

OPERATORE	N. progr.	Rif.	Punto	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSFISA
Railoc	1	1	Articolo 5	Al comma 3, dell'art.3	Sembra il riferimento sia a un articolo diverso	Al comma 3, dell'art.4	ACCOLTA
Railoc	2	2	Allegato – 3 – p.8	UNI EN 12663-2	Requisiti per carri merci. Non applicabile a locomotive	Eliminare	ACCOLTA - Sostituito con la UNI EN 12663-1
Railoc	3	3	Allegato – 3 – p.8	UNI EN 15179	Requisiti per carrozze passeggeri. Non applicabile a locomotive	Eliminare	NON ACCOLTA - Risulta pertinente al punto dello standard
Railoc	4	4	Allegato – 3 – p.9	UNI EN 15839	Requisiti per carri merci. Non applicabile a locomotive	Eliminare	ACCOLTA
Railoc	5	5	Allegato – 3 – p.9	UNI EN 16116-2	Requisiti per carri merci. Non applicabile a locomotive	Eliminare	ACCOLTA
Railoc	6	6	Allegato – 3 – p.10	UIC 530-2	Requisiti per carri merci. Non applicabile a locomotive	Eliminare	NON ACCOLTA - Risulta pertinente al punto dello standard
Railoc	7	7	Allegato – 6.3 – p.13	Assi centrali non traslanti	Cosa si intende per asse non traslante? Si intende non di trazione?	Assi centrali esclusivamente portanti	NON ACCOLTA - Si intende asse dotato di gioco trasversale per favorire l'iscrizione in curva. Non ha alcuna relazione col fatto che sia portante o motore. Si conferma il testo spiegando che per asse traslante si intende un'asse dotata di gioco trasversale ai fini del miglioramento dell'iscrizione in curva.
Railoc	8	8	Allegato – 6.4 – p.13	I cuscinetti degli assi devono soddisfare i requisiti della UNI EN 12080.	I cuscinetti conformi a tale norma sono di difficile reperibilità e costi eccessivi. Si può inserire una deroga per veicoli non destinati a viaggiare in linea, nemmeno come trasporto eccezionale.	I cuscinetti degli assi devono soddisfare i requisiti della UNI EN 12080. E' possibile utilizzare cuscinetti unificati di tipo industriale per veicoli con velocità inferiore a 30 km/h e che non sono destinati a essere trasportati in composizione a treno, nemmeno come trasporto eccezionale.	PARZIALMENTE ACCOLTA - TESTO MODIFICATO - "I cuscinetti degli assi devono soddisfare i requisiti della UNI EN 12080. È possibile utilizzare altri tipi di cuscinetti purché le caratteristiche di resistenza meccanica e di fatica siano verificate secondo la specifica EN 12082 punto 6."
Railoc	9	9	Allegato – 6.6 – p.13	Materiale duttile	Ogni materiale ha una certa duttilità/fragilità in relazione ad altri materiali.	Specificare allungamento percentuale di campione unificato sottoposto a prova di trazione unificata.	PARZIALMENTE ACCOLTA - TESTO MODIFICATO - "Il cacciapietre deve essere: a) progettato in modo tale che, durante la deformazione plastica, non ostruisca il binario o l'organo di rotolamento e che il contatto

							con la superficie di rotolamento della ruota, se si verifica, non crei rischi di deragliamento."
Railoc	10	10	Allegato – 8.1 – p.14	Il freno continuo automatico deve agire su tutte le sale montate	Ci sono molti locomotori circolanti, in particolare quelli a tre assi, in cui uno o più assi non sono dotati di timoneria del freno	Il freno continuo automatico deve agire su tutte le sale montate dotate di timoneria del freno.	NON ACCOLTA - il presente requisito riguarda soltanto le locomotive nuove, non è richiesto l'adeguamento di quelle esistenti (tipo B), decreto modificato.
Railoc	11	11	Allegato – 8.2.2 – p.16	Deve essere previsto un dispositivo di regolazione, automatico, per il recupero del gioco della timoneria	Ci sono molti locomotori circolanti senza questo tipo di dispositivo.	Consentire ai veicoli di tipo B già omologati con il precedente decreto senza tali dispositivi di presentare azioni mitigative di tipo procedurale.	NON ACCOLTA - il presente requisito riguarda soltanto le locomotive nuove, non è richiesto l'adeguamento di quelle esistenti (tipo B), decreto modificato.
Railoc	12	12	Allegato - 8.2.4 – p.16	Del tipo pulsante rosso a pressione (pulsante a fungo), che consenta l'attivazione del freno di emergenza con un'azione semplice e unica	Ci sono molti veicoli con dispositivi costituiti da rubinetto a sfera	Del tipo pulsante rosso a pressione (pulsante a fungo) o che consenta l'attivazione del freno di emergenza con un'azione semplice e unica	NON ACCOLTA - il presente requisito riguarda soltanto le locomotive nuove, non è richiesto l'adeguamento di quelle esistenti (tipo B), decreto modificato.
Railoc	13	13	Allegato - 8.2.4 – p.16	Deve provocare per via puramente meccanica (assenza di servo-comandi)	Molti dispositivi meccanici di emergenza hanno comunque un servocomando pneumatico (rubinetto Knorr Bremse NPZ collegato a valvola di scarico di emergenza Knorr Bremse NB11)	Deve provocare per via puramente meccanica (assenza di servo-comandi non pneumatici)	NON ACCOLTA - il presente requisito riguarda soltanto le locomotive nuove, non è richiesto l'adeguamento di quelle esistenti (tipo B), decreto modificato.
Railoc	14	14	Allegato – 8.2.4 – p.16-17	Non deve essere possibile attivare contemporaneamente più di un dispositivo di comando per l'applicazione e rilascio del freno della locomotiva. I dispositivi di comando non attivi non devono poter comandare il rilascio dei freni della locomotiva, è possibile invece che possano comandare l'applicazione del freno della locomotiva; in caso di comandi contemporanei provenienti da più di un dispositivo della locomotiva, deve prevalere il comando della richiesta di frenatura maggiore	I due paragrafi si contraddicono. Il primo vieta l'applicazione di più di un comando di applicazione del freno, mentre il secondo lo consente.	Non deve essere possibile attivare contemporaneamente più di un dispositivo di comando per il rilascio del freno della locomotiva. È possibile invece applicare più di un comando per l'applicazione del freno della locomotiva. In caso di comandi contemporanei provenienti da più di un dispositivo della locomotiva, deve prevalere il comando della richiesta di frenatura maggiore.	PARZIALMENTE ACCOLTA - TESTO MODIFICATO - (in maiuscolo) - Su tutte le postazioni di guida delle locomotive deve essere installato ALMENO un DISPOSITIVO DI comando di attivazione PER APPLICAZIONE E RILASCIO della frenatura di emergenza attraverso il AGENTE SUL freno continuo ed automatico E CONFORME AI REQUISITI DELLA FICHE UIC 541-03. La funzione di comando del freno di emergenza deve essere integrata nel IN TALE dispositivo di comando per applicazione e rilascio del freno DELLA FRENATURA.

							<p>Oltre al comando della frenatura di emergenza integrato nel dispositivo di applicazione del freno, su ciascuna postazione di guida deve essere installato ALMENO un dispositivo supplementare dedicato...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Le locomotive da manovra, in ogni postazione di guida, devono essere dotate di un dispositivo di comando per applicazione e rilascio del freno da parte dell'agente di condotta, secondo i requisiti della fiche UIC 541-03.</p> <p>Non deve essere possibile <del>attivare</del> ABILITARE contemporaneamente più di un dispositivo di comando per applicazione e rilascio <del>del freno</del> DELLA FRENATURA della locomotiva.</p> <p>I dispositivi di comando non <del>attivi</del> ABILITATI non devono poter comandare il rilascio dei freni della locomotiva, ...</p>
Railoc	15	<b>15</b>	Allegato – 11.1 – p.22	Devono essere realizzate con un SIL risultante da adeguata analisi di rischi	Non viene specificato come determinare il SIL e quale livello è adeguato.	Devono essere realizzate con un SIL di livello minimo 1 secondo quanto prescritto dalla norma EN 50128. Il livello di SIL deve essere risultante da adeguata analisi di rischi	NON ACCOLTA - non si ritiene necessario individuare un valore di SIL.
Railoc	16	<b>16</b>	Allegato – 11.5 – p.22	Secondo valori di spazio o di tempo prefissati	Mancano valori di tempo e spazio minimi per evitare interpretazioni	secondo valori di spazio o di tempo prefissati. Il sistema deve essere azzerato dopo xx secondi o dopo aver percorso yy metri.	PARZIALMENTE ACCOLTA – fermo restando che l'individuazione del valore da utilizzare rientra tra le competenze dell'impresa ferroviaria, nel testo è stato inserito un valore limite per il tempo di vigilanza.

Railoc	17	<b>17</b>	Allegato - 11.6 – p.23	Il sistema di memorizzazione deve archiviare i dati a bordo fino al momento del loro scarico	Manca un intervallo di tempo massimo	Il sistema di memorizzazione deve archiviare i dati a bordo fino al momento del loro scarico, in ogni caso inferiore a zz giorni.	NON ACCOLTA - La procedura dell'impresa deve essere in grado di prevedere lo scarico dei dati prima dell'esaurimento della memoria o della sovrascrittura dei dati. Inoltre, il testo proposto non risulta chiaro.
Railoc	18	<b>18</b>	Allegato - 11.6 – p.23-	Il sistema di memorizzazione deve avere un livello di resistenza agli urti, fuoco elevate temperature acqua e agenti corrosivi	Mancano dati precisi (temperatura massima ammessa, resistenza IP acqua, quali agenti corrosivi, ecc.)		NON ACCOLTA - manca il testo proposto
Railoc	19	<b>19</b>	Allegato – 13.2.2 – p.26	Il pavimento deve essere su un solo livello e [...] Se sono presenti uno o più gradini [...]	I due paragrafi si contraddicono.	Il pavimento deve essere preferibilmente su un solo livello e [...] Se sono presenti uno o più gradini [...]	ACCOLTA - TESTO MODIFICATO - "Se in ingresso sono presenti uno o più gradini..."
Railoc	20	<b>20</b>	Allegato – 13.2.3 – p.27	La resistenza all'urto e i requisiti ottici dei vetri frontali devono essere in conformità ai requisiti della UNI EN 15152	I requisiti d'urto sono necessari per veicoli che circolano in linea e per tale ragione hanno costi eccessivi. Per locomotori da manovra si può inserire una deroga purché ci sia una limitazione sulla velocità massima su linea adiacente.	La resistenza all'urto e i requisiti ottici dei vetri frontali devono essere in conformità ai requisiti della UNI EN 15152. E' possibile utilizzare vetri frontali conformi al Regolamento n. 43 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) nel caso il veicolo sia limitato a circolare su linee adiacenti con velocità inferiore a 60 km/h.	NON ACCOLTA
Railoc	21	<b>21</b>	Allegato – 15.1.2 – p.31	I dispositivi idraulici (esempio cambio idraulico) devono essere concepiti per l'utilizzo di oli biodegradabili.	Non siamo a conoscenza di cambi idraulici che possano utilizzare oli biodegradabili.	I dispositivi ausiliari idrostatici devono essere concepiti per l'utilizzo di oli biodegradabili.	ACCOLTA - TESTO MODIFICATO - "Qualora l'applicazione non consenta l'uso di oli biodegradabili dovranno essere adottati provvedimenti atti ad evitare lo sversamento accidentale di liquidi nella sede ferroviaria."
Railoc	22	<b>22</b>	Allegato – 15.4 – p.32	I limiti per le emissioni inquinanti sono fissati dalla Reg. (UE) 2016/1628	E' preferibile precisare la categoria dei motori da utilizzare per evitare che vengano montati motori di altre categorie o stage di emissioni precedenti.	I limiti per le emissioni inquinanti sono fissati dal Reg. (UE) 2016/1628 (categoria RLL, stage V)	NON ACCOLTA - Il regolamento è già esaustivo al riguardo.

