

TABELLA DI RAFFRONTO

Note ANSF-RCF.

Nella 1ª colonna è riportato il testo delle Note emanate da ANSF fino al 02/10/2012, pubblicate sul sito ANSF all'interno della sezione "Provvedimenti con impatto normativo" e recepite nel RCF. Per ciascuna suddivisione del testo della prima colonna:

- nella 2ª colonna è riportata la norma del nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria (RCF) che recepisce il principio contenuto nel provvedimento normativo delle Note;
- nella 3ª colonna è indicato con una "M" se il provvedimento normativo delle Note è incoerente con i principi contenuti nel nuovo RCF;
- nella 4ª colonna è indicato con la sigla "I" se il provvedimento normativo delle Note è procedura di interfaccia tra il personale del Gestore Infrastruttura e quello delle Imprese Ferroviarie;
- nella 5ª colonna è indicato l'operatore ferroviario tra le cui attribuzioni ricade il provvedimento normativo delle Note, attraverso la sigla GI per indicare il Gestore Infrastruttura e la sigla IF per indicare le Imprese Ferroviarie;
- nella 6ª colonna sono riportati le eventuali osservazioni e commenti.

Il nuovo RCF non regola contesti di esercizio obsoleti, come le linee dove è previsto il controllo degli incroci da parte del personale dei treni, le linee con il blocco telefonico ed il blocco elettrico manuale, le stazioni prive di doppio segnalamento di protezione e partenza completo, i deviatori privi di fermascambi e collegamenti di sicurezza, i segnali semaforici, ecc, oppure non rientranti nelle competenze dell'ANSF come la circolazione sulle navi traghetto, le manovre negli scali di smistamento, ecc.

Testo NOTE ANSF	Testo RCF	Modificato principio previgente	Procedura di interfaccia	Operatore competente	Osservazioni e commenti
<p>NOTA ANSF 1039/08 del 18/9/2008 OGGETTO: Deroghe alle distanze minime di visibilità segnali (Art. 54 R.S.). V/s Rif: RFI-DT\AOO11\P\2008\OOO3619 del 18 settembre 2008 In esito alla nota a riferimento codesto Gestore è autorizzato a concedere eventuali deroghe alle distanze minime di visibilità dei segnali di cui all'art. 54 del Regolamento sui Segnali verificando per ciascun caso il rispetto dei criteri di seguito riportati. -il periodo in cui il segnale sia visibile con continuità fino al suo superamento deve essere almeno di 4,8 secondi: -deve essere accertata e verbalizzata l'inequivocabilità e l'intelligibilità della</p>	<p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte. 5.3 Ogni indicazione fornita dal sistema di segnalamento deve essere visibile dall'agente di condotta con continuità, dal suo posto di guida, per tutto il tempo in cui è valida per quel treno e per un periodo di</p>		I	GI	

<p>segnaletica derogata: –nell'Orario di servizio deve essere riportata lo distanza ridotta. In occasione del report annuale sulla sicurezza codesto Gestore resta incaricato di inviare a questa Agenzia l'elenco delle deroghe concesse. Relativamente ai provvedimenti connessi all'estensione dello zona codificata questa Agenzia nelle more della rivisitazione della attribuzioni in materia di sicurezza, concorda con quanto espresso nella nota a riferimento di <i>codesto</i> Gestore.</p>	<p>tempo che permetta all'agente di condotta stesso di recepirne completamente e correttamente il significato. 5.6 L'ubicazione di ciascun segnale di terra deve garantirne la visibilità di cui al punto 5.3 in condizioni ambientali esterne normali.</p>				
<p>NOTA ANSF 2217/08 del 28/11/2008 Oggetto: norme per la Verifica tecnica dei veicoli - Agi tra boccole e parasale. Da parte di una Impresa Ferroviaria è giunta a questa Agenzia lo richiesta di aggiornamento delle "Norme per lo verifica tecnica dei veicoli", Parte II punto 3.9, Tabella 3.6 concernente gli agi fra boccole a parasale. Il D.Lgs. 10 agosto 2007. n. 162, all'art. 6, comma 2, alinea c). prevede che l'Agenzia stabilisca i principi, le procedure e la ripartizione delle competenze degli operatori ferroviari in ordine alla emanazione di disposizioni da parte degli stessi mentre all'art. 8, comma 1 e 4, stabilisce rispettivamente che ciascuna Impresa Ferroviaria è responsabile della propria parte di sistema e del relativo funzionamento sicuro ed è preposta alla emissione di prescrizioni e, se del caso, di disposizioni di esercizio necessarie ai fini delle lettere a) e b) del comma 2 dell'art. 6 dello stesso D.Lgs.</p>	<p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte. 4.7 Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione. 7.1 La verifica tecnica ad un treno deve interessare gli organi di sicurezza dei veicoli in composizione allo stesso, nonché i carichi, le iscrizioni sui veicoli e il rispetto della massa e della sagoma degli stessi. 24.1 La manutenzione del materiale rotabile deve essere eseguita, secondo le scadenze manutentive previste nei piani di manutenzione, negli impianti manutentivi prima di essere messo in circolazione</p>			<p>IF</p>	

<p>Alla luce del quadro normativo di cui sopra e nelle more della definizione del quadro normativo vigente, la tabella 3.6 del punto 3.9, della Parte II delle "Norme per lo verifica tecnica dei veicoli", é da ritenersi non più valida.</p> <p>Ciascuna Impresa Ferroviaria, considerato quanto disposto dal Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162 all'art. 8, comma 1 e 4, è responsabile di definire per ogni rotabile in composizione ai propri treni i valori degli agi in argomento tenendo conto delle norme tecniche internazionali applicabili o delle indicazioni dei costruttori dei rotabili, garantendo nel contempo la circolazione in sicurezza degli stessi.</p> <p>Le Imprese Ferroviarie dovranno altresì fare partecipe il personale interessato di quanto sopra con appropriate prescrizioni e/o disposizioni come previsto all'art. 8, comma 4, del succitato Decreto trasmettendo copia di tali provvedimenti a questa Agenzia.</p>	<p>sull'infrastruttura ferroviaria.</p> <p>24.2 I veicoli in uscita dagli impianti di manutenzione non devono presentare non conformità pericolose per la sicurezza della circolazione, degli utenti, clienti, lavoratori interessati o terzi. In particolare un veicolo adibito al servizio viaggiatori non può uscire dall'impianto di manutenzione con una o più porte guaste né con i dispositivi di segnalazione di chiusura e blocco porte in cabina di guida guasti.</p>				
<p>NOTA ANSF 2439/08 del 11/12/2008 Oggetto: richiesta approvazione accordo Visita Tecnica di Scambio. Rif. nota TRNIT.CORP.35370 -Firenze, 24/11/2008.</p> <p>In esito alla nota a riferimento, con lo quale codesta Impresa Ferroviaria ha chiesto l'approvazione dell'accordo per la visita tecnica di scambio in vigore dal cambio orario 2008/2009, si fa presente quanto segue.</p> <p>Questa Agenzia, a norma del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, art. 6, comma 2, alinea c), stabilisce i principi, le</p>	<p>1.1. Il presente Regolamento contiene le norme per l'esercizio ferroviario di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>In conformità a tali norme, oltre che alle norme internazionali e nazionali cogenti, nonché alle regole di buona pratica e alle norme tecniche e istruzioni di settore, devono essere emanate le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i processi connessi con la sicurezza della circolazione ferroviaria di interfaccia tra l'infrastruttura e i convogli e interni a ciascun operatore ferroviario. I processi interni devono tenere</p>			<p>IF</p>	

<p>procedure e la ripartizione delle competenze degli operatori ferroviari in ordine alla emanazione di disposizioni da parte degli operatori stessi.</p> <p>Ciascuna Impresa ferroviaria, invece, in base all'art. 8, commi 1 e 4 del citato decreto, è responsabile della propria parte di sistema e del relativo funzionamento sicuro ed è preposta alla emissione di prescrizioni e, se del caso, di disposizioni di esercizio necessarie ai fini delle lettere a/ e b) del comma 2 dell'art. 6 del citato decreto medesimo.</p> <p>Resta impregiudicata, a norma dell'art. 8, comma 2, del citato decreto, la responsabilità di ciascun fabbricante, fornitore di servizi di manutenzione, addetto alla manutenzione dei vagoni o ente appaltante, di assicurare che il materiale rotabile, gli impianti, gli accessori e i materiali nonché i servizi forniti, siano conformi ai requisiti richiesti alle condizioni d'impiego specificate, affinché possano essere utilizzati dall'Impresa ferroviaria e dal Gestore dell'infrastruttura in modo sicuro.</p> <p>Alla luce di quanto sopra è responsabilità di codesta Impresa ferroviaria stipulare l'accordo in argomento fermo restando che le norme per la verifica tecnica dei veicoli attualmente in vigore, le norme internazionali e fiche UIC applicabili costituiscono senza ombra di dubbio un valido e collaudato punto di riferimento e che l'adozione di eventuali provvedimenti in difformità o deroga anche parziale ad esse dovrà avvenire da parte di codesta Impresa motivatamente e a seguito di</p>	<p>conto anche di quelli di interfaccia.</p> <p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p>4.7 Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione.</p> <p>7.1 La verifica tecnica ad un treno deve interessare gli organi di sicurezza dei veicoli in composizione allo stesso, nonché i carichi, le iscrizioni sui veicoli e il rispetto della massa e della sagoma degli stessi.</p> <p>7.3 La partenza di ciascun treno è subordinata all'acquisizione dell'evidenza che la verifica tecnica allo stesso abbia dimostrato l'esistenza delle condizioni che garantiscono la circolazione in sicurezza del treno.</p>				
--	--	--	--	--	--

<p>idonea valutazione secondo processi organicamente inseriti nel sistema di gestione della sicurezza di codesta impresa medesima e come tali preventivamente validati da questa Agenzia, prendendo comunque come riferimento le norme per la verifica tecnica dei veicoli attualmente in vigore, le norme internazionali e Fiche UIC applicabili. nonché ogni altro elemento utile alla circolazione in sicurezza.</p> <p>Inoltre, per gli aspetti relativi al materiale rotabile, codesta Impresa dovrà attenersi alle indicazioni del fabbricante del materiale rotabile stesso. Qualora il fabbricante del materiale rotabile non esista più o, pur formalmente contattato da codesta Impresa, non si rendesse disponibile, codesta Impresa medesima dovrà ricorrere alla valutazione di un Verificatore Indipendente di Sicurezza.</p>					
<p>NOTA ANSF 2235/08 del 28/11/2008 Oggetto:1) Ubicazione segnali a distanze superiori a 2000 metri. (punto 5.1.2 dello Circolare M 221.12.1 Segn/42 -TV.41.1/400.18 -L.411/114232/17.8 IE5113/806 "Norme per l'ubicazione e l'aspetto dei segnali" del '9/05/198').</p> <p>2) Distanze ridotte tra segnali di I° Categoria (punto 5.2.1 della Circolare M 221.12.1 Segn/42 -TV.41.1/400.18-L.411/114232/17.8 -IE5113/806 "Norme per l'ubicazione e l'aspetto dei segnali" del 19/05/1981).</p> <p>Rif. : RFI-DTC\AOO11\P\2008\0005027 del 27/11/08 In esito alla nota a riferimento, integrata</p>	<p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato.</p> <p>5.2 Le indicazioni fornite dal sistema di segnalamento devono essere</p>		I	GI	

<p>con la relazione trasmessa con nota RFI-DrC\AOO I 1 \P\2008\0005044 del 28/1/08:</p> <ul style="list-style-type: none"> •a parziale modifica del punto 5.1.2 della Circolare "Norme per l'ubicazione e l'aspetto dei segnali" del 19/05/1981, sono ammesse distanze tra due segnali di 1° categoria accoppiati superiori a 2.000 m e fino a 2.250 m, esclusivamente a condizione che il tratto di linea tra i due segnali sia attrezzato con il blocco automatico o correnti codificate atto a realizzare la ripetizione dei segnali in macchina; •a parziale modifica del punto 5.2.1 della circolare citata, distanze tra due segnali di 1° categoria inferiori a 600 m (900 m con il blocco automatico a correnti codificate atto a realizzare la ripetizione dei segnali in macchina) sono ammesse esclusivamente a condizione che, quando il secondo segnale sia disposto a via impedita, il primo dei due segnali presenti l'aspetto di avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta (gruppo di due luci gialle con o senza luce rossa sovrapposta) ; •a parziale modifica della nota (*) della tabella 3° del quadro 5 dello circolare citata, nelle stazioni l'aspetto di due luci gialle senza luce rossa sovrapposta può essere adottato solo su itinerari di corretto tracciato o condizione che tale aspetto sia impiantisticamente inibito nel caso di ingresso con c.d.b. 	<p>tempestivamente comunicata ai treni in modo da consentire l'adempimento delle azioni conseguenti. A tal fine le indicazioni stesse possono essere anticipate da indicazioni di avviso. L'entità dell'anticipo deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare sulla stessa.</p> <p>5.5 Per ciascun segnale di terra devono essere inequivocabilmente identificabili l'ubicazione, il binario cui comanda e la funzione svolta.</p> <p>5.7 Di ciascun segnale di terra deve essere preventivamente nota la posizione all'agente di condotta.</p>				
---	--	--	--	--	--

<p>occupato.</p> <p>Codesto Gestore comunicherà annualmente a questa Agenzia, in occasione del report annuale sulla sicurezza, le situazioni in cui sarà stato necessario realizzare le condizioni di cui sopra.</p> <p>Codesto Gestore dell'infrastruttura entro 6 mesi dalla data della presente dovrà inoltre effettuare lo ricognizione completa dei casi attualmente esistenti sulla rete non conformi a quanto sopra disposto e programmare i relativi interventi di adeguamento, comunicando tempestivamente tale programma a questo Agenzia.</p>					
<p>NOTA ANSF 2520/08 del 15/12/2008</p> <p>Oggetto: movimenti di regresso in manovra dei convogli dotati di cabina di guida alle due estremità, senza l'abilitazione del banco di guida alla testa del convoglio durante il movimento di regresso e senza manovratore.</p> <p>A seguito di specifica richiesta di un'Impresa ferroviaria a questa Agenzia in merito a quanto in oggetto e tenuto conto di analoghe richieste precedentemente formulate alla Direzione Tecnica di RFI, si fa presente quanto segue.</p> <p>A norma dell'articolo 5, comma 4 e dell'articolo 8, commi L 3 e 4, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano incombe sui gestori dell'infrastruttura e sulle imprese ferroviarie, che:</p> <p>-devono:</p>	<p>19.4 I movimenti di manovra spinti devono essere accompagnati a terra dall'agente che comanda la manovra. E' consentito che tale agente prenda posto sul convoglio, alla testa dello stesso, quando tale agente possa arrestare direttamente il convoglio nel tratto di visuale libera attivando il sistema frenante.</p> <p>19.11 I movimenti di manovra regolati a mezzo di radiotelefoni o altro sistema di comunicazione, sono ammessi purché sia garantito che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'agente che comanda il movimento e quello che lo esegue siano identificabili univocamente; - la persistenza dell'ultimo ordine ricevuto dall'agente di condotta sia rilevabile con continuità; -il movimento di manovra sia immediatamente arrestato in caso di interruzione della comunicazione. <p>19.12 L'agente che comanda un movimento di manovra, prima di dare inizio ad esso,</p>			IF	

