

SANSE

Agenzia Nazionale

Prot. n°ANSF 07173/10 Firenze 11-11-2010 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

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie

Via Caraci, 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

OGGETTO: Decreto del Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie n. 11/2010 concernente "Modifiche alle norme di esercizio per l'adozione delle ulteriori limitazioni previste dalla direttiva n. 2/dir/2010 del 9 novembre 2010".

Allegato: 1.

Si comunica che è stato emanato il decreto in oggetto che entrerà in vigore, contestualmente alla direttiva n. 2/dir/2010, il 12 dicembre prossimo.

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

Il Direttore
Ing. Alberto Chiovelli

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie Piazza della Stazione, 45 50123 – FIRENZE Italia



DECRETO n. 11/2010

Modifiche alle norme di esercizio per l'adozione delle limitazioni previste dalla direttiva n. 2/dir/2010 del 9 novembre 2010

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 le 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 in materia della sicurezza del trasporto ferroviario già esercitate dal Ministero dei Trasporti e dal Gruppo FS, 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 le norme tecniche e gli standard di sicurezza e vigili sulla loro applicazione;

VISTO il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 163, recante attuazione della direttiva 2004/50/CE che modifica le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE, relative all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e convenzionale;

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 del Direttore della Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 5035 del 29 dicembre 2009 che ha ratificato il verbale n. 2 del 22 dicembre 2009, sottoscritto in attuazione della citata Convenzione del 21 maggio 2008, con il quale 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 Direttore dell'Agenzia, n. 1/2009 del 6 aprile 2009, concernente le attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria e successive modifiche e integrazioni;

VISTA la direttiva del Direttore dell'Agenzia n. 1/dir/2009 del 3 giugno 2009, avente per oggetto "Circolazione dei treni non protetti dai sistemi di protezione della marcia del treno e utilizzo del dispositivo vigilante dal 1º luglio 2009";

VISTA la nota dell'Agenzia, protocollo ANSF n. 07478/09 del 18/12/2009, con cui è stato trasmesso lo schema di decreto Q/2009 recante "modifiche sperimentali alle norme di esercizio per la circolazione di treni attrezzati con sottosistemi di bordo SCMT atti a realizzare anche le funzionalità SSC";

VISTA la direttiva del Direttore dell'Agenzia n. 2/dir/2010 del 9 novembre 2010, avente per oggetto la circolazione dei treni non attrezzati con sottosistema di bordo SCMT e SSC sulle linee gestite da RFI;

SENTITI gli operatori del settore, le associazioni e le organizzazioni sindacali;

AL FINE di recepire nei Testi normativi i contenuti della suddetta direttiva n. 2/dir/2010 del 9 novembre 2010;

emana il seguente

DECRETO n. 11/2010

Modifiche alle norme di esercizio per l'adozione delle limitazioni previste dalla direttiva n. 2/dir/2010 del 9 novembre 2010

Articolo 1

Modifiche al Regolamento per la Circolazione dei Treni

All'articolo 3 sono apportate le seguenti modifiche:

- il testo del comma 13 quater è così sostituito:

Sulle linee munite dei sottosistemi di terra SCMT e SSC, oltre ai mezzi attrezzati con sottosistemi di bordo compatibili con il sottosistema di terra e ai convogli in corsa prova (che circolano alle specifiche condizioni riportate nelle relative autorizzazioni), sono ammessi a circolare anche:

- a) i treni non ancora attrezzati con il sottosistema di bordo compatibile con il sottosistema di terra, specificamente individuati da apposite direttive dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, purché, se circolanti su linee attrezzate con SCMT ed esercitate con il blocco elettrico a correnti codificate (BAcc), siano muniti di apparecchiatura atta alla ripetizione continua dei segnali in macchina;
- b) i treni composti da locomotive di manovra, che per esigenze tecniche devono essere trasferite presso l'impianto di manutenzione più vicino all'impianto nel quale prestano servizio, oppure da mezzi d'opera in possesso delle caratteristiche tecniche per circolare come treni, purché serviti da rotabili muniti di cabina di guida specificatamente individuati da apposite direttive dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie;
- c) i treni formati da rotabili d'epoca;
- d) i treni:





- delle ferrovie regionali che accedono a stazioni in comune con la rete gestita da RFI su binari dedicati o che percorrono tratti della rete gestita da RFI utilizzando specifici binari a doppio scartamento,
- che svolgono servizio sulle reti regionali e che percorrono anche tratti di linea gestiti da RFI, complessivamente non superiori a 100 km se attrezzati con SCMT, purché serviti da rotabili muniti di cabina di guida specificatamente individuati da apposite direttive dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

Fermo restando il divieto di circolazione su linee attrezzate con SCMT e BAcc per i treni di cui alla precedente lettera a) non muniti di apparecchiatura atta alla ripetizione continua dei segnali in macchina, i treni che circolino senza la funzione di ripetizione dei segnali in macchina attiva:

- nei casi di cui alle lettere a), c) e d) non dovranno superare la velocità di 100 km/h e, nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario, la velocità di 60 km/h. La limitazione a 100 km/h non si applica sulle linee attrezzate con SSC ai treni nei quali entrambi gli agenti di condotta siano in possesso di idonea patente e dei requisiti di conoscenza della linea, nonché ai treni attrezzati con un sottosistema di bordo non coerente con il sottosistema di terra presente sul tratto di linea su cui si trova a circolare, purché il tratto da percorrere con sistema non coerente non sia superiore a 100 km e durante la marcia su tale tratto sia presente in cabina di guida un secondo agente di condotta o il capotreno;
- nei casi di cui alla lettera b) non dovranno superare la velocità di 60 km/h.

Ai treni di cui alle lettere a), c) e d) le limitazioni di velocità a 100 e a 60 km/h devono essere prescritte a cura dell'impresa ferroviaria nella stazione di origine; nella prescrizione devono essere elencate anche tutte le località di servizio dove deve essere rispettata la limitazione di velocità di 60 km/h.

Ai treni di cui alla lettera b) la limitazione di velocità a 60 km/h deve essere prescritta a cura dell'impresa ferroviaria, o nel caso di mezzi d'opera di RFI, da RFI stessa, nella stazione di origine.

In tutti i casi l'impresa ferroviaria dovrà inoltre comunicare al DM/DCO interessato i treni circolanti con le predette limitazioni di velocità.

I treni formati da rotabili d'epoca di cui alla precedente lettera c) devono rispettare anche le eventuali ulteriori norme di esercizio emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

Gli arrivi nelle stazioni comuni dei treni di cui alla precedente lettera d) devono avvenire su itinerari indipendenti da movimenti di altri treni, per disposizione di impianto oppure quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisca, con la disposizione a via libera dei segnali o nei casi previsti dalle norme vigenti, la completa indipendenza degli itinerari stessi (articolo 4, comma 14). Qualora ciò non fosse possibile, il treno dovrà essere fermato al segnale di protezione e gli dovrà essere imposta una limitazione di velocità a 30 km/h nel percorrere l'itinerario di arrivo. In tal caso il DM/DCO dovrà inoltre sospendere, per tutta la durata del movimento di ingresso del treno, i movimenti contemporanei di altri treni su itinerari non indipendenti che ammettono velocità superiore a 30 km/h.

Articolo 2

Modifiche alle Istruzioni per il Servizio del Personale di Condotta delle Locomotive

All'articolo 15 sono apportate le seguenti modifiche:

- il testo del comma 9ter è così sostituito:

Sulle linee munite dei sottosistemi di terra SCMT e SSC, oltre ai mezzi attrezzati con sottosistemi di bordo compatibili con il sottosistema di terra e ai convogli in corsa prova (che circolano



alle specifiche condizioni riportate nelle relative autorizzazioni), sono ammessi a circolare anche:

- a) i treni non ancora attrezzati con il sottosistema di bordo compatibile con il sottosistema di terra, specificamente individuati da apposite direttive dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, purché, se circolanti su linee attrezzate con SCMT ed esercitate con il blocco elettrico a correnti codificate (BAcc), siano muniti di apparecchiatura atta alla ripetizione continua dei segnali in macchina;
- b) i treni composti da locomotive di manovra, che per esigenze tecniche devono essere trasferite presso l'impianto di manutenzione più vicino all'impianto nel quale prestano servizio, oppure da mezzi d'opera in possesso delle caratteristiche tecniche per circolare come treni, purché serviti da rotabili muniti di cabina di guida specificatamente individuati da apposite direttive dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie;
- c) i treni formati da rotabili d'epoca;
- d) i treni:
 - delle ferrovie regionali che accedono a stazioni in comune con la rete gestita da RFI su binari dedicati o che percorrono tratti della rete gestita da RFI utilizzando specifici binari a doppio scartamento,
 - che svolgono servizio sulle reti regionali e che percorrono anche tratti di linea gestiti da RFI, complessivamente non superiori a 100 km se attrezzati con SCMT, purché serviti da rotabili muniti di cabina di guida specificatamente individuati da apposite direttive dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