Gambardella	23	1					NON ACCOLTA - la materia degli inquinanti è in corso di definizione con la collaborazione del CNR.
FSE	24	1	8.2.2	Sono accettabili freni a disco e freni a ceppo. I materiali d'attrito costituenti i ceppi dei freni devono essere in materiale ghisa o "LL" o "K". Il materiale dei ceppi dei freni "LL" o "K" deve essere conforme alla fiche UIC 541-4. I ceppi dei freni compositi possono essere usati solo nella configurazione per la quale sono stati convalidati.	Fornire maggiori dettagli riguardo le configurazioni per le quali sono stati convalidati i ceppi dei freni compositi. Chiarire cosa si intende per "convalida" e se tale affermazione si intende riferita solo a ceppi freno in materiale composito.	Sono accettabili freni a disco e freni a ceppo. I materiali d'attrito costituenti i ceppi dei freni devono essere in materiale ghisa o "LL" o "K". Il materiale dei ceppi dei freni "LL" o "K" deve essere conforme alla fiche UIC 541-4. I ceppi dei freni compositi possono essere usati solo nella configurazione per la quale sono stati convalidati. (Specificare cosa si intende per configurazione, per convalida e quali sono le configurazioni per le quali vengono convalidati i materiali compositi per i ceppi dei freni oltre a specificare se tali affermazioni restano valide solo per ceppi freno in materiale composito)	ACCOLTA - testo modificato con questi chiarimenti: - Per configurazione si intendono tutti i parametri geometrici, cinematici, energetici, tecnologici utilizzati e rilevanti per le prove di convalida. - Per prove di convalida si intendono le prove di conformità alle norme applicabili, o le ulteriori prove integrative per la convalida delle prove di conformità nelle diverse configurazioni previste per l'applicazione specifica. - Il riferimento puntuale delle configurazioni adottate nelle prove di convalida si applica solo ai ceppi in materiale composito, per le coppie di attrito dischi freno / guarnizioni frenanti possono essere accettate modifiche giustificate e valutate della configurazione di applicazione specifica rispetto alle prove di convalida.
FSE	25	2	15.5	Non è ammesso l'utilizzo di materiali vietati secondo quanto previsto dalla legislazione nazionale in materia.	Potrebbe essere utile indicare quale sia la legislazione nazionale prevista riguardo i "materiali vietati".	Non è ammesso l'utilizzo di materiali vietati secondo quanto previsto dalla legislazione nazionale in materia. (Indicare la norma/legislazione nazionale vigente per l'argomento trattato nel punto in oggetto dell'allegato al decreto).	NON ACCOLTA - Si tratta di un requisito di carattere generale, inoltre l'osservazione non indica nessuna proposta. Il testo sarà comunque così modificato: "Non è ammesso l'utilizzo di materiali vietati secondo quanto previsto dalla legislazione comunitaria e nazionale in materia."

FSE	26	3	11.6	- lo stato di inefficienza del sistema di registrazione deve essere prontamente segnalato all'agente di condotta;	Potrebbe essere opportuno specificare la natura della segnalazione di inefficienza.	- lo stato di inefficienza del sistema di registrazione deve essere prontamente segnalato all'agente di condotta (specificare la natura della segnalazione di inefficienza, es: Ottica, acustica, Ottico-acustica, ecc...)	NON ACCOLTA - manca un testo proposto completo. In ogni caso non si ritiene necessario specificare la tipologia di segnalazione.
TRENITALIA	27	1	8	specificare che l'implementazione dei requisiti proposti relativi al sistema pneumatico è da applicare solo al nuovo materiale rotabile (e quindi non alle locomotive "tipo B" già adeguate al decreto ANSF 1/2015);			NON ACCOLTA - il presente requisito riguarda soltanto le locomotive nuove, non è richiesto l'adeguamento di quelle esistenti (tipo B), decreto modificato.
TRENITALIA	28	2	11	traguardare, per le locomotive di "tipo B" già conformi al decreto ANSF 1/2015, la scadenza degli adeguamenti proposti relativi ai dispositivi della sicurezza dei movimenti di manovra al 2036.			NON ACCOLTA - l'adeguamento è stato richiesto solo per alcuni requisiti entro 6 anni dall'entrata in vigore del decreto.
FERMERCÌ	29	1	Considerando	CONSIDERATO l'accordo quadro stipulato con l'Istituto di Scienze e Tecnologie per l'Energia e la Mobilità Sostenibili (STEMS) e con l'Istituto di Tecnologie Avanzate per l'Energia "Nicola Giordano" (ITAE) del CNR, assunto con prot. ANSFISA n. 0029854/2021 del 23/12/2021, per la qualificata e necessaria collaborazione in attività di supporto per l'analisi delle emissioni di inquinanti sulle locomotive da manovra autorizzate, per le quali occorre approfondire metodi e strumenti di misurazione, al fine di paragonarli con quelli dello Stage I della Direttiva 97/68/CE precedentemente presi a riferimento, nonché per la ricognizione dello stato del parco locomotive autorizzate anche allo scopo di individuare le locomotive	I presenti considerato/valutato appaiono in contrasto con il § 15.4 dello Standard Tecnico; in particolare, le valutazioni eseguite in seguito agli adeguamenti dei veicoli, potrebbero rendere inefficaci gli investimenti previsti per soddisfare i requisiti dello standard.		NON ACCOLTA - il riferimento presente nel CONSIDERATO vale per il monitoraggio relativo alle locomotive autorizzate in conformità al DECRETO 1/2005 Rev. 0. Si comunica che la materia degli inquinanti per le locomotive di tipo B, è in corso di definizione con la collaborazione del CNR.

				<p>che maggiormente si discostano dai valori medi ed introdurre eventuali provvedimenti mitigativi atti a ridurre l'inquinamento; VALUTATO pertanto, che i requisiti del monitoraggio delle "Emissioni inquinanti" potranno essere eventualmente stabiliti solo in esito all'attività di cui al precedente considerato, al fine di individuare una metodologia di monitoraggio delle emissioni relative al parco delle locomotive da manovra circolanti, con il coinvolgimento delle Amministrazioni competenti;</p>			
FERMERC	30	2	Tenuto conto	<p>TENUTO CONTO della necessità di applicare il presente decreto a tutte le locomotive destinate ad effettuare servizio di manovra nelle località di servizio dell'intero sistema ferroviario italiano di cui al Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50;</p>	<p>L'adeguamento a nuovi standard del materiale rotabile esistente, in assenza di ristrutturazioni, non è previsto nel quadro normativo comunitario, in particolare dalle STI; quando, le STI prevedono l'adeguamento a nuovi requisiti anche per i sottosistemi strutturali esistenti, questo adeguamento retroattivo è supportato da valutazioni di impatto, di cui non si ha evidenza a supporto del "tenuto conto" e delle scadenze indicate all'articolo 5 comma 2 del Decreto. NOTE: L'adozione di questo principio appare non supportata dal Report ERA 1195 "Assessment of achievement of safety targets – 2022", in cui anche per il 2021 l'Italia è rientrata nei valori di riferimento nazionali per tutte le categorie di rischio previste dal CSM per la valutazione di realizzazione degli obiettivi in</p>	<p>PROPOSTE: Apertura di un tavolo di confronto ANSFISA/MIT/RFI/IMPRESA/DETE NTORI relativo ai seguenti temi: a) Definizione delle aree/impianti prioritari; b) Piano di adeguamento dei sotto sistemi di terra ( e relativi sotto sistemi di bordo, come da Standard Tecnico § 11.1) predisposto dal GI , relativo agli impianti di manovra; c) adozione da parte degli stakeholder pubblici di schemi di finanziamento che coprano integralmente gli adeguamenti dei sottosistemi strutturali già in esercizio;</p>	<p>NON ACCOLTA - Il TENUTO CONTO riguarda l'estensione del campo di applicazione del decreto all'intera infrastruttura nazionale e alle ferrovie funzionalmente isolate.</p>

					materia di sicurezza (CST). E' necessario fornire evidenza al settore ferroviario della effettiva necessità di applicare il nuovo standard tecnico a tutte le locomotive destinate ad effettuare servizio di manovra nelle località di servizio dell'intero sistema ferroviario italiano.		
FERMERC I	31	3	Art. 4, comma 1	1. A partire dalla data di entrata in vigore del presente decreto, le locomotive di cui all'art. 2, per le quali viene presentata istanza di autorizzazione di messa in servizio, devono essere conformi ai requisiti tecnici definiti in allegato, fatto salvo quanto previsto ai successivi commi del presente articolo.	Gli operatori hanno necessità di certezza di tempi rispetto alla possibilità di presentare istanze di autorizzazione. Si Propone che tale data sia di almeno 2 anni successiva alla emanazione del nuovo standard, in quanto difficilmente potranno essere presentate istanze tecnicamente coerenti in tempi inferiori. E comunque tale data non potrà essere inferiore al 25/1/2027 (vedere commento rif. 4). Nel periodo transitorio fra la emanazione del nuovo standard e la cessazione di validità dello standard precedente, dovrebbe essere lasciata facoltà, al richiedente autorizzazione, di scegliere rispetto a qua.	1. Trascorsi 2 anni dalla data di emanazione del decreto le locomotive di cui all'art. 2, per le quali viene presentata istanza di autorizzazione di messa in servizio, dovranno essere conformi ai requisiti tecnici definiti in allegato, fatto salvo quanto previsto ai successivi commi del presente articolo. Nel periodo che intercorre tra la emanazione del presente Decreto e la sua applicazione, il richiedente ha facoltà di presentare istanza in conformità al presente standard tecnico o al Decreto ANSF n. 1/2015 Rev. 0.	NON ACCOLTA - Tutte le istanze di autorizzazione di messa in servizio per tipi di locomotive da manovra che verranno presentate a seguito dell'entrata in vigore della revisione del decreto dovranno essere presentate in conformità al nuovo standard tecnico - Il decreto prevede già un periodo transitorio per completare i processi di autorizzazione locomotive di tipo B già avviati (sia quelli per cui è stata presentata istanza di AMIS che quelli per cui è stato rilasciato un parere sull'impegno preliminare) ed i processi di autorizzazione di messa in servizio di locomotive tipo B in conformità al tipo già autorizzato.
FERMERC I	32	4	Art. 4, comma 3 e comma 4	3. Per le locomotive indicate come Tipo B ai sensi del decreto ANSF n. 1/2015 Rev. 0 per le quali è stata presentata, prima dell'entrata in vigore del presente decreto, istanza di impegno preliminare secondo quanto riportato nelle "Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche" n. 1/2019	In considerazione dei rallentamenti dei processi, causati dal periodo storico in cui ci troviamo, si ritiene necessario prorogare di almeno 2 anni il periodo in cui poter far autorizzare mezzi di tipo B ai sensi del Decreto 1/2015, quindi almeno fino al 31/12/2027 ed inoltre la possibilità di presentare istanza di impegno	3. Per le locomotive indicate come Tipo B ai sensi del decreto ANSF n. 1/2015 Rev. 0, le istanze di autorizzazione di messa in servizio di tipo devono essere presentate entro e non oltre il 31/12/2027, previa conformità ai requisiti di cui ai punti 8 e 11 dell'allegato al presente decreto. Per le suddette locomotive di Tipo B, qualora non sia possibile rispettare i requisiti	NON ACCOLTA - Il testo viene modificato indicando come data massima entro cui presentare le istanze di autorizzazione delle locomotive tipo due anni dall'entrata in vigore del decreto. Non si ritiene neanche accoglibile la possibilità di presentare istanza di impegno preliminare per locomotive di tipo B anche dopo l'entrata in vigore del nuovo



			<p>Rev. 1 del 24/07/2020, le istanze di autorizzazione di messa in servizio di tipo devono essere presentate entro e non oltre il 25/01/2025, previa conformità ai requisiti di cui ai punti 8 e 11 dell'allegato al presente decreto. Per le suddette locomotive di Tipo B, qualora non sia possibile rispettare i requisiti previsti al punto 8.2.6.2 dell'allegato al presente decreto, si applica quanto stabilito nel decreto ANSFISA n. 1/2021.</p> <p>4. Le istanze per il rilascio di autorizzazioni di messa in servizio di veicoli conformi ai rispettivi tipi di locomotive da manovra autorizzate ai sensi del decreto ANSF n. 1/2015 Rev. 0, indicate come Tipo B, potranno essere presentate entro e non oltre il 25/01/2025.</p>	<p>preliminare anche dopo l'entrata in vigore del nuovo decreto. La data ipotizzata del 25/01/2025 non risulta coerente con le tempistiche necessarie per i processi omologativi in considerazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•delle tempistiche, superiori a 18 mesi, necessari mediamente per il completamento dei processi autorizzativi, dalle fasi iniziali dall'avvio dei progetti alla presentazione delle istanze di autorizzazione di messa in servizio di tipo, adeguate in conformità al Decreto ANSF n°1/2015;</li> <li>•delle difficoltà nell'approvvigionamento delle materie prime, con un aumento esponenziale dei costi e dei tempi di fornitura dei materiali causati inizialmente dalla pandemia di Covid-19 e aggravatasi ulteriormente a seguito dell'avvio del conflitto tra la Russia e l'Ucraina che hanno ulteriormente peggiorato il contesto economico globale;</li> <li>•delle attività aggiuntive necessarie per garantire la conformità delle locomotive di Tipo B ai requisiti di cui ai punti 8 e 11 del nuovo decreto.</li> </ul> <p>La nuova data consentirà di pianificare le attività tenendo conto della situazione contingente e soprattutto di poter affrontare importanti investimenti economici necessari per i processi omologativi delle locomotive da manovra Tipo che</p>	<p>previsti al punto 8.2.6.2 dell'allegato al presente decreto, si applica quanto stabilito nel decreto ANSFISA n. 1/2021.</p>	<p>decreto; infatti, risulta che tutti gli impegni preliminari per locomotive di tipo B sono stati già presentati.</p>
--	--	--	---	---	--	--