<ul style="list-style-type: none"> •mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio, ove appropriato cooperando reciprocamente; •applicare le norme e gli standard di sicurezza nazionali; •istituire i Sistemi di Gestione della Sicurezza, <ul style="list-style-type: none"> –sono preposti alla emissione di prescrizioni e, se del caso, di disposizioni di esercizio necessarie in applicazione delle norme e degli standard di sicurezza emanati dall'Agenzia; –possono inoltre proporre all' Agenzia, motivandole, modifiche al quadro normativo nazionale di sicurezza. Ù <p>Ciò premesso, fermo restando che i movimenti di manovra devono essere normalmente eseguiti abilitando il banco di manovra della cabina anteriore rispetto al senso di marcia, relativamente all'oggetto, i Gestori infrastruttura e le imprese ferroviarie, ove appropriato cooperando, possono, a seguito di idonea valutazione secondo processi organicamente inseriti nei loro Sistemi di Gestione della Sicurezza, emanare specifiche procedure che dovranno comunque rispettare i seguenti criteri:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1)il freno continuo deve agire su tutto il convoglio; 2)i movimenti non devono impegnare tratti di piena linea; 3)i movimenti non devono avvenire sui binari che possono essere attraversati da viaggiatori e in condizioni di scarsa visibilità; 4)i movimenti devono avvenire su binari indipendenti da quelli interessati a movimenti di altre manovre o treni; 	<p>deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> –verificare che i veicoli da movimentare siano in condizioni di sicurezza idonee allo svolgimento del movimento da compiere; –attenersi agli ordini dell'agente che autorizza il movimento e all'aspetto dei segnali di terra di manovra incontrati. In mancanza di quest'ultimi chi comanda la manovra deve verificare la corretta posizione dei deviatori; –comunicare il movimento da eseguire all'agente di condotta. <p>19.16 I movimenti di manovra devono avvenire all'interno dei punti protetti dai segnali di protezione delle stazioni che devono essere segnalati sul terreno, con specifici segnali di terra.</p> <p>19.19 I movimenti di manovra sui binari di circolazione non indipendenti da altri binari di circolazione sono ammessi alle seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la cabina di guida da dove si esegue il movimento di manovra deve essere dotata di dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo o, in alternativa, nella stessa cabina di guida, deve essere presente un altro agente in grado di arrestare ed immobilizzare il convoglio in caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta. Tali condizioni non sono richieste nel caso di manovra spinta con l'agente che comanda la manovra posto a bordo alla testa della colonna spinta; - il convoglio deve disporre di un sistema di frenatura che assicuri il suo arresto nel punto 				
--	---	--	--	--	--

<p>5)un agente abilitato ai segnali (es. agente di condotta o capotreno) deve prendere permanentemente posto nella cabina di guida che costituisce la testa del convoglio, per comandare la manovra, sorvegliare l'istradamento, rispettare i segnali e all'occorrenza arrestare il convoglio;</p> <p>6)sia possibile azionare la frenatura di emergenza o altro dispositivo di comando della frenatura in cabina di guida; in tal caso l'agente che comanda la manovra deve essere portato a conoscenza delle operazioni da eseguire per azionare la frenatura dalla cabina di guida, a cura dell'agente di condotta;</p> <p>7)prima di iniziare il movimento di regresso, deve essere stabilito il collegamento fonico tra l'agente di condotta e l'agente che comanda la manovra a mezzo di citofono o telefono cellulare;</p> <p>8)il collegamento fonico deve essere mantenuto attivo durante tutto il movimento di regresso, ripetendo con continuità l'ultimo ordine impartito (indietro, rallenta,ferma) e venga comandato l'arresto del movimento qualora si verifichi l'interruzione della comunicazione.</p> <p>Le specifiche prescrizioni e disposizioni di esercizio emanate, in virtù di quanto sopra, da ciascun Gestore e ciascuna Impresa ferroviaria devono essere comunicate a questa Agenzia. Le necessarie modifiche ai testi regolamentari dovranno essere preventivamente proposte a questa Agenzia.</p> <p>Entro il 1/3/2009 dovranno essere comunicati a questa Agenzia tutti i casi in</p>	<p>previsto e la sua immobilizzazione anche in presenza di eventuale rottura degli organi di aggancio.</p>				
--	--	--	--	--	--

"SISTEMA DI RIFERIMENTO"
(Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)

<p>cui vengono eseguiti i movimenti in oggetto, ed entro il 30/6/2009 tutti i movimenti in oggetto dovranno essere effettuati nel rispetto di quanto sopra.</p>					
<p>NOTA ANSF 2724/08 del 23/12/2008 Oggetto: Segnale di avvio applicato sullo stante dell'indicatore alto di partenza (art. 51 , comma 6, del Regolamento sui Segnali). Rif.to: RFI-DTC/A0011 /P /2008/0005341 del 22/12/2008. In esito alla nota a riferimento, si autorizza codesto Gestore a procedere d'iniziativa all'installazione dei segnali di avvio di cui all'oggetto, a condizione che:</p> <ul style="list-style-type: none"> -il segnale di partenza sia dotato di un solo indicatore alto di partenza e che tale indicatore sia posto in precedenza al segnale di partenza stesso; -l'attivazione del segnale di avvio posto sull'indicatore alto di partenza sia subordinata all'attivazione del segnale di avvio posto sul segnale di partenza; -nell'Orario di Servizio siano indicati i binari muniti di indicatore alto di partenza dotato di segnale di avvio e se tale indicatore è ubicato dallo stesso lato oppure dal lato opposto del successivo segnale di partenza rispetto al binario cui comanda: <i>l'indicatore alto di partenza del binario ... lato ... munito di segnale di avvio ubicato sullo stesso lato (oppure: sul lato opposto) del successivo segnale di partenza";</i> 	<p>2.7 Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida . 2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte. 5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato. 5.2 Le indicazioni fornite dal sistema di segnalamento devono essere tempestivamente comunicata ai treni in modo da consentire l'adempimento delle azioni conseguenti. A tal fine le indicazioni stesse possono essere anticipate da indicazioni di avviso. L'entità dell'anticipo deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare sulla stessa. 5.3 Ogni indicazione fornita dal sistema di segnalamento deve essere visibile</p>		I	GI	

<p>–sia accertata e verbalizzata l'inequivocabilità ed intelligibilità del segnalamento.</p>	<p>dall'agente di condotta con continuità, dal suo posto di guida, per tutto il tempo in cui è valida per quel treno e per un periodo di tempo che permetta all'agente di condotta stesso di recepirne completamente e correttamente il significato.</p> <p>5.5 Per ciascun segnale di terra devono essere inequivocabilmente identificabili l'ubicazione, il binario cui comanda e la funzione svolta.</p> <p>5.6 L'ubicazione di ciascun segnale di terra deve garantirne la visibilità di cui al punto 5.3 in condizioni ambientali esterne normali.</p> <p>5.7 Di ciascun segnale di terra deve essere preventivamente nota la posizione all'agente di condotta.</p>				
<p>NOTA ANSF 1090/09 del 02/03/2009 OGGETTO: Segnale di avanzamento applicato sullo stante dell'indicatore alto di partenza. (art. 51 bis, comma 2, del Regolamento sui Segnali). Rif.to: RFI-DTC\A0011 \P\2008\0000473 del 13/02/09 In esito alla nota a riferimento, si autorizza codesto Gestore a procedere d'iniziativa all'installazione del segnale di avanzamento sullo stante dell'indicatore alto di partenza, –adottando, come proposto da codesto Gestore, i medesimi criteri autorizzativi dettati da questa Agenzia con nota ANSF 02724/08 del 23/12/2008 per il segnale di avvio applicato sullo stante dell'indicatore alto di partenza.</p>	<p>2.7 Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida .</p> <p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato.</p>		<p>I</p>	<p>GI</p>	

	<p>5.2 Le indicazioni fornite dal sistema di segnalamento devono essere tempestivamente comunicata ai treni in modo da consentire l'adempimento delle azioni conseguenti. A tal fine le indicazioni stesse possono essere anticipate da indicazioni di avviso. L'entità dell'anticipo deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare sulla stessa.</p> <p>5.3 Ogni indicazione fornita dal sistema di segnalamento deve essere visibile dall'agente di condotta con continuità, dal suo posto di guida, per tutto il tempo in cui è valida per quel treno e per un periodo di tempo che permetta all'agente di condotta stesso di recepirne completamente e correttamente il significato.</p> <p>5.5 Per ciascun segnale di terra devono essere inequivocabilmente identificabili l'ubicazione, il binario cui comanda e la funzione svolta.</p> <p>5.6 L'ubicazione di ciascun segnale di terra deve garantirne la visibilità di cui al punto 5.3 in condizioni ambientali esterne normali.</p> <p>5.7 Di ciascun segnale di terra deve essere preventivamente nota la posizione all'agente di condotta.</p>				
<p>NOTA ANSF 1092/09 del 03/03/2009 OGGETTO: Protezione dei punti di convergenza tra movimenti di manovra e gli itinerari dei treni (Art. 7/8 b del Regolamento sulla Circolazione dei Treni). Rif. nota: RFI-DTC\A0011 \P\2008\0004845 del 21/11/2008 In esito alla nota a riferimento e facendo seguito a quanto proposto per le vie brevi,</p>	<p>2.8 Per assicurare la circolazione in sicurezza l'infrastruttura è attrezzata con apposite apparecchiature che costituiscono il sottosistema di terra del sistema di protezione della marcia dei treni.</p> <p>3.2 Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature: -dispositivo omissis</p>	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che tutti i convogli che percorrono linee attrezzate per la circolazione dei treni devono essere considerati treni e quindi</p>

<p>si precisa che questa Agenzia, in considerazione del completamento in corso dell'attrezzaggio di tutte le cabine di guida con i sistemi di protezione della marcia dei treni (ETCS/SCMT /SSC), ritiene che i trasferimenti dei rotabili attrezzati con i predetti sistemi (locomotive, mezzi leggeri, ETR, treni navetta, ecc.) dai binari di stazione agli impianti di ricovero (depositi locomotive, officine, parchi, ecc.) o viceversa, che impegnino tratti di piena linea o comunque non siano indipendenti da movimenti di altre manovre o treni, debbano avvenire con la protezione della marcia attiva.</p> <p>Pertanto, a far data dalla presente, nei nuovi impianti di ricovero e di stazione o nei quali siano apportate sostanziali modifiche al segnalamento, i trasferimenti di cui sopra dovranno essere regolati con i segnali fissi di prima categoria attrezzati con i sistemi di protezione della marcia del treno (SCMT/SSC).</p> <p>Negli impianti esistenti nei quali i criteri di cui sopra non sono applicabili e per i quali non siano previsti interventi di modifiche al segnalamento, l'impiego di due segnali bassi per l'effettuazione dei predetti trasferimenti è ammesso alle seguenti condizioni:</p> <p>l. in corrispondenza del primo segnale basso incontrato in uscita dall'impianto di ricovero o di stazione deve essere installato un segnale luminoso di 1° categoria a via impedita non preceduto da avviso o in alternativa un segnale di fermata fisso luminoso (Art. 26 del Regolamento sui</p>	<p>-sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni; -.... omissis di testa dei treni.</p> <p>3.9 Un treno è un convoglio che si muove con una velocità massima ammessa per esso determinata preventivamente per ciascun punto dell'infrastruttura da percorrere, secondo le norme di cui al presente Regolamento.</p> <p>4.20 La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1.</p>				<p>sottostare alle medesime norme.</p>
--	--	--	--	--	--

<p>Segnali). In corrispondenza di tali segnali deve essere previsto un punto informativo permanentemente a via impedita o commutabile in relazione all'aspetto del segnale basso;</p> <p>2. il trasferimento deve avvenire con il sottosistema di bordo inserito;</p> <p>3. le procedure particolari da osservare per l'effettuazione dei trasferimenti devono essere specificate nei Registri nelle disposizioni di servizio e nell'Orario di servizio. Negli impianti in corso di attivazione l'installazione del punto informativo di cui al precedente punto l dovrà avvenire entro 6 mesi dalla presente.</p> <p>Codesto Gestore dell'Infrastruttura entro 6 mesi dalla data della presente dovrà inoltre effettuare la ricognizione completa dei casi attualmente esistenti sulla rete non conformi a quanto sopra disposto, programmare i relativi interventi di adeguamento e trasmettere tale programma a questa Agenzia, iniziando da subito ad adottare progressivamente i provvedimenti necessari.</p>					
<p>NOTA ANSF 1185/09 del 06/03/2009 Oggetto: Attività di sicurezza e di circolazione connesse alle attività di accompagnamento dei treni viaggiatori. Rif.to: nota TRNIT.CORP.13/02/2009.0006711 In esito alla nota a riferimento si fa presente che, ai sensi dell'articolo 1 comma 1, della Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni (ISPAT), su ogni treno devono essere svolti i compiti e presenti le competenze assegnati al personale di accompagnamento dalle</p>	<p>4.28 Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività</p>	<p>M</p>		<p>IF</p>	<p>Introdotta il principio che, per ciò che riguarda la circolazione dei treni, il regolatore della circolazione si interfaccia con l'agente di condotta.</p>

<p>pubblicazioni normative indicate all'articolo 2 della ISPAT stessa, inclusi quindi i compiti attribuiti a tale personale dal Capitolo 1 e, per quanto riguarda il Capotreno che, come noto, è un agente di accompagnamento, dal Capitolo II della citata Istruzione.</p> <p>Pertanto codesta Impresa Ferroviaria - che, come stabilito all'articolo 8, comma 1, del decreto legislativo 10 agosto 2008, n. 162, è <i>responsabile della proprio parte di sistema e del relativo funzionamento sicuro (...) nei confronti di utenti, clienti, lavoratori interessati e ferzi</i> - deve prevedere su ogni treno un numero di agenti, in possesso delle abilitazioni richieste, sufficiente a garantire i compiti e le competenze di cui sopra, in relazione alla tipologia di servizio svolto, al materiale rotabile utilizzato e alle altre condizioni di esercizio, fermo restando che sui treni in servizio viaggiatori, ai sensi dell'articolo 3, comma 4 dell'Allegato I dell'ISPAT medesima, deve essere sempre prevista la presenza del Capotreno.</p> <p>Si rammenta, a mero titolo d'esempio, che tra i compiti che il personale di accompagnamento deve svolgere, rientrano quelli relativi alla chiusura delle porte e allo svolgimento del servizio viaggiatori, riportati agli articoli 8 e 9 dell'ISPAT.</p> <p>Rientra, quindi, nelle responsabilità di codesta Impresa ferroviaria individuare i treni a bordo dei quali, in relazione, come detto, alla tipologia di servizio svolto, al materiale rotabile utilizzato e alle altre condizioni di esercizio, è necessaria lo</p>	<p>connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.</p> <p>4.29 Deve essere data la possibilità a tutti i passeggeri a bordo di comunicare con il personale di accompagnamento al fine di rappresentare situazioni contingenti che ne richiedono l'intervento; qualora in tale processo sia coinvolto l'agente di condotta quest'ultimo dovrà rispondere ad eventuali richieste esclusivamente a treno fermo.</p> <p>9.3 L'agente di condotta prima della partenza del treno deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie; egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</p> <p>9.4 L'agente di condotta può partire solo dopo aver ricevuto conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza, incluso, per i treni viaggiatori, l'incarozzamento, e aver verificato che il sistema di segnalamento abbia concesso l'autorizzazione al movimento.</p>				
---	--	--	--	--	--

<p>presenza di agenti di accompagnamento, per esigenze riconducibili ad attività di sicurezza, in aggiunta, nel caso di treni viaggiatori, al Capotreno.</p>					
<p>NOTA ANSF 1795/09 del 09/04/2009 Oggetto: Criteri per l'individuazione di mitigazioni dei rischi derivanti dall'utilizzo della trazione multipla non in telecomando. L'autorizzazione all'utilizzo delle applicazioni generiche e specifiche dei sottosistemi di bordo di sistemi di protezione della marcia dei treni. nell'ambito dei compiti e delle procedure definiti nella nota di questa Agenzia prot. ANSF 00645/09 del 05/02/2009, non può prescindere dall'adozione da parte delle Imprese Ferroviarie delle mitigazioni necessarie a rendere accettabili i rischi specifici connessi all'utilizzo di mezzi di trazione attivi non in testa al treno e non in telecomando, con particolare riguardo ai seguenti: a. rischio di inefficacia della protezione automatica connesso all'allungamento degli spazi di frenatura derivante dai ritardi nella disattivazione dello sforzo di trazione nei mezzi di trazione non di testa. Una possibile mitigazione di tale rischio potrebbe essere, ad esempio. Una opportuna riduzione del valore della massa frenata da inserire nei dati treno del sottosistema di protezione della marcia rispetto a quella effettiva, da stabilire in relazione alle caratteristiche del convoglio (lunghezza, posizione dei mezzi di trazione, tipologia di frenatura e altre variabili correlate con il modello di frenatura applicato); b. rischio di spezzamento dei treni a seguito</p>	<p>4.22 La condotta dei treni deve avvenire dalla cabina di guida di testa rispetto al senso di marcia e con il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo. 6.1 La cabina di guida del veicolo di testa del treno, utilizzata per la condotta dello stesso, deve essere attrezzata secondo quanto previsto al precedente punto 3.2 e in coerenza con l'attrezzaggio delle linee da percorrere. 6.7 Il sistema frenante di un treno deve assicurarne: - l'arresto e le riduzioni di velocità negli spazi di frenatura disponibili (distanza di frenatura); - l'arresto in sicurezza di ogni sua parte in caso di spezzamento del treno, evitando sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso, tali da compromettere la circolazione del treno in sicurezza, tenuto conto: a) delle caratteristiche tecniche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico; b) della massa e della lunghezza del treno; c) della velocità del treno; d) dei parametri e delle caratteristiche tecniche delle linee da percorrere; e) dei tempi di reazione dell'agente di condotta; f) delle unità di trazione attive non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno;</p>			<p>IF</p>	

