



*Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali*

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

DECRETO n. 1/2021

Modifica al punto 4.4.5 "Comando del freno di stazionamento" dell'allegato 1a al Documento Nazionale di Riferimento "Norme tecniche nazionali in materia di sottosistemi costituenti i veicoli ferroviari relative alla autorizzazione di messa in servizio dei veicoli" adottato con il decreto ANSF N. 1/2016

VISTA la Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione), e in particolare gli articoli 13, paragrafo 2, e 14, paragrafi 1 e 4;

VISTA la Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione);

VISTA la Decisione della Commissione 2009/965/CE del 30 novembre 2009 riguardante il documento di riferimento di cui all'articolo 27, paragrafo 4, della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario, così come modificata dalla Decisione di esecuzione (UE) della Commissione 2015/2299 del 17 novembre 2015;

VISTA la Decisione della Commissione 2011/155/UE del 9 marzo 2011 riguardante la pubblicazione e la gestione del documento di riferimento di cui all'articolo 27, paragrafo 4, della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario;

VISTO il Regolamento (UE) N. 1302/2014 della Commissione del 18 novembre 2014 relativo a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema "materiale rotabile – locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri" del sistema ferroviario dell'Unione europea (di seguito STI Loc&Pas);

VISTO il Regolamento di esecuzione (UE) 2018/545 della Commissione del 4 aprile 2018 che stabilisce modalità pratiche per la procedura di autorizzazione dei veicoli ferroviari e la procedura di autorizzazione dei tipi di veicoli ferroviari a norma della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio;



VISTO il Regolamento delegato (UE) 2018/762 della Commissione dell'8 marzo 2018 che stabilisce metodi comuni di sicurezza relativi ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza a norma della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga i regolamenti della Commissione (UE) n. 1158/2010 e (UE) n. 1169/2010;

VISTO il Regolamento (UE) N. 2019/773 della Commissione del 16 maggio 2019 relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario dell'Unione europea (di seguito STI OPE);

VISTO il Decreto Legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni nella Legge 16 novembre 2018, n. 130, che all'articolo 12 prevede, a decorrere dal 1° gennaio 2019, l'istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA o Agenzia), destinata ad acquisire le competenze dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie - ANSF (istituita con il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, di recepimento delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004) ed a succederle a titolo universale in tutti i rapporti attivi e passivi;

VISTO il Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50, recante: “Attuazione della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie”;

VISTO il Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 57, recante "Attuazione della direttiva UE 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione)", e in particolare gli articoli 13, comma 2, e 14, commi 1 e 3;

VISTO il Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 20 novembre 2020, n. 520, recante la piena operatività dell'Agenzia, ai sensi dell'articolo 12, comma 19, del Decreto Legge 28 settembre 2018, n.109, a far data dalla avvenuta registrazione del DPCM 5 novembre 2020 di nomina del comitato direttivo di ANSFISA, avvenuta in data 30 novembre 2020;

VISTA la Disposizione del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. n. 30 del 18 luglio 2007 "Modifiche e integrazioni alla Disposizione 1/2003 recante i requisiti normativi, regolamentari e tecnici del materiale rotabile" (di seguito Disposizione RFI n. 30/2007), che all'art. 4, comma 3, prevede che il materiale rotabile già ammesso in servizio “deve rispondere al requisito tecnico previsto al punto 1.23, comma m” (e cioè deve essere dotato di freno di stazionamento a molla) entro il 31/12/2021;

VISTO il decreto ANSF n. 4/2012 del 9 agosto 2012 concernente, tra l'altro, le attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria;

VISTO il Decreto ANSF n. 1/2016 del 13/12/2016 “Riordino normativo, standard tecnico, sottosistemi materiale rotabile e controllo- comando e segnalamento di bordo - Norme tecniche nazionali in materia di sottosistemi costituenti i veicoli ferroviari relative alla autorizzazione di messa in servizio dei veicoli.”, con il quale è stato emanato il Documento Nazionale di Riferimento “Norme tecniche nazionali in materia di sottosistemi costituenti i veicoli ferroviari relative alla autorizzazione di messa in servizio dei veicoli”, come previsto nell'articolo 4 della Decisione 2011/155/UE;

VISTO l'allegato 1a al citato Decreto ANSF n. 1/2016 relativo a “Locomotive e veicoli adibiti al



trasporto passeggeri” e in particolare il punto 4.4.5 di seguito riportato:

Aspetti tecnici definiti e numerati in conformità dell'elenco dei parametri contenuto nella Decisione di esecuzione (UE) 2015/2299 della Commissione	Norme nazionali per i sottosistemi “materiale rotabile” e “controllo, comando e segnalamento”	Norme nazionali riferibili ad altre STI
<p>4.4.5 Comando del freno di stazionamento</p> <p>(Requisiti relativi al comando del freno di stazionamento, per esempio in quali condizioni il comando del freno di stazionamento deve essere in grado di applicare e/o rilasciare il freno di stazionamento).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • § 4.2.4.4.5 della STI Loc&Pas. <u>Codici di buona pratica:</u> EN 15734-1; EN 15806; EN 50215 UIC 612 Serie 0-1-2 <u>Requisito alternativo per il punto 1.23 m dell'allegato 1 della Disposizione RFI n. 30/2007 relativamente ai mezzi di trazione esistenti per i quali è previsto l'adeguamento</u> (per mezzi di trazione si intendono le unità valutate in composizione bloccata o predefinita e le locomotive valutate per l'esercizio generale, così come previsto dalla STI Loc&Pas): - entro il 31/12/2021 rispetto del requisito di cui al presente parametro; o - implementazione di un sistema di allerta che rispetti i seguenti requisiti: <ul style="list-style-type: none"> - attivazione automatica di una segnalazione di tipo acustico e luminoso ad intermittenza quando il mezzo di trazione è spento e il freno di stazionamento non risulta inserito; - riconoscimento/tacitazione della segnalazione da parte del Personale di condotta, attraverso un apposito tasto in prossimità del sezionatore di batteria; - registrazione nel dispositivo di registrazione del mezzo di trazione (DIS) dei seguenti enti/operazioni al fine della verifica/monitoraggio del corretto comportamento del Personale di condotta: <ul style="list-style-type: none"> - segnalazione di freno di stazionamento inserito/non inserito; - tasto di riconoscimento/tacitazione della segnalazione; - Stato del sezionatore di batteria; - Stato della trazione. - La segnalazione deve essere implementata nel rispetto dei seguenti criteri: <ul style="list-style-type: none"> - installazione in tutti i mezzi di trazione esistenti non dotati di freno a molla secondo quanto previsto dal punto 1.23 m dell'allegato 1 della Disposizione RFI n. 30/2007; - su ciascun mezzo di trazione deve essere presente un'unica segnalazione e relativo tasto di riconoscimento/tacitazione posti in prossimità del sezionatore di batteria; - la segnalazione si deve riferire allo stato del freno a mano del singolo mezzo di trazione. 	



VISTA la nota congiunta di varie associazioni di operatori ferroviari (prot. U2021/0180/FER/Us.Ve del 03/06/2021, agli atti di questa Agenzia con protocollo n. 0012010 del 03/06/2021) sugli adempimenti relativi al freno di stazionamento di cui al punto 4.4.5 dell'allegato 1a del Decreto ANSF n° 01/2016, con cui dette associazioni hanno evidenziato elementi di contrasto tra quanto disposto al citato punto 4.4.5 dell'allegato 1a del Decreto ANSF n° 01/2016 e l'ordinamento comunitario;

CONSIDERATO il parere richiesto da questa Agenzia all'Agenzia dell'Unione europea per le Ferrovie (ERA) con comunicazione Prot. n. 0013372 del 16/06/2021, in merito all'obbligo di adeguamento dei veicoli esistenti agli adempimenti relativi al freno di stazionamento di cui al punto 4.4.5 dell'allegato 1a del Decreto ANSF n° 01/2016;

PRESO ATTO di quanto indicato nel parere espresso dall'Agenzia dell'Unione europea per le Ferrovie (ERA) in data 21/06/2021, agli atti di questa Agenzia con prot. n. 0013874 del 21/06/2021, che riporta quanto segue:

- la norma nazionale di cui al punto 4.4.5 dell'allegato 1a del Decreto ANSF n° 01/2016 non è giustificata dallo Stato membro e non rientra in uno dei casi definiti negli articoli 13, paragrafo 2, e 14, paragrafo 1, della Direttiva (UE) 2016/797;
- le autorizzazioni di messa in servizio dei veicoli che sono state rilasciate prima dell'entrata in vigore delle disposizioni di cui all'Allegato 1a del Decreto ANSF n° 01/2016, e comunque entro il 15 giugno 2016, devono restare valide secondo le condizioni alle quali le stesse autorizzazioni sono state rilasciate, così come previsto all'articolo 54, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2016/797;
- non sono presenti disposizioni nelle STI Loc&Pas, come quella di cui al punto 4.4.5 dell'allegato 1a del Decreto ANSF n° 01/2016, che richiedono la modifica dei sottosistemi e dei veicoli esistenti per conformarsi ai requisiti del freno di stazionamento;
- quanto disposto al punto 4.4.5 dell'allegato 1a del Decreto ANSF n° 01/2016 dovrebbe essere coperto dal sistema di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria (ad es. uso di scarpe fermacarri, se le prestazioni del freno di stazionamento non sono sufficienti a seconda della pendenza del binario), così come anche previsto nelle linee guida di applicazione della STI OPE che in merito al freno di stazionamento fanno riferimento ai punti 5.1.2 e 5.1.3 del Regolamento delegato (UE) 2018/762 della Commissione dell'8 marzo 2018;