					altrimenti, a causa dell'elevata incertezza sulle tempistiche di realizzazione, non potrebbero essere affrontati.		
FERMERC	33	5	Art. 5, comma 1	1. Il decreto ANSF n. 1/2015 Rev. 0 del 28 gennaio 2015 è abrogato fatto salvo quanto previsto ai commi 2, 3 e 4 dell'art. 3.	Refuso relativo all'art. 3; è il 4	1. Il decreto ANSF n. 1/2015 Rev. 0 del 28 gennaio 2015 è abrogato fatto salvo quanto previsto ai commi 2, 3 e 4 dell'art.4.	ACCOLTA
FERMERC	34	6	Art. 5, comma 2	2. Tutte le locomotive da manovra autorizzate nel rispetto del Decreto ANSF n. 1/2015 Rev. 0 dovranno essere rese conformi ai requisiti tecnici di cui ai punti 8 e 11 dell'allegato entro il 31/12/2028, fatto salvo quanto previsto al comma 3, dell'art. 3. Per tali locomotive, qualora non sia possibile rispettare i requisiti previsti al punto 8.2.6.2 dell'allegato al presente decreto, si applica quanto stabilito nel decreto ANSFISA n. 1/2021.	Refuso relativo all'art. 3 ; è il 4Si osserva che, Agenzia ha già stabilito che tutti i veicoli a cui ha già rilasciato una autorizzazione alla messa in servizio priva di scadenza, dovrà comunque essere adeguato entro una data certa (31/12/2028).  In prima istanza si propone di effettuare una valutazione congiunta dell'impatto dei requisiti sull'intero sistema ferroviario; l'implementazione del sistema treno-terra all'interno delle attività di manovra potrebbe determinare la cessazione di impiego di molti mezzi che garantiscono ancora una sufficiente efficienza di esercizio ed inoltre investimenti importanti su veicoli di recente costruzione.  In considerazione, inoltre, che le flotte dei veicoli da Manovra risultano molto eterogenee, l'implementazione sia del Sistema Tecnologico di Bordo che del Freno delle locomotive da manovra, quando realizzabile, richiederebbe tempistiche per la progettazione, fornitura dei materiali. installazione e	Eliminare l'articolo.	PARZIALMENTE ACCOLTA - TESTO MODIFICATO - (riferimenti articoli e capitoli dell'allegato tecnico fanno riferimento al nuovo testo revisionato) "Le locomotive da manovra autorizzate nel rispetto del Decreto ANSF n. 1/2015 Rev. 0, per il mantenimento della validità dell'autorizzazione di messa in servizio, dovranno essere rese conformi ai requisiti tecnici di cui ai punti 8.2.6.2 e 11 – intero capitolo, ad esclusione del punto 11.6 - dell'allegato 1 al presente decreto entro e non oltre sei anni dalla sua entrata in vigore. Per tali locomotive, qualora non sia possibile rispettare i requisiti previsti al punto 8.2.6.2 dell'allegato 1 al presente decreto, è ammessa l'implementazione dei requisiti secondo quanto stabilito nel Decreto ANSFISA n. 1/2021." In merito al requisito del § 11.1 di attrezzaggio delle locomotive da manovra compatibilmente con gli attrezzaggi di terra, è stato tolto dall'allegato ed è stato invece riportato un nuovo comma all'articolo 5 nel Decreto affinché ciascun GI renda noti i programmi di attrezzaggio o modifica dei sistemi di segnalamento e

				<p>omologazione degli apparati non compatibili con la data prevista.</p> <p>Si osserva che, qualora</p> <p>i) venisse fornita evidenza al settore della effettiva necessità di adeguamento delle locomotive autorizzate da Agenzia in conformità al Decreto 1/2015,</p> <p>ii) venisse deliberato dagli stakeholder pubblici uno schema di finanziamento che copra integralmente gli adeguamenti dei sottosistemi strutturali già in esercizio sarebbero comunque evidenti due criticità:</p> <p>1. I tempi indicati per l'adeguamento del materiale rotabile ai nuovi requisiti appaiono sottostimati. Agenzia ha evidenza del tempo intercorso fra l'emanazione del Decreto 1/2015 ed il completamento del processo di adeguamento, al 2022 non ancora terminato.</p> <p>2. Per quanto riguarda i requisiti di cui al § 11.1, i medesimi tempi dovrebbero essere determinati a partire non solo dalle necessità di adeguamento del materiale rotabile, ma anche dagli standard proposti e dai piani di attrezzaggio dei Gestori dell'Infrastruttura.</p> <p>3. Non risulta attualmente possibile stimare l'impegno economico e conseguentemente pianificare le attività per il rinnovamento della flotta.</p>		<p>protezione della marcia, ai fini della conseguente e coordinata pianificazione degli attrezzaggi, da parte delle IF, dei sottosistemi di bordo compatibili con il sottosistema di terra.</p>
--	--	--	--	---	--	---

4. Tutte le locomotive autorizzate ai sensi del Decreto ANSF n°1/2015 utilizzate per le attività di manovra nelle varie località di servizio risultano in possesso di circolabilità rilasciata da RFI S.p.A. e sono state sottoposte preventivamente a valutazione dei rischi per l'individuazione delle condizioni mitigative necessarie a garantire l'utilizzo in sicurezza delle stesse nelle specifiche località di servizio.

5. Gli ammortamenti ventennali ancora in corso per molti dei rotabili che rientrano in questo punto.,

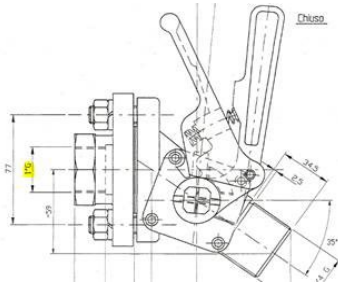
Si chiede quindi di non introdurre l'obbligatorietà dell'adeguamento ai requisiti tecnici di cui al punto 8 della nuova bozza di decreto per tutte le locomotive da manovra già in possesso di AMIS, in alternativa l'effettuazione di una valutazione dei rischi da parte delle imprese ferroviarie volta all'individuazione delle opportune azioni mitigative in relazione agli elementi non conformi rispetto a quanto previsto dal punto 8 stesso

In ultimo:

Al fine di consentire un'opportuna programmazione degli investimenti aziendali che sia sostenibile, sia nel caso di necessità di ristrutturazione che nel caso di acquisto di nuove

					locomotive da manovra, si richiede di prevedere, in alternativa alla data ultima prevista del 31/12/2028 per gli adeguamenti tecnici, un periodo transitorio di 6 anni definito a partire dalla data di messa in servizio del sottosistema di terra per ogni località di servizio consentendo all'impresa di utilizzare le locomotive già autorizzate in conformità al ANSF n°1/2015 per tutto il periodo transitorio previa individuazione delle opportune azioni mitigative a seguito di ulteriore valutazione dei rischi.		
FERMERC I	35	7	Standard Tecnico § 1	L'utilizzo delle locomotive da manovra in composizione ai treni per spostamenti da una località di servizio all'altra può essere effettuato solo a seguito di apposita autorizzazione come trasporto eccezionale, nel rispetto delle condizioni indicate nelle Disposizioni Particolari di Circolazione della locomotiva nonché nel rispetto delle caratteristiche tecniche e condizioni di utilizzo riportate nel provvedimento di autorizzazione di messa in servizio.	La valutazione di compatibilità treno-tratta dei veicoli Autorizzati dovrebbe essere demandata alle IF.	L'utilizzo delle locomotive da manovra in composizione ai treni per spostamenti da una località di servizio all'altra, qualora l'incorporazione nei treni non fosse già prevista dall'autorizzazione di messa in servizio, può essere effettuato solo a seguito di apposita valutazione di compatibilità treno tratta effettuata dall'Impresa Ferroviaria, nel rispetto delle condizioni indicate nelle Disposizioni Particolari di Circolazione della locomotiva nonché nel rispetto delle caratteristiche tecniche e condizioni di utilizzo riportate nel provvedimento di autorizzazione di messa in servizio.	NON ACCOLTA - Non si ritiene specificare ulteriormente.
FERMERC I	36	8	Standard Tecnico § 1	Le macchine strada-rotaia possono operare come locomotive da manovra nell'ambito delle località di servizio se conformi ai requisiti specificati nell'appendice F. Al pari	Sostituire in tutto il documento i riferimenti al RIN con i riferimenti al Registro Europeo dei Veicoli o con un più generico Registro di competenza, in	Le macchine strada-rotaia possono operare come locomotive da manovra nell'ambito delle località di servizio se conformi ai requisiti	PARZIALMENTE ACCOLTA - TESTO MODIFICATO - "Le macchine strada-rotaia possono operare come locomotive da manovra nell'ambito delle località di

				delle locomotive da manovra anche le macchine strada-rotaia autorizzate al servizio di manovra sono soggette a registrazione nel RIN dopo l'ottenimento dell'autorizzazione di messa in servizio.	coerenza con la consultazione pubblica avviata da Agenzia.	specificati nell'appendice F. Al pari delle locomotive da manovra anche le macchine strada-rotaia autorizzate al servizio di manovra sono soggette a registrazione nel Registro di competenza, dopo l'ottenimento dell'autorizzazione di messa in servizio.	servizio se conformi ai requisiti specificati nell'appendice F. Al pari delle locomotive da manovra anche le macchine strada-rotaia autorizzate al servizio di manovra sono soggette a registrazione nel Registro Europeo dei Veicoli dopo l'ottenimento dell'autorizzazione di messa in servizio."
FERMERC	37	9	Standard Tecnico § 3.1	Sono riconosciute equivalenti prescrizioni e norme notificate da altri Stati Membri qualora le medesime siano state oggetto di un accordo di mutuo riconoscimento stipulato dalle rispettive Autorità Nazionali di Sicurezza e dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali (ANSFISA).	Per come è scritto il §3.1, dal punto di vista formale sarebbero esclusi gli accordi di mutuo riconoscimento siglati da ANSF. Si suggerisce una formulazione. Nel nuovo sito di ANSFISA non è stato possibile trovare gli accordi esistenti.	Sono riconosciute equivalenti prescrizioni e norme notificate da altri Stati Membri qualora le medesime siano state oggetto di un accordo di mutuo riconoscimento stipulato fra le rispettive Autorità Nazionali di Sicurezza.	ACCOLTA - pur essendo ANSF confluita in ANSFISA si accetta il testo modificato: "Sono riconosciute equivalenti prescrizioni e norme notificate da altri Stati Membri qualora le medesime siano state oggetto di un accordo di mutuo riconoscimento stipulato fra le rispettive Autorità Nazionali di Sicurezza."
FERMERC	38	10	Standard Tecnico § 6.1	6.1 Diametro delle ruote I diametri nominali delle ruote devono essere compresi di norma tra 920 mm e 1000 mm. Possono tuttavia essere impiegate ruote con un diametro nominale minore di 920 mm, ma non inferiore di 760 mm, per soddisfare particolari requisiti di progettazione	Punto di attenzione: i mezzi Ruota-rotaia (p.e. Zephir), non potranno rientrare come mezzo di manovra causa ruote-rotaia inferiori ai 760 di requisito minimo. Da valutare se per i mezzi strada rotaia non sia opportuno definire requisiti diversi	6.1 Diametro delle ruote I diametri nominali delle ruote devono essere compresi di norma tra 920 mm e 1000 mm. Possono tuttavia essere impiegate ruote con un diametro nominale minore di 920 mm, per soddisfare particolari requisiti di progettazione.	PARZIALMENTE ACCOLTA in quanto coerente con la tab. 2 del cap. 7.2 della 14033, di conseguenza è stato modificato anche il §6.2 così come segue: "Il carico minimo per sala montata deve comunque risultare superiore a 5 t (vale quanto riportato al §10.1)." e nella Tabella 2 inserire per i diametri < 760 mm inserire: "solo per macchine strada rotaia." TESTO del §6.1 RIFORMULATO CON AGGIUNTA: "Per le macchine strada rotaia è ammesso un diametro minimo di 330 mm."
FERMERC	39	11	Standard Tecnico § 8.1	8.1 Equipaggiamento obbligatorio per il sistema di frenatura. L'architettura dell'impianto frenante deve essere conforme ai requisiti della UNI EN 14198. Il	[requisito retroattivo] Punto di attenzione: Tutte le D245 Serie 6000 hanno l'asse centrale che non frena, comprese quelle oggetto di Revamping da parte MIST	8.1 Equipaggiamento obbligatorio per il sistema di frenatura. L'architettura dell'impianto frenante deve essere conforme ai requisiti della UNI EN 14198. Il freno continuo ed automatico	NON ACCOLTA - il presente requisito riguarda soltanto le locomotive nuove, non è richiesto l'adeguamento di quelle esistenti (tipo B), decreto modificato.