Fermo restando il divieto di circolazione su linee attrezzate con SCMT e BAcc per i treni di cui alla precedente lettera a) non muniti di apparecchiatura atta alla ripetizione continua dei segnali in macchina, i treni che circolino senza la funzione di ripetizione dei segnali in macchina attiva:

- nei casi di cui alle lettere a), c) e d) non dovranno superare la velocità di 100 km/h e, nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario, la velocità di 60 km/h. La limitazione a 100 km/h non si applica sulle linee attrezzate con SSC ai treni nei quali entrambi gli agenti di condotta siano in possesso di idonea patente e dei requisiti di conoscenza della linea, nonché ai treni attrezzati con un sottosistema di bordo non coerente con il sottosistema di terra presente sul tratto di linea su cui si trova a circolare, purché il tratto da percorrere con sistema non coerente non sia superiore a 100 km e durante la marcia su tale tratto sia presente in cabina di guida un secondo agente di condotta o il capotreno;
- nei casi di cui alla lettera b) non dovranno superare la velocità di 60 km/h.

Ai treni di cui alle lettere a), c) e d) le limitazioni di velocità a 100 e a 60 km/h devono essere prescritte a cura dell'impresa ferroviaria nella stazione di origine; nella prescrizione devono essere elencate anche tutte le località di servizio dove deve essere rispettata la limitazione di velocità di 60 km/h.

Ai treni di cui alla lettera b) la limitazione di velocità a 60 km/h deve essere prescritta a cura dell'impresa ferroviaria, o nel caso di mezzi d'opera di RFI, da RFI stessa, nella stazione di origine.

In tutti i casi l'impresa ferroviaria dovrà inoltre comunicare al DM/DCO interessato i treni circolanti con le predette limitazioni di velocità.

I treni formati da rotabili d'epoca di cui alla precedente lettera c) devono rispettare anche le eventuali ulteriori norme di esercizio emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

Gli arrivi nelle stazioni comuni dei treni di cui alla precedente lettera d) devono avvenire su itinerari indipendenti da movimenti di altri treni, per disposizione di impianto oppure quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisca, con la disposizione a via libera dei segnali o nei casi previsti dalle norme vigenti, la completa indipendenza degli itinerari stessi (articolo 21, comma 2). Qualora ciò non fosse possibile, il treno dovrà essere fermato al segnale di



protezione e gli dovrà essere imposta una limitazione di velocità a 30 km/h nel percorrere l'itinerario di arrivo. In tal caso il DM/DCO dovrà inoltre sospendere, per tutta la durata del movimento di ingresso del treno, i movimenti contemporanei di altri treni su itinerari non indipendenti che ammettono velocità superiore a 30 km/h.

Articolo 3

Modifiche alle Istruzioni per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni

All'articolo 2 dell'Allegato 1 sono apportate le seguenti modifiche:

- il testo del comma 8 è così sostituito:
 - Sulle linee munite dei sottosistemi di terra SCMT e SSC, oltre ai mezzi attrezzati con sottosistemi di bordo compatibili con il sottosistema di terra e ai convogli in corsa prova (che circolano alle specifiche condizioni riportate nelle relative autorizzazioni), sono ammessi a circolare anche:
 - a) i treni non ancora attrezzati con il sottosistema di bordo compatibile con il sottosistema di terra, specificamente individuati da apposite direttive dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, purché, se circolanti su linee attrezzate con SCMT ed esercitate con il blocco elettrico a correnti codificate (BAcc), siano muniti di apparecchiatura atta alla ripetizione continua dei segnali in macchina;
 - b) i treni composti da locomotive di manovra, che per esigenze tecniche devono essere trasferite presso l'impianto di manutenzione più vicino all'impianto nel quale prestano servizio, oppure da mezzi d'opera in possesso delle caratteristiche tecniche per circolare come treni, purché serviti da rotabili muniti di cabina di guida specificatamente individuati da apposite direttive dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie;
 - c) i treni formati da rotabili d'epoca;
 - d) i treni:
 - delle ferrovie regionali che accedono a stazioni in comune con la rete gestita da RFI su binari dedicati o che percorrono tratti della rete gestita da RFI utilizzando specifici binari a doppio scartamento,
 - che svolgono servizio sulle reti regionali e che percorrono anche tratti di linea gestiti da RFI, complessivamente non superiori a 100 km se attrezzati con SCMT, purché serviti da rotabili muniti di cabina di guida specificatamente individuati da apposite direttive dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

Fermo restando il divieto di circolazione su linee attrezzate con SCMT e BAcc per i treni di cui alla precedente lettera a) non muniti di apparecchiatura atta alla ripetizione continua dei segnali in macchina, i treni che circolino senza la funzione di ripetizione dei segnali in macchina attiva:

- nei casi di cui alle lettere a), c) e d) non dovranno superare la velocità di 100 km/h e, nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario, la velocità di 60 km/h. La limitazione a 100 km/h non si applica sulle linee attrezzate con SSC ai treni nei quali entrambi gli agenti di condotta siano in possesso di idonea patente e dei requisiti di conoscenza della linea, nonché ai treni attrezzati con un sottosistema di bordo non coerente con il sottosistema di terra presente sul tratto di linea su cui si trova a circolare, purché il tratto da percorrere con sistema non coerente non sia superiore a 100 km e durante la marcia su tale tratto sia presente in cabina di guida un secondo agente di condotta o il capotreno;
- nei casi di cui alla lettera b) non dovranno superare la velocità di 60 km/h.

Ai treni di cui alle lettere a), c) e d) le limitazioni di velocità a 100 e a 60 km/h devono essere prescritte a cura dell'impresa ferroviaria nella stazione di origine; nella prescrizione devono

A



essere elencate anche tutte le località di servizio dove deve essere rispettata la limitazione di velocità di 60 km/h.

Ai treni di cui alla lettera b) la limitazione di velocità a 60 km/h deve essere prescritta a cura dell'impresa ferroviaria, o nel caso di mezzi d'opera di RFI, da RFI stessa, nella stazione di origine.

In tutti i casi l'impresa ferroviaria dovrà inoltre comunicare al DM/DCO interessato i treni circolanti con le predette limitazioni di velocità.

I treni formati da rotabili d'epoca di cui alla precedente lettera c) devono rispettare anche le eventuali ulteriori norme di esercizio emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

Gli arrivi nelle stazioni comuni dei treni di cui alla precedente lettera d) devono avvenire su itinerari indipendenti da movimenti di altri treni, per disposizione di impianto oppure quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisca, con la disposizione a via libera dei segnali o nei casi previsti dalle norme vigenti, la completa indipendenza degli itinerari stessi. Qualora ciò non fosse possibile, il treno dovrà essere fermato al segnale di protezione e gli dovrà essere imposta una limitazione di velocità a 30 km/h nel percorrere l'itinerario di arrivo. In tal caso il DM/DCO dovrà inoltre sospendere, per tutta la durata del movimento di ingresso del treno, i movimenti contemporanei di altri treni su itinerari non indipendenti che ammettono velocità superiore a 30 km/h.

Articolo 4 Obblighi di RFI e delle imprese ferroviarie

RFI e le imprese ferroviarie devono emanare le necessarie disposizioni o prescrizioni di esercizio, in conformità al presente decreto e al quadro normativo vigente.

Articolo 5 Pubblicazione ed entrata in vigore

In coerenza con quanto stabilito dal paragrafo 3.4 del decreto n. 1/2009 del 6 aprile 2009, RFI entro 10 giorni dall'emanazione del presente decreto dovrà inviare a questa Agenzia gli aggiornamenti in formato modificabile e non modificabile (utilizzabili con software diffusi in commercio) del Regolamento per la Circolazione dei Treni, delle Istruzioni per il Servizio del Personale di Condotta delle Locomotive e delle Istruzioni per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni.

Il presente decreto è pubblicato sul sito internet dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (www.ansf.it) ed entra in vigore il 12 dicembre 2010.

Firenze, 11 novembre 2010

IL DIRETTORE

(ing. Alberto Chiovelli)