

**SCHEMA DI DECRETO N. A/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 e in particolare:

- l'articolo 6, comma 1, in base al quale l'Agenzia è preposta alla sicurezza del sistema ferroviario nazionale e in tale ambito svolge compiti e funzioni previste dalla direttiva 2004/49/CE con poteri di regolamentazione tecnica di settore e detta i principi ed i criteri necessari per la sicurezza della circolazione ferroviaria,
- l'articolo 6, comma 2, lettere a), b) e c), che prevede che l'Agenzia proponga il necessario riordino del quadro normativo in materia di sicurezza ferroviaria, controlli, promuova e se del caso imponga le disposizioni e l'emanazione delle prescrizioni di esercizio da parte dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese e stabilisca i principi e le procedure e la ripartizione delle competenze degli operatori ferroviari in ordine all'emanazione delle suddette disposizioni,
- l'articolo 8, commi 1 e 4, nei quali è stabilito che ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascuna impresa ferroviaria siano responsabili 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 e che gli stessi gestori infrastruttura e imprese ferroviarie emettano le prescrizioni e, se del caso, le disposizioni di esercizio necessarie ai fini delle lettere a) e b) del comma 2 dell'articolo 6 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 stesso;

VISTO il decreto dirigenziale n. 2043 D.G.4-Div.5 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che all'articolo 1, comma 5, stabilisce che l'Agenzia provvede ad emanare propri atti per la definizione degli standard e delle norme di sicurezza in materia di circolazione ferroviaria ai sensi l'articolo 6, comma 2, lettere a) del citato decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, nonché a porre in essere i necessari provvedimenti ai sensi dell'articolo 6, comma 2, lettere b) e c) dello stesso decreto legislativo, anche ai fini della vigilanza sull'applicazione, da parte degli operatori ferroviari, delle disposizioni emanate dall'Agenzia;

VISTA la Prefazione Generale all'Orario di Servizio (PGOS) ed in particolare l'articolo 91 ter, commi 1 e 11;

VISTA l'Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni (ISPAT), ed in particolare l'articolo 9, commi 1 e 11;

VISTO che i treni di cui all'articolo 91 ter della PGOS, comma 1, lettera a) e 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;

CONSIDERATO 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

#### **SCHEMA DI DECRETO N. A/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:*

I convogli idonei a circolare come treni della tipologia 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 altri motivi, della segnalazione in cabina di guida di "porte chiuse".

I treni di cui al precedente comma 1, lettera a) non possono circolare in caso di mancanza dell'apposita segnalazione in cabina di guida di "porte chiuse".

Qualora tale segnalazione venga a mancare durante la marcia, il personale di condotta deve arrestare il treno e può riprendere la marcia solo dopo che l'anormalità sia stata rimossa secondo le specifiche procedure adottate dall'impresa ferroviaria.

Qualora invece non sia possibile rimuovere l'anormalità, il treno può proseguire con i passeggeri a bordo, secondo le apposite procedure dell'impresa ferroviaria atte a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati, terzi e del sistema ferroviario, solo fino alla prima località idonea al servizio viaggiatori.

In tutti i casi di cui ai tre capoversi precedenti, il personale di condotta deve informare immediatamente il capo treno dell'anormalità verificatasi.

#### **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](http://www.ansf.it)) ed entra in vigore 60 giorni dopo la sua emanazione

Firenze, .....

(dott. ing. Alberto Chiovelli)