



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

DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

SOGGETTI CHE OPERANO SULLE RETI
FERROVIARIE ISOLATE

Loro Sedi

ASSOCIAZIONI DI SETTORE

Loro Sedi

COSTRUTTORI FERROVIARI

Loro Sedi

SOGGETTI RESPONSABILI DELLA
MANUTENZIONE

Loro Sedi

OSS dei trasporti

Loro Sedi

COSTRUTTORI - VEICOLI

Loro Sedi

DETENTORI DEI VEICOLI

Loro Sedi

ORGANISMI DI VALUTAZIONE DELLA
CONFORMITÀ

Loro Sedi

ORGANISMI INDIPENDENTI FERROVIARI

Loro Sedi

ORGANISMI DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO
AI SENSI DEL REG. 402/2013

Loro Sedi

ASSTRA – ASSOCIAZIONE TRASPORTI

asstra@pec.asstra.it

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E
DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI

- Direzione generale per il trasporto e le
infrastrutture ferroviarie

dg.tf@pec.mit.gov.it

- Direzione generale per il trasporto pubblico
locale e regionale e la mobilità pubblica
sostenibile

dg.tpl@pec.mit.gov.it

AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI
TRASPORTI

pec@pec.autorita-trasporti.it

AGENS

Viale Pasteur 10

00144 ROMA

agns@fbnetpec.it

ANAV

Piazza dell'Esquilino, 29

00185 ROMA

anav@pec.it

COORDINAMENTO DELLE REGIONI

Dottressa Antonella Bocchetti

ufficio.roma@pec.regione.campania.it

Oggetto: Precisazioni e correzioni all'Allegato 4 del Decreto 1/2019.

Si comunica l'emanazione delle modifiche in oggetto.

Il testo dell'Allegato 4 del decreto 1/2019 è modificato come segue:

- (1) Il punto (3) del paragrafo 3.5.4.1 “Comando del freno di emergenza” è modificato come segue:

‘Il freno d'emergenza deve poter essere attivato anche dal sistema di controllo-comando e segnalamento di bordo, definito nell'allegato 3 del Decreto ANSF 1/2019’

- (2) Il punto (7) del paragrafo 3.5.6.2 “Sistema di protezione contro il pattinamento delle ruote” è modificato come segue:

‘Il sistema di protezione contro il pattinamento delle ruote deve essere verificato secondo la metodologia definita nella norma EN 15595; quando si fa riferimento al punto 6.2 della stessa norma «Rassegna dei programmi obbligatori di prove», si applica solo il punto 6.2.3 e questo in relazione a tutti i sistemi di protezione contro il pattinamento delle ruote.’

- (3) Il punto (4) del paragrafo 3.6.5.9 “Apertura di emergenza delle