribuzione delle responsabilità

Al fine di chiarire che la liberalizzazione non significa banalizzazione delle regole né delega delle proprie responsabilità, bensì maggiore rigore nell'esercizio delle specifiche e proprie attribuzioni, il d.lgs. 162, con l'art. 8 comma 1, impone che ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascuna impresa ferroviaria siano responsabili della propria parte di sistema e del relativo funzionamento sicuro e, con l'art. 5 comma 4, dispone che l'Agenzia provveda affinché la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano incomba appunto su tali operatori, obbligandoli a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio, ad applicare le norme e gli standard di sicurezza nazionali e a istituire i sistemi di gestione della sicurezza.

Tali imposizioni, emesse in attuazione dell'art. 4, comma 3, della Direttiva 2004/49/CE ("gli stati membri provvedono affinché la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano incomba ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie"), esprimono sinteticamente ma efficacemente il principio dell'attribuzione delle responsabilità per gli operatori ferroviari.

Il suddetto principio è quindi ripreso dal d.lgs. 162, anche con riferimento alle attività regolamentari: l'Agenzia fornisce i principi informatori (il "cosa"), gli operatori ferroviari valutano e determinano gli interventi (il "come"). Il "come", evidentemente, coinvolge sia le metodologie (la regolamentazione) che le tecnologie (l'applicazione).

Lo scenario introdotto dal d.lgs. 162 è dovuto ma non banale, tant'è che l'Agenzia, nel suo periodo di attività, ha supportato gli operatori, di storia consolidata o di nuova costituzione, nel cammino verso l'autonoma e consapevole assunzione di responsabilità.

In questo contesto il Regolamento (CE) n. 352/09 della Commissione del 24 aprile 2009, relativo all'adozione di un metodo comune di determinazione e di valutazione dei rischi di cui





all'art. 6, paragrafo 3, lettera a), della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio assegna direttamente al "proponente" il compito di determinare in primo luogo i potenziali effetti delle modifiche che possono incidere sulla sicurezza ferroviaria mentre, come detto, già la Direttiva 2004/49/CE e il d.lgs. 162 assegnavano agli stessi operatori il compito di mettere in atto le necessarie misure di controllo dei rischi.

1.3 Architettura del quadro normativo a regime

Il quadro normativo, così come delineato dal d.lgs. 162, è costituito da:

- a. normativa comunitaria e nazionale;
- b. norme tecniche e standard di sicurezza, emanati dall'Agenzia e contenenti i principi e i criteri necessari per la sicurezza della circolazione ferroviaria;
- c. disposizioni e prescrizioni di esercizio, emanate dai gestori infrastruttura e dalle imprese ferroviarie, incluse le procedure di interfaccia tra gestori e imprese per la sicurezza della circolazione ferroviaria, emanate da ciascun gestore dell'infrastruttura per la sua rete.

1.3.a Normativa comunitaria e nazionale

La normativa comunitaria è costituita da tutti gli atti comunitari.

Tra questi, di particolare rilevanza, sono le Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI), alle quali devono essere conformi ciascun sottosistema o parte di esso al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità.

La normativa nazionale è costituita da tutta la legislazione e altri provvedimenti nazionali (leggi, decreti legislativi, decreti ministeriali, direttive ministeriali, ecc.).

La normativa comunitaria e nazionale è da considerarsi sempre cogente.

In particolare si devono considerare sempre cogenti le norme di legge concernenti il Codice della Strada e la salute e sicurezza del lavoro quando si disciplinano aspetti della sicurezza della circolazione ferroviaria che si interfacciano o si sovrappongono con la circolazione stradale o con la salute e sicurezza del lavoro.

1.3.b Norme tecniche e standard di sicurezza

Le norme tecniche e gli standard di sicurezza sono elaborati ed emanati dall'Agenzia nel rispetto del quadro legislativo vigente, ovvero nel rispetto della normativa comunitaria e nazionale di cui sopra, nel rispetto delle raccomandazioni dell'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA) e consultando tutti i soggetti interessati. Esse dettano i principi e criteri necessari per la sicurezza della circolazione ferroviaria di cui all'art. 6 comma 1 del d.lgs. 162.

