

Prot. n° **ANSF 01294/11**
Firenze 02-03-2011

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 Caracci, 36

00157 Roma

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Direzione Generale per le Investigazioni ferroviarie
Via Caracci, 36

00157 Roma

RETE FERROVIARIA ITALIANA
Direzione Tecnica
Piazza della Croce Rossa, 1

00161 Roma

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

Associazioni di settore
(elenco allegato)

Loro Sedi

Organizzazioni Sindacali
(elenco allegato)

Loro Sedi

p.c. **FERROVIE NORD spa**
Piazzale Cadorna, 14

20123 Milano

OGGETTO: Decreto n. 3/2011 concernente le modifiche al Regolamento sui Segnali derivanti dall'utilizzo dei fanali portatili di tipo svizzero per la segnalazione della coda dei treni.

Allegato: 1

Si comunica che è stato emanato il decreto in oggetto che entrerà in vigore il 1/6/2011; tuttavia, previ accordi con RFI e informazione del personale interessato, ciascuna Impresa ferroviaria può anticiparne l'adozione sulle linee attrezzate con il blocco elettrico automatico o conta-assi..

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

Il Direttore
Ing. Alberto Chiavelli



DECRETO n. 3/2011

Modifiche al Regolamento sui Segnali concernenti l'utilizzo dei fanali portatili di tipo "svizzero" per la segnalazione della coda dei treni.

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 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 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,
- 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;

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;

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;

VISTA la nota di SBB Cargo Italia prot. DT/245/10/gm del 06/12/2010 con la quale veniva proposta una modifiche agli artt. 3, 9 e 10 del Regolamento sui Segnali, relativa all'utilizzo sulla Rete Ferroviaria Italiana dei fanali portatili di tipo "svizzero" per la segnalazione della coda dei treni;

CONSIDERATO il parere positivo espresso dal VIS Italcertifer sull'utilizzo dei fanali portatili di tipo "svizzero" per la segnalazione della coda dei treni sulla RFI, riportato nel rapporto di valutazione Italcertifer – codice ITCF-C-10-68 del 20/09/2010, trasmesso a questa Agenzia in allegato alla nota di SBB Cargo Italia prot. DT/163/10/gm del 24/09/2010;

CONSIDERATO che il testo della modifica all'art. 3, del Regolamento sui Segnali proposta da SBB Cargo Italia con la nota prot. DT/245/10/gm del 06/12/2010 non risultava compatibile con il restante testo dell'art. 3 medesimo;

VISTA la nota di questa Agenzia prot. ANSF 08310/10 del 23/12/2010 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 U/2010 concernente le modifiche al Regolamento sui segnali per l'utilizzo dei fanali portatili di tipo svizzero per la segnalazione della coda dei treni;

VISTA la nota, protocollo IF/3361/10/ACA del 5/01/2011, con cui l'impresa ferroviaria Hupac spa comunica di condividere l'impostazione e il contenuto dello schema di decreto U/2010 e chiede se sia ammesso identificare la coda del treno con l'uso promiscuo (apposizione) di entrambi i tipi di fanali indicati nella figura A1 e A2 di cui al suddetto schema di decreto;

RITENUTA irregolare la segnalazione della coda di un treno costituita dall'applicazione di entrambi i fanali rappresentati dalle figure A1 e A2 di cui allo schema di decreto U/2010;

VISTA la nota, protocollo 2/43 del 17/01/2011, con cui l'impresa ferroviaria DB Schenker esprime parere positivo riguardo al contenuto dello schema di decreto U/2010;

VISTA la nota, protocollo 16/S.G./Or.S.A. del 21/01/2011, con cui l'organizzazione sindacale OrSA dichiara, sulla base dell'immagine riportata nella bozza dello schema di decreto U/2010, che l'applicazione dei fanali di tipo svizzero non dà eguali garanzie di visibilità rispetto ai fanali oggi previsti dal Regolamento sui segnali, ciò comportando, specie nei casi di marcia a vista, gravi ricadute sulla sicurezza della circolazione;