<p>di una frenatura di emergenza attivata da un mezzo di trazione non di testa. Per i treni passeggeri, per i quali tale rischio assume una particolare rilevanza, una possibile mitigazione potrebbe essere, ad esempio, l'utilizzo della trazione multipla non in telecomando solo per la gestione di situazioni di degrado, prevedendo in tal caso la completa disattivazione dello sforzo di trazione del mezzo di trazione di testa. Qualora al fine di ridurre il rischio degli spezzamenti, sia per i treni merci, sia per i treni passeggeri, sia ipotizzata la disattivazione della funzione di vigilanza nei mezzi di trazione non in testa, nella valutazione del rischio di cui alla lettera a) si dovrà tener conto di un'ancora maggiore probabilità dell'allungamento degli spazi di frenatura per disattivazione intempestiva della trazione in caso di assenza di vigilanza del macchinista.</p>	<p>g) della posizione nel treno di veicoli provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli contigui.</p>				
<p>NOTA ANSF 2163/09 del 28/04/2009 OGGETTO: Autorizzazione alla contemporanea circolazione a destra su entrambi i binari. riferimento: nota RFI-DTC\AOO 11 \P\2009\0000735 del 09 marzo 2009. In esito alla nota a riferimento, codesto Gestore è autorizzato ad effettuare la contemporanea circolazione a destra su entrambi i binari di una linea o tratto di linea a doppio binario (articolo 1, comma 11 ter delle Disposizioni per l'Esercizio sulle Linee a doppio binario Banalizzate), alle condizioni di seguito riportate: ➤ la linea o il tratto di linea deve essere banalizzata e attrezzata con il Sottosistema</p>	<p>2.8 Per assicurare la circolazione in sicurezza l'infrastruttura è attrezzata con apposite apparecchiature che costituiscono il sottosistema di terra del sistema di protezione della marcia dei treni. 2.10 Ogni binario è attrezzato per la circolazione su di esso in uno solo o in entrambi i sensi di marcia. Sulle linee a doppio binario i cui binari sono attrezzati ciascuno per un solo senso di marcia opposto a quello dell'altro binario, i binari devono essere attrezzati per la circolazione sul binario di sinistra rispetto al senso di marcia. 2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche</p>		I	GI	

<p>di Terra del Sistema di Controllo della Marcia dei Treni (SCMT) che deve essere regolarmente funzionante;</p> <p>➤i treni devono essere attrezzati con il Sottosistema di Bordo del Sistema di Controllo della Marcia dei Treni (SCMT) che deve essere regolarmente funzionante;</p> <p>➤la possibilità di effettuare lo contemporaneo circolazione a destra su entrambi i binari deve essere indicata nell'Orario di Servizio per ciascuna linea o tratto di linea interessato.</p> <p>➤il senso del blocco elettrico deve essere orientato per la circolazione a destra su entrambi i binari;</p> <p>In occasione del report annuale sulla sicurezza codesto Gestore resta incaricato di inviare a questa Agenzia l'elenco delle linee o tratti di linea per i quali è stato adottato il provvedimento di cui sopra.</p>	<p>procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>3.2 Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature:</p> <ul style="list-style-type: none"> -dispositivo omissis -sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni; -.... omissis di testa dei treni. <p>4.20 La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1.</p> <p>8.17 L'accesso ad una sezione di blocco deve poter essere consentito ad un solo treno alla volta e deve essere protetto dall'eventuale accesso di altri veicoli, attraverso i dispositivi tecnologici che assicurano il distanziamento dei treni.</p>				
<p>NOTA ANSF 3423/09 del 26/06/2009 OGGETTO: Perdita della segnalazione in cabina di guida dello stato di chiusura porte (PGOS articolo 91 ter, comma 11 e ISPAT articolo 9, comma 11 come modificati con il decreto ANSF n. 5/2009). Chiarimento. E' stato segnalato a questa Agenzia che l'ultimo capoverso dei commi In oggetto, come modificati con il decreto del Direttore dell' Agenzia Nazionale per la Sicurezza</p>	<p>16.8 Qualora, durante la marcia di un treno viaggiatori, siano rilevate una o più porte non correttamente chiuse, il treno deve essere subito arrestato, al fine di provvedere alla loro regolarizzazione.</p> <p>L'utilizzo delle porte di accesso dei veicoli in condizioni degradate è ammesso nel rispetto delle specifiche procedure, emanate tenuto conto delle caratteristiche del materiale rotabile e del servizio svolto, che permettano</p>	M		IF	<p>Introdotta il principio che dalla stazione di origine della prima corsa dopo l'uscita da un impianto di manutenzione un treno non può partire con le</p>

<p>delle Ferrovie n° 5/2009 del 28 maggio 2009, potrebbe dare adito ad errate interpretazioni.</p> <p>Al riguardo si ribadisce che la norma emanata da questa Agenzia dispone che, qualora non sia possibile ristabilire la corretta segnalazione in cabina di guida dello stato di chiusura delle porte, lo svolgimento del servizio passeggeri può proseguire, alle condizioni fissate nel capoverso precedente a quello citato, solo fino alla località di servizio ove il materiale rotabile guasto possa essere riparato o sostituito.</p> <p>Nel caso in cui alle ore 24,00 del giorno successivo a quello nel quale si è verificata l'anormalità, detta località di servizio non sia ancora stata raggiunta, da quel momento il treno comunque non potrà più essere utilizzato in servizio viaggiatori fino a riparazione avvenuta</p>	<p>di garantire la sicurezza degli utenti, clienti, lavoratori interessati, terzi e del sistema ferroviario, fermo restando che un treno non può effettuare il servizio viaggiatori e deve essere immediatamente inviato all'impianto di manutenzione qualora nella stazione di origine della prima corsa dopo l'uscita da un impianto di manutenzione vengano rilevate una o più porte guaste o i dispositivi di segnalazione di chiusura e blocco porte in cabina di guida guasti.</p> <p>24.2 I veicoli in uscita dagli impianti di manutenzione non devono presentare non conformità pericolose per la sicurezza della circolazione, degli utenti, clienti, lavoratori interessati o terzi. In particolare un veicolo adibito al servizio viaggiatori non può uscire dall'impianto di manutenzione con una o più porte guaste né con i dispositivi di segnalazione di chiusura e blocco porte in cabina di guida guasti.</p>				<p>porte guaste .</p>
<p>NOTA ANSF 4089/09 del 23/07/2009 OGGETTO: Attivazione all'esercizio ferroviario dello tratta Pace del Mela - Rometta - Richiesta di deroga per l'installazione di segnalazione a destra. Riferimento: nota RFI-DTC\AOO 11 \P\20\0002215 del 14/7/2009.</p> <p>In esito alla nota a riferimento, si deve innanzitutto far presente che il punto 2.1 della Circolare sulle " <i>Norme per la ubicazione dei segnali</i>" del 1981 non contempla nessuna specifica facoltà di deroga riguardo all' ubicazione dei segnali a destra sulle linee o semplice binario. Nel caso in oggetto, tenuto conto di</p>	<p>2.8 Per assicurare la circolazione in sicurezza l'infrastruttura è attrezzata con apposite apparecchiature che costituiscono il sottosistema di terra del sistema di protezione della marcia dei treni.</p> <p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in</p>		<p>I</p>	<p>GI</p>	

<p>quanto comunicato da codesto Gestore con la nota a riferimento, si autorizza eccezionalmente codesto Gestore medesimo ad ubicare anormalmente "a destra" i segnali indicati nella nota a riferimento medesima, alle seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il raddoppio e lo contestuale banalizzazione siano attivati nei tempi strettamente necessari all'esecuzione dei lavori comunicati con lo noto a riferimento; • il tratto di linea comprendente i segnali ubicati o destra ed i treni su di esso circolanti siano attrezzati con i sistemi di protezione SCMT /SSC; • in sede di posa a destro dello segnaletica sia accertata l'assoluta inequivocabilità della stessa, anche in relazione ad eventuali luci o disturbi estranei alla sede ed allo circolazione ferroviaria; • i segnali a destra siano comunque visibili alle distanze fissate dall'art. 54 del Regolamento sui Segnali, senza possibilità di deroga; • i segnali a destra siano sempre preceduti da tavole di orientamento di tipo distanziometrico ad alto potere rifrangente installate sullo stesso lato dei segnali; • sia tempestivamente aggiornata la sezione interessata del capitolo 4 del F.L. interessato; <p>Qualora un treno debba circolare sul trotto in oggetto privo dello protezione della marcia per mancato attrezzaggio o per guasto, il DCO/DM interessato deve arrestare il treno stesso nella stazione</p>	<p>possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>3.2 Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature:</p> <ul style="list-style-type: none"> -dispositivo omissis -sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni; -.... omissis di testa dei treni. <p>4.20 La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1.</p> <p>5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato.</p> <p>5.2 Le indicazioni fornite dal sistema di segnalamento devono essere tempestivamente comunicata ai treni in modo da consentire l'adempimento delle azioni conseguenti. A tal fine le indicazioni stesse possono essere anticipate da indicazioni di avviso. L'entità dell'anticipo deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare sulla stessa.</p> <p>5.3 Ogni indicazione fornita dal sistema di segnalamento deve essere visibile dall'agente di condotta con continuità, dal suo posto di guida, per tutto il tempo in cui è valida per quel treno e per un periodo di tempo che permetta all'agente di condotta stesso di recepirne completamente e correttamente il significato.</p> <p>5.5 Per ciascun segnale di terra devono essere inequivocabilmente identificabili</p>				
---	---	--	--	--	--

<p>limitrofa al tratto di linea avente anormalmente segnali a destra e notificare, con specifica prescrizione, la posizione a destra di ciascuno dei segnali. A tal fine le imprese ferroviarie devono tempestivamente comunicare la circolazione sul tratto in oggetto dei treni non attrezzati al DCO/DM interessato nella stazione di origine o in quella dove viene rilevato il guasto del SSB.</p>	<p>l'ubicazione, il binario cui comanda e la funzione svolta. 5.6 L'ubicazione di ciascun segnale di terra deve garantirne la visibilità di cui al punto 5.3 in condizioni ambientali esterne normali. 5.7 Di ciascun segnale di terra deve essere preventivamente nota la posizione all'agente di condotta.</p>				
<p>NOTA ANSF 4203/09 del 27/07/2009 Oggetto: Protezione della marcia dei treni trasportanti merci pericolose Si comunica che i treni trasportanti merci pericolose devono essere sempre attrezzati con il sottosistema di bordo (SSB) del sistema di protezione della marcia del treno compatibile con il relativo sottosistema di terra (SST) presente sulle linee da percorrere. I soggetti in indirizzo dovranno immediatamente attivarsi per ottemperare a quanto sopra nelle more della emanazione, da parte di questa Agenzia, delle conseguenti modifiche al decreto 6/2009.</p>	<p>2.8 Per assicurare la circolazione in sicurezza l'infrastruttura è attrezzata con apposite apparecchiature che costituiscono il sottosistema di terra del sistema di protezione della marcia dei treni. 3.2 Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature: -dispositivo omissis -sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni; -.... omissis di testa dei treni. 4.20 La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1.</p>		I	IF GI	<p>I GI per ciò che riguarda le attività di sicurezza sugli impianti di terra. Le IF per ciò che riguarda le attività di sicurezza sui veicoli.</p>
<p>NOTA ANSF 4566/09 del 11/08/2009 Allegati: n. 4. A seguito di una segnalazione di Rail Cargo Austria, comunicata a questa Agenzia da Trenitalia SpA con nota TRNILCORP. 10.08.2009.0029317, relativa a possibili inconvenienti derivabili dalla accidentale chiusura di un rubinetto del flessibile della Condotta Generale del freno dei carri in</p>	<p>4.7 Ogni treno può circolare solo dopo che ne siano stati verificati i dispositivi e gli organi connessi con la sicurezza della circolazione. 6.2 La circolazione del treno deve avvenire nel rispetto dei vincoli derivanti dalla sua composizione e in particolare: al numero delle unità di trazione e dalla loro distribuzione nel treno; alle caratteristiche dei veicoli in composizione</p>			IF	

<p>composizione ai treni di cui all'oggetto, si trasmette, allegato alla presente, il provvedimento straordinario disposto da Trenitalia SpA al proprio interno, affinché tutte le altre Imprese ferroviarie interessate dai suddetti trasporti lo adottino immediatamente.</p> <p>Nota Trenitalia prot TRNIT.CORP.10/8/2009.0029317omissis.....</p> <p>Nota Trenitalia prot DC/EC/PPR/OI.5147.BO100.2009</p> <p>OGGETTO: Accoppiamento della condotta generale del freno ai carri Saadkms che compongono I treni ROLA.</p> <p>A seguito di una segnalazione di Rail Cargo Austria, relativa a possibili inconvenienti derivabili dalla chiusura accidentale di un rubinetto del flessibile della Condotta Generale del freno in composizione a treni di autostrada viaggiante tipo ROLA, si dispone con effetto immediato, che la condotta generale del freno di tali treni sia congiunta con entrambi gli accoppiamenti presenti sulla parte laterale dei veicoli in prossimità delle testate.</p> <p>La presente comunicazione dovrà essere estesa a tutto il personale interessato all'esecuzione delle unioni ed al controllo delle stesse, con le modalità di distribuzione della normativa di sicurezza.</p> <p>Le Aree in indirizzo dovranno estendere la presente comunicazione alle strutture territoriali di RFI competenti, in presenza di servizi di manovra forniti dal Getore Infrastruttura.</p> <p>Nota Rail cargo Austria prot. n° ANSF</p>	<p>al treno e del loro carico;</p> <p>alla massa e della lunghezza del treno;</p> <p>alle modalità di distribuzione dei veicoli carichi e vuoti nel treno;</p> <p>alle modalità di aggancio dei veicoli del treno, tenuto conto dei parametri e delle caratteristiche delle linee da percorrere, al fine di impedire lo spezzamento, lo svio del treno, o comunque sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso tali da compromettere la sua circolazione in sicurezza.</p> <p>6.6 Il sistema frenante dei treni deve rispondere ai seguenti requisiti:</p> <p>deve essere comandato direttamente dall'agente di condotta tramite un dispositivo posto in cabina di guida;</p> <p>deve agire su tutto il treno attivando i dispositivi di frenatura dei veicoli del treno;</p> <p>deve entrare in azione spontaneamente in caso di spezzamento del treno;</p> <p>deve essere regolabile con gradualità sia in fase di frenatura che di sfrenatura;</p> <p>deve mantenere l'efficienza e l'efficacia anche dopo ripetute frenature e sfrenature.</p> <p>Un sistema frenante rispondente ai requisiti di cui sopra è detto "freno continuo automatico".</p>				
---	--	--	--	--	--

04566/09 del 11-8-2009omissis.....					
<p>NOTA ANSF 5144/09 del 18/09/2009 OGGETTO: Criteri per l'affiancamento delle linee. Riferimento: nota RFI-DTC\AOO 11 \P\2009\000 1997 del 25/06/2009 In esito alla nota a riferimento, nel confermare quanto espresso da questa Agenzia nella precedente nota ANSF 00121/09 del 12-01-2009 riguardo alla corretta interpretazione del concetto di affiancamento contenuto nel Regolamento per lo Circolazione dei Treni, si fa presente quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> • circa lo mancanza di significativi inconvenienti di circolazione riconducibili a provvedimenti di affiancamento, a questa Agenzia risultano accadute diverse anomalità, anche recenti, nelle quali, per l'errore contemporaneo dell'operatore della circolazione e del personale di condotta, i treni hanno percorso diversi chilometri di linee che non avrebbero dovuto percorrere. Il fenomeno, rilevabile anche in assenza di linee affiancate, è sicuramente più probabile in presenza di provvedimenti di affiancamento; • riguardo all'affiancamento per un solo senso di marcia [punto I della nota a riferimento), questa Agenzia ritiene che ciò introdurrebbe un ulteriore aggravamento delle condizioni operative del personale di terra e di bordo, non accettabile fintantoché non venga messo in atto quanto richiesto con lo citata nota ANSF 00121/09 del 12-01-2009; 	<p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione; b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.); c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura. <p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p>4.9 Ciascun treno deve avere un percorso individuato. Le linee appartenenti a tale percorso sono denominate linee di impostazione programmata del treno. L'insieme delle linee di impostazione di un treno può comprendere anche più tratti di linea alternativi compresi fra due località di servizio. Il movimento di un treno sul percorso individuato può avvenire solo nel senso di marcia prestabilito.</p> <p>8.17 L'accesso ad una sezione di blocco deve poter essere consentito ad un solo treno alla volta e deve essere protetto dall'eventuale accesso di altri veicoli,</p>	M	I	GI	Introdotta il principio che tutti i vincoli di marcia devono essere protetti dalla tecnologia ovvero dal sistema di segnalamento e di protezione.