L'Agenzia opera affinché siano pubblicati in un linguaggio chiaro e accessibile agli interessati e messi a disposizione di tutti i gestori dell'infrastruttura e di tutte le imprese ferroviarie e di chiunque richieda un certificato o un'autorizzazione di sicurezza.

Le norme tecniche comprendono le norme di esercizio e gli standard tecnici:

• le norme di esercizio sono i principi e i criteri finalizzati a garantire che l'esercizio ferroviario sia svolto nel rispetto di prestabiliti requisiti di sicurezza e regolamentano le interfacce fra gli operatori ferroviari in tale materia, dove, dando per acquisito il concetto d interfaccia, per principio deve intendersi un'affermazione che definisce una relazione fondamentale fra sottosistemi del sistema ferroviario che garantisce il rispetto dei requisiti di sicurezza, mentre per criterio deve intendersi uno standard funzionale che fissa le caratteristiche generali del





sistema ferroviario, nonché i requisiti di sicurezza relativi ai sottosistemi strutturali del sistema ferroviario stesso.

Sono elaborate ed emanate dall'Agenzia anche su proposta, debitamente motivata e supportata da idonea analisi e valutazione del rischio, dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie.

gli standard tecnici, a cui si devono ispirare le specifiche e le istruzioni tecniche, sono i
requisiti funzionali minimi che un prodotto o un processo devono soddisfare per garantire la
sicurezza dell'esercizio. In particolare l'Agenzia emana gli standard tecnici, adottando
criteri coerenti con i regolamenti e gli standard internazionali, anche alla luce dell'adozione
dei metodi comuni di sicurezza (CSM) e delle loro revisioni da parte dell'Unione Europea,
per le parti di un sottosistema non rispondenti, non disciplinate o non completamente
coperte da una STI o quando la verifica dei requisiti essenziali non possa essere ancora
compiuta con riferimento a requisiti tecnici e funzionali di interoperabilità.

Gli standard di sicurezza rappresentano, invece, i requisiti relativi a:

- adozione del Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS);
- rilascio del Certificato e dell'Autorizzazione di sicurezza;
- principi e criteri per l'analisi e la valutazione del rischio;
- registrazioni dello stato di servizio del materiale rotabile e delle sue parti e dei sottosistemi strutturali infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento;
- accertamento e controllo dell'idoneità psico-fisica dei candidati all'assunzione e del personale in servizio, relativamente alle mansioni di sicurezza;
- formazione del personale addetto alle mansioni di sicurezza.

In casi particolari, l'Agenzia può autorizzare il gestore infrastruttura e le imprese ferroviarie ad adottare temporaneamente modifiche sperimentali alle norme tecniche e degli standard di sicurezza, motivate da idonea analisi del rischio.

1.3.c Disposizioni e prescrizioni di esercizio

Le disposizioni e prescrizioni di esercizio sono emanate dal gestore infrastruttura e dalle imprese ferroviarie, ai sensi dell'art. 8 del d.lgs. 162.

Esse devono essere conformi al quadro normativo vigente (normativa comunitaria e nazionale, norme tecniche e standard di sicurezza) e costituiscono le specifiche procedure che disciplinano i propri processi interni connessi alla circolazione ferroviaria e l'operatività del proprio personale, ovvero la manualistica di mestiere a uso del personale che svolge mansioni di sicurezza.

I gestori dell'infrastruttura disciplinano anche gli aspetti operativi relativi all'interfaccia con le imprese ferroviarie in coerenza con i principi definiti dall'Agenzia.

Le disposizioni e prescrizioni di esercizio sono funzionali a garantire il controllo dei rischi derivanti dalle proprie attività e di quelli condivisi, ovvero i rischi derivanti dalla separazione delle attività fra i vari soggetti, e a garantire il rispetto, all'interno della propria organizzazione, del quadro normativo.

A tal fine devono essere emesse a fronte di idonea analisi e valutazione del rischio e secondo processi organicamente inseriti nel proprio SGS, in conformità a quanto previsto dal Regolamento (CE) n. 352/09.

