

Prot. n° 1/dir/2008

L'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;

VISTO in particolare l'articolo 4, commi 7 e 8, del decreto legislativo 10 agosto 2007 n. 162 che prevede l'assunzione da parte dell'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;

VISTA la Convenzione del 21 maggio 2008, stipulata tra Ministero dei Trasporti, Agenzia e gruppo F.S in attuazione del citato articolo 4 comma 8 del decreto legislativo 10 agosto 2007 n. 162;

VISTO il verbale n. 1 del 10 giugno 2008 redatto ai sensi dell'art. 1 della citata Convenzione del 21 maggio 2008 con cui sono stati 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 sull'attività delle imprese ferroviarie;

A

VISTO il decreto dirigenziale n. 2043 D.G.4-Div.5 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di ratifica del sopraccitato verbale n. 1 del 10 giugno 2008, in base al quale l'Agenzia ha assunto le attribuzioni di cui sopra a decorrere dal 16 giugno 2008;

CONSIDERATO che l'articolo 6, comma 2, lettera p) del decreto legislativo 10 agosto 2007 n. 162 attribuisce all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (di seguito Agenzia) il compito di impartire direttive e raccomandazioni in materia di sicurezza ferroviaria;

emana la seguente

DIRETTIVA

alle imprese ferroviarie, avente per oggetto le modalità di utilizzo del dispositivo vigilante.

Premesse

L'Agenzia ha effettuato una ricognizione dell'attuale normativa a livello comunitario concernente il dispositivo vigilante da cui si ricava quanto riportato nei seguenti punti da 1) a 3).

1. La direttiva 2004/50/CE, che modifica le direttive 96/48/CE del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e 2001/16/CE del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, è stata recepita con il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 163.

In conformità alle suddette direttive e al suddetto decreto legislativo di attuazione, ogni sottosistema è oggetto di Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI), con l'obiettivo principale di armonizzare le misure di sicurezza e le norme tecniche attualmente in uso al fine di rendere possibile l'interoperabilità.

2.  Con decisione 2008/232/CE del 21 febbraio 2008 la Commissione ha adottato una STI relativa al sottosistema "materiale rotabile" del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, che deve essere applicata dal 1° settembre 2008.

La sopracitata STI prevede, al paragrafo 4.2.7, la presenza di un "Dispositivo di vigilanza del macchinista", tale che "un'eventuale mancanza di vigilanza da parte del macchinista deve essere rilevata entro 30-60 secondi e, in assenza di intervento del macchinista, provocare l'attivazione automatica della frenatura completa di servizio e l'interruzione dell'alimentazione della condotta generale del freno".

3. E' in fase di definizione l'equivalente STI relativa al sistema ferroviario transeuropeo convenzionale che, allo stato attuale, prevede anch'essa la presenza di un dispositivo atto al controllo della vigilanza del macchinista e la cui stesura della bozza finale è prevista per febbraio 2009.

Tale bozza di STI, sempre allo stato attuale, non prevede la funzione di controllo continuativo della presenza.

L'Agenzia ha effettuato una ricognizione della normativa nazionale concernente il dispositivo vigilante da cui si ricava quanto riportato nei seguenti punti da 4) a 9).

4. La nota ministeriale 19 luglio 2002, n° 410/VIG3 ha previsto l'adozione del dispositivo vigilante.
5. La Direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n° 13/2006/Div5 del 9 marzo 2006, riguardante la ricognizione delle indicazioni impartite dal Ministero sulle tematiche relative alla sicurezza della circolazione ferroviaria e la definizione del quadro di indirizzo in merito alla installazione sulla rete ferroviaria e sui rotabili delle tecnologie per la protezione della marcia dei treni, ha trattato la tematica relativa al dispositivo vigilante nei seguenti termini:
- le Imprese Ferroviarie individuano proposte tecniche finalizzate a superare le criticità evidenziate dalle ASL in materia di salute e sicurezza del lavoro;
 - le suddette proposte devono individuare soluzioni che garantiscano il controllo della vigilanza del macchinista con una frequenza corrispondente al parametro più restrittivo previsto dalla Fiche UIC 641-O del febbraio 2001;
 - a regime, cioè a partire dal 30 giugno 2008, dovranno essere adottate soluzioni conformi agli standard internazionali.

La Direttiva ministeriale 9 marzo 2006 ha inoltre richiamato nelle premesse che sono di esclusiva competenza del Datore di lavoro gli aspetti di igiene e sicurezza sul lavoro, ivi inclusi quelli riguardanti l'ergonomia dei dispositivi di sicurezza.