<ul style="list-style-type: none"> • per quanto riguarda invece il divieto di affiancamento quando nella sezione di blocco immediatamente a valle del segnale di diramazione siano presenti restrizioni di marcia non gestite dai sistemi di protezione, come il peso assiale (punto 2 della nota a riferimento), questa Agenzia, in attesa della realizzazione in tali sistemi della funzione di protezione della citata restrizione di marcia, è disponibile a valutare lo possibilità di rimuovere il predetto divieto a condizione che sia previsto l'arresto dei treni interessati al segnale di diramazione che discrimina l'inoltro sulle due linee per il conseguente avviso della direzione d'inoltro e l'inserimento puntuale della riduzione di velocità nella scheda/treno/scheda tecnica dei soli treni interessati e prevedere; • relativamente alla richiesta di soppressione delle sigle complementari (punto 3 della nota a riferimento), questa Agenzia ritiene che tale provvedimento possa essere adottato a condizione che vengano rivisti gli attuali criteri di consegna della scheda treno/scheda tecnica ai treni, prevedendo tale consegna a tutti i treni e per tutto l'arco della giornata, anche in presenza di modifiche alle caratteristiche delle linee e degli impianti o dell' orario. Per lo gestione dei degni al materiale rotabile questa Agenzia è disponibile a prevedere l'eventuale aggiornamento della scheda treno/scheda tecnica da parte del PdC prima della ripresa della corsa. 	<p>attraverso i dispositivi tecnologici che assicurano il distanziamento dei treni.</p>				
<p>NOTA ANSF 6167/09 del 3/11/2009 OGGETTO: Richiesta di autorizzazione</p>	<p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta</p>	M	I	GI	<p>Introdotta il principio che tutti</p>

"SISTEMA DI RIFERIMENTO"
(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)

<p>all'affiancamento delle linee. Rif: note RFI-DTC/AOO11/P/2009/0002971 del 2/10/2009 e RFI-DTC/AOO11/P/2009/0003333 del 30/10/2009 In esito alla richiesta di autorizzazione avanzata da codesto Gestore con la nota di riferimento del 2/10/2009 e sulla base dei chiarimenti forniti con la successiva nota di riferimento del 30/10/2009, codesto Gestore può istituire d'iniziativa gli affiancamenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> -di tratti di linea che sono affiancati ai sensi dell'articolo 14 del Regolamento per la Circolazione dei Treni (linee fisicamente affiancate e assenza di stazioni intermedie) e per i quali sono verificate le condizioni stabilite al punto 2 dell' Allegato alla nota di questa Agenzia ANSF 00121/09 del 12/01/2009; -di tratti di linea che rientrano nella disciplina del comma 8 dell'articolo 1 delle Norme <i>per l'esercizio delle linee AV/AC attrezzate con ERTMS/ETCS Livello 2 senza segnali fissi luminosi</i> in vigore. <p>Codesto Gestore dovrà comunque dare evidenza a questa Agenzia, nel Rapporto annuale sulla sicurezza, di tutti gli affiancamenti in vigore, evidenziando quelli adottati durante l'anno cui il Rapporto stesso si riferisce.</p> <p>Si fa presente infine che si è ancora in attesa dell' adeguamento della scheda treno a quanto richiesto con la nota ANSF 00121/09 citata e che codesto Gestore, con nota RFI-DTC/AOO11/P/2009/0001997 del 25 giugno 2009, aveva richiesto di</p>	<p>realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione; b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.); c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura. <p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p>4.9 Ciascun treno deve avere un percorso individuato. Le linee appartenenti a tale percorso sono denominate linee di impostazione programmata del treno. L'insieme delle linee di impostazione di un treno può comprendere anche più tratti di linea alternativi compresi fra due località di servizio. Il movimento di un treno sul percorso individuato può avvenire solo nel senso di marcia prestabilito.</p> <p>8.17 L'accesso ad una sezione di blocco deve poter essere consentito ad un solo treno alla volta e deve essere protetto dall'eventuale accesso di altri veicoli, attraverso i dispositivi tecnologici che assicurano il distanziamento dei treni.</p>				<p>i vincoli di marcia devono essere protetti dalla tecnologia ovvero dal sistema di segnalamento e di protezione.</p>
---	---	--	--	--	--

<p>procrastinare al 13 dicembre p.v. e che, più in generale, si è ancora in attesa dell'adeguamento dei tratti affiancati esistenti a quanto richiesto con lo noto ANSF 00121/09, tenuto conto anche di quanto contenuto nella nota di questa Agenzia ANSF 0544/09 del 18/09/2009.</p>					
<p>NOTA ANSF 7094/09 del 04/12/2009 OGGETTO: Autorizzazione alla remotizzazione di due Posti Satellite. Rif:notaRFI-TC/A0011/P/2009/0003625 del 24/11/2009</p> <p>In esito alla richiesta di cui alla nota a riferimento. codesto Gestore può autorizzare d'iniziativa quanto previsto dall'articolo 26. comma 2. 2° capoverso, delle DET, a prescindere dalla tecnologia con cui viene realizzato il telecomando punto - punto (remotizzazione, ACCM, ecc.), a condizione che gli eventuali tasti TLBca presenti nel Posto di Comando siano del tipo "condizionato", fatte salve eventuali limitazioni derivanti da valutazioni di codesto Gestore medesimo.</p> <p>Per gli impianti esistenti, o per i quali è prevista l'attivazione all'esercizio entro l'anno, dotati di tasti TLBca non "condizionati", deve essere previsto un apposito programma di adeguamento da trasmettere a questa Agenzia entro il 31 gennaio 2010.</p> <p>Nel caso particolare, inoltre. che i tasti TLBca "non condizionati", presenti nel Posto Comando, siano più di uno, codesto Gestore, nelle more dell'adeguamento, deve adottare opportune ulteriori mitigazioni.</p>	<p>2.11 Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuato tramite appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza. Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso che permettano il superamento dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili. Le funzioni di soccorso devono essere realizzate in modo da prevenirne un indebito utilizzo.</p> <p>Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte. Non deve essere possibile modificare i dati registrati.</p> <p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <p>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</p> <p>b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</p> <p>c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</p>			<p>GI</p>	

	<p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> -devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; -deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi. 				
<p>NOTA ANSF 0274/10 del 20/01/2010 Oggetto: Richiesta benessere effettuazione trasporti eccezionali. In esito alla nota a riferimento,</p> <ul style="list-style-type: none"> • viste le autorizzazioni in vigore fino al 31/12/2009, emesse da RFI SpA ed inerenti i trasporti eccezionali elencati in allegato alla nota a riferimento, di cui si richiede il rinnovo; • considerato che le condizioni alle quali RFI SpA ha autorizzato alla circolazione i 	<p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione; b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.); 		I	GI	

<p>suddetti trasporti rimangono immutate, si autorizza l'effettuazione dei trasporti eccezionali in parola alle stesse condizioni e con le medesime prescrizioni inserite nelle autorizzazioni in essere. Resta comunque facoltà di RFI SpA inserire eventuali ulteriori prescrizioni.</p>	<p>c)dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</p> <p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p>6.4 I trasporti eccezionali possono circolare solo con autorizzazione rilasciata di volta in volta e riportante le specifiche modalità di circolazione.</p>				
<p>NOTA ANSF 05204/10 del 06/08/2010 Oggetto: Realizzazione ACC Bologna e Nodo: ACC Bologna. Piano schematico fase 15 di S. Viola. In esito alla nota a riferimento. codesto Gestore potrà autorizzare d'iniziativa l'utilizzo di distanze inferiori o 300 metri di zona codificato tra il punto di ripresa codice a valle di un deviatoio ed il successivo segnale di prima categoria, a condizione che vengono rispettati i seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> • presenza dell'estesa minima di codice (150 o 200 metri) a valle della deviata e a monte del segnale di primo categoria così come disposto dalla prescrizione RFI-DTC\A001 \P\2003\0001428 del 30/ 10/2003; • presenza di una distanza minimo di 300 metri tra il punto di ripresa codice ed il punto di convergenza con altri itinerari a valle del segnale di prima categoria. 	<p>2.7 Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida .</p> <p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <p>a)dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</p> <p>b)dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</p> <p>c)dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</p> <p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di</p>			GI	

	<p>tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p>4.20 La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1.</p> <p>5.2 Le indicazioni fornite dal sistema di segnalamento devono essere tempestivamente comunicata ai treni in modo da consentire l'adempimento delle azioni conseguenti. A tal fine le indicazioni stesse possono essere anticipate da indicazioni di avviso. L'entità dell'anticipo deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare sulla stessa.</p>				
<p>NOTA ANSF 6245/10 del 05/10/2010 Oggetto: Richiesta di autorizzazione alla marcia parallela nei casi in cui è previsto il segnale imperativo di blocco per l'inoltro dei treni sul binario di linea di destra. In esito alla nota a riferimento codesto Gestore può autorizzare lo marcia parallela, nei casi in cui è previsto il segnale imperativo di blocco per l'inoltro dei treni sul binario di linea di destra, purché siano rispettate le condizioni di seguito indicate. 1. L'inoltro del treno verso il segnale imperativo di blocco sia vincolato normativamente al divieto di: -contemporanea predisposizione di itinerari non indipendenti per disposizione d'impianto, -azionamento dei dispositivi per lo rimozione del collegamento di</p>	<p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti: a)dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e</p>		I	GI	

<p>sicurezza fra segnali e deviatori nell'impianto;</p> <p>2. Il segnale imperativo di blocco sia disposto a via libera;</p> <p>3. Il sottosistema di terra del sistema di protezione della marcia del treno sia regolarmente funzionante;</p> <p>4. Il treno sia dotato di sottosistema di bordo compatibile con il sottosistema di terra regolarmente funzionante.</p> <p>Le suddette condizioni devono essere riportate nell'Orario di Servizio.</p>	<p>dalla loro interazione;</p> <p>b)dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatori, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</p> <p>c)dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</p> <p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p>4.5 Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera c):</p> <p>c.1.ogni movimento di treno deve avvenire su un tratto di via libero, concesso in uso esclusivo al treno stesso e protetto da indebiti accessi di altri veicoli;</p> <p>c.2.la velocità massima ammessa per ogni treno, in ogni punto della linea, deve essere tale che il treno stesso, mediante il sistema di frenatura, possa arrestarsi entro lo spazio residuo del tratto di via concesso in uso esclusivo di cui alla precedente lettera c.1..</p> <p>4.20 La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1.</p>				
<p>NOTA ANSF 6684/10 del 21/10/2010 Oggetto: Significato del pittogramma raffigurante tre stelle contigue a fianco della tabella dei limiti di carico (***) In esito a quanto richiesto dall'impresa</p>	<p>1.1 Il presente Regolamento contiene le norme per l'esercizio ferroviario di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. In conformità a tali norme, oltre che alle</p>			IF	

<p>ferroviaria Crossrail Italia con lo nota a riferimento allegata alla presente, si comunica che, sulla infrastruttura ferroviaria nazionale l'uso e il significato del simbolo in oggetto è disciplinato dalla Decisione della Commissione Europea del 28/07/2006 relativa alla Specifica Tecnica di Interoperabilità "Materiale rotabile - carri merci del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale", come modificata dalla Decisione 2009 Il 07/CE della Commissione Europea del 23 gennaio 2009, che costituisce norma cogente.</p> <p>Codesti operatori, ai sensi della normativa vigente, devono pertanto emanare al riguardo apposite disposizioni o prescrizioni di esercizio per il proprio personale addetto in mansioni di sicurezza della circolazione.</p>	<p>norme internazionali e nazionali cogenti, nonché alle regole di buona pratica e alle norme tecniche e istruzioni di settore, devono essere emanate le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i processi connessi con la sicurezza della circolazione ferroviaria di interfaccia tra l'infrastruttura e i convogli e interni a ciascun operatore ferroviario. I processi interni devono tenere conto anche di quelli di interfaccia.</p> <p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>				
<p>NOTA ANSF 8305/10 del 23/12/2010 OGGETTO: Movimenti di manovra con locomotive in comando multiplo. VISTA lo nota della società SBB Cargo Italia Prot. DT/175/10/gm del 04/10/2010, con lo quale sono stati chiesti chiarimenti circa i criteri e le condizioni applicative del comma 3 dell'art. 10 dell'IPCL riguardo l'utilizzo delle locomotive in comando multiplo nei movimenti di manovra. Con lo medesima nota veniva inoltre manifestata l'esigenza della società SBB Cargo Italia di mettere in atto il predetto utilizzo; VISTA lo nota della società SBB Cargo Italia Prot. DT /207/10/gm del 26/10/2010 del 04/10/2010, con la quale sono state</p>	<p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da</p>		I	GI	

<p>maggiormente dettagliate le esigenze di utilizzo delle locomotive in comando multiplo per l'effettuazione dei movimenti di manovra;</p> <p>VISTA lo nota ANSF n. 07283/10 del 16/11/2010, con lo quale veniva comunicato all'impresa SBB Cargo Italia di non rilevare motivi ostativi all'utilizzo delle locomotive in comando multiplo anche per i movimenti di manovra o condizione che le locomotive stesse fossero dotate dei dispositivi antincendio e antislittante e l'utilizzo sia preventivamente autorizzato dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Con lo medesima nota venivo richiesto di formalizzare una proposta di modifica normativa in tal senso;</p> <p>VISTA lo nota dello società SBB Cargo Italia Prot. DT /244/10/gm del 06/12/20 10, con la quale veniva proposta a questa Agenzia lo modifica del comma 3 dell'art. 10 dell'IPCL e del comma 5 dell'art. 90 bis della PGOS;</p> <p>CONSIDERATO lo stato di avanzamento del riordino normativo, con particolare riferimento ai testi regolamentari oggetto della predetta proposta di modifica normativa, codesta impresa medesimo, nelle more del citato riordino, può utilizzare le locomotive in comando multiplo per l'effettuazione dei movimenti di manovra, subordinatamente al rispetto delle seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ciascuna locomotiva utilizzata in comando multiplo deve essere munita dei dispositivi antincendio e antislittante efficienti; - l'utilizzo delle locomotive in comando 	<p>rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>3.10 Una manovra è un convoglio che si muove solo all'interno di una stazione con una velocità che deve essere determinata istante per istante dall'agente di condotta, secondo le norme di cui al successivo punto 19.</p> <p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione; b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.); c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura. 				
--	---	--	--	--	--

<p>multiplo per effettuazione dei movimenti di manovra, deve essere preventivamente autorizzato dal gestore dell'infrastruttura interessata, sulla base delle specifiche caratteristiche tecniche delle locomotive e dell'infrastruttura.</p>					
<p>NOTA ANSF 0144/11 del 11/01/2011 OGGETTO: Infortuni ai viaggiatori in fase di discesa o salita dai treni dal lato opposto a quello dove si effettua il servizio viaggiatori. Si è recentemente verificato un incidente mortale connesso all'espletamento del servizio viaggiatori in un binario di stazione provvisto di marciapiede su entrambi i lati: mentre il personale di bordo presidiava il corretto svolgimento delle attività propedeutiche alla partenza del treno sul lato dal quale si stava effettuando il servizio viaggiatori, un passeggero è sceso dal lato opposto senza essere visto dal capotreno che comandava la chiusura delle porte. Alla luce di quanto sancito dal D.P.R. Il luglio 1980, n. 753, art. 25, 3° periodo ("È inoltre vietato salire o scendere dalla porte opposte a quella stabilita per il servizio viaggiatori o da aperture diverse da quelle all'uopo destinate"), codeste Imprese e codesto Gestore, ciascuno per la propria parte di sistema devono garantire che i passeggeri a bordo treno o a terra siano informati in tempo utile su quale sia il lato stabilito per l'effettuazione del servizio viaggiatori, provvedendo anche ad istruire in modo adeguato il personale interessato, come previsto dalla PGOS art. 91 ter, comma 8. A tal fine codeste Imprese devono, tra</p>	<p>1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le attività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p> <p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p> <p>4.28 Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività</p>		<p>I</p>	<p>GI IF</p>	<p>I GI per le attività di sicurezza sugli impianti di terra.</p> <p>Le IF per le attività di sicurezza sui veicoli.</p>