Si rammenta in tal senso che il d.lgs. 162, con l'art. 13 comma 1, impone che i sistemi di gestione della sicurezza siano elaborati al fine di garantire:



- che il sistema ferroviario possa attuare almeno gli obiettivi comuni di sicurezza (CST) e sia conforme alle norme di sicurezza nazionali, nonché ai requisiti di sicurezza contenuti nelle STI;
- che siano applicati gli elementi pertinenti dei metodi comuni di sicurezza (CSM).

Inoltre, nell'allegato III, lo stesso d.lgs. 162 chiarisce che sono elemento essenziale del SGS le procedure atte a soddisfare gli standard tecnici e operativi in vigore o altre prescrizioni contenute nelle STI, nelle norme nazionali di sicurezza, in altre norme pertinenti o nelle decisioni dell'Agenzia, nonché le procedure volte ad assicurare la conformità agli standard e alle altre prescrizioni durante l'intero ciclo di vita delle attrezzature e delle operazioni.

Il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie che emanano le disposizioni e prescrizioni di esercizio hanno la responsabilità di garantirne la diffusione in tempo utile, l'applicabilità e l'esaustività e ne devono depositare agli atti dell'Agenzia, preventivamente all'entrata in vigore, una copia cartacea e una su supporto informatico.

L'Agenzia può promuovere, e se del caso imporre, l'emissione, la modifica o l'abrogazione di disposizioni e prescrizioni di esercizio in coerenza con il quadro normativo o per disciplinare le attività di interfaccia fra gli operatori.

Le disposizioni e prescrizioni delle imprese ferroviarie devono inoltre essere conformi alle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura che disciplinano le interfacce tra il personale del gestore e il personale delle imprese per quanto concerne la sicurezza della circolazione ferroviaria.

Tra le suddette norme di interfaccia di competenza del gestore dell'infrastruttura rientra il Regolamento sui Segnali, che non può essere modificato se non in maniera conforme alle norme comunitarie. Il riallineamento del Regolamento sui Segnali al nuovo "Regolamento per la circolazione ferroviaria" è compatibile con le normative comunitarie in quanto mirante a risolvere le problematiche di sicurezza in esso presenti.

I contesti di esercizio obsoleti e non rispondenti ai principi e criteri contenuti nel "Regolamento per la circolazione ferroviaria" emanato col decreto 4/2012 (come ad esempio le linee con il controllo degli incroci comprese quelle a Dirigenza Unica, le linee con il blocco telefonico o con il blocco elettrico manuale, le stazioni prive di doppio segnalamento di protezione e partenza completo, i deviatoi privi di fermascambi e collegamenti di sicurezza, i segnali semaforici, la circolazione delle locomotive a vapore, le manovre negli scali di smistamento), devono essere regolamentati dal gestore dell'infrastruttura mediante proprie disposizioni e prescrizioni da emettere in coerenza con le norme previgenti al decreto n. 4/2012, fermo restando l'obbligo di presentare all'Agenzia un piano di dismissione dei suddetti contesti.

2 Processo di riordino del quadro normativo in materia di sicurezza della circolazione

Il riordino del quadro normativo condotto dall'Agenzia ha avuto come fine la definizione di un assetto del quadro conforme a quello disposto dal d.lgs. 162 e sopra descritto.

L'Agenzia quindi si è attivata per riordinare e rielaborare il quadro normativo previgente in modo tale da ottenere una chiara, esaustiva e coerente definizione delle norme tecniche e degli standard di sicurezza di propria competenza, e da consentire al gestore infrastruttura e alle imprese ferroviarie la conseguente assunzione ed emanazione delle disposizioni e prescrizioni di esercizio.

Il processo è stato strutturato quindi nelle seguenti quattro fasi:





- analisi della normativa in vigore (testi normativi, disposizioni, prescrizioni e circolari del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale RFI) e della normativa comunitaria;
- elaborazione dell'architettura del nuovo sistema (testo della normativa ferroviaria di competenza dell'Agenzia);
- compilazione delle parti del nuovo testo passando attraverso la riscrittura del Regolamento per la Circolazione dei Treni (RCT) e del Regolamento sui Segnali (RS);
- verifiche finali di coerenza ed esaustività.

Il processo quindi ha avuto come obiettivo la riscrittura e l'integrazione dei contenuti del RCT e del RS in modo che essi, raccogliendo e ordinando i principi normativi oggi contenuti in tutti gli altri testi e costituendo quindi l'insieme delle norme tecniche e degli standard di sicurezza, rappresentino la prima impostazione del citato testo della normativa ferroviaria di competenza dell'Agenzia.