				freno continuo ed automatico deve agire su tutte le sale montate.		deve agire su tutte le sale montate. Fanno eccezione le Locomotive di tipo B già autorizzate secondo il decreto ANSF n.1/2015.	
FERMERC I	40	12	Standard Tecnico § 8.2.2	8.2.2 Caratteristiche meccaniche del freno. Devono essere adottate misure per ridurre il gioco laterale dei ceppi dei freni o dei porta ceppi dei freni sulla superficie di rotolamento della ruota. Deve essere previsto un dispositivo di regolazione, automatico, per il recupero del gioco della timoneria.	[requisito retroattivo] Punto di attenzione: Tutte le D245 sono sprovviste di recupero Automatico Timoneria Freno. Grossi dubbi sul soddisfacimento del requisito del gioco laterale per D245, D255	8.2.2 Caratteristiche meccaniche del freno. Devono essere adottate misure per ridurre il gioco laterale dei ceppi dei freni o dei porta ceppi dei freni sulla superficie di rotolamento della ruota. Deve essere previsto un dispositivo di regolazione, automatico, per il recupero del gioco della timoneria. Fanno eccezione le Locomotive di tipo B già autorizzate secondo il decreto ANSF n.1/2015.	NON ACCOLTA - il presente requisito riguarda soltanto le locomotive nuove, non è richiesto l'adeguamento di quelle esistenti (tipo B), decreto modificato.
FERMERC I	41	13	Standard Tecnico § 8.2.	8.2.3 Freno automatico ad aria compressa. Non sono permessi raccordi realizzati mediante filettature sui tubi. Le tubazioni flessibili devono essere limitate alle aree in cui non possono essere montati tubazioni rigide. Una rottura di questi tubi flessibili non deve provocare una perdita totale della capacità frenante	[requisito retroattivo] Le false flange dei rubinetti di testata sono comprese in questo requisito? Tutte le flange di supporto dei rubinetti di testata sono installate sulle loco mediante filettatura.  Punto di attenzione: Il Package del freno del D255 prevede numerose tubazioni flessibili in gomma tali da non garantire quanto richiesto.	8.2.3 Freno automatico ad aria compressa. Non sono permessi raccordi realizzati mediante filettature sui tubi. Le tubazioni flessibili devono essere limitate alle aree in cui non possono essere montati tubazioni rigide. Una rottura di questi tubi flessibili non deve provocare una perdita totale della capacità frenante, fanno eccezione le Locomotive di tipo B già autorizzate secondo il decreto ANSF n.1/2015.	ACCOLTA - testo modificato: <del>“Non sono permessi raccordi realizzati mediante filettature sui tubi.”</del> Le tubazioni flessibili devono essere limitate alle aree in cui non possono essere montati tubazioni rigide. <del>Una rottura di questi tubi flessibili non deve provocare una perdita totale della capacità frenante</del> Una rottura o anomalia alle tubazioni dell'impianto deve essere protetta con soluzioni che impediscano una perdita totale della capacità frenante.”

FERMERC	42	14	Standard Tecnico § 11.1	Qualora gli impianti di terra forniscano la funzione di protezione dei movimenti di manovra, le locomotive di manovra dovranno essere attrezzate anche con il sottosistema di bordo compatibile con il sottosistema di terra.		Vedere commenti nella parte preliminare	NON ACCOLTA - Proposta non processabile, poiché non chiari i commenti nella "parte preliminare" a cui si intenda far riferimento.
FERMERC	43	15	Standard Tecnico § 11.1	Le funzioni di controllo della: - velocità massima; - vigilanza dell'agente di condotta; - perdita della condizione di veicolo fermo, devono essere realizzate con un SIL risultante da adeguata analisi dei rischi.	In correlazione al rif. 16 non è chiaro il richiamo alla realizzazione del SIL risultante da una analisi dei rischi (non è inoltre chiaro cosa possa significare «adeguata» nel contesto della applicazione del CSM RAE), che dovrebbe essere collegato al livello di SIL del sottosistema di terra.	Nel caso di sistemi di bordo non compatibili con sottosistemi di terra che forniscono la funzione di protezione dei movimenti di manovra, le funzioni di controllo della: - velocità massima; - vigilanza dell'agente di condotta; - perdita della condizione di veicolo fermo, devono essere realizzate con un SIL risultante da analisi dei rischi.	PARZIALMENTE ACCOLTA - verrà rimosso il termine "adeguata" e rfrasato il testo.
FERMERC	44	16	Standard Tecnico § 11.1	controllo della velocità massima dei movimenti di manovra a 30 km/h che al superamento della stessa, dopo opportuno margine operativo, determini il taglio trazione e la frenatura d'emergenza;	Si chiede di precisare il valore indicato come "opportuno". Si tratta di quello indicato nelle specifiche funzionali emesse da RFI per i sistemi di classe B? Oppure ogni richiedente autorizzazione, in base alla analisi di rischio, può stabilire valori non armonizzati? Cosa ha motivato la rimozione dei valori presenti nel Decreto 1/2015?	controllo della velocità massima dei movimenti di manovra a 30 km/h che al superamento della stessa, dopo il margine operativo, determini il taglio trazione e la frenatura d'emergenza;	PARZIALMENTE ACCOLTA - il testo verrà modificato. I margini operativi sono comunque specificati al §11.
FERMERC	45	17	Standard Tecnico § 11.3	È ammesso l'uso di dispositivi privi di impostazione della velocità massima inferiore a 30 km/h solo nel caso in cui la locomotiva debba essere impiegata in località che prevedono una velocità massima delle manovre di 30 km/h.	Per come è scritto il punto, sembra un aspetto da valutare in fase di integrazione in sicurezza nella località di servizio e non in fase di autorizzazione, per cui-qualora il riferimento non venisse rimosso dallo standard – dovrebbe essere spostato al § 2 "Condizioni per l'utilizzo delle locomotive da manovra", fra gli elementi (citati ad esempio)	Inserire un richiamo alla velocità massima nel § 2 I dispositivi devono poter impostare la velocità massima a valori anche inferiori a 30 km/h. E' ammesso che veicoli autorizzati in conformità al Decreto 1/2015 non vengano adeguati al presente requisito, qualora il loro utilizzo sia limitato a località di servizio in cui la velocità massima ammessa	PARZIALMENTE ACCOLTA – vedi nuovo allegato 2.



					come requisiti della integrazione in sicurezza”	per le manovre non è inferiore a 30 km/h	
FERMERC	46	<b>18</b>	Standard Tecnico § 11.5	11.5 Sottosistema di controllo della vigilanza dell’agente di condotta	Si può applicare l’azzeramento del tempo di vigilanza tramite il TCMS, come previsto dalla STI LOC&PAS? In presenza del futuro sistema di protezione dei movimenti di manovra (di cui al § 11.1 dello Standard Tecnico), sarà applicabile l’allegato 2 del Decreto 1/2016 oppure si applica unicamente il contenuto del punto 11.5? I riferimenti per i valori di spazio e tempo prefissati sono quelli previsti dalla STI LOC&PAS ?	Vedere commenti	NON ACCOLTA - Per il Sottosistema di controllo della vigilanza dell’agente di condotta, purché siano rispettati i requisiti di cui al §11.5, possono essere presi a riferimento anche altri standard come quelli riportati nel commento.
FERMERC	47	<b>19</b>	Standard Tecnico § 11.6	11.6 Sottosistema di registrazione degli eventi e dei parametri relativi a condotta e movimenti di manovra	La registrazione del freno di stazionamento è obbligatoria anche nel caso di applicazione del Decreto 1/2021 ?	Da Aggiungere: Lo stato del freno di stazionamento potrà essere escluso dal monitoraggio, qualora non sia tecnicamente applicabile, le Locomotive di tipo B già autorizzate secondo il decreto ANSF n.1/2015.	NON ACCOLTA - Il §11.6 stabilisce i parametri da registrare relativi alla condotta ed ai movimenti di manovra a prescindere dall'applicazione del Decreto 1/2021.
FERMERC	48	<b>20</b>	Standard Tecnico § 11.7	Per poter regolare i movimenti di manovra a mezzo di radiotelefoni occorre che la persistenza dell’ultimo ordine sia rilevabile con continuità. 5 5 Requisito operativo. Non rilevante ai fini dell’autorizzazione di messa in servizio della locomotiva.	Si ritiene che non sia corretto inserire in uno standard tecnico delle locomotive un requisito (come specificato nella nota a piè pagina) che è invece una regola da “operation”.	Rimuovere	ACCOLTA - Il testo verrà modificato.
FERMERC	49	<b>21</b>	Standard Tecnico § 15.4	I limiti per le emissioni inquinanti sono fissati dalla Reg. (UE) 2016/1628, in relazione ai requisiti tecnici e generali relativi ai limiti di emissione e all'omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali.	Vedere il commento in merito al rif. <b>1</b>		NON ACCOLTA (vedere risposta al rif. 1).

FERMERC	50	22	Standard Tecnico § 17.2	Manuale di uso e manutenzione	<p>Il Manuale non dovrebbe essere richiesto "per ogni locomotiva", ma per ogni tipo di locomotiva autorizzato.</p> <p>Si fa presente il disallineamento fra la richiesta del §17.2 (un unico manuale per ogni locomotiva) e i contenuti della Nota ANSF 12816 del 28/06/2019 «Indicazioni per il rilascio del Certificato di Sicurezza Unico (Single Safety Certificate - SSC) nell'area di esercizio Italia ai sensi del regolamento di esecuzione (UE) 2018/7631», che (al punto 31) chiede alle IF di produrre:</p> <p>«per ogni tipologia di veicolo dotato di cabina di guida e coerentemente ai profili di utilizzo:</p> <p style="padding-left: 20px;">dichiarazione di utilizzazione della versione di Manualistica di bordo prevista dalla autorizzazione del veicolo [...]</p> <p>- dichiarazione di avvenuta trasmissione ai Gestori dell'Infrastruttura interessati della versione del Manuale di Emergenza e Recupero, contenente le procedure e interfacce per il sollevamento del veicolo nonché le descrizioni relative alle operazioni di soccorso, previste dall'Autorizzazione del veicolo» e di «trasmettere il riferimento del dossier di manutenzione, fornito dal costruttore del veicolo per il rilascio della relativa autorizzazione, costituito dalla seguente documentazione:</p>	Rimodulare il § in coerenza col punto 31 dell'Appendice 2 alla nota ANSF 12816/2016	ACCOLTA - TESTO MODIFICATO: "Ogni tipo di locomotiva da manovra deve avere un manuale di uso e manutenzione che deve contenere almeno quanto segue:"
---------	----	----	-------------------------------	-------------------------------	---	---	---

				<p>- il fascicolo di giustificazione del progetto di manutenzione ed il fascicolo con la descrizione degli interventi di manutenzione, per i veicoli conformi alle STI Loc&amp;Pas;</p> <p>- il piano di manutenzione proposto dal costruttore per i veicoli non conformi alle STI Loc&amp;Pas. »</p> <p>Inoltre, le informazioni che vengono richieste nel manuale di uso e manutenzione, sono indirizzate ad una pluralità di soggetti (agente di condotta, personale della funzione Sviluppo Manutenzione dell'ECM, personale della funzione Gestione Manutenzione Flotta dell'ECM, personale della funzione esecuzione dell'ECM, personale che interviene in caso di emergenza, etc.) che hanno necessità diverse.</p> <p>Dal punto di vista ergonomico, produrre un unico documento, sebbene possa risultare più agevole per il richiedente autorizzazione, rischia di creare confusione e disergonomia nelle fasi di esercizio e manutenzione successive all'autorizzazione.</p>			
FERMERC I	51	<b>23</b>	Standard Tecnico § 18.2	<p>18.2 Registrazione delle locomotive nel Registro di Immatricolazione Nazionale (RIN)</p> <p>Una volta che è stata rilasciata l'autorizzazione di messa in servizio tutte le locomotive da manovra, prima di essere messe in servizio, devono essere registrate nel RIN. La registrazione dovrà essere</p>	<p>Vale il discorso del riferimento al EVR</p> <p>Inoltre, nel caso di mutuo riconoscimento, non dovrebbe essere necessario re-iscrivere il veicolo</p>	<p>18.2 Registrazione delle locomotive nel Registro di competenza.</p> <p>Una volta che è stata rilasciata l'autorizzazione di messa in servizio tutte le locomotive da manovra, prima di essere messe in servizio, devono essere</p>	<p>PARZIALMENTE ACCOLTA - TESTO MODIFICATO - "Registrazione delle locomotive nel Registro Europeo dei Veicoli.</p> <p>Una volta che è stata rilasciata l'autorizzazione di messa in servizio tutte le locomotive da manovra, prima di essere messe in servizio, devono essere</p>