6. La Direttiva del Ministero dei Trasporti n° DG 4/Div5 0044725 del 20 ottobre 2006, riguardante le modalità di utilizzo del dispositivo vigilante, integra con modifiche la sopra richiamata Direttiva ministeriale 9 marzo 2006, nei seguenti termini:
- ribadisce che a regime, cioè a partire dal 30 giugno 2008, dovrà essere garantita la piena coerenza con gli standard internazionali, anche relativamente alla regolamentazione e all'utilizzo del dispositivo vigilante;

- regola – sulla base della necessità di superare eventuali criticità evidenziate dalle ASL richiamata dalla precedente Direttiva ministeriale 9 marzo 2006 - la gestione, nel periodo transitorio, dell'utilizzo del dispositivo vigilante, introducendo un dispositivo di esclusione della funzione vigilante;
- prescrive, contestualmente all'esclusione della funzione vigilante, l'attivazione, nei rotabili attrezzati con i sistemi di protezione della marcia del treno ETCS/SCMT/SSC, della funzione di riconoscimento della presenza atto partenza;
- prescrive l'obbligo di mantenere inserita la funzione vigilante nei treni merci e nei treni viaggiatori a lunga percorrenza circolanti nelle ore notturne e non protetti da tecnologia ETCS/SCMT/SSC.

7. R.F.I. S.p.A. ha provveduto con proprie Disposizioni e Prescrizioni ad adeguare la normativa di esercizio a quanto stabilito dalla Direttiva del Ministero dei Trasporti n° DG 4/Div5 0044725 del 20 ottobre 2006, da ultimo con la Prescrizione della Direzione Tecnica di R.F.I. S.p.A. del 15/05/2008 n° RFI-DTC\A0011\P\2008\0002057 avente come oggetto l'“Obbligo di installazione del dispositivo di esclusione (E-VIG)”.

In particolare la suddetta Prescrizione ribadisce l'obbligo di installazione del dispositivo di esclusione della funzione vigilante, introdotto dalla citata Direttiva ministeriale del 20 ottobre 2006 per superare le criticità evidenziate dalle ASL.

8. La Direttiva del Ministro dei Trasporti n° 81/T del 19 marzo 2008, riguarda, fra l'altro una rimodulazione delle scadenze del processo di migrazione verso le nuove tecnologie di protezione della marcia del treno, rispetto a quanto stabilito dalla Direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n° 13/2006/Div5 del 9 marzo 2006.

In particolare, la Direttiva ministeriale del 19 marzo 2008 prevede, come data ultima per l'installazione dei sottosistemi di bordo compatibili con i sottosistemi di terra, il 30 giugno 2009, di fatto prorogando la scadenza del 30 giugno 2008 imposta dalla Direttiva 9 marzo 2006 in precedenza citata.

9. Il decreto legislativo 10 agosto 2007 n. 162 chiarisce, all'articolo 2, che l'ambito di applicazione dello stesso riguarda i requisiti di sicurezza del sistema ferroviario e che restano ferme le norme vigenti e le conseguenti competenze degli altri Organi statali nelle rispettive materie di competenza attinenti la sicurezza.

Inoltre il medesimo decreto legislativo 10 agosto 2007 n. 162, all'articolo 8 comma 1 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.

In data 19 giugno 2008 l'Agenzia, nell'ambito della propria attività istituzionale così come disciplinata all'articolo 5 comma 10 del decreto legislativo 10 agosto 2007 n. 162, ha tenuto due incontri rispettivamente con le Imprese ferroviarie e con le Organizzazioni Sindacali di settore, nel corso dei quali ha esposto gli esiti degli approfondimenti condotti sull'argomento in questione in merito alla normativa comunitaria e nazionale.

Nel corso di tali incontri:

- le Imprese ferroviarie hanno manifestato la condivisione dell'orientamento assunto dalla normativa internazionale e la volontà di individuare soluzioni tecniche che superino le criticità in materia salute e sicurezza del lavoro;
- le Organizzazioni Sindacali hanno richiamato (anche con successiva nota in data 25 giugno 2008 sottoscritta congiuntamente) le numerose prescrizioni emanate dalle ASL volte a contestare i problemi di postura, monotonia e ripetitività ed al conseguente obbligo del Datore di lavoro di dotare il personale di attrezzature idonee ai fini della sicurezza e salute del lavoratore, evidenziando la necessità di confermare le modalità di utilizzo del dispositivo vigilante indicate nella Direttiva ministeriale n° DG 4/Div5 0044725 del 20 ottobre 2006 che ha consentito il raggiungimento di un "... equilibrio transitorio che tuttavia è garante di una efficace governabilità del conflitto che ha coinvolto più attori sindacali, datoriali e istituzionali ...".

Considerazioni

Dalla ricognizione effettuata sulla normativa internazionale emerge:

- l'indicazione per il sistema Alta Velocità e l'orientamento, per il sistema convenzionale, della necessità di disporre di dispositivi atti al controllo della vigilanza del macchinista nell'ambito del sottosistema di bordo dei rotabili;
- che la definizione a regime del quadro di riferimento internazionale, sulla base del programma dei lavori in atto, avverrà non prima del febbraio 2009;
- che nei Paesi della Comunità europea è diffuso e consolidato l'uso di tali dispositivi, costruiti nel rispetto degli standard internazionali.