La fase di analisi ha in particolare portato:

- all'emanazione del decreto dell'Agenzia n. 1/2009 del 6 aprile 2009 e successive modifiche, con l'attuazione della dovuta ripartizione delle competenze e responsabilità, sopra riferita e con l'individuazione delle norme tecniche e degli standard di sicurezza, di cui all'Allegato B, ritenuti validi;
- all'emanazione dei decreti dell'Agenzia n. 5/2010 del 25 maggio 2010, n. 8/2010 del 12 luglio 2010 e n. 2/2011 del 23 febbraio 2011, che aggiornano l'Allegato B al decreto n. 1/2009 eliminando circolari normative risultate già abrogate alla data di emanazione del decreto n. 1/2009 o già recepite nei testi normativi o relative a contesti organizzativi e tecnologici superati;
- alla mappatura dei testi normativi stessi, che ha permesso di individuare i principi ritenuti di competenza dell'Agenzia, e quindi da inserire nel RCT e nel RS, e le procedure di competenza esclusiva dei gestori del'infrastruttura e delle imprese ferroviarie.

Il decreto n. 1/2009 ha quindi costituito una prima necessaria tappa, e non certo il punto di arrivo, nell'attività di riordino del quadro normativo.

La citata individuazione delle norme tecniche e degli standard di sicurezza ha avuto la funzione di congelare, sotto la competenza dell'Agenzia, il quadro normativo, comprensivo dei testi normativi e degli atti di chiara competenza, ai sensi del d.lgs. 162, delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura.

Ciò ha permesso di preservare la continuità del presidio del previgente impianto regolamentare ereditato da RFI e, quindi, un transitorio finalizzato ad accompagnare gli operatori ferroviari verso la loro completa assunzione di responsabilità senza vuoti o impatti negativi sulla sicurezza ferroviaria.

A seguito dell'avvenuta mappatura dei testi normativi e a seguito dell'opportuna consultazione con gli operatori del settore, le associazioni e le organizzazioni sindacali, avvenuta tramite il preventivo invio di schemi di decreto e in appositi incontri, l'Agenzia ha emanato:

- il decreto n. 15/2010 del 13 dicembre 2010, concernente il riordino normativo delle norme per l'ammissione tecnica e per la circolazione dei mezzi d'opera e contenente i dovuti aggiornamenti all'allegato B del decreto n. 1/2009,
- il decreto n. 16/2010 del 22 dicembre 2010, concernente il riordino delle norme di esercizio che regolamentano i regimi di esecuzione dei lavori all'infrastruttura ferroviaria e delle attività di vigilanza e di controllo della stessa e contenente i dovuti aggiornamenti all'allegato B del decreto n. 1/2009.





e, da ultimo, il decreto n. 4/2012 del 9 agosto 2012 (nel seguito decreto n. 4/2012), che costituisce il riordino del quadro normativo di competenza dell'Agenzia e supera i sopraccitati decreti emanati dall'Agenzia stessa nelle precedenti fasi del riordino.

Tale decreto riguarda:

- a) "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria";
- b) "Regolamento per la circolazione ferroviaria"
- c) "Norme per la qualificazione del personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria"

e la contestuale abrogazione, fra gli altri, del decreto dell'Agenzia n. 1/2009.

- 3 Elaborazione, nel transitorio, delle disposizioni e prescrizioni di esercizio di competenza del gestore dell'infrastruttura RFI e delle imprese ferroviarie
- 3.1 Emanazione del decreto dell'Agenzia n. 4/2012

Con l'entrata in vigore del decreto 4/2012:

- il decreto n. 1/2009 viene sostituito dal nuovo testo "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria",
- nel nuovo "Regolamento per la circolazione ferroviaria" sono contenute tutte le norme inerenti alla circolazione ferroviaria di competenza dell'Agenzia;
- le "Norme per la qualificazione del personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria" subentrano a:
 - la Disposizione di RFI n. 18 del 03 settembre 2003 recante "Requisiti di qualificazione professionale del personale che svolge mansioni di verifica del materiale rotabile, modalità per l'accreditamento presso il Gestore dell'Infrastruttura degli istruttori del settore verifica e norme per il rilascio delle abilitazioni e della patente per l'esercizio delle mansioni di verifica";
 - la Disposizione di RFI n. 17 del 09 marzo 2006 recante "Sistema di qualificazione professionale del personale delle Imprese Ferroviarie che svolge attività lavorative connesse con la sicurezza dell'esercizio ferroviario nei settori accompagnamento treni, scorta tradotte e formazione treni: Abilitazioni, Accreditamento degli istruttori e Mantenimento delle competenze";
 - la Disposizione di RFI n. 16 del 24 aprile 2007 recante "Integrazione alle "Norme per il rilascio al personale delle Imprese Ferroviarie e della Divisione Infrastruttura delle abilitazioni all'esercizio delle mansioni alla condotta - Modello della patente per la circolazione sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale" (Disposizione 31/2000 del 08/11/2000)";
 - la Disposizione di RFI n. 25 del 30 maggio 2007 recante "Norme per acquisire la conoscenza delle linee e degli impianti rivolta agli istruttori e ai dipendenti delle Imprese Ferroviarie impegnati nelle attività di Accompagnamento e Formazione dei treni, Scorta delle tradotte. Abrogazione della Disposizione 17/2004";
 - la Disposizione di RFI n. 01 del 05 gennaio 2004 recante "Sistema di qualificazione professionale del personale che svolge attività lavorative connesse con la sicurezza



dell'esercizio ferroviario nel settore movimento: Abilitazioni, Accreditamento degli istruttori e Mantenimento delle competenze";

- la Disposizione di RFI n. 06 del 18 gennaio 2006 recante "Modifiche, integrazioni e rettifiche alla Disposizione n.1 del 5/01/04 (Sistema di qualificazione professionale del personale che svolge attività lavorative connesse con la sicurezza dell'esercizio ferroviario nel settore movimento: Abilitazioni, Accreditamento degli istruttori e Mantenimento delle competenze.
- la Disposizione di RFI S.p.A. n. 04 del 26 gennaio 2004 recante "Utilizzazione del personale della manutenzione per lo svolgimento di operazioni di circolazione negli impianti posti sulle linee telecomandate nel caso di guasto alle apparecchiature;
- la Disposizione di RFI S.p.A. n. 53 del 10 agosto 2005 recante "Procedura da adottare nei confronti del personale di Scorta Tradotte e Accompagnamento treni utilizzato nelle funzioni di secondo agente alla condotta in caso di indebito superamento a via impedita dei segnali fissi e/o incidenti e inconvenienti che hanno pregiudicato o avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario";
- la Disposizione di RFI S.p.A. n. 64 del 04 ottobre 2005 recante "Modifiche alla disposizione n. 1 del 5 gennaio 2004";
- la Disposizione di RFI S.p.A. n. 06 del 18 gennaio 2006 recante "Modifiche, integrazioni e rettifiche alla disposizione n. 1 del 5 gennaio 2004";
- la Disposizione di RFI S.p.A. n. 09 del 10 marzo 2007 recante "Norme sulla certificazione degli Istruttori di RFI e del Genio Ferrovieri e alla relativa iscrizione nell'albo degli istruttori accreditati del Gestore della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale";
- la Disposizione di Ferrovie dello Stato S.p.A. Divisione Infrastruttura n. 34 del 27 novembre 2000 recante "Disciplina dell'utilizzazione del personale della Divisione Infrastruttura e delle Imprese Ferroviarie che svolge mansioni di sicurezza dell'esercizio ferroviario, in presenza di fatti che abbiano recato o avrebbero potuto recare pregiudizio ad essa";
- la Disposizione di RFI S.p.A. n. 19 del 03 agosto 2000 recante il "Livello di conoscenza della lingua italiana del personale impiegato dalle Imprese Ferroviarie per le attività di sicurezza";
- la Disposizione di RFI S.p.A. n. 12 del 23 giugno 2003 concernente "Aggiornamento dei requisiti di conoscenza della lingua italiana";
- la nota ANSF 01545/08 del 20/10/08 recante "Nomina delle commissioni per il rilascio delle abilitazioni all'esecuzione delle mansioni di condotta, accompagnamento e formazione treni – Disposizioni del Gestore Infrastruttura n. 07 del 19 febbraio 2004 e n. 17 del 09 marzo 2006;
- la prescrizione RFI –DTC/A0010/P/2005/0001655 del 02/11/2005 "Prescrizione concernente il personale delle Ditte Raccordate: conferimento e conversione abilitazioni all'attività di "formare i treni" della disposizione 7/2001;
- la prescrizione RFI –DTC/A0010/P/2008/0002425 del 27/09/2006 "Prescrizione . Rilascio delle abilitazioni agli apparati centrali (Disp.1/2004) al personale delle Imprese Ferroviarie";
- la Disposizione di RFI S.p.A. n. 39 del 15 settembre 2004 concernente "Sistema di qualificazione professionale del personale che svolge attività lavorative nel settore manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria: abilitazioni, accreditamento degli istruttori e mantenimento delle competenze";
- la Disposizione di RFI S.p.A. n.1 del 08 gennaio 2007 concernente "Complementi AV/AC alla disposizione 39/2004. Integrazione e modifiche connesse con l'attivazione delle