				effettuata nel rispetto di quanto previsto dalle "linee guida ANSF n. 01/2012 per la registrazione dei veicoli sul registro di immatricolazione nazionale" del 29/02/2012 e s.m.i..		registrate nel Registro di competenza.	registrate nel Registro Europeo dei Veicoli. La registrazione dovrà essere effettuata nel rispetto di quanto previsto dalle "Linee guida per la registrazione dei veicoli nel Registro europeo di cui all'articolo 47 della Direttiva (UE) 2016/797" del 27/12/2022."
FERMERC I	52	<b>24</b>	Standard Tecnico Appendice E	Dotazione di bordo [...] Disco trasparente rosso (nei casi previsti dalle DPC)	Le DPC vengono elaborate dalle IF in una fase successiva all'autorizzazione, quindi il requisito – per come scritto e non potendo sapere in fase di autorizzazione cosa verrà scritto nelle DPC – comporta l'adozione sistematica del disco rosso. Inoltre, il disco rosso non risulta aver nessuna ha nessuna utilità nei movimenti di manovra, né negli invii in composizione. Per gli invii in composizione (che avverranno in coerenza con la autorizzazione del GI) ai treni merci (anche composti esclusivamente da locomotive), se permesso (dalla autorizzazione) inserire la macchina in coda assoluta, i segnali dell'art. 9 RS vengono apposti prelevandoli dalla locomotiva titolare del treno.	Rimuovere	ACCOLTA
FERCARGO MANOVRA	53	<b>1</b>	Bozza Decreto, art.4, punto 3	Per le locomotive indicate come Tipo B ai sensi del decreto ANSF n. 1/2015 Rev. 0 per le quali è stata presentata, prima dell'entrata in vigore del presente decreto, istanza di impegno preliminare secondo quanto riportato nelle "Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche" n. 1/2019	Considerando che il costo di adeguamento dei mezzi è stato ed è molto gravoso, e le valutazioni sull'adeguabilità del materiale rotabile sono state fatte sulla base dell'attuale documento tecnico (Decreto 01/2015), considerando le numerose prove in campo e test effettuati con i Debo, e visto che la scadenza del vecchio Decreto	Per le locomotive indicate come Tipo B ai sensi del decreto ANSF n. 1/2015 Rev. 0 per le quali è stata presentata, prima dell'entrata in vigore del presente decreto, istanza di impegno preliminare secondo quanto riportato nelle "Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni	PARZIALMENTE ACCOLTA - TESTO MODIFICATO - (riferimenti articoli e capitoli dell'allegato tecnico fanno riferimento al nuovo testo revisionato) "Per le locomotive indicate come Tipo B ai sensi del Decreto ANSF n. 1/2015 Rev. 0 per le quali è stata presentata, prima dell'entrata in vigore del presente decreto, istanza di impegno preliminare secondo

				<p>Rev. 1 del 24/07/2020, le istanze di autorizzazione di messa in servizio di tipo devono essere presentate entro e non oltre il 25/01/2025, previa conformità ai requisiti di cui ai punti 8 e 11 dell'allegato al presente decreto. Per le suddette locomotive di Tipo B, qualora non sia possibile rispettare i requisiti previsti al punto 8.2.6.2 dell'allegato al presente decreto, si applica quanto stabilito nel decreto ANSFISA n. 1/2021.</p>	<p>era il 2025, si ritiene che cambiare la scadenza ed i relativi requisiti in questo momento, significa aver sprecato tempo e risorse.</p>	<p>generiche" n. 1/2019 Rev. 1 del 24/07/2020, le istanze di autorizzazione di messa in servizio di tipo devono essere presentate entro e non oltre il 25/01/2025. <del>previa conformità ai requisiti di cui ai punti 8 e 11 dell'allegato al presente decreto. Per le suddette locomotive di Tipo B, qualora non sia possibile rispettare i requisiti previsti al punto 8.2.6.2 dell'allegato al presente decreto, si applica quanto stabilito nel decreto ANSFISA n. 1/2021. In tal caso saranno autorizzate in base al previgente decreto.</del></p>	<p>quanto riportato nelle "Linee guida per il rilascio delle autorizzazioni relative a veicoli, tipi di veicolo, sottosistemi strutturali e applicazioni generiche" n. 1/2019 Rev. 2 del 19/12/2022, le istanze di autorizzazione di messa in servizio di tipo devono essere presentate entro e non oltre tre anni dall'entrata in vigore del presente decreto, previa conformità ai requisiti di cui ai 8.2.6.2 e 11 – intero capitolo, ad esclusione del punto 11.6 - dell'allegato 1 al presente decreto. Per le suddette locomotive di Tipo B, qualora non sia possibile rispettare i requisiti previsti al punto 8.2.6.2 dell'allegato 1 al presente decreto, è ammessa l'implementazione dei requisiti secondo quanto stabilito nel Decreto ANSFISA n. 1/2021."</p>
FERCARGO MANOVRA	54	2	Bozza Decreto, art.4, punto 4	<p>Le istanze per il rilascio di autorizzazioni di messa in servizio di veicoli conformi ai rispettivi tipi di locomotive da manovra autorizzate ai sensi del decreto ANSF n. 1/2015 Rev. 0, indicate come Tipo B, potranno essere presentate entro e non oltre il 25/01/2025.</p>	<p>Occorre sottolineare la situazione di assenza totale di STB sulle locomotive da manovra, ante applicazione Decreto 1/2015, nonché il fatto che tuttora vi siano locomotive "in deroga/proroga" di applicazione. Per questo motivo, non è ragionevole e giustificabile limitare la durata di validità delle AMIS di tipo già rilasciate in base al Decreto 1/2015, specialmente se non motivata da un reale upgrade tecnologico. Considerata poi la cronica indisponibilità di locomotive da manovra, tipo A o B che siano, è necessario consentire la futura</p>	<p>Le istanze per il rilascio di autorizzazioni di messa in servizio di veicoli conformi ai rispettivi tipi di locomotive da manovra autorizzate ai sensi del decreto ANSF n. 1/2015 Rev. 0, indicate come Tipo B, potranno essere presentate entro e non oltre il 31/12/2030.</p>	<p>NON ACCOLTA - Il testo viene modificato indicando come data massima entro cui presentare le istanze di autorizzazione delle locomotive in conformità al tipo due anni dall'entrata in vigore del decreto. La motivazione fornita per la modifica non è pertinente e si ritiene più che sufficiente il periodo indicato per concludere tutti i processi di conformità al tipo.</p>

					autorizzazione in conformità al tipo, a meno che non vi siano dei dubbi sulla validità tecnica di alcune soluzioni tecniche specifiche.		
FERCARGO MANOVRA	55	3	Bozza Decreto, art.5, punto 2	Tutte le locomotive da manovra autorizzate nel rispetto del Decreto ANSF n. 1/2015 Rev. 0 dovranno essere rese conformi ai requisiti tecnici di cui ai punti 8 e 11 dell'allegato entro il 31/12/2028, fatto salvo quanto previsto al comma 3, dell'art. 3. Per tali locomotive, qualora non sia possibile rispettare i requisiti previsti al punto 8.2.6.2 dell'allegato al presente decreto, si applica quanto stabilito nel decreto ANSFISA n. 1/2021.	Si propone: - in prima istanza l'eliminazione del punto, - in alternativa la revisione di alcuni dei requisiti al punto 8 e 11 che non possono tecnicamente essere soddisfatti dalle macchine (vedi osservazioni successive); - in ultima alternativa posporre la data di adeguamento ad almeno il 31/12/2035, in maniera da permettere un ritorno sugli investimenti di adeguamento.	<del>Tutte le locomotive da manovra autorizzate nel rispetto del Decreto ANSF n. 1/2015 Rev. 0 dovranno essere rese conformi ai requisiti tecnici di cui ai punti 8 e 11 dell'allegato entro il 31/12/2028, fatto salvo quanto previsto al comma 3, dell'art. 3. Per tali locomotive, qualora non sia possibile rispettare i requisiti previsti al punto 8.2.6.2 dell'allegato al presente decreto, si applica quanto stabilito nel decreto ANSFISA n. 1/2021.</del>	PARZIALMENTE ACCOLTA - TESTO MODIFICATO (riferimenti articoli e capitoli dell'allegato tecnico fanno riferimento al nuovo testo revisionato) - "Le locomotive da manovra autorizzate nel rispetto del Decreto ANSF n. 1/2015 Rev. 0, per il mantenimento della validità dell'autorizzazione di messa in servizio, dovranno essere rese conformi ai requisiti tecnici di cui ai punti 8.2.6.2 e 11 – intero capitolo, ad esclusione del punto 11.6 - dell'allegato 1 al presente decreto entro e non oltre sei anni dalla sua entrata in vigore. Per tali locomotive, qualora non sia possibile rispettare i requisiti previsti al punto 8.2.6.2 dell'allegato 1 al presente decreto, è ammessa l'implementazione dei requisiti secondo quanto stabilito nel Decreto ANSFISA n. 1/2021."
FERCARGO MANOVRA	56	4	Allegato al Decreto – punto 1	Possono essere autorizzate anche locomotive da manovra esistenti e già circolanti all'atto dell'entrata in vigore del presente standard tecnico, rientranti in una delle seguenti categorie: - Locomotive che avendo operato su infrastrutture estere con caratteristiche analoghe all'infrastruttura ferroviaria nazionale, provengono dal parco trazione delle amministrazioni ferroviarie degli Stati dell'Unione	Questo e diversi altri articoli rischiano di penalizzare gli attuali proprietari di mezzi ancora idonei e con possibilità di attrezzaggio, oltre che rendere vana ogni pianificazione finanziaria in tal senso. Con il decreto in vigore si è già perfezionata una cospicua selezione dei locomotori da manovra, peraltro vi sono sul territorio ancora più di 300 mezzi operativi dotati di libretto	Possono essere autorizzate anche locomotive da manovra esistenti e già circolanti all'atto dell'entrata in vigore del presente standard tecnico, rientranti in una delle seguenti categorie: - Locomotive che avendo operato su infrastrutture estere con caratteristiche analoghe all'infrastruttura ferroviaria nazionale, provengono dal parco trazione delle amministrazioni ferroviarie degli Stati dell'Unione	NON ACCOLTA- I requisiti riguardano il nuovo standard. Non accoglibile la modifica sulla sagoma, i veicoli devono rispondere a quanto previsto al punto 4 dell'allegato, il decreto non tratta requisiti per consentire il trasferimento in composizione ai treni delle locomotive da manovra.

			<p>europea;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Locomotive che hanno già operato su infrastrutture ferroviarie di cui alle reti interconnesse di cui al DM 5 agosto 2016 e delle reti isolate di cui al Decreto MIT n. 347 del 02/08/2019;</li> <li>- Locomotive iscritte nel Registro di Immatricolazione Nazionale (di seguito RIN) dello Stato italiano o di altri Stati dell'Unione europea, purché pienamente conformi ai requisiti di cui al presente standard tecnico.</li> </ul>	<p>e gestiti per la maggior parte da ECM.</p>	<p>europea;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Locomotive che hanno già operato su infrastrutture ferroviarie di cui alle reti interconnesse di cui al DM 5 agosto 2016 e delle reti isolate di cui al Decreto MIT n. 347 del 02/08/2019;</li> <li>- Locomotive iscritte nel Registro di Immatricolazione Nazionale (di seguito RIN) dello Stato italiano o di altri Stati dell'Unione europea, purché pienamente conformi ai requisiti di cui al presente standard tecnico.</li> <li>- Locomotive utilizzate per l'attività di manovra dotate di libretto TV 41 o documentazione equivalente;</li> <li>5</li> <li>Allegato al Decreto – punto 4</li> <li>Le locomotive devono risultare compatibili con le seguenti condizioni relative all'infrastruttura del Sistema Ferroviario Italiano1.</li> <li>Poiché locomotive provenienti da altre reti, possono discostarsi anche di poco dalla sagoma FS, precisare che il limite della sagoma è superabile in sede di "integrazione di sicurezza" e con autorizzazione TES, in caso di trasferimenti.</li> </ul>		
FERCARGO MANOVRA	57	5	Allegato al Decreto – punto 4	Le locomotive devono risultare compatibili con le seguenti condizioni relative all'infrastruttura del Sistema Ferroviario Italiano1.	Poiché locomotive provenienti da altre reti, possono discostarsi anche di poco dalla sagoma FS, precisare che il limite della sagoma è superabile in sede di "integrazione di sicurezza" e con autorizzazione TES, in caso di trasferimenti.	Le locomotive devono risultare compatibili con le seguenti condizioni relative all'infrastruttura del Sistema Ferroviario Italiano1 (eventuali punti discordanti con la Sagoma FS, andranno valutate nel corso del processo di omologazione e	NON ACCOLTA