Dalla ricognizione effettuata sulla normativa nazionale emerge:

- che le Direttive ministeriali sopra richiamate (9 marzo 2006 e 20 ottobre 2006) hanno l'obiettivo di individuare le modalità di utilizzo del dispositivo vigilante che garantiscano la sicurezza della circolazione ferroviaria e al contempo consentano il superamento delle criticità evidenziate dalle ASL in materia salute e sicurezza del lavoro;

- che, a decorrere dal 1° luglio 2008, ha termine il periodo transitorio di applicazione della Direttiva del Ministero dei Trasporti n° DG 4/Div5 0044725 del 20 ottobre 2006;
- che la Direttiva ministeriale n° 81/T del 19 marzo 2008 ha, di fatto, differenziato il termine del periodo transitorio per l'introduzione del dispositivo vigilante da quello per l'introduzione dei sistemi di bordo per il controllo della marcia del treno fissando quest'ultimo al 30 giugno 2009.

Motivazioni

Sulla base della ricognizione di cui alla precedente premessa e delle considerazioni di cui sopra, è necessario che l'Agenzia fornisca alle Imprese ferroviarie una indicazione in merito alle modalità di utilizzo del dispositivo vigilante dopo il 30 giugno 2008, data in cui ha termine il periodo transitorio definito dalle Direttive ministeriali 9 marzo 2006 e 20 ottobre 2006 sopra richiamate.

In particolare, in considerazione del fatto che, normalmente, il dispositivo vigilante è installato contestualmente agli altri dispositivi del sottosistema di bordo dei rotabili, è opportuno allineare la scadenza del periodo transitorio relativo all'utilizzo del dispositivo vigilante alla scadenza generale fissata per i processi di installazione dei sistemi di bordo di protezione della marcia del treno, fissata al 30 giugno 2009 dalla Direttiva ministeriale n° 81/T del 19 marzo 2008.

Tale slittamento temporale al 30 giugno 2009 potrà inoltre consentire alle Imprese ferroviarie di individuare soluzioni che consentano il superamento delle criticità evidenziate dalle ASL, come richiesto dalla Direttiva ministeriale n° 13/2006/Div5 del 9 marzo 2006, anche alla luce della definizione attualmente in corso del quadro normativo comunitario, con particolare riguardo alla definizione della STI relativa al sottosistema "materiale rotabile" del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale.

Inoltre, tenuto conto di quanto già stabilito dalle normative comunitarie e dagli standard internazionali vigenti e, quindi, dell'orientamento ormai consolidato circa la necessità di disporre di dispositivi atti al controllo della vigilanza del macchinista nell'ambito del sottosistema di bordo dei rotabili, appare necessario favorire, anche prima del 30 giugno 2009, la installazione di dispositivi che non comportino problematiche in materia di salute e sicurezza del lavoro. Ciò in coerenza sia con i principi generali dettati dal decreto legislativo 10 agosto 2007 n. 162 di adeguamento e armonizzazione della struttura normativa nazionale con quella comunitaria, sia con le citate Direttive ministeriali 9 marzo 2006 e 20 ottobre 2006 che prevedono a regime l'adozione di soluzioni coerenti con gli standard internazionali.

Decisione

Articolo unico

1. Il periodo transitorio di applicazione dell'articolo 1 della Direttiva ministeriale n° DG 4/Div5 0044725 del 20 ottobre 2006, così come individuato dall'articolo 3, comma 3, lettera d) della Direttiva ministeriale n° 13/2006/Div5 del 9 marzo 2006, termina il 30 giugno 2009.
2. Restano fermi, per il periodo transitorio, i casi in cui la Direttiva ministeriale n° DG 4/Div5 0044725 del 20 ottobre 2006 impone comunque l'utilizzo della funzione vigilante (treni merci e passeggeri lunga percorrenza circolanti nelle ore notturne non protetti dalla tecnologia ETCS/SCMT/SSC).
3. Sempre con riferimento al periodo transitorio, nei casi in cui le Imprese ferroviarie dispongano di soluzioni che abbiano risolto le criticità in materia di salute e sicurezza del lavoro, l'uso del dispositivo vigilante dovrà avvenire in maniera continuativa provvedendo, almeno, alla attivazione della funzione vigilante e della funzione di riconoscimento della presenza atto partenza.
4. Per i dispositivi per i quali permangono criticità in materia di salute e sicurezza del lavoro, le Imprese ferroviarie dovranno proseguire senza indugio le attività finalizzate alla individuazione di soluzioni a regime, ovvero a partire dal termine di cui al precedente punto 1, che consentano il superamento di dette criticità e che siano coerenti con gli standard internazionali.
5. Le premesse, le considerazioni e le motivazioni costituiscono parte integrante della presente Direttiva.

Firenze, 30 giugno 2008

IL DIRETTORE DELL'AGENZIA
(dr. ing. Alberto Chiovelli)