nuove linee AV/AC, alla Disposizione 39/2004 "Sistema di qualificazione professionale del personale che svolge attività lavorative nel settore manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria: abilitazioni, accreditamento degli istruttori e mantenimento delle competenze";

 la Disposizione di RFI S.p.A. n.6 del 5 marzo 2008 concernente "Modifiche alla Disposizione n.39/2004 e alla Disposizione n.1/2007. Ridefinizione delle competenze e dei programmi di esame per il conseguimento delle abilitazioni specialistiche del settore Telecomunicazioni".

Con l'emanazione del decreto 4/2012 e con la definizione del quadro normativo di competenza dell'Agenzia, ha quindi inizio il transitorio a disposizione del gestore dell'infrastruttura RFI e delle imprese ferroviarie per:

- a) elaborare ed emanare le disposizioni e prescrizioni di esercizio di competenza in accordo a detto quadro normativo;
- b) informare e formare il proprio personale;
- c) aggiornare, ove necessario, il proprio SGS.

Riguardo alla lettera a), si rammenta che il gestore dell'infrastruttura stabilisce con proprie disposizioni e prescrizioni anche le procedure di dettaglio che disciplinano le interfacce tra il proprio personale ed il personale delle imprese ferroviarie, sentite queste ultime nel caso in cui le suddette procedure abbiano impatto sull'organizzazione delle imprese ferroviarie medesime.

Di converso le disposizioni e procedure emesse dalle imprese ferroviarie dovranno essere conformi alle procedure di interfaccia emesse dal gestore dell'infrastruttura.

3.2 Adempimenti da attuare prima dell'entrata in vigore del decreto n. 4/2012

Innanzitutto è necessario chiarire che, dopo l'entrata in vigore del decreto n. 4/2012, le norme di esercizio ad esso previgenti rientreranno nelle attribuzioni che il d.lgs. 162/2007 conferisce agli operatori rappresentando, per le parti coerenti col decreto n. 4/2012 e con i testi con esso emanati, il "sistema di riferimento" da cui gli operatori potranno procedere al riordino della parte di norme di propria competenza nel rispetto delle procedure del Regolamento (CE) n. 352/09.

Per agevolare gli operatori ferroviari nella propria parte di attività di riordino normativo, l'Agenzia metterà a breve a loro disposizione delle "tabelle di raffronto" nelle quali, per ciascun provvedimento normativo previgente, vengono indicati:

- la coerenza o meno dello stesso con i principi e i criteri emanati col decreto 4/2012;
- l'operatore (gestore dell'infrastruttura o impresa ferroviaria) tra le cui attribuzioni ricade il provvedimento medesimo.

RFI deve mantenere su un'apposita sezione del proprio sito internet pubblico, durante tutta la durata del transitorio, l'insieme dei provvedimenti di competenza degli operatori.

Si ricorda che il Regolamento (CE) n. 352/09 della Commissione del 24 aprile 2009, al punto 20 dell'articolo 3, definisce il "sistema di riferimento" come il sistema che, nella pratica, ha dimostrato di presentare un livello di sicurezza accettabile e rispetto al quale è possibile valutare, per comparazione, l'accettabilità dei rischi derivanti da un sistema soggetto a valutazione.