						trattate nella specifica "integrazione di sicurezza", incluse eventuali TES in caso di trasferimenti).	
FERCARGO MANOVRA	58	6	Allegato al Decreto - punto 8.1 – 4° capoverso	L'architettura dell'impianto frenante deve essere conforme ai requisiti della UNI EN 14198.	Ciò non valeva per le locomotive B, non tutte possono essere modificate Anche con il nuovo Decreto deve essere possibile ottenere AMIS per locomotive di vecchia produzione da adeguare, rispetto a ciascun requisito, con i criteri del Decreto 1/2015 per il tipo B.	L'architettura dell'impianto frenante per locomotive di nuova costruzione, deve essere conforme ai requisiti della UNI EN 14198. Per locomotive riconducibili al punto 1, è ammessa l'architettura pre-esistente. Se il veicolo è dotato di: - Freno diretto, esso deve essere in conformità a quanto specificato al punto 8.2.4.2; - Freno di stazionamento, esso deve essere in conformità a quanto specificato al punto 8.2.5.2.3	NON ACCOLTA - il presente requisito riguarda soltanto le locomotive nuove, non è richiesto l'adeguamento di quelle esistenti (tipo B), decreto modificato.
FERCARGO MANOVRA	59	7	Allegato al Decreto - punto 8.2.1 – 6° alinea	le prestazioni del freno devono essere calcolate in conformità alla UNI EN 14531-6 e devono essere determinate in accordo con la fiche UIC 544-1;	Ciò non valeva per le locomotive B, non tutte possono essere modificate.	<del>le prestazioni del freno devono essere calcolate in conformità alla UNI EN 14531-6 e devono essere determinate in accordo con la fiche UIC 544-1;</del> L'architettura dell'impianto frenante per locomotive di nuova costruzione, deve essere conforme ai requisiti della UNI EN 14198. Per locomotive riconducibili al punto 1, è ammessa l'architettura pre-esistente. Se il veicolo è dotato di: - Freno diretto, esso deve essere in conformità a quanto specificato al punto 8.2.4.2; - Freno di stazionamento, esso deve essere in conformità a	NON ACCOLTA - il presente requisito riguarda soltanto le locomotive nuove, non è richiesto l'adeguamento di quelle esistenti (tipo B), decreto modificato.



						quanto specificato al punto 8.2.5.2.3	
FERCARGO MANOVRA	60	8	Allegato al Decreto- punto 8.2.2 – 3° capoverso	I freni a disco montati sugli assi devono essere in conformità alla UNI EN 14535-1. I freni a disco montati sulle ruote devono essere in conformità alla UNI EN 14535-2. Le guarnizioni dei freni devono essere in conformità ai requisiti della fiche UIC 541-3. I freni a disco devono essere disposti in modo da non disturbare il funzionamento dei rilevatori temperatura boccole.	Ciò non valeva per le locomotive B, non tutte possono essere modificate	<p><del>I freni a disco montati sugli assi devono essere in conformità alla UNI EN 14535-1. I freni a disco montati sulle ruote devono essere in conformità alla UNI EN 14535-2. Le guarnizioni dei freni devono essere in conformità ai requisiti della fiche UIC 541-3. I freni a disco devono essere disposti in modo da non disturbare il funzionamento dei rilevatori temperatura boccole.</del></p> <p>L'architettura dell'impianto frenante per locomotive di nuova costruzione, deve essere conforme ai requisiti della UNI EN 14198. Per locomotive riconducibili al punto 1, è ammessa l'architettura pre-esistente.</p> <p>Se il veicolo è dotato di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Freno diretto, esso deve essere in conformità a quanto specificato al punto 8.2.4.2;</li> <li>- Freno di stazionamento, esso deve essere in conformità a quanto specificato al punto 8.2.5.2.3</li> </ul>	NON ACCOLTA - il presente requisito riguarda soltanto le locomotive nuove, non è richiesto l'adeguamento di quelle esistenti (tipo B), decreto modificato.
FERCARGO MANOVRA	61	9	Allegato al Decreto - punto 8.2.2 – 4° capoverso	Devono essere adottate misure per ridurre il gioco laterale dei ceppi dei freni o dei porta ceppi dei freni sulla superficie di rotolamento della ruota. Il porta ceppi deve essere in conformità alle fiche UIC 541-1 e UIC 542 e deve essere disposto in modo da non impedire l'uso di staffe di immobilizzazione sulla locomotiva. Se sono specificati ceppi dei freni con diversi valori d'attrito, i porta ceppi dei freni	Ciò non valeva per le locomotive B, non tutte possono essere modificate	<p><del>Devono essere adottate misure per ridurre il gioco laterale dei ceppi dei freni o dei porta ceppi dei freni sulla superficie di rotolamento della ruota. Il porta ceppi deve essere in conformità alle fiche UIC 541-1 e UIC 542 e deve essere disposto in modo da non impedire l'uso di staffe di immobilizzazione sulla locomotiva.</del></p> <p>Se sono specificati ceppi dei freni con diversi valori d'attrito, i porta</p>	PARZIALMENTE ACCOLTA PER CHIARIMENTO TESTO - TESTO MODIFICATO - Devono essere adottate misure per ridurre il gioco laterale dei ceppi dei freni o dei porta ceppi dei freni sulla superficie di rotolamento della ruota lungo la direzione di accostamento. Il porta ceppi deve essere in conformità alle fiche UIC 541-1 e UIC 542 e deve essere disposto in modo da non impedire

			devono essere progettati in modo che sia impossibile usare il materiale d'attrito errato.		<del>ceppi dei freni devono essere progettati in modo che sia impossibile usare il materiale d'attrito errato.</del> L'architettura dell'impianto frenante per locomotive di nuova costruzione, deve essere conforme ai requisiti della UNI EN 14198. Per locomotive riconducibili al punto 1, è ammessa l'architettura pre-esistente. Se il veicolo è dotato di: - Freno diretto, esso deve essere in conformità a quanto specificato al punto 8.2.4.2; - Freno di stazionamento, esso deve essere in conformità a quanto specificato al punto 8.2.5.2.3	l'uso di staffe di immobilizzazione sulla locomotiva. Se sono specificati ceppi dei freni con diversi valori d'attrito, i porta ceppi dei freni devono essere progettati in modo che sia impossibile usare il materiale d'attrito errato.	
FERCARGO MANOVRA	62	<b>10</b>	Allegato al Decreto - punto 8.2.2 – 5° capoverso	Deve essere previsto un dispositivo di regolazione, automatico, per il recupero del gioco della timoneria.	Ciò non valeva per le locomotive B, non tutte possono essere modificate. Si propone di adottare il testo del Decreto vigente per le vecchie locomotive.	Deve essere previsto un dispositivo di regolazione, preferibilmente automatico, per il recupero del gioco della timoneria. Qualora non sia automatico il piano di manutenzione deve contemplare il processo di regolazione.	NON ACCOLTA - il presente requisito riguarda soltanto le locomotive nuove, non è richiesto l'adeguamento di quelle esistenti (tipo B), decreto modificato.
FERCARGO MANOVRA	63	<b>11</b>	Allegato al Decreto - punto 8.2.3 – 3° capoverso	Il diametro interno della condotta generale del freno deve essere lo stesso dei carri merci, cioè 32 mm. Se è presente una condotta principale (MRP), il suo diametro interno deve essere di almeno 18 mm.	Ciò non valeva per le locomotive B, non tutte possono essere modificate.	<del>Il diametro interno della condotta generale del freno deve essere lo stesso dei carri merci, cioè 32 mm. Se è presente una condotta principale (MRP), il suo diametro interno deve essere di almeno 18 mm.</del> L'architettura dell'impianto frenante per locomotive di nuova costruzione, deve essere conforme ai requisiti della UNI EN 14198. Per locomotive riconducibili al punto 1, è ammessa l'architettura pre-	NON ACCOLTA - il presente requisito riguarda soltanto le locomotive nuove, non è richiesto l'adeguamento di quelle esistenti (tipo B), decreto modificato.

					esistente. Se il veicolo è dotato di: - Freno diretto, esso deve essere in conformità a quanto specificato al punto 8.2.4.2; - Freno di stazionamento, esso deve essere in conformità a quanto specificato al punto 8.2.5.2.3		
FERCARGO MANOVRA	64	12	Allegato al Decreto - punto 8.2.3 – 4° capoverso	I tubi metallici usati devono essere conformi ai requisiti della UNI EN 10220 o UNI EN 10305-4 o UNI EN 10305-6.	Ciò non valeva per le locomotive B, non tutte possono essere modificate.	<p><del>I tubi metallici usati devono essere conformi ai requisiti della UNI EN 10220 o UNI EN 10305-4 o UNI EN 10305-6.</del></p> <p>L'architettura dell'impianto frenante per locomotive di nuova costruzione, deve essere conforme ai requisiti della UNI EN 14198. Per locomotive riconducibili al punto 1, è ammessa l'architettura pre-esistente.</p> <p>Se il veicolo è dotato di: - Freno diretto, esso deve essere in conformità a quanto specificato al punto 8.2.4.2; - Freno di stazionamento, esso deve essere in conformità a quanto specificato al punto 8.2.5.2.3</p>	<p>PARZIALMENTE ACCOLTA PER CHIARIMENTO TESTO - TESTO MODIFICATO:</p> <p>Se per l'impianto pneumatico del sistema frenante sono utilizzati tubi metallici, questi devono essere conformi ai requisiti della UNI EN 10220 o UNI EN 10305-4 o UNI EN 10305-6. L'utilizzo di tubazioni diverse deve essere adeguatamente giustificato, verificato rispetto sia alle specifiche normative applicabili, che ai requisiti funzionali e prestazionali della presente norma tecnica e deve essere specificato nella documentazione tecnica (Appendice A).</p> <p>I tubi dell'aria devono essere installati in modo tale da essere privi di condensa e con ampi raggi di curvatura (almeno 5 volte il raggio esterno della tubazione). Non devono essere montati componenti che possono ridurre la sezione trasversale della condotta generale o possono ostruire la condotta del freno (es. filtri).</p>

FERCARGO MANOVRA	65	<b>13</b>	Allegato al Decreto – punto 8.2.5 – 3° alinea	inibire il rilascio della frenatura nelle postazioni di guida non attive.	Ciò non valeva per le locomotive B, non tutte possono essere modificate.	<del>inibire il rilascio della frenatura nelle postazioni di guida non attive.</del> L'architettura dell'impianto frenante per locomotive di nuova costruzione, deve essere conforme ai requisiti della UNI EN 14198. Per locomotive riconducibili al punto 1, è ammessa l'architettura pre-esistente. Se il veicolo è dotato di: - Freno diretto, esso deve essere in conformità a quanto specificato al punto 8.2.4.2; - Freno di stazionamento, esso deve essere in conformità a quanto specificato al punto 8.2.5.2.3	NON ACCOLTA - il presente requisito riguarda soltanto le locomotive nuove, non è richiesto l'adeguamento di quelle esistenti (tipo B), decreto modificato.
FERCARGO MANOVRA	66	<b>14</b>	Allegato al Decreto – punto 11.1 – 2° capoverso	Qualora gli impianti di terra forniscano la funzione di protezione dei movimenti di manovra, le locomotive di manovra dovranno essere attrezzate anche con il sottosistema di bordo compatibile con il sottosistema di terra.	Non si può vincolare uno standard tecnico che diventa vigente ad un sistema di terra che oggi non esiste e che eventualmente verrà disposto domani. Questo è un punto da discutere nei principi: se si attrezza una locomotiva con sistemi terra/bordo, stante l'attuale RCF, non si tratta più di manovra ma di treno. In merito ai futuri sistemi automatici di protezione, eventualmente adattabili alla manovra, come FERCARGO MANOVRA chiediamo ad ANSFISA l'istituzione di un Tavolo Tecnico in cui discutere la fattibilità e l'efficacia di possibili soluzioni.	<del>Qualora gli impianti di terra forniscano la funzione di protezione dei movimenti di manovra, le locomotive di manovra dovranno essere attrezzate anche con il sottosistema di bordo compatibile con il sottosistema di terra.</del>	NON ACCOLTA
FERCARGO MANOVRA	67	<b>15</b>	Allegato al Decreto –	L'isolamento del dispositivo di interfaccia tra le apparecchiature di	Non funzionano con l'inibizione della trazione sistemi che sono	L'isolamento del dispositivo di interfaccia tra le apparecchiature	NON ACCOLTA - La motivazione riportata non si ritiene pertinente.