RIBADITO il parere positivo rilasciato dal VIS Italcertifer sull'utilizzo dei fanali portatili di tipo "svizzero" per la segnalazione della coda dei treni;

TENUTO CONTO che, in base alle norme vigenti, la marcia a vista viene fatta nei riguardi di rotabili o ostacoli fissi in genere (articolo 6, comma 11, del Regolamento per la Circolazione dei Treni);

VISTA la nota, protocollo RFI-DTC/A0011/P/2011/0000197 del 25/01/2011, con cui RFI propone alcune osservazioni al testo dello schema di decreto U/2010, dopo aver comunque evidenziato i rischi connessi ad un'eccessiva diversificazione dei segnali annessi ai treni sui tratti della Rete interessati dalle relazioni internazionali;

CONSIDERATO che il recepimento delle proposta di modifica riguardanti l'articolo 9, comma 1a), del Regolamento sui segnali presentate da RFI con la citata nota del 25/01/2011 comporterebbe l'esclusione della segnalazione costituita dai soli fanali a luce rossa fissa;

emana il seguente

DECRETO n. 3/2011

Modifiche al Regolamento sui Segnali concernenti l'utilizzo dei fanali portatili di tipo "svizzero" per la segnalazione della coda dei treni.

Articolo 1
Modifiche al Regolamento sui segnali

All'articolo 3 è apportata la seguente modifica:

- il testo del comma 4 è così sostituito:

Nei casi previsti ai commi 2d) e 3, quando al treno risultano applicati in coda fanali portatili a luce lampeggiante o a luce fissa del tipo descritto dall'articolo 9, comma 1a), figure A1 e A2, può essere omessa la tabella di coda di cui al comma 1b), del citato articolo 9.

All'articolo 9 è apportata la seguente modifica:

- l'alinea a) del comma 1 e la corrispondente figura A sono così sostituiti:

a) fanali per la segnalazione in testa ai treni con luce bianca o rossa fissa e in coda ai treni con luce rossa, fissa o lampeggiante. I fanali per la segnalazione in coda ai treni con luce lampeggiante hanno la faccia visibile a strisce inclinate bianche e rosse come rappresentato in figura A1, mentre quelli a luce fissa possono anche avere parte della faccia visibile a strisce inclinate bianche e rosse come rappresentato in figura A2;



Fig. A1



Fig. A2

All'articolo 10 è apportata la seguente modifica:

- il testo del comma 1 è così sostituito:

I fanali portatili e la tabella usati per la segnalazione della coda dei treni devono essere applicati sempre alla parete posteriore dell'ultimo veicolo.

La coda del treno viene identificata:

- di giorno: dalla tabella a strisce inclinate bianche e rosse di cui al comma 1b) dell'articolo 1 o, eventualmente, dai due fanali portatili a luce lampeggiante o fissa con la faccia visibile a strisce bianche e rosse di cui al comma 1a), figure A1 e A2, dell'articolo 1;
- di notte: dai fanali posteriori proiettanti luce rossa, fissa o lampeggiante.

Per i treni di cui all'art. 3 comma 2 e), raffigurati nell'Allegato 3 e per i treni aventi composizione bloccata, identificati con la tabella circolare rappresentata nell'articolo 9, comma 1d), la coda viene identificata sia di giorno che di notte dai fanali posteriori proiettanti luce rossa.

Articolo 2

Obblighi dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie

I gestori dell'infrastruttura, per i quali sono applicate le disposizioni del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, e le imprese ferroviarie devono emanare le opportune disposizioni e prescrizioni di esercizio, in conformità al presente decreto e al quadro normativo vigente.

Articolo 3

Pubblicazione ed entrata in vigore

In coerenza con quanto stabilito al paragrafo 3.4 del decreto di questa Agenzia n. 1/2009, RFI 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 dell'Agenzia (www.ansf.it) ed entrerà in vigore tre mesi dopo la sua emanazione.

Firenze, 2 marzo 2011

IL DIRETTORE

(ing. Alberto Chiavelli)