CONSIDERATO pertanto che, per i motivi sopra puntualmente riportati, gli adempimenti relativi al freno di stazionamento di cui al punto 4.4.5 dell'allegato 1a del Decreto ANSF n° 01/2016, per i veicoli esistenti non oggetto di rinnovo o ristrutturazione, sono in contrasto con il vigente quadro normativo comunitario;

VISTO, in particolare, che le autorizzazioni di messa in servizio dei veicoli rilasciate entro il 15 giugno 2016 devono restare valide secondo le condizioni alle quali le stesse autorizzazioni sono state rilasciate (articolo 54, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2016/797);

CONSIDERATO che le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura, ciascuno per la propria parte di sistema, sono responsabili del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano (art. 4, comma 3 del D,Lgs. n. 50/2019);



CONSIDERATO che il miglioramento continuo del livello di sicurezza deve essere assicurato dal sistema di gestione della sicurezza delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura, tenendo conto anche di quanto previsto dalle linee guida di applicazione delle Specifiche Tecniche di Interoperabilità per il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» (STI OPE), che in merito al freno di stazionamento fanno riferimento ai punti 5.1.2 e 5.1.3 del Regolamento delegato (UE) 2018/762 della Commissione dell'8 marzo 2018;

CONSIDERATO che il requisito alternativo di cui al punto 4.4.5 dell'Allegato 1a al Decreto ANSF n° 1/2016 è già stato adottato su diversi veicoli;

RAVVISATA la necessità di allineare la norma nazionale di cui trattasi al quadro normativo comunitario,

DECRETA

Articolo 1

Modifica al punto 4.4.5 "Comando del freno di stazionamento" dell'allegato 1a al Documento Nazionale di Riferimento "Norme tecniche nazionali in materia di sottosistemi costituenti i veicoli ferroviari relative alla autorizzazione di messa in servizio dei veicoli"

1. Il punto 4.4.5 "Comando del freno di stazionamento" dell'allegato 1a al Decreto ANSF n° 01/2016, è modificato come di seguito riportato e decade l'obbligo di cui all'art. 4, comma 3 della Disposizione RFI n. 30/2007.

Aspetti tecnici definiti e numerati in conformità dell'elenco dei parametri contenuto nella Decisione di esecuzione (UE) 2015/2299 della Commissione	Norme nazionali per i sottosistemi "materiale rotabile" e "controllo, comando e segnalamento"	Norme nazionali riferibili ad altre STI
4.4.5 Comando del freno di stazionamento (Requisiti relativi al comando del freno di stazionamento, per esempio in quali condizioni il comando del freno di stazionamento deve essere in grado di applicare e/o rilasciare il freno di stazionamento).	§ 4.2.4.4.5 della STI Loc&Pas. <u>Codici di buona pratica:</u> EN 15734-1; EN 15806; EN 50215 UIC 612 Serie 0-1-2	



Articolo 2

Principi di sicurezza

1. È responsabilità dell'operatore ferroviario che effettua lo stazionamento dei veicoli garantire, in caso di utilizzo di veicoli non rientranti nel campo di applicazione delle STI Loc&Pas (veicoli esistenti non oggetto di rinnovo o ristrutturazione), l'efficacia dello stazionamento dei veicoli stessi in tutte le condizioni possibili, anche attraverso opportune procedure operative adottate in conformità al proprio Sistema di Gestione della Sicurezza e con particolare riferimento ai requisiti di cui ai punti 3.1.1, 5.1.2 e 5.1.3 dell'Allegato I al Regolamento delegato (UE) 2018/762 della Commissione dell'8 marzo 2018.
2. Il requisito alternativo di cui alla precedente formulazione del punto 4.4.5 dell'Allegato 1a al Decreto ANSF n° 1/2016 potrà essere preso in considerazione nell'ambito delle valutazioni dei rischi da effettuarsi secondo le procedure del Sistema di Gestione della Sicurezza di ciascun operatore ferroviario, ai sensi di quanto disposto al punto 3.1.1 dell'Allegato I al Regolamento delegato (UE) 2018/762 della Commissione dell'8 marzo 2018.

Articolo 3

Pubblicazione ed entrata in vigore

1. Il presente decreto è pubblicato sul sito internet dell'Agenzia (www.ansfisa.gov.it) ed entra in vigore il giorno successivo alla sua emanazione.



IL DIRIGENTE GENERALE

Ing. Pier Luigi Giovanni Navone



Pier Luigi Giovanni
Navone
09.11.2021 09:06:01
GMT+00:00