			<p>punto 11.1 – 7° e 8° capoverso</p> <p>cui ai punti 11.3, 11.4 e 11.5 e il sistema frenante deve determinare l'inibizione della trazione e deve fornire l'informazione dell'isolamento all'agente di condotta mediante un'apposita segnalazione permanente acustica e luminosa. Lo stato di tale dispositivo deve essere acquisito dall'apparecchiatura di cui al punto 11.6. In caso di isolamento del dispositivo di interfaccia di cui sopra e al solo fine di emergenza, è ammessa la presenza di un dispositivo che consenta il ripristino della trazione, la cui attivazione deve essere acquisita dall'apparecchiatura di cui al punto 11.6 o comunque protetta da utilizzo indebito o involontario. <del>Un guasto o la disalimentazione alle apparecchiature di cui ai punti 11.3, 11.4 e 11.5 deve determinare l'intervento della frenatura d'urgenza fino all'arresto e l'attivazione di un'apposita segnalazione acustica e luminosa per l'agente di condotta.</del></p>	<p>stati accettati col vigente Decreto.</p>	<p>di cui ai punti 11.3, 11.4 e 11.5 e il sistema frenante deve fornire l'informazione dell'isolamento all'agente di condotta mediante un'apposita segnalazione permanente acustica e luminosa. Lo stato di tale dispositivo deve essere acquisito dall'apparecchiatura di cui al punto 11.6. <del>In caso di isolamento del dispositivo di interfaccia di cui sopra e al solo fine di emergenza, è ammessa la presenza di un dispositivo che consenta il ripristino della trazione, la cui attivazione deve essere acquisita dall'apparecchiatura di cui al punto 11.6 o comunque protetta da utilizzo indebito o involontario.</del> Un guasto o la disalimentazione alle apparecchiature di cui ai punti 11.3, 11.4 e 11.5 deve determinare l'intervento della frenatura d'urgenza fino all'arresto e l'attivazione di un'apposita segnalazione acustica e luminosa per l'agente di condotta.</p>		
FERCARGO MANOVRA	68	16	<p>Allegato al Decreto – punto 11.6</p>	<p>Intero punto</p>	<p>Elenco di registrazioni molto più corposo dei sistemi attuali Il sistema può teoricamente registrare tutto, si tratta di vedere su quanti apparati è utile mettere sensori. Considerando che si tratta di manovre, che al 99,05% non hanno segnali, velocità e interventi di frenatura. Si potrebbe proporre, di consigliare gli altri parametri qualora realizzabili. Altrimenti</p>	<p>Per le locomotive da manovra deve essere possibile registrare almeno i seguenti eventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Spazio e velocità correlati al tempo;</li> <li>- Inserzioni/disinserzioni e isolamenti dei sotto-sistemi di cui sopra e, se presente, del sottosistema di controllo di vigilanza del personale di condotta;</li> <li>- Interventi di frenatura comandati dal sottosistema di</li> </ul>	<p>NON ACCOLTA - Il testo proposto non è accettabile in quanto non coerente con il testo in consultazione, poiché riporta il sottosistema di controllo della vigilanza come opzionale e la velocità massima di 30 km/h in modo non coerente con il testo in consultazione. Inoltre, non chiaro cosa si intenda ove si dice che le manovre che non hanno "segnali, velocità e interventi di frenatura".</p>

					mantenere il testo Decreto 1 2015.	controllo della velocità massima (30 km/h); - Interventi di frenatura comandati dal sottosistema di controllo della presenza dell'agente di condotta alla perdita della condizione di rotabile fermo (controllo atto partenza); - Interventi di frenatura comandati dal sotto-sistema di controllo di vigilanza del personale di condotta (se presente);	
FERCARGO MANOVRA	69	<b>17</b>	Allegato al Decreto - punto 11.7	Intero punto	Non essendo apparecchiatura di bordo, non dovrebbe essere oggetto di AMIS. Infatti non è scritto come un sistema soggetto a verifica. Ammette il dispositivo mobile. Se la locomotiva ne è sprovvista, l'integrazione di sicurezza dirà cosa usano nell'impianto specifico i manovratori.  Infatti non è scritto come un sistema soggetto a verifica. Ammette il dispositivo mobile. Se la locomotiva ne è sprovvista, l'integrazione di sicurezza dirà cosa usano nell'impianto specifico i manovratori.	Da eliminare.	ACCOLTA - Il testo verrà modificato
FERCARGO MANOVRA	70	<b>18</b>	Allegato al Decreto - punto 13.5	Qualora sia presente una postazione seduta di guida, questa area di visibilità deve essere possibile con gli occhi dell'agente di condotta posti ad un'altezza compresa tra 740 mm e 855 mm dal livello del sedile. Sono ammessi ostacoli purché sia possibile	Non è indicata, sia per le locomotive di tipo A che di tipo B, alcuna mitigazione della totale o parziale mancata ottemperanza di questo requisito. Si richiede il mantenimento delle telecamere come mitigazione.	Qualora sia presente una postazione seduta di guida, questa area di visibilità deve essere possibile con gli occhi dell'agente di condotta posti ad un'altezza compresa tra 740 mm e 855 mm dal livello del sedile. Sono ammessi ostacoli purché sia	NON ACCOLTA, per locomotive nuove devono essere rispettati i requisiti senza uso di dispositivi ausiliari. Tuttavia, è permesso l'uso delle telecamere ma solo a scopo integrativo per estendere al di sotto del limite richiesto il campo di visibilità.

				ripristinare la normale visibilità con un movimento orizzontale di 0,15 m da parte dell'agente di condotta.		possibile ripristinare la normale visibilità con un movimento orizzontale di 0,15 m da parte dell'agente di condotta. Qualora le aree di visibilità non ottemperino completamente a tale requisito, sono ammesse integrazioni con telecamere poste eventualmente su entrambe le testate del mezzo, e le cui immagini siano riportate per tutte le previste postazioni di guida in cabina.	
FERCARGO MANOVRA	71	19	Allegato al Decreto - punto 15.4	I limiti per le emissioni inquinanti sono fissati dalla Reg. (UE) 2016/1628, in relazione ai requisiti tecnici e generali relativi ai limiti di emissione e all'omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali.	Già il decreto ANSF n. 1/2015 poneva un requisito sulle emissioni. Sulle locomotive di manovra tuttora operanti, per raggiungere i requisiti del Regolamento UE 2016/1628 occorrerebbe un intervento manutentivo estremamente oneroso tale da non essere sostenibile nei tempi di ammortamento dei servizi regolamentati da ART.	I limiti per le emissioni inquinanti per le locomotive di manovra di nuova costruzione sono fissati dalla Reg. (UE) 2016/1628, in relazione ai requisiti tecnici e generali relativi ai limiti di emissione e all'omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali. Per le altre locomotive si applica ciò che viene sancito dal decreto vigente ANSF n.1/2015 all' art. 15.4.2.	NON ACCOLTA i limiti per le emissioni sono previsti per legge per le locomotive di tipo A. La materia degli inquinanti per le locomotive di tipo B, è in corso di definizione con la collaborazione del CNR.
RFI	72	1	Punto 6.1 e 6.2 dell'allegato	I diametri nominali delle ruote devono essere compresi di norma tra 920 mm e 1000 mm. Possono tuttavia essere impiegate ruote con un diametro nominale minore di 920 mm, ma <b>non inferiore di 760 mm</b> , per soddisfare particolari requisiti di progettazione.	Si chiede di prevedere anche un diametro delle ruote compreso tra i valori 760 e 640 ed integrare la tabella al punto 6.2		NON ACCOLTA - la misura inferiore a 760 mm è ammessa solo per le macchine strada rotaia.
RFI	73	2	Punto 8.1 dell'allegato	L'architettura dell'impianto frenante deve essere conforme ai requisiti della UNI EN 14198. Il freno continuo ed automatico deve agire su tutte le sale montate.	Si chiede di chiarire meglio il concetto.		NON ACCOLTA - Il riferimento alla norma si ritiene il modo più efficace di esprimere le caratteristiche dell'architettura attesa.

RFI	74	3	Punto 8.2.3 dell'allegato	Le locomotive da manovra devono avere una <b>valvola di rilascio manuale</b> della frenatura applicata sugli organi frenanti.	Cosa si intende per "valvola di rilascio manuale"? Si richiede un chiarimento in merito.		ACCOLTA - Tra le norme cogenti richiamate al § 8.2.3 è riportata anche la EN15355, la quale descrive e dispone le funzionalità della valvola di rilascio manuale. Comunque si aggiunge il riferimento alla norma
RFI	75	4	Punto 8.2.3 dell'allegato	Le locomotive con $V \geq 100$ km/h devono essere dotate di modalità di frenatura "Passeggeri" (abbreviazione "P") e "Merzi" (abbreviazione "G").	Il valore di "V" per P e G non risulta essere conforme a quanto indicato dalla norma EN 14198		NON ACCOLTA - Si mantiene il requisito ammettendo che sia possibile il traino in composizione ad un treno passeggeri, ma con limite di velocità inferiore a quello della norma EN 14198.
RFI	76	5	Punto 8.2.5 dell'allegato	Dopo al massimo 4 s, tutte le unità di frenatura devono avere sviluppato il 95 % della forza frenante massima.	Specificare il "dopo al massimo 4 s" a cosa è legato (da cosa? Da quando?)		ACCOLTA - <del>Dopo al massimo 4 s tutte le unità di frenatura devono avere sviluppato il 95 % della forza frenante massima</del>  requisito eliminato per evitare ridondanze di requisiti (già riportato nella EN 14198 richiamata nella parte iniziale dello stesso paragrafo).
RFI	77	6	Punto 8.2.6.1 dell'allegato	Scopo di una frenatura di immobilizzazione è di mantenere ferma temporaneamente la locomotiva nelle condizioni di carico di progetto in ordine di marcia (personale + scorte) su una pendenza di almeno il 40 ‰ per un tempo determinato, in caso di interruzione dell'alimentazione di energia frenante o di interruzione dell'alimentazione. La prova è effettuata a locomotiva isolata. È ammessa la simulazione della pendenza applicando una spinta corrispondente per il tempo di immobilizzazione previsto. Il tempo di immobilizzazione deve essere non inferiore alle 2 ore.	Le condizioni riportate risultano essere molto restrittive generalmente previste per treni passeggeri.		NON ACCOLTA - il tempo minimo di immobilizzazione di 2 ore è un requisito comune nella gestione delle attività ferroviarie in linea, che consente di mitigare il rischio che un veicolo immobilizzato isolato si muova spontaneamente; tale rischio non è dipendente dalla tipologia di servizio merci o passeggeri.



RFI	78	7	Punto 8.3 dell'allegato	La capacità dei <b>serbatoi</b> di alimentazione dei freni deve permettere di effettuare almeno 2 frenate d'emergenza, con i gruppi di produzione dell'aria compressa inattivi.	Specificare che tipo di serbatoi. Si tratta dei Serbatoi Ausiliari dove è previsto il distributore, oppure il Serbatoio Principale per il freno diretto		ACCOLTA - modifiche in MAIUSCOLO: La capacità dei serbatoi di alimentazione DEL FRENO CONTINUO AUTOMATICO deve permettere di effettuare almeno 2 frenate d'emergenza, con i gruppi di produzione dell'aria compressa inattivi.
RFI	79	8	Punto 13.5 dell'allegato	Sono ammessi ostacoli purché sia possibile ripristinare la normale visibilità con un movimento orizzontale di <b>0,15 m</b> da parte dell'agente di condotta.	Il valore 0.15m è restrittivo rispetto la normativa internazionale in vigore che prevede 0,4m (EN 14033-1 del 2017). Si chiede il motivo di tale restrizione.		NON ACCOLTA, anche se la versione della 14033 edizione 2017 prevede uno spostamento di 0,4 m, si ritiene di lasciare invariato lo spostamento del macchinista dalla seduta di 0,15 m in caso di mancata visibilità.
RFI	80	9	Punto 13.6 dell'allegato	La forma e le dimensioni della postazione seduta di guida, <b>qualora sia presente</b> , devono permettere all'agente di condotta di sedersi facilmente....	In contrasto con quanto scritto nel capoverso seguente: "Deve essere prevista obbligatoriamente la presenza di una postazione seduta di guida".		ACCOLTA (modificato anche § 13.5): nella precedente norma non c'era contraddizione perché nelle locomotive di tipo B non era obbligatoria la postazione di guida seduta; nella nuova trattasi di un evidente refuso da eliminare.
RFI	81	10	Punto 15.3 dell'allegato	Tabella: Il valore "3" come intervallo di tempo di misurazione a veicolo fermo	Le misurazioni della tromba devono essere di almeno 3" ma ripetute per almeno 3 volte e mediate aritmeticamente sul valore confidente		ACCOLTA: anche se il riferimento alla STI richiamava la UNI EN, abbiamo esplicitato il riferimento alla UNI EN 15892:2011.
RFI	82	11	Punto 17.2 dell'allegato	indicazione degli spazi di frenatura e della massa frenata per i diversi freni	Specificare i riferimenti per il calcolo degli spazi di frenatura e quali sono i riferimenti normativi per l'indicazione degli spazi di frenatura per le locomotive di manovra		ACCOLTA - aggiungere "come specificato al § 8.2.1"
RFI	83	12	Punto 18.2 dell'allegato	...dalle "linee guida ANSF n. 01/2012 per la registrazione dei veicoli sul registro di immatricolazione nazionale"	Aggiornare il riferimento normativo. La LG ANSF n.1/2012 è stata superata dalla versione del 2014		ACCOLTA.
TRENITALIA	84	1	Punto 8.1 dell'allegato	Freno diretto supplementare conforme UNI EN 14198	Norma del 2016 aggiornata nel 2021 non applicabile a loco di tipo B in asset a Trenitalia e		NON ACCOLTA - il presente requisito riguarda soltanto le locomotive nuove, non è richiesto