<p>l'altro, garantire l'efficienza degli impianti di diffusione sonora a bordo dei rotabili, prevedendo opportune azioni mitigative in presenza di anomalie che ne compromettano il regolare funzionamento ed adottare inoltre, per i treni sui quali il comando di apertura delle porte non è distinto per lato, opportune misure a carattere tecnico o organizzativo atte a ridurre ulteriormente i rischi connessi a eventuali discese o salite di viaggiatori dal lato opposto a quello previsto per il servizio viaggiatori.</p> <p>Le Imprese ferroviarie in indirizzo ed il gestore dell'infrastruttura devono individuare congiuntamente le misure di mitigazione più opportune da adottare per i binari provvisti di marciapiedi su entrambi i lati.</p> <p>Si resta in attesa di urgente riscontro sulle azioni che saranno intraprese da codeste Imprese ferroviarie e da codesto Gestore dell'infrastruttura.</p>	<p>connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.</p> <p>4.29 Deve essere data la possibilità a tutti i passeggeri a bordo di comunicare con il personale di accompagnamento al fine di rappresentare situazioni contingenti che ne richiedono l'intervento; qualora in tale processo sia coinvolto l'agente di condotta quest'ultimo dovrà rispondere ad eventuali richieste esclusivamente a treno fermo.</p> <p>9.1 Ogni agente che svolge attività connesse con la sicurezza della circolazione deve accertare, per quanto di sua competenza, che la partenza e la marcia del treno avvengano in condizioni di sicurezza.</p>				
<p>NOTA ANSF 0311/11 del 18/01/2011 OGGETTO: IPCL, articolo 3, comma 1/c - Spostamenti di locomotive isolate per far arrivare il mezzo di trazione al treno o nel deposito in partenza ed arrivo. rif: nota Trenitalia. prot. TRNIT-DT \P\2010\0044528 del 06/12/2010. In esito alla nota a riferimento. si fa presente che la presenza in cabina di guida di figure professionali non esplicitamente previste dalle norme in vigore. come il tecnico polifunzionale cargo di cui alla nota a riferimento. non costituisce modifica al modulo di condotta dei treni e deve</p>	<p>4.28 Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e</p>			<p>IF</p>	

<p>avvenire in conformità alle norme vigenti stesse.</p> <p>Pertanto codesta impresa ferroviaria può prevedere autonomamente lo presenza del citato tecnico polifunzionale nei servizi effettuati ai sensi del comma 1 c dell'articolo 3 dell'IPCL e in conformità ad esso, fermo restando l'obbligo della protezione della marcia del treno attiva.</p>	<p>discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.</p> <p>4.29 Deve essere data la possibilità a tutti i passeggeri a bordo di comunicare con il personale di accompagnamento al fine di rappresentare situazioni contingenti che ne richiedono l'intervento; qualora in tale processo sia coinvolto l'agente di condotta quest'ultimo dovrà rispondere ad eventuali richieste esclusivamente a treno fermo.</p>				
<p>NOTA ANSF 0451/11 del 24/01/2011 OGGETTO: richiesta valutazioni in merito al modulo di condotta delle Carrozze Pilota Tipo Vicinali e Medie Distanze npBD, Automotrici Elettriche Ale 801, Ale 940, Ale 803, Le 803, Ale 841, Automotrici Diesel Aln 668, Aln 663 dotate di cabina passante. Rif: nota TRNIT-DT\P\2010\0045285 del 10/12/2010.</p> <p>In esito alla richiesta posta con lo nota a riferimento, si precisa che l'utilizzo dei rotabili in oggetto con un solo agente di condotta in cabina di guida richiede che codesta Impresa ferroviaria individui in dettaglio e riporti nelle relative DPC tutte le situazioni di esercizio nelle quali il ridotto campo visivo sul lato destro delle cabine di guida, renda necessaria lo presenza in cabina di un ulteriore agente.</p> <p>Tra tali situazioni rientrano almeno:</p> <p>a) tutti i segnali posti a destra del binario cui comandano, in assenza di ripetizione segnali continua in macchina attiva;</p> <p>b) lo circolazione con marcia a vista sia in linea che nelle stazioni, compresa la marcia a vista specifica sui PL;</p>	<p>3.1 Un veicolo ferroviario, per poter circolare su un'infrastruttura ferroviaria, deve essere provvisto delle necessarie autorizzazioni e dotato di:</p> <ul style="list-style-type: none"> -dispositivi di frenatura che consentono di frenare e sfrenare il veicolo e di trasmettere il comando dell'azione frenante ai veicoli collegati. Alcuni veicoli sono provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli collegati; -dispositivi di aggancio che consentono di collegare il veicolo ad altri veicoli in modo da mantenere le distanze tra essi e di trasmettere lo sforzo di trazione. <p>I veicoli possono essere provvisti anche di dispositivi per la loro immobilizzazione.</p> <p>I veicoli adibiti al servizio viaggiatori o comunque presenziabili devono essere dotati di dispositivi che consentano a chi è presente sui veicoli di segnalare in cabina di guida un'emergenza.</p> <p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da</p>			<p>IF</p>	

<p>c) i movimenti di manovra con lo cabina di guida ubicata in testa. In particolare l'ulteriore agente in cabina:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nei casi di cui alle lettere a) e b) deve svolgere le funzioni di secondo agente di condotta; • nei casi di cui alla lettera c) deve svolgere le funzioni di manovratore, controllando il corretto istradamento. <p>Le procedure che codesta Impresa ferroviaria adotterà dovranno essere atte ad assicurare la tempestiva presenza dell'ulteriore agente in cabina di guida nei casi previsti.</p> <p>Sempre con riferimento alla nota evidenziata a margine, si sottolinea, infine, che i rotabili in oggetto rientrano comunque nella casistica interessata dall'applicazione della Disposizione RFI Direzione tecnica n. 30/2007 del 18.7.2007, già richiamata dalla nota ANSF prot. 06651/10 del 20.10.2010.</p>	<p>rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>5.3 Ogni indicazione fornita dal sistema di segnalamento deve essere visibile dall'agente di condotta con continuità, dal suo posto di guida, per tutto il tempo in cui è valida per quel treno e per un periodo di tempo che permetta all'agente di condotta stesso di recepirne completamente e correttamente il significato.</p> <p>L'ubicazione di ciascun segnale di terra deve garantirne la visibilità di cui al punto 5.3 in condizioni ambientali esterne normali.</p>				
<p>NOTA ANSF 0968/11 del 16/02/2011 OGGETTO: massima massa rimorchiabile dalle locomotive gr. E 186 e E 483 sulla linea Brennero - Bolzano riferimenti: Inota RTC 11/504.01 AT del 03/02/2011 nota RTC 10/520.01 AT del 27/10/2010 In esito alle note a riferimento, si comunica che in base al Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162, quanto in oggetto rientra nelle competenze di codesta Impresa Ferroviaria. In attesa della conclusione del riordino normativo previsto dal citato decreto legislativo, codesta Impresa medesima può</p>	<p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della</p>			<p>IF</p>	

<p>provvedere d'iniziativa a determinare un limite massimo di massa rimorchiata ammesso diverso da quello imposto dalle norme in vigore.</p> <p>Tale limite, per i treni che percorrono tratti in discesa con grado di frenatura principale VI o superiore, deve essere tale da assicurare in ogni caso l'azione frenante necessaria, tenendo conto delle capacità di produzione dell'aria utilizzabile per la frenatura del treno.</p> <p>Per l'applicazione in esercizio del predetto limite, codesta impresa dovrà preventivamente sviluppare un'analisi del rischio adeguatamente documentata nonché valutata positivamente da un Verificatore Indipendente di Sicurezza.</p> <p>Sarà compito del Gestore Infrastruttura formalizzare l'aggiornamento dei Fascicoli Linea interessati.</p>	<p>circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>4.3 Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera a), ogni convoglio, nella sua configurazione di marcia comprensiva anche delle persone e cose trasportate, deve rispettare:</p> <p>a.1. il limite di massa ammesso dall'infrastruttura e da ciascun veicolo del convoglio;</p> <p>a.2. il profilo limite della sagoma dei veicoli ammesso dall'infrastruttura;</p> <p>a.3. i limiti di velocità imposti dalle caratteristiche della linea da percorrere;</p> <p>a.4. i limiti di velocità ammessi dai veicoli del convoglio;</p> <p>a.5. i vincoli imposti dalla sua composizione e dalla sua frenatura.</p> <p>6.2 La circolazione del treno deve avvenire nel rispetto dei vincoli derivanti dalla sua composizione e in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> -dal numero delle unità di trazione e dalla loro distribuzione nel treno; -dalle caratteristiche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico; -dalla massa e della lunghezza del treno; -dalle modalità di distribuzione dei veicoli carichi e vuoti nel treno; -dalle modalità di aggancio dei veicoli del treno, <p>tenuto conto dei parametri e delle</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>caratteristiche delle linee da percorrere, al fine di impedire lo spezzamento, lo svio del treno, o comunque sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso tali da compromettere la sua circolazione in sicurezza.</p> <p>6.7 Il sistema frenante di un treno deve assicurarne:</p> <ul style="list-style-type: none"> -l'arresto e le riduzioni di velocità negli spazi di frenatura disponibili (distanza di frenatura); -l'arresto in sicurezza di ogni sua parte in caso di spezzamento del treno, evitando sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso, tali da compromettere la circolazione del treno in sicurezza, tenuto conto: <ul style="list-style-type: none"> a) delle caratteristiche tecniche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico; b) della massa e della lunghezza del treno; c) della velocità del treno; d) dei parametri e delle caratteristiche tecniche delle linee da percorrere; e) dei tempi di reazione dell'agente di condotta; f) delle unità di trazione attive non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno; g) della posizione nel treno di veicoli provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli contigui. 				
<p>NOTA ANSF 01126/11 del 23/02/2011 Oggetto: Trasporto furgoni in partenza dal raccordo SEVEL. stazione di Fossacesia T.S, destinati a Ghislenghien (Belgio).</p>	<p>1.1 Il presente Regolamento contiene le norme per l'esercizio ferroviario di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p>			IF	

<p>Rif: nota NORDCARGO prot. 2/468 del 29/12/2010.</p> <p>In esito alla nota a riferimento, si comunica che in base al Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162, quanto in oggetto rientra nelle competenze di codesta Impresa Ferroviaria.</p> <p>In attesa della conclusione del riordino normativo previsto dal citato decreto legislativo, codesta Impresa medesima può provvedere d'iniziativa alla emissione dell'esempio di carico attinente al trasporto in oggetto così come previsto anche dalle Direttive per il Carico (Tomo 1) e dalle Norme di Carico (Tomo 2).</p> <p>Tale esempio di carico deve garantire in ogni caso l'assicurazione dei furgoni sui carri utilizzati durante il normale esercizio ferroviario e codesta impresa dovrà preventivamente sviluppare un'analisi del rischio adeguatamente documentata, nonché valutata positivamente da un Verificatore Indipendente di Sicurezza.</p> <p>Resta inteso che, preventivamente all'entrata in vigore di tali provvedimenti, copia delle disposizioni emesse dovranno essere inviate a questa Agenzia, così come previsto al punto 3.3. del decreto n. 1/2009.</p>	<p>In conformità a tali norme, oltre che alle norme internazionali e nazionali cogenti, nonché alle regole di buona pratica e alle norme tecniche e istruzioni di settore, devono essere emanate le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i processi connessi con la sicurezza della circolazione ferroviaria di interfaccia tra l'infrastruttura e i convogli e interni a ciascun operatore ferroviario. I processi interni devono tenere conto anche di quelli di interfaccia.</p> <p>4.3 Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera a), ogni convoglio, nella sua configurazione di marcia comprensiva anche delle persone e cose trasportate, deve rispettare:</p> <ul style="list-style-type: none"> a.1. il limite di massa ammesso dall'infrastruttura e da ciascun veicolo del convoglio; a.2. il profilo limite della sagoma dei veicoli ammesso dall'infrastruttura; a.3. i limiti di velocità imposti dalle caratteristiche della linea da percorrere; a.4. i limiti di velocità ammessi dai veicoli del convoglio; a.5. i vincoli imposti dalla sua composizione e dalla sua frenatura. <p>6.2 La circolazione del treno deve avvenire nel rispetto dei vincoli derivanti dalla sua composizione e in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> -dal numero delle unità di trazione e dalla loro distribuzione nel treno; -dalle caratteristiche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico; -dalla massa e della lunghezza del treno; -dalle modalità di distribuzione dei veicoli carichi e vuoti nel treno; 				
---	--	--	--	--	--

	<p>–dalle modalità di aggancio dei veicoli del treno, tenuto conto dei parametri e delle caratteristiche delle linee da percorrere, al fine di impedire lo spezzamento, lo svio del treno, o comunque sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso tali da compromettere la sua circolazione in sicurezza.</p>				
<p>NOTA ANSF 1286/11 del 1/03/2011 OGGETTO: Stazione di Firenze Rifredi . Nuovo scolo merci. Richiesta di autorizzazione per segnale di avanzamento su segnale ripetitore di partenza. Rif: nota RFI-DTC/A0011/P/2011/0000182 del 21/1/2011. In esito alla nota a riferimento, codesto Gestore può procedere d'iniziativa all'installazione del segnale di avanzamento sui segnali ripetitori di partenza nei casi in cui sia verificato il rispetto delle condizioni riportate nello suddetto nota e purché nell'orario di servizio venga anche specificato che il segnale ripetitore di partenza è munito di segnale di avanzamento.</p>	<p>2.7 Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida . 2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte. 5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato. 5.2 Le indicazioni fornite dal sistema di segnalamento devono essere tempestivamente comunicata ai treni in modo da consentire l'adempimento delle azioni conseguenti. A tal fine le indicazioni stesse possono essere anticipate da indicazioni di avviso. L'entità dell'anticipo</p>		I	GI	

	<p>deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare sulla stessa.</p> <p>5.3 Ogni indicazione fornita dal sistema di segnalamento deve essere visibile dall'agente di condotta con continuità, dal suo posto di guida, per tutto il tempo in cui è valida per quel treno e per un periodo di tempo che permetta all'agente di condotta stesso di recepirne completamente e correttamente il significato.</p> <p>5.5 Per ciascun segnale di terra devono essere inequivocabilmente identificabili l'ubicazione, il binario cui comanda e la funzione svolta.</p> <p>5.6 L'ubicazione di ciascun segnale di terra deve garantirne la visibilità di cui al punto 5.3 in condizioni ambientali esterne normali.</p> <p>5.7 Di ciascun segnale di terra deve essere preventivamente nota la posizione all'agente di condotta.</p>				
<p>NOTA ANSF 1408/11 del 4/03/2011 Oggetto: Utilizzo del sottosistema di Bordo dei sistemi di protezione della marcia dei treni. Considerato che l'attrezzaggio dei veicoli dotati di cabina di guida con il sottosistema di bordo dei sistemi di protezione della marcia dei treni è in via di ultimazione, si ritiene necessario anticipare l'adeguamento di alcune norme ad essi relative, già prese in considerazione nell'ambito del riordino. Pertanto entro 30 giorni dalla presente ciascuna Impresa ferroviaria e il Gestore dell'infrastruttura dovranno adeguare le proprie disposizioni e prescrizioni ai seguenti</p>	<p>4.20 La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1.</p> <p>4.22 La condotta dei treni deve avvenire dalla cabina di guida di testa rispetto al senso di marcia e con il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo.</p> <p>12.1 Il SSB del sistema di protezione della marcia o una o più funzioni di sicurezza da esso fornite possono essere esclusi soltanto qualora strettamente necessario al proseguimento del treno (autorizzazione al movimento concessa tramite prescrizione,</p>	M	I	GI IF	<p>Non è più consentita la circolazione dei treni non attrezzati con il sistema di protezione.</p> <p>I GI per le attività di sicurezza sugli impianti di terra.</p> <p>Le IF per le attività di sicurezza sui veicoli.</p>