Tali "tabelle di raffronto" costituiscono il "sistema di riferimento", che sarà adottato, per la parte di competenza, da ciascun operatore, come l'insieme delle iniziali disposizioni e prescrizioni di esercizio di competenza.



Questo primo passo è necessario a garantire la continuità del presidio del previgente impianto regolamentare, nell'attesa che tutti gli operatori elaborino ed emanino le definitive disposizioni e prescrizioni di esercizio di competenza.

Qualora gli operatori rilevassero aspetti di tale "sistema di riferimento" ritenuti non conformi al quadro normativo generale, sarà loro cura modificarli segnalando tali modifiche, con le opportune motivazioni, a questa Agenzia.

Ciascun operatore, entro la data di entrata in vigore del decreto n. 4/2012 assume, pertanto, fra le proprie prescrizioni e disposizioni il "sistema di riferimento".

3.3 Transitorio: elaborazione ed emanazione delle disposizioni e prescrizioni di esercizio

Dopo l'entrata in vigore del decreto n. 4/2012, tutti gli operatori possono elaborare ed emanare le disposizioni e prescrizioni di esercizio di propria competenza, depositandone agli atti dell'Agenzia una copia cartacea e una su supporto informatico, solo dopo avere attuato le procedure previste dal sopra richiamato Regolamento 352/2009.

Come ampiamente detto:

- le disposizioni e prescrizioni di esercizio dovranno essere conformi al quadro normativo vigente (normativa comunitaria e nazionale, norme tecniche e standard di sicurezza), così come definito con il decreto n. 4/2012 e devono comprendere le specifiche procedure che disciplinano i propri processi interni connessi alla circolazione ferroviaria e l'operatività del proprio personale;
- Il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie hanno la responsabilità di garantirne la diffusione in tempo utile, l'applicabilità e l'esaustività.

In particolare potrà essere emanata, quindi, la manualistica di mestiere a uso del personale che svolge mansioni di sicurezza.

A tal proposito il punto 4.7.2 delle "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria" emanate col decreto n. 4/2012 individua le seguenti attività di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario:

- · formazione dei treni;
- accompagnamento dei treni;
- condotta dei treni;
- verifica del materiale rotabile;
- manutenzione dei rotabili;
- manutenzione dell'infrastruttura;
- gestione della circolazione.

Come detto, ogni modifica rispetto al "sistema di riferimento" dovrà essere gestita in conformità al Regolamento (CE) n. 352/09 della Commissione del 24 aprile 2009: le modifiche considerate dal proponente incidenti sulla sicurezza e ritenute rilevanti, potranno essere effettuate quindi solo a fronte di idonea analisi e valutazione del rischio e secondo i processi organicamente inseriti nel proprio SGS, tramite l'adozione di un metodo comune di determinazione e di valutazione dei rischi.

Se la modifica è ritenuta non rilevante, il CSM non deve essere applicato; tuttavia la decisione deve essere documentata per consentire all'Agenzia le opportune verifiche. Per le modifiche non rilevanti deve essere sempre inoltre verificato che, una volta sommate, tutte le modifiche non rilevanti non rappresentino una modifica rilevante.



Nella fase di elaborazione dovrà essere data particolare cura alla disciplina e alla definizione delle attività di interfaccia fra gli operatori, che per loro stessa natura dovranno essere condivise tra gestore dell'infrastruttura e imprese ferroviarie, anche attraverso l'attivazione di opportuni tavoli tecnici, per la supervisione dei quali questa Agenzia si rende da subito disponibile.

Come detto, l'Agenzia può promuovere, e se del caso imporre, l'emissione, la modifica o l'abrogazione di disposizioni e prescrizioni di esercizio in coerenza con il quadro normativo o per disciplinare le attività di interfaccia fra gli operatori.

Inoltre l'Agenzia opererà in modo continuo, durante il transitorio, la verifica del quadro normativo di propria competenza, anche grazie alle eventuali segnalazioni che dovessero essere ritenute opportune da parte degli operatori.

IL DIRETTOR

ing. Alberto Chilovelli Albu Mauh

Firenze, 9 agosto 2012