					conformi al Decreto ANSF n.1/2015		l'adeguamento di quelle esistenti (tipo B), decreto modificato.
TRENITALIA	85	2	Punto 8.2.3 dell'allegato	Caratteristiche dei distributori, valvole relais e relativi organi di isolamento conforme UNI EN 15355 ed UNI EN 15611	Norme del 2019/20 non applicabile a loco di tipo B in asset a Trenitalia e conformi al Decreto ANSF n.1/2015		NON ACCOLTA - il presente requisito riguarda soltanto le locomotive nuove, non è richiesto l'adeguamento di quelle esistenti (tipo B), decreto modificato.
TRENITALIA	86	3	Punto 8.2.3 dell'allegato	I tubi metallici conformi alla UNI EN 10220 o UNI EN 10305-4 o UNI EN 10305-6	Norme successive alla costruzione delle loco di tipo B in asset a Trenitalia e conformi al Decreto ANSF n.1/2015 (tali norme non sono applicabili)		ACCOLTA - TESTO MODIFICATO - "Se per l'impianto pneumatico del sistema frenante sono utilizzati tubi metallici, questi devono essere conformi ai requisiti della UNI EN 10220 o UNI EN 10305-4 o UNI EN 10305-6. L'utilizzo di tubazioni diverse deve essere adeguatamente giustificato, verificato rispetto sia alle specifiche normative applicabili, che ai requisiti funzionali e prestazionali della presente norma tecnica e deve essere specificato nella documentazione tecnica (Appendice A). I tubi dell'aria devono essere installati in modo tale da essere privi di condensa e con ampi raggi di curvatura (almeno 5 volte il raggio esterno della tubazione). Non devono essere montati componenti che possono ridurre la sezione trasversale della condotta generale o possono ostruire la condotta del freno (es. filtri)."
TRENITALIA	87	4	Punto 8.2.3 dell'allegato	I raccordi dei tubi devono essere limitati, devono essere accessibili senza dover smontare altre apparecchiature	Trattasi di requisito di tipo costruttivo che non è in generale applicabile a loco di tipo B in asset a Trenitalia e conformi al Decreto ANSF n.1/2015		NON ACCOLTA PER LOCOMOTIVE NUOVE
TRENITALIA	88	5	Punto 8.2.3 dell'allegato	Non sono permessi raccordi realizzati mediante filettature sui tubi	Requisito non applicabile a loco di tipo B in asset a Trenitalia e conformi al Decreto ANSF		ACCOLTA - TESTO MODIFICATO - <del>Non sono permessi raccordi</del>

					n.1/2015 (ad esempio i tubi sono filettati in prossimità dei rubinetti di testata della CG e CP e in numerosi giunti a T)		realizzati mediante filettature sui tubi
TRENITALIA	89	6	Punto 8.2.3 dell'allegato	Tubi flessibili tra manometri e circuito pneumatico devono avere una valvola di restrizione per minimizzare il in caso di rottura il flusso d'aria	Requisito da capitolato tecnico e di tipo costruttivo, dipende dalla progettazione specifica dell'impianto.		ACCOLTA - TESTO MODIFICATO -  Tubi flessibili tra manometri e circuito pneumatico devono avere una valvola di restrizione per minimizzare il in caso di rottura il flusso d'aria  Una rottura o anomalia alle tubazioni dell'impianto deve essere protetta con soluzioni che impediscano una perdita totale della capacità frenante.
TRENITALIA	90	7	Punto 8.2.3 dell'allegato	A ogni distributore deve essere assegnato il volume massimo della condotta del freno di 25 litri	Requisito da capitolato tecnico e di tipo costruttivo, dipende dalla progettazione specifica dell'impianto		ACCOLTA - TESTO MODIFICATO -  A ogni distributore deve essere assegnato il volume massimo della condotta del freno di 25 litri  Generalmente ad ogni distributore deve essere assegnato un volume massimo della condotta del freno pari a 25 ℓ, a meno di soluzioni progettuali differenti.
TRENITALIA	91	8	Punto 8.2.5 dell'allegato	con freno diretto, il 95% della forza frenante massima deve avvenire entro 4 sec.	Requisito non applicabile a a loco di tipo B in asset a Trenitalia e conformi al Decreto ANSF n.1/2015		ACCOLTA, il riferimento a EN 14198 già copre il requisito - TESTO MODIFICATO:  con freno diretto, il 95% della forza frenante massima deve avvenire entro 4 sec.
TRENITALIA	92	9	Punto 8.2.5 dell'allegato	Le prestazioni del freno diretto devono essere uguali o migliori di quelle ottenute con il freno continuo automatico in modalità "P" come indicato nel punto 8.2.1	Requisito non applicabile a a loco di tipo B in asset a Trenitalia e conformi al Decreto ANSF n.1/2015		NON ACCOLTA PER LOCO NUOVE

TRENITALIA	93	10	Punto 8.2.6.1 dell'allegato	Frenatura di immobilizzazione usando il freno automatico o diretto. La locomotiva deve mantenere l'immobilizzazione su una pendenza del 40% nelle condizioni di carico di progetto in ordine di marcia per un tempo non inferiore alle 2 ore in caso di interruzione dell'alimentazione di energia frenante o di interruzione dell'alimentazione	Secondo la normativa del freno pneumatico UIC, il tempo massimo di sosta prima dell'utilizzo delle staffe è di 30'		NON ACCOLTA - La normativa tecnica per veicoli merci / passeggeri è coerente con le 2 ore indicate, è facoltà delle IF stabilire tempi di sosta massimi inferiori alle 2 ore.
TRENITALIA	94	11	Punto 8.2.6.2 dell'allegato	Ogni manovra di disabilitazione della postazione di guida attiva, che comporti la perdita delle funzioni di controllo degli enti di comando del freno di stazionamento, deve attivare automaticamente l'applicazione del freno di stazionamento	Requisito non applicabile a loco di tipo B in asset a Trenitalia e conformi al Decreto ANSF n.1/2015, in particolare per le loc.ve equipaggiate con freno a mano		NON ACCOLTA per locomotive nuove.
TRENITALIA	95	12	Punto 8.4 dell'allegato	La produzione d'aria compressa della loco deve assicurare un'alimentazione d'aria sufficiente per il numero dei veicoli rimorchiati	Requisito interpretabile o devono essere inseriti i limiti in tabella nelle DPC dell'Impresa Ferroviaria		NON ACCOLTA PER LOCO NUOVE.
TRENITALIA	96	13	Punto 8.4 dell'allegato	Numero massimo di sale montate frenate rimorciate in base alla portata del compressore e alla capacità dei serbatoi	Requisito interpretabile o devono essere inseriti i limiti in tabella nelle DPC dell'Impresa Ferroviaria		ACCOLTA - TESTO MODIFICATO - Valori di riferimento per il numero massimo di sale montate frenate dei veicoli rimorciati in funzione di portata e capacità minime in base a una pressione massima di 10 bar sono indicate nella tabella 3. Valori diversi da quelli in tabella devono essere giustificati e specificati nella documentazione tecnica.  TABELLA ORIGINALE
TRENITALIA	97	14	Punto 8.4 dell'allegato	Se disponibile, il sistema di inibizione della trazione in funzione della pressione nei serbatoi principali deve eliminare lo sforzo	Requisito da capitolato tecnico e di tipo costruttivo, dipende dalla progettazione specifica dell'impianto		ACCOLTA - TESTO MODIFICATO - "Se disponibile, il sistema di inibizione della trazione in funzione della pressione nei

				di trazione per pressione inferiore ai 6 bar			serbatoi principali deve eliminare lo sforzo di trazione per pressione inferiore ai valori di funzionamento nominali del sistema di frenatura."
TRENITALIA	98	15	Punto 11.1 dell'allegato	Qualora gli impianti di terra forniscano la funzione di protezione dei movimenti di manovra, le locomotive di manovra dovranno essere attrezzate anche con il sottosistema di bordo compatibile con il sottosistema di terra.	La circolazione su impianti di terra con sistemi di segnalamento di classe A o di classe B renderebbe le locomotive con sistema attuale non compatibili con il SST; tale condizione comporterebbe la necessità di totale dismissione dell'attuale sottosistema di bordo per l'introduzione di un nuovo sistema con funzioni ETCS/SCMT. L'adeguamento delle locomotive con sistema SCMT/ERTMS non deve pertanto rappresentare un obbligo di adeguamento dei mezzi alla data del 2028 ma tale evoluzione deve essere coerente con i progetti di evoluzione infrastrutturale secondo il piano ERTMS		NON ACCOLTA
TRENITALIA	99	16	Punto 11.4 dell'allegato	La funzione deve garantire che alla perdita della condizione di veicolo fermo si attivi una segnalazione acustica o acustico luminosa a seguito della quale deve essere effettuata un'azione di riconoscimento da parte dell'agente di condotta su di un'apposita interfaccia. Se l'azione di riconoscimento non viene effettuata entro 3 s oppure sono stati percorsi più di 25 m (entrambe le condizioni devono essere controllate), il sistema deve emettere una segnalazione acustica o acustico-luminosa e comandare il	Requisito non applicabile a loco di tipo B in asset a Trenitalia e conformi al Decreto ANSF n.1/2015 per disallineamento della configurazione SW		NON ACCOLTA - Manca un testo proposto. In ogni caso il §11.4 contiene più requisiti: non specificato quali siano i requisiti ritenuti non applicabili alle locomotive di tipo B già autorizzate. Non chiaro in cosa consista il "disallineamento della configurazione SW".

				taglio trazione e la frenatura di urgenza fino all'arresto.		
TRENITALIA	100	17	Punto 11.6 dell'allegato	<p>Il sottosistema di registrazione degli eventi e dei parametri relativi alla condotta ed ai movimenti di manovra deve registrare almeno i seguenti eventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- spazio e velocità correlati al tempo;</li> <li>- tetto di velocità massima selezionato per il sottosistema di controllo della velocità massima dei movimenti di manovra (se implementata la relativa funzionalità);</li> <li>- inserzioni, disinserzioni e isolamenti dei sottosistemi di controllo della velocità massima dei movimenti di manovra, di controllo della presenza dell'agente di condotta alla perdita della condizione di veicolo fermo (controllo atto partenza) e di controllo di vigilanza dell'agente di condotta;</li> <li>- interventi di frenatura comandati dal sottosistema di controllo della velocità massima dei movimenti di manovra;</li> <li>- interventi di frenatura comandati dal sottosistema di controllo della presenza dell'agente di condotta alla perdita della condizione di veicolo fermo (controllo atto partenza);</li> <li>- interventi di frenatura comandati dal sottosistema di controllo di vigilanza dell'agente di condotta;</li> <li>- stato della valvola di interfaccia con il sistema frenante delle</li> </ul>	<p>Requisito non applicabile a loco di tipo B in asset a Trenitalia e conformi al Decreto ANSF n.1/2015, in quanto per l'adeguamento al requisito è necessaria l'integrazione di parametri nelle registrazioni giuridiche ad oggi non presenti, quali ad esempio la posizione del manipolatore di trazione, la posizione del manipolatore di frenatura, la posizione dell'invertitore di marcia, lo stato della postazione di guida, lo stato del pressostato della condotta generale, lo stato del freno di stazionamento. Tali modifiche comporterebbero significativi impatti sull'HW e sul SW degli attuali sistemi, le modifiche di tipo hardware competerebbero interventi invasivi e non applicabili sulle locomotive di tipo B in asset a Trenitalia e conformi al Decreto ANSF 1/2015.</p>	<p>PARZIALMENTE ACCOLTA – Il testo verrà modificato</p>

			<p>apparecchiature dei sottosistemi di controllo della velocità massima dei movimenti di manovra, di controllo della presenza dell'agente di condotta alla perdita della condizione di veicolo fermo (controllo atto partenza) e di controllo di vigilanza dell'agente di condotta;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- posizione del manipolatore di trazione;</li><li>- posizione del manipolatore di frenatura;</li><li>- posizione dell'invertitore di marcia;</li><li>- stato della postazione di guida;</li><li>- stato del pressostato della condotta generale di cui al punto;</li><li>- stato del freno di stazionamento.</li></ul>			
--	--	--	--	--	--	--