<p>principi:</p> <p>1. Un treno non può partire dalla stazione di origine con il sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni guasto;</p> <p>2. In tutti i casi di guasto o anomalità durante la corsa che determinino la condizione di funzione SCMT o SSC non attiva;</p> <ul style="list-style-type: none"> - se le funzioni RSC e Vigilante sono attive, il treno può raggiungere la località di termine corsa non superando la velocità di 100 km/h; - se risulta attiva la sola funzione Vigilante o, in mancanza di essa, l'agente di condotta sia affiancato in cabina di guida da altro agente con l'obbligo di sorvegliare sulla vigilanza dell'agente di condotta ed intervenire in caso di necessità arrestando ed immobilizzando il convoglio, il treno può raggiungere la località di termine corsa non superando la velocità di 50 km/h; - qualora venga a mancare anche la funzione Vigilante e non sia presente in cabina di guida l'altro agente di cui alla precedente alinea, il treno deve essere arrestato immediatamente e non potrà proseguire se non a seguito dell'adozione di una delle modalità di cui alle aliene precedenti. <p>Tali vincoli devono essere rispettati anche nella fase di avvio del treno fintanto che il SSB non riceve i dati dal SST che determinano l'attivazione della protezione del treno (funzione SCMT o SSC attive);</p> <p>3. Sulle linee AC/AV attrezzate con il sistema di protezione ERTMS/ETCS Livello 2, in tutti i</p>	<p>guasto del sistema di protezione).</p> <p>12.2 L'agente di condotta non può escludere il SSB o una o più funzioni di sicurezza da esso realizzate se non previa autorizzazione del regolatore della circolazione, che la potrà concedere solo dopo aver adottato le necessarie precauzioni sulla base degli elementi forniti dall'agente di condotta e degli altri elementi in suo possesso.</p> <p>12.3 Per la circolazione di un treno in assenza della protezione del sistema, devono sussistere tutte le seguenti condizioni:</p> <p>a)risulti attivo il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta oppure, in caso di guasto di tale dispositivo, siano adottate le misure previste al punto 16.6, sesto alinea.</p> <p>b)non siano in atto movimenti contemporanei non indipendenti per disposizione di impianto;</p> <p>c)siano adottate, da parte del regolatore della circolazione e dell'agente di condotta, le necessarie ulteriori mitigazioni, atte ad assicurare la circolazione del treno in sicurezza, da definire tenendo conto almeno dei seguenti elementi:</p> <ul style="list-style-type: none"> -caratteristiche del tratto di linea da percorrere ed intensità del traffico sullo stesso; -caratteristiche del materiale rotabile componente il treno e del servizio da svolgere; <p>Non deve essere comunque superata la velocità di 50 km/h, che deve essere imposta dal sistema di protezione in modo automatico in relazione all'anormalità in atto, salvo il caso in cui il SSB debba essere escluso.</p> <p>16.6 Qualora durante il percorso una delle</p>				
--	---	--	--	--	--

<p>casi di circolazione non in Full Supervision (ovvero in caso di circolazione in modalità On Sight, Staff Responsible o Isolation) nei quali non risultasse attiva la funzione Vigilante, l'agente di condotta deve essere affiancato in cabina di guida da altro agente con l'obbligo di sorvegliare sulla vigilanza dell'agente di condotta stesso ed intervenire in caso di necessità, arrestando ed immobilizzando il convoglio;</p> <p>4. Nelle more dell'aggiornamento dei sottosistemi di bordo necessario a gestire in modo automatico le limitazioni di velocità di cui ai punti precedenti, dovrà essere sempre inserito il dato treno "un agente" nei sottosistemi di bordo stessi.</p>	<p>apparecchiature di cui al punto 3.2 si guasti e non sia possibile ripristinarne il funzionamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> -se non è possibile comandare il sistema frenante del treno dalla cabina di guida di testa il treno non potrà più proseguire; -se non è possibile visualizzare correttamente in cabina, ove previsto, le autorizzazioni al movimento, per la prosecuzione del treno dovranno essere applicate le norme di cui al punto 10.9; -se non è possibile ripristinare la funzione di protezione della marcia dei treni è ammesso che il treno possa proseguire nel rispetto di quanto indicato al punto 12; -se non è possibile ripristinare il funzionamento del dispositivo di visualizzazione della velocità istantanea il treno potrà proseguire fino alla località di termine corsa solo se è presente in cabina di guida un dispositivo ausiliario di visualizzazione della velocità e la protezione della marcia del treno sia attiva. In tutti gli altri casi il treno potrà proseguire, al solo scopo di liberare la linea, fino alla prima stazione incontrata, adottando i criteri prudenziali e le cautele che il caso richiede e purché il percorso non sia soggetto a restrizioni incompatibili con le modalità di marcia richieste; -se non ..omissis... del punto 16.7. 				
<p>NOTA ANSF 1477/11 del 8/03/2011 Oggetto: Provvedimenti cautelativi per la sicurezza del trasporto merci. Si sono recentemente verificati alcuni casi di spezzamento di treni merci che</p>	<p>6.2 La circolazione del treno deve avvenire nel rispetto dei vincoli derivanti dalla sua composizione e in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> -dal numero delle unità di trazione e dalla loro distribuzione nel treno; 			IF	

<p>potrebbero essere collegati all'eccessivo carico dei carri trasportati.</p> <p>Codeste imprese ferroviarie, che in base all'articolo 8, comma 1, del decreto legislativo 10 agosto 2007 n.162, sono responsabili del funzionamento sicuro della propria porte di sistema, devono quindi disporre di strumenti tali da garantire che la massa del carico sia coerente con quanto dichiarato nei documenti del treno e con i limiti stabiliti dalla normativa vigente.</p>	<p>-dalle caratteristiche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico;</p> <p>-dalla massa e della lunghezza del treno;</p> <p>-dalle modalità di distribuzione dei veicoli carichi e vuoti nel treno;</p> <p>-dalle modalità di aggancio dei veicoli del treno,</p> <p>tenuto conto dei parametri e delle caratteristiche delle linee da percorrere, al fine di impedire lo spezzamento, lo svio del treno, o comunque sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso tali da compromettere la sua circolazione in sicurezza.</p>				
<p>NOTA ANSF 1742/11 del 21/03/2011</p> <p>Oggetto: Sistemi di protezione della marcia dei treni sulla rete convenzionale (non alta velocità) gestita da RFI.</p> <p>In relazione alla ben nota problematica relativa all'attrezzaggio del parco rotabili con i sistemi di protezione della marcia dei treni, come preannunciato in occasione dell'incontro con i soggetti in indirizzo dello scorso 16 marzo e sulla base dello stato di attuazione delle direttive di questa Agenzia prot. n. 1/dir/2009 del 3 giugno 2009 e prot. n. 2/dir/2009 del 9 novembre 2010, si comunica che, a partire dal prossimo 10 luglio, sarà inibita la circolazione di treni passeggeri e merci che non dispongano di un sistema di protezione della marcia del treno compatibile con il sistema disponibile a terra.</p>	<p>2.8 Per assicurare la circolazione in sicurezza l'infrastruttura è attrezzata con apposite apparecchiature che costituiscono il sottosistema di terra del sistema di protezione della marcia dei treni.</p> <p>3.2 Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature:</p> <p>-dispositivo omissis</p> <p>-sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni;</p> <p>-.... omissis di testa dei treni.</p> <p>4.20 La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1.</p>	M	I	IF GI	<p>Non è più consentita la circolazione dei treni non attrezzati con il sistema di protezione.</p> <p>I GI per ciò che riguarda le attività di sicurezza sugli impianti di terra.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le attività di sicurezza sui veicoli.</p>
<p>NOTA ANSF 2105/11 del 4/04/2011</p> <p>OGGETTO: Modifiche ai Testi Normativi nelle</p>	<p>1.1 Il presente Regolamento contiene le norme per l'esercizio ferroviario di</p>		I	IF GI	<p>I GI per ciò che riguarda le</p>

<p>more del processo di riordino delle norme di esercizio: misure di salvaguardia.</p> <p>In esito ad alcune note e richieste verbali di precisazioni giunte da codesti operatori, riguardanti le modifiche alle norme di esercizio, questa Agenzia precisa che, nelle more del riordino delle norme di esercizio, non procederà a modificare i Testi Normativi. oggi presenti nell' Allegato B al decreto n. 1/2009, tenuto conto che tali modifiche interessano prevalentemente ambiti regolamentari che, ai sensi del d.lgs. n. 162/2007, rientrano nelle competenze di codesti operatori.</p> <p>Sempre nelle more di tale riordino, si ribadisce che i provvedimenti di natura regolamentare emanati da questa Agenzia sono gerarchicamente sovraordinati ai Testi Normativi in quanto riguardano i principi normativi: ne consegue che eventuali parti dei Testi Normativi attuali in contrasto con detti provvedimenti devono essere considerate superate.</p> <p>In tali casi, il compito di codesti operatori rimane quello di diramare, nelle forme ritenute idonee, i suddetti principi stabiliti da questa Agenzia.</p> <p>Non appena saranno emanati i decreti definitivi relativi ai principi normativi, attualmente all'esame del tavolo tecnico congiunto fra questa Agenzia e codesti operatori, verranno individuate le parti degli attuali Testi non più valide in quanto riconfluite nei decreti suddetti e, di conseguenza, le parti dei Testi che conservano la loro validità e che rientrano nella competenza delle Imprese ferroviarie</p>	<p>competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>In conformità a tali norme, oltre che alle norme internazionali e nazionali cogenti, nonché alle regole di buona pratica e alle norme tecniche e istruzioni di settore, devono essere emanate le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i processi connessi con la sicurezza della circolazione ferroviaria di interfaccia tra l'infrastruttura e i convogli e interni a ciascun operatore ferroviario. I processi interni devono tenere conto anche di quelli di interfaccia.</p> <p>1.2. L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie può adottare provvedimenti sperimentali di modifica delle norme o autorizzarne l'adozione.</p>				<p>attività di sicurezza sugli impianti di terra.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le attività di sicurezza sui veicoli.</p>
---	---	--	--	--	---

<p>e del Gestore dell'infrastruttura titolati ad emanare, secondo quanto previsto dal citato d.lgs.162/2007, Disposizioni e Prescrizioni di esercizio.</p>					
<p>NOTA ANSF 2985/11 del 10/05/2011 OGGETTO: Modifiche normative nelle more del processo di riordino delle norme di esercizio. Riferimento: nota di questa Agenzia 02105/11 del 04-04-2011. Allegati: I (tabella elenco provvedimenti a contenuto normativo) Facendo seguito alla nota a riferimento, nel ribadire che, nelle more del riordino normativo in corso, non si procederà a modificare i testi normativi in vigore per renderli coerenti a quanto disposto da questa Agenzia con specifiche note, si comunica che, in occasione di eventuali provvedimenti futuri di tal genere saranno indicate le parti dei testi normativi in vigore sulle quali i provvedimenti stessi abbiano impatto. Per i provvedimenti emessi in precedenza alla presente nota, l'indicazione di cui sopra è riportata nella tabella allegata. TABELLAomissis.....</p>	<p>1.1 Il presente Regolamento contiene le norme per l'esercizio ferroviario di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. In conformità a tali norme, oltre che alle norme internazionali e nazionali cogenti, nonché alle regole di buona pratica e alle norme tecniche e istruzioni di settore, devono essere emanate le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i processi connessi con la sicurezza della circolazione ferroviaria di interfaccia tra l'infrastruttura e i convogli e interni a ciascun operatore ferroviario. I processi interni devono tenere conto anche di quelli di interfaccia. 1.3. L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie può adottare provvedimenti sperimentali di modifica delle norme o autorizzarne l'adozione.</p>		I	IF GI	<p>I GI per ciò che riguarda le attività di sicurezza sugli impianti di terra.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le attività di sicurezza sui veicoli.</p>
<p>NOTA ANSF 3290/11 del 23/05/2011 OGGETTO: Criticità rilevate nel corso del sopralluogo del 12/05/2011 sulla tratta Ancona - Ancona Marittima. Allegata: documentazione fotografica Nel corso del sopralluogo in oggetto, effettuato a seguito della segnalazione ricevuta dall'Organizzazione sindacale FAST (nota FAST prot. n. 1083/3 del 05/04/2011) si è constatato che il contesto in cui avviene</p>	<p>1.3 Nei casi non previsti dalle norme ognuno, nei limiti delle proprie attribuzioni, deve agire con senno e ponderatezza, in analogia per quanto possibile alle norme che regolano i casi previsti. 1.4. Tutti coloro che svolgono compiti connessi con la sicurezza dell'esercizio ferroviario, oltre a soddisfare agli obblighi di competenza derivanti dalle norme, sono tenuti ad intervenire ogniqualvolta rilevino,</p>		I	IF GI	<p>I GI per ciò che riguarda le attività di sicurezza sugli impianti di terra.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le attività di sicurezza sui</p>

<p>la circolazione presenta numerose criticità, stanti le eccessive interferenze tra sede ferroviaria, sede stradale e pedonale. In particolare si sottolinea che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il PL non protetto in corrispondenza del quale è avvenuto l'urto del treno 11599 del 29/03/2011, non segnalato nel relativo FL, è dotato lato strada di un semaforo di tipo stradale che si dispone al rosso nell'approssimarsi del treno al passaggio a livello e presenta un livello di protezione non adeguato alle attuali condizioni di traffico stradale, probabilmente mutate rispetto alle condizioni originarie; • sono numerosi i punti della tratta privi di protezione della sede ferroviaria e perfino di segnalazioni atte a delimitare le zone non impegnabili da pedoni o mezzi stradali perché soggette a occupazione da parte della sagoma del convoglio. <p>La fattispecie ricade pienamente nella previsione di cui all'articolo 8 comma I del d.lgs. 162/2007, pertanto codesto Gestore dell'infrastruttura e codesta Impresa ferroviaria avrebbero dovuto di iniziativa intraprendere azioni mitigative per garantire la sicurezza dell'attività di trasporto con particolare riguardo ai rischi derivanti dall'attività di terzi, ove necessario collaborando reciprocamente.</p> <p>Per quanto sopra codesto Gestore dell'infrastruttura e codesta Impresa ferroviaria devono attivarsi quanto prima, anche mettendo in opera le necessarie sinergie, a tutela delle circolazioni nella tratta in oggetto provvedendo, nel transitorio, a porre in essere opportune</p>	<p>nell'espletamento delle proprie mansioni, un fatto o evento che possa compromettere la sicurezza della circolazione.</p> <p>2.5 Un passaggio a livello (PL) è un'intersezione a raso tra una o più strade e una o più linee ferroviarie, e deve essere munito di dispositivi che, quando attivi, inibiscono il transito lato strada (barriere, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.).</p> <p>2.6 I PL in consegna agli utenti della strada possono essere attraversati solo dopo che l'utente abbia verificato l'assenza di circolazione ferroviaria fino ad una distanza sufficiente ad effettuare l'attraversamento in sicurezza, in conformità alle specifiche disposizioni e prescrizioni.</p> <p>4.23 I PL devono essere impegnati dai treni con i dispositivi di inibizione del transito lato strada attivi.</p> <p>4.24 I PL devono essere inoltre sussidiati da dispositivi che consentono di verificare la libertà dell'attraversamento, nelle seguenti situazioni di esercizio: attraversamento con barriere a notevole distanza tra loro, intenso traffico pesante o tracciato stradale difficile e tortuoso; intralci, per incrocio o altro, al regolare deflusso stradale.</p>				<p>veicoli.</p>
---	---	--	--	--	-----------------

<p>mitigazioni dei rischi connessi alle criticità evidenziate.</p> <p>Come prima misura di carattere immediato si chiede, almeno, la chiara individuazione e delimitazione sul terreno delle zone da inibire permanentemente ai pedoni e al traffico stradale al fine di un sicuro transito dei convogli ferroviari, nonché, ai fini del tempestivo rilevamento di un eventuale ostacolo che interferisca con la circolazione dei treni, l'imposizione della marcia a vista e, se ritenuto non sufficiente, l'introduzione di ulteriori misure interessanti la circolazione o l'infrastruttura eventualmente interfacciandosi con gli enti preposti alla circolazione stradale.</p> <p>Inoltre sarà cura di codesto Gestore dell'infrastruttura effettuare una ricognizione sulla rete individuando eventuali tratte che presentino analoghe criticità ed adottare le necessarie misure mitigative, tenendo informata questa Agenzia.</p>					
<p>NOTA ANSF 3291/11 del 25/05/2011 Oggetto: Sperimentazione treni merci effettuati con Tecnico Polifunzionale Cargo. Riferimento: nota Trenitalia prot. TRNIT -DT\ P\2011\0015964 del 15.04.2011 In esito alla noto o riferimento si fa presente che, in base al Decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, rientra nelle competenze di codesta Impresa ferroviaria l'emanazione delle specifiche procedure finalizzate a garantire, nel caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta, il raggiungimento del convoglio e lo sua immobilizzazione nei tempi di tenuta del freno continuo automatico, tenendo conto</p>	<p>4.28 Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di</p>		<p>I</p>	<p>IF GI</p>	<p>I GI per ciò che riguarda le attività di sicurezza sugli impianti di terra.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le attività di sicurezza sui veicoli.</p>

<p>delle caratteristiche del convoglio e della infrastruttura e dell'eventuale presenza a bordo di altro personale abilitato ed appositamente istruito, oltre all'agente di condotta.</p> <p>Pertanto, anche nelle more della conclusione del riordino normativo previsto dal suddetto Decreto Legislativo, codesto Impresa ferroviario può provvedere od emanare d'iniziativa le necessarie procedure e qualora ne ricorrano le condizioni ad avviare la sperimentazione, purché sia preventivamente sviluppata un'analisi del rischio che dimostri la conformità della modifica operativa alle norme vigenti in materia di controllo dei rischi connessi all'esercizio ferroviario.</p> <p>Tale analisi del rischio deve essere svolta secondo le modalità previste nel Sistema di Gestione della Sicurezza di codesta Impresa ferroviaria tenendo conto delle osservazioni e prescrizioni in merito già trasmesse con nota ANSF 1975/11 del 30.03.2011_</p> <p>Le disposizioni e prescrizioni che codesta Impresa ferroviaria emanerà riguardo all'oggetto saranno soggette all'attività istituzionale di ispezione e controllo di questa Agenzia.</p>	<p>emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.</p> <p>6.9 Un treno deve disporre anche di un sistema di immobilizzazione, indipendente dal sistema frenante di cui al precedente punto 6.6, che permetta, in caso di necessità, la sua immobilizzazione su ogni punto della linea da percorre.</p> <p>10.6 Ogni anomalia alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione.</p> <p>Qualora l'anomalia abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anomalia, il punto di arresto (segnale di terra, progressiva chilometrica o itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.</p> <p>10.7 Il regolatore della circolazione che rilevi o venga a conoscenza di una anomalia alla circolazione di un treno deve attivarsi tempestivamente per contattare l'agente di condotta. Nel caso in cui la comunicazione non sia possibile, il regolatore della circolazione deve attivare le procedure per il raggiungimento e l'immobilizzazione del treno prima che l'immobilizzazione stessa non sia più garantita dal sistema frenante e per l'eventuale soccorso dell'agente di condotta.</p>				
<p>NOTA ANSF 3458/11 del 30/05/2011 Oggetto: Decreto ANSF 15/2010 - Movimenti di manovra dei mezzi d'opera.</p>	<p>3.10 Una manovra è un convoglio che si muove solo all'interno di una stazione con una velocità che deve essere determinata</p>			<p>GI</p>	

<p>Riferimento: Nota RFI prot. RFI-DTC\A00111 P\2011\0001591 del 19/05/2011</p> <p>In esito alla nota a riferimento, si fa presente che lo disciplina delle modalità operative per la movimentazione dei mezzi d'opera non idonei a circolare come treni è di competenza di codesto Gestore dell'infrastruttura.</p> <p>I rischi per lo circolazione dei treni e delle manovre derivanti dalle possibili interferenze delle movimentazioni di cui sopra devono essere gestiti nell'ambito del Sistema di Gestione della Sicurezza di codesto Gestore in conformità alle norme in materia di individuazione e determinazione dei rischi e nel rispetto dei seguenti principi:</p> <ul style="list-style-type: none"> -la movimentazione dei mezzi d'opera non idonei a circolare come treni deve avvenire: • in assenza di circolazione sui binari interessati, inibendo l'indebito inoltro dei treni e delle manovre su di esso, • in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni e delle manovre sui binari adiacenti. Qualora ciò non possa essere garantito devono essere inibiti alla circolazione dei treni e delle manovre anche i binari adiacenti, • adottando misure mitigative idonee ad evitare che i mezzi d'opera oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario che essi sono autorizzati a percorrere, • garantendo un sicuro attraversamento dei passaggi a livello eventualmente presenti; -per la successiva riutilizzazione per lo 	<p>istante per istante dall'agente di condotta, secondo le norme di cui al successivo punto 19.</p> <p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione; b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.); c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura. <p>21.1 I mezzi d'opera per la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresi i rilievi diagnostici, e per il soccorso ai treni, possono circolare secondo le norme dei treni soltanto se soddisfano i medesimi standard di sicurezza richiesti per i treni.</p> <p>21.2 I mezzi d'opera che non rientrano tra quelli di cui al precedente punto 21.1 possono circolare e sostare sull'infrastruttura in coerenza con i criteri di cui al precedente punto 4.32.</p>				
--	---	--	--	--	--

<p>circolazione dei treni e delle manovre del binario interessato deve essere verificata:</p> <ul style="list-style-type: none"> • lo libertà del binario stesso da ostacoli o rotabili, • il permanere delle normali caratteristiche di sicurezza dell'infrastruttura. <p>Al riguardo si segnala che la proposta avanzata con la nota a riferimento non appare conforme a tutti i criteri di cui sopra. Inoltre, particolare attenzione dovrà essere posta da codesto Gestore alla circostanza che, allo stato attuale, il sistema di gestione della sicurezza deve essere reso conforme a quanto previsto dal d.lgs. 162/2007 e che pertanto le procedure che saranno definite devono essere inquadrare nel processo di cui alla nota prot. ANSF 03386/11 del 27 maggio 2011.</p>					
<p>NOTA ANSF 4605/11 del 15/07/2011 Convogli TGV-R, applicazione specifica ST/SCMT (di fornitura Ansaldo) dell'applicazione generica STB/SCMT ETR 500.</p> <p>In esito alla nota a riferimento si fa presente che i treni in oggetto, ai fini dell'applicazione della direttiva di questa Agenzia n° 1 /dir/2011, devono essere considerati provvisti di sottosistema di bordo SCMT, in quanto circolanti con il sottosistema di bordo messo in servizio da codesta Impresa ferroviaria, ai sensi della nota di questa Agenzia prot. ANSF 645/09, sulla base delle valutazioni del VIS RINA.</p>	<p>2.8 Per assicurare la circolazione in sicurezza l'infrastruttura è attrezzata con apposite apparecchiature che costituiscono il sottosistema di terra del sistema di protezione della marcia dei treni.</p> <p>3.2 Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature: - dispositivo omissis - sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni; - omissis di testa dei treni.</p> <p>4.20 La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1.</p>	M	I	IF GI	<p>Non è più consentita la circolazione dei treni non attrezzati con il sistema di protezione.</p> <p>I GI per ciò che riguarda le attività di sicurezza sugli impianti di terra.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda le attività di sicurezza sui</p>

					veicoli.
<p>NOTA ANSF 5675/11 del 12/09/2011 Modifica della Disposizione RFI n°60 del 13/12/2006 concernente" Norme particolari per la gestione del passante ferroviario di Milano.</p> <p>In esito alla nota a riferimento si fa presente che l'utilizzo per un itinerario in deviate degli aspetti dei segnali e dei codici di BAcc che non impongano riduzioni di velocità rispetto alla velocità massima della linea quando quest'ultima non è superiore a quella alla quale possono essere impegnate le deviate non richiede lo modifica della Disposizione di RFI n. 60 del 13/12/2006 ed è coerente con il quadro normativo vigente, fermo restando che in tal caso la condizione imposta dalla nota di questa Agenzia, prot. ANSF 02235/2008 del 28/11/2008 (" omissis ... <i>nelle stazioni l'aspetto di due luci gialle senza luce rossa sovrapposta può essere adottato solo su itinerari di corretto tracciato a condizione che tale aspetto sia impiantisticamente inibito nel caso di ingresso con c.d.b. occupato omissis</i> ") deve essere rispettata anche per gli itinerari non di corretto tracciato interessati. La distanza minima tra due successivi punti di variazione di velocità massima della linea può invece essere stabilita da codesto Gestore, purché tale distanza sia tale da consentire il rispetto delle norme vigenti che disciplinano l'istallazione degli indicatori di velocità massima e nel contempo il posizionamento di tutti gli indicatori di velocità massima relativi ad una variazione</p>	<p>5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato.</p> <p>5.2 Le indicazioni fornite dal sistema di segnalamento devono essere tempestivamente comunicata ai treni in modo da consentire l'adempimento delle azioni conseguenti. A tal fine le indicazioni stesse possono essere anticipate da indicazioni di avviso. L'entità dell'anticipo deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare sulla stessa.</p> <p>5.3 Ogni indicazione fornita dal sistema di segnalamento deve essere visibile dall'agente di condotta con continuità, dal suo posto di guida, per tutto il tempo in cui è valida per quel treno e per un periodo di tempo che permetta all'agente di condotta stesso di recepirne completamente e correttamente il significato.</p> <p>5.5 Per ciascun segnale di terra devono essere inequivocabilmente identificabili l'ubicazione, il binario cui comanda e la funzione svolta.</p> <p>5.6 L'ubicazione di ciascun segnale di terra deve garantirne la visibilità di cui al punto 5.3 in condizioni ambientali esterne normali.</p> <p>5.7 Di ciascun segnale di terra deve essere preventivamente nota la posizione all'agente di condotta.</p>		I	GI	

<p>di velocità dopo una precedente variazione. Al riguardo si comunica che la parte della Disposizione di RFI n. 14 del 7/04/2004 che disciplina tale argomento non è più di competenza di questa Agenzia.</p> <p>Pertanto, in applicazione di quanto previsto dal Decreto 1/2009 di questa Agenzia, codesto Gestore può disciplinare entrambi i provvedimenti di cui sopra con proprie Disposizioni e Prescrizioni di esercizio, informandone questa Agenzia e tutti gli operatori ferroviari interessati.</p> <p>Ricadute normative: articolo 33 del Regolamento sui Segnali; circolare M 221.12.1 Segn./42-TV.41.1 /400.18-L.411 /14232/17.8-IE5113/806 "Norme per l'ubicazione e l'aspetto dei segnali" del 19/05/1981: disposizione di RFI n. 14 del 07/04/2004; prescrizione di RFI prot. RFI-DTC\A0011 \P\2007\0000761 del 05/04/2007; nota di questa Agenzia prot. ANSF 02235/2008 del 28/11/2008.</p>					
<p>NOTA ANSF 6350/11 del 7/10/2011 Aggiornamento Tabelle limitazioni art.119 P.G.O.S., Allegato IV (masse massime per asse ammesse sulle linee della IFN e condizioni di ammissione), allegato IV bis (linee della IFN codificate per il traffico combinato).</p> <p>La prescrizione di codesto Gestore a riferimento può ingenerare lo convinzione che si sia prodotta una modifica alla PGOS, essendo il testo della prescrizione stessa perfettamente coerente, sia nel contenuto che nella forma, al testo dei citati articolo e</p>	<p>1.1 Il presente Regolamento contiene le norme per l'esercizio ferroviario di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>In conformità a tali norme, oltre che alle norme internazionali e nazionali cogenti, nonché alle regole di buona pratica e alle norme tecniche e istruzioni di settore, devono essere emanate le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i processi connessi con la sicurezza della circolazione ferroviaria di interfaccia tra l'infrastruttura e i convogli e interni a ciascun</p>			<p>GI</p>	

<p>allegati della PGOS medesima. Tale preoccupazione è confermata dalla Disposizione di servizio n° 7/2011 dell'impresa ferroviaria Ferrotranviaria, prot. 001921 del 08/09/2011, allegata alla presente, nella quale è riportato testualmente: <i>"La Prescrizione di esercizio di RFI - Direzione Tecnica - n. 2337 del 21/07/2011 definisce lo stato attuale dell'infrastruttura ferroviaria nazionale provvedendo ad aggiornare i seguenti articoli della PGOS ..."</i>.</p> <p>Al riguardo, tenuto conto che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ai sensi del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 e del decreto di questa Agenzia 1/2009, la materia di cui trattasi e il portare a conoscenza del proprio personale e di tutti gli operatori interessati le caratteristiche dell'infrastruttura rilevanti per la sicurezza della circolazione ferroviaria rientrano fra le attribuzioni di codesto Gestore; • nelle more del completamento del riordino normativo i testi regolamentari, ai sensi della nota di questa Agenzia, prot. ANSF 02105/11 del 04-04-2011, non vengono modificati, <p>e fermo restando quanto disciplinato dalle norme cogenti in vigore, anche in ambito internazionale, quali le STI o il RID, codesto Gestore deve sostituire la prescrizione a riferimento con un proprio apposito documento da portare a conoscenza di tutti gli operatori interessati nel quale siano riportati i vincoli e le limitazioni alla circolazione ferroviaria imposti dalle caratteristiche delle linee da percorrere in</p>	<p>operatore ferroviario. I processi interni devono tenere conto anche di quelli di interfaccia.</p> <p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>				
---	---	--	--	--	--

<p>relazione al carico dei carri e alle dimensioni dei trasporti combinati codificati, fino ad ora riportate nell' art. I 19 e negli allegati IV e IV bis della PGOS.</p> <p>L'articolo 119 e gli allegati IV e IV bis della PGOS sono da considerare interamente sostituiti dal provvedimento del Gestore dell'infrastruttura dalla data della sua entrata in vigore.</p> <p>Il presente provvedimento, oltre che sui già citati articolo I 19 e allegati IV e IV bis della PGOS, ha impatto su:</p> <p>PGOS, articolo 117 - comma 5, articolo 118 - commi 1-;5, - articolo 120 - comma 2 e articolo 128 - commi 4 e 6;</p> <p>capitolo II dell'Istruzione per il Traffico di Contenitori e di Unità di trasporto Stradali per ferrovia (TCUS).</p>					
<p>NOTA ANSF 7487/11 del 25/11/2011 Oggetto: Integrazione art. 24 comma 8 del Regolamento dei Segnali RIFERIMENTO: Nota Trenitalia-LeNORD prot. AD n°108/I1 del 21.09.2011 Allegati: In relazione alla nota a riferimento si comunica quanto segue: 1) ..omissis... 2) ai sensi del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 e del decreto 1/2009 di questa Agenzia. rientra fra le attribuzioni di codesta impresa ferroviaria. tenuto conto delle caratteristiche del materiale rotabile. della linea percorsa e del servizio da svolgere. Stabilire i dispositivi e le relative procedure di utilizzo. attraverso i quali il capotreno trasmette l'ordine di partenza all'agente di condotta, purché restino invariate tutte le</p>	<p>4.28 Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.</p> <p>4.29 Deve essere data la possibilità a tutti i passeggeri a bordo di comunicare con il</p>			<p>IF</p>	

<p>altre procedure propedeutiche alla partenza dei treni previste dalla normativa vigente;</p> <p>3) tenuto conto che nelle more del completamento del riordino normativo i testi regolamentari, ai sensi della nota di questa Agenzia prot. ANSF 02105/11 del 04-04-2011. Non vengono modificati. codesta impresa ferroviaria dovrà disciplinare il provvedimento in oggetto con proprie Disposizioni e Prescrizioni di esercizio e provvedere od informare il proprio personale e tutti gli altri operatori ferroviari interessati;</p> <p>4) ..omissis...</p>	<p>personale di accompagnamento al fine di rappresentare situazioni contingenti che ne richiedono l'intervento; qualora in tale processo sia coinvolto l'agente di condotta quest'ultimo dovrà rispondere ad eventuali richieste esclusivamente a treno fermo.</p> <p>9.1 Ogni agente che svolge attività connesse con la sicurezza della circolazione deve accertare, per quanto di sua competenza, che la partenza e la marcia del treno avvengano in condizioni di sicurezza.</p> <p>9.4 L'agente di condotta può partire solo dopo aver ricevuto conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza, incluso, per i treni viaggiatori, l'incarozzamento, e aver verificato che il sistema di segnalamento abbia concesso l'autorizzazione al movimento.</p>				
<p>NOTA ANSF 00784/12 del 6/02/2012</p> <p>Oggetto: Complessi Minuetto In comando multiplo</p> <p>Riferimento: nota Trenitalia prot. TRNIT-DT\P\2012\0004355 del30/01/2012.</p> <p>In esito alla nota a riferimento, si fa presente innanzitutto che in esso non sono contenute tutte le informazioni richieste da questa Agenzia con la nota prot. ANSF 07621/11 del 01/12/2011, con particolare riferimento all'eventuale utilizzazione programmata dei complessi in oggetto in doppia trazione non in comando multiplo e all'affidabilità del sistema di telecomando, per i quali argomenti si sollecita riscontro.</p> <p>Inoltre, fermo restando che, come anche riportato nella nota di questa Agenzia prot. ANSF 01185/09 del 06/03/2009, è compito</p>	<p>4.28 Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando,</p>			IF	

<p>delle Imprese ferroviarie stabilire il numero degli agenti di scorta a bordo di un treno in base all'organizzazione del servizio e alla tipologia di materiale rotabile, ivi inclusa la disponibilità di dispositivi di comunicazione di bordo, deve in ogni caso essere doto a tutti i viaggiatori, sia nel normale funzionamento, sia in presenza di anomalie, la possibilità di comunicare con il personale di scorta al fine di rappresentare situazioni contingenti che ne richiedano l'intervento. Qualora in tale processo sia coinvolto il personale di condotta, quest'ultimo dovrà rispondere od eventuali richieste esclusivamente a treno fermo.</p>	<p>ove necessario, l'agente di condotta. 4.29 Deve essere data la possibilità a tutti i passeggeri a bordo di comunicare con il personale di accompagnamento al fine di rappresentare situazioni contingenti che ne richiedono l'intervento; qualora in tale processo sia coinvolto l'agente di condotta quest'ultimo dovrà rispondere ad eventuali richieste esclusivamente a treno fermo.</p>				
<p>NOTA ANSF 2259/12 del 2/04/2012 OGGETTO: Prescrizione di esercizio. Abrogazione della prescrizione RFIDTC\A0010\P\2005\0001186 del 02/08/2005 con oggetto:"Documentazione Direzioni Compartimentali: tempistica". Riferimento: note RFI prot. RFI-DTC\A0011\P\2011\0003693 del 03/11/2011 e prot. RFI-DTC\A0011\P\2011\0003693 del 01/12/2011. In esito alle note o riferimento si fa presente che, ai sensi del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 e del decreto 1/2009 di questa Agenzia, rientra nelle competenze di codesto Gestore produrre e distribuire tempestivamente le Circolari Territoriali agli operatori ferroviari interessati. Codesto Gestore deve pertanto disciplinare il processo in argomento con proprie Disposizioni di esercizio, sentiti gli altri</p>	<p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte. 3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle</p>		I	GI	

<p>operatori ferroviari interessati e fermo restando che. Nelle more della conclusione del processo di riordino della normativa di esercizio, i parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento del personale devono essere riportati nei documenti concernenti l'Orario di Servizio.</p> <p>Alla luce di quanto sopra, la prescrizione RFI-DTC\A0010\N\2005\0001186 del 02/08/2005 è da ritenersi non di competenza di questa Agenzia.</p> <p>Il presente provvedimento ha ricadute sull'allegato B del decreto 1/2009 di questa Agenzia .</p>	<p>informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>4.12 I vincoli di cui al punto 4.1 sono comunicati all'agente di condotta attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> -le DEL di cui al punto 2.20; -le DPC di cui al punto 3.7; -le indicazioni del sistema di segnalamento, fornite dai segnali di terra di cui al punto 2.7 o dai dispositivi di bordo per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione di cui al punto 3.2. <p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali).</p> <p>Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p>				
<p>NOTA ANSF 3276/12 del 25/05/2012 OGGETTO: Proposta di modifica. Linea Torino - Modane, Galleria del fréjus - adeguamento sagoma - Normativa di esercizio Autostrada ferroviaria Alpina "carri Modalohr" Disposizione di Esercizio n° 14 del 03/02/2006</p> <p>Riferimento: nota RFI prot. RFI-DTC\A0011\N\20120001283 del 10/05/2012</p> <p>Allegati: In esito alla nota a riferimento si fa presente che, ai sensi del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162, e del Decreto di questo</p>	<p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL</p> <p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad</p>		I	GI	

<p>Agenzia 1/2009, l'aggiornamento delle caratteristiche del portale statico riportate al punto 3.1 dell' Allegato della Disposizione di Esercizio n° 14 del 03/02/2006 di codesto Gestore dell'infrastruttura rientra nelle competenze di codesto Gestore medesimo. Codesto Gestore è anche responsabile della correttezza e idoneità di tali caratteristiche e della relativa dimostrazione in conformità al regolamento CE 352/2009.</p> <p>Codesto Gestore deve disciplinare quanto sopra riportato attraverso proprie disposizioni o prescrizioni di esercizio, do portare o conoscenza degli operatori ferroviari interessati.</p> <p>Il presente provvedimento ho ricadute sul punto 3 dell' Allegato alla Disposizione di Esercizio n° 14 del 03/02/2006 riportato nell'Allegato B del Decreto di questa Agenzia 1/2009.</p> <p>Al riguardo si ricorda che, ai sensi della nota di questa Agenzia prot. ANSF 02105/11 del 04-04-2011, nelle more del completamento del riordino normativo, i testi regolamentari non vengono modificati.</p>	<p>altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <p>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</p> <p>b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</p> <p>c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</p> <p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p>				
<p>NOTA ANSF 06843/12 DEL 11/09/2012 Oggetto: Massa delle merci pericolose trasportate in composizione ai treni. Riferimento: noto prot. ANSF 04084/12 del 05-06-2012. Allegato: I (noto o riferimento). In esito alla nota a riferimento, acquisito il</p>	<p>1.1 Il presente Regolamento contiene le norme per l'esercizio ferroviario di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>In conformità a tali norme, oltre che alle norme internazionali e nazionali cogenti, nonché alle regole di buona pratica e alle</p>			<p>IF</p>	

<p>parere del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Autorità Competente in materia, si fa presente che le imprese ferroviarie non possono autonomamente stabilire se comunicare o meno, ed in quale forma, dati ed informazioni che hanno influenza sulla sicurezza del trasporto considerati fondamentali dal Gestore dell'Infrastruttura .</p> <p>Si evidenziano al riguardo alcune norme contenute nel RID 2011:</p> <p>1. ai sensi dello sez. 1.4.2.2 del RID, è preciso obbligo del trasportatore assicurarsi che la documentazione prescritta si trovi a bordo dell'unità di trasporto e quindi della disponibilità di bordo dei documenti di trasporto relativi alle merci pericolose trasportate. sui quali siano indicati il numero e la descrizione dei colli. nonché la quantità totale di ogni merce pericolosa caratterizzata da un diverso numero ONU, designazione ufficiale di trasporto o gruppo di imballaggio (espresso in volume o in mosso lorda. o in mosso netta come appropriato);</p> <p>2. il RID al paragrafo 1.4.2.2.1 <i>lettera (e)</i>, prevede che il trasportatore si accerti che ciascun vagone non presenti sovraccarico;</p> <p>3. lo circolare prot. N. 30048 del 06/04/2010 relativa al rafforzamento del presidio della sicurezza in materia di trasporto per ferrovia, prevede nella check list di controllo, che per ciascun vagone non vengo superato il limite di corico ammissibile;</p> <p>4. lo sezione 1,4.3.6 è relativa agli obblighi assegnati al Gestore delle infrastrutture e non del trasportatore per cui si ritiene essere</p>	<p>norme tecniche e istruzioni di settore, devono essere emanate le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i processi connessi con la sicurezza della circolazione ferroviaria di interfaccia tra l'infrastruttura e i convogli e interni a ciascun operatore ferroviario. I processi interni devono tenere conto anche di quelli di interfaccia.</p> <p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <p>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</p> <p>b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</p> <p>c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</p> <p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p>6.2 La circolazione del treno deve avvenire nel rispetto dei vincoli derivanti dalla sua composizione e in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> -dal numero delle unità di trazione e dalla loro distribuzione nel treno; -dalle caratteristiche dei veicoli in composizione al treno e del loro carico; -dalla massa e della lunghezza del treno; 				
--	---	--	--	--	--

<p>nella competenza di RFI l'eventuale revisione delle informazioni da richiedere alle Imprese ferroviarie;</p> <p>5. alla sezione 1.4 ,1.2 del RID 2011 si specifica" ... gli operatori devono avvisare immediatamente i servizi d'emergenza e mettere a loro disposizione le informazioni richieste ai fini dell'intervento".</p> <p>Nello specifico, si ritiene che l'informazione della quantità di merce pericoloso trasportata debba essere prontamente disponibile laddove richiesto dalle autorità preposte agli interventi di emergenza, fermo restando lo facoltà di questi ultimi di richiedere eventuali ulteriori informazioni ritenute necessarie,</p> <p>Le seguenti norme sono invece contenute nella Specifica Tecnica d'Interoperabilità "Esercizio e gestione del traffico", emanata con la Decisione UE 2008/231 /CE:</p> <p>1 al punto 4,1 - Introduzione - "" ... spetta al Gestore dell'infrastruttura definire tutti gli opportuni requisiti che i treni autorizzati a circolare sulla refe del Gestore stesso devono rispettare, tenendo conto delle peculiarità geografiche delle singole linee e delle specifiche funzionali o tecniche". ... ";</p> <p>2. al punto 4.2.2.7 "Accertamento della idoneità a circolare del treno", sono considerati dati necessari quelli richiesti dal Gestore relativamente alle merci pericolose trasportate;</p> <p>3. al punto 4.2.3.4 .3 - Merci Pericolose - "L'Impresa ferroviaria deve definire le procedure di supervisione del trasporto di merci pericolose. Tali procedure devono includere le informazioni di cui necessita il</p>	<p>-dalle modalità di distribuzione dei veicoli carichi e vuoti nel treno;</p> <p>-dalle modalità di aggancio dei veicoli del treno,</p> <p>tenuto conto dei parametri e delle caratteristiche delle linee da percorrere, al fine di impedire lo spezzamento, lo svio del treno, o comunque sollecitazioni trasversali e longitudinali allo stesso tali da compromettere la sua circolazione in sicurezza.</p>				
---	--	--	--	--	--

<p>Gestore dell'infrastruttura per il trasporto di merci pericolose", concordando con quest'ultimo le linee di comunicazione e azioni da porre in atto in situazioni di emergenza.</p> <p>Tutte le Imprese ferroviarie devono attenersi a quanto sopra evidenziato.</p>					
<p>NOTA ANSF 07116/12 DEL 24/09/2012 OGGETTO: limitazione di velocità in caso di circolazione modalità operativa "Staff Responsible" o con il SSB in stato di "Isolation" sulle linee ERMTS/ETCS L2</p> <p>Al fine di uniformare il comportamento dell'agente di condotta in mancanza della protezione della marcia dei treni, considerato che è prevista la circolazione di treni su percorsi comprendenti sia tratti di linea attrezzati con ERMT/ETCS L2 sia tratti di linea tradizionali, si dispone che, in coerenza a quanto previsto sulle altre linee, sulle linee attrezzate con ERTMS/ETCS L2, nei casi di circolazione in modalità operativa "Staff Responsible" o con il SSB in stato di "Isolation", devono essere rispettate le limitazioni di velocità di cui alla nota prot. ANSF 01408/11 del 04/03/2011.</p> <p>Nelle more dell'entrata in vigore del decreto 4/2012 del 09 agosto 2012 di questa Agenzia, ai sensi del decreto legislativo 10 agosto 2007 n. 162, del decreto ANSF 1/2009 del 06 aprile 2009 e della nota prot. ANSF 02105/11 del 04-04-2011, le Imprese ferroviarie e i Gestori dell'infrastruttura interessati devono portare a conoscenza del dipendente personale e degli altri operatori ferroviari interessati quanto disposto con il presente</p>	<p>4.20 La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza di cui al punto 4.1.</p> <p>4.22 La condotta dei treni deve avvenire dalla cabina di guida di testa rispetto al senso di marcia e con il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo.</p> <p>12.1 Il SSB del sistema di protezione della marcia o una o più funzioni di sicurezza da esso fornite possono essere esclusi soltanto qualora strettamente necessario al proseguimento del treno (autorizzazione al movimento concessa tramite prescrizione, guasto del sistema di protezione).</p> <p>12.2 L'agente di condotta non può escludere il SSB o una o più funzioni di sicurezza da esso realizzate se non previa autorizzazione del regolatore della circolazione, che la potrà concedere solo dopo aver adottato le necessarie precauzioni sulla base degli elementi forniti dall'agente di condotta e degli altri elementi in suo possesso.</p> <p>12.3 Per la circolazione di un treno in assenza della protezione del sistema, devono sussistere tutte le seguenti condizioni: a)risulti attivo il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta oppure, in</p>	<p>M</p>	<p>I</p>	<p>GI IF</p>	<p>Estese le mitigazioni previste sulle linee tradizionali in mancanza della protezione dei treni.</p> <p>I GI per le attività di sicurezza sugli impianti di terra.</p> <p>Le IF per le attività di sicurezza sui veicoli.</p>

<p>provvedimento, con proprie disposizioni e prescrizioni di esercizio.</p> <p>Il presente provvedimento ha ricadute sulle seguenti norme:</p> <ul style="list-style-type: none"> -art. 21 comma 1 ter, dell'RCT; -art. 37 comma 5 bis, dell'IPCL; -Norme per l'esercizio delle linee AV/AC attrezzate con ERTMS/ETCS livello 2 senza segnali fissi luminosi, punti 1, 2.2 e 8 dell' art. 14; -decreto ANSF 7/2009 (Norme sperimentali per la circolazione dei treni sulla linea AC/AV Milano-Bologna con il sottosistema di bordo nello stato isolato). 	<p>caso di guasto di tale dispositivo, siano adottate le misure previste al punto 16.6, sesto alinea.</p> <p>b)non siano in atto movimenti contemporanei non indipendenti per disposizione di impianto;</p> <p>c)siano adottate, da parte del regolatore della circolazione e dell'agente di condotta, le necessarie ulteriori mitigazioni, atte ad assicurare la circolazione del treno in sicurezza, da definire tenendo conto almeno dei seguenti elementi:</p> <ul style="list-style-type: none"> -caratteristiche del tratto di linea da percorrere ed intensità del traffico sullo stesso; -caratteristiche del materiale rotabile componente il treno e del servizio da svolgere; <p>Non deve essere comunque superata la velocità di 50 km/h, che deve essere imposta dal sistema di protezione in modo automatico in relazione all'anormalità in atto, salvo il caso in cui il SSB debba essere escluso.</p> <p>16.6 Qualora durante il percorso una delle apparecchiature di cui al punto 3.2 si guasti e non sia possibile ripristinare il funzionamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> -se non è possibile comandare il sistema frenante del treno dalla cabina di guida di testa il treno non potrà più proseguire; -se non è possibile visualizzare correttamente in cabina, ove previsto, le autorizzazioni al movimento, per la prosecuzione del treno dovranno essere applicate le norme di cui al punto 10.9; -se non è possibile ripristinare la funzione di protezione della marcia dei treni è ammesso che il treno possa proseguire nel rispetto di quanto indicato al punto 				
--	---	--	--	--	--

	<p>12;</p> <p>-se non è possibile ripristinare il funzionamento del dispositivo di visualizzazione della velocità istantanea il treno potrà proseguire fino alla località di termine corsa solo se è presente in cabina di guida un dispositivo ausiliario di visualizzazione della velocità e la protezione della marcia del treno sia attiva. In tutti gli altri casi il treno potrà proseguire, al solo scopo di liberare la linea, fino alla prima stazione incontrata, adottando i criteri prudenziali e le cautele che il caso richiede e purché il percorso non sia soggetto a restrizioni incompatibili con le modalità di marcia richieste;</p> <p>-se non ..omissis... del punto 16.7.</p>				
--	--	--	--	--	--

"CORSO DI FORMAZIONE PER RIFERIMENTO"
 (DIRETTORIO INSEF n.1 / dir/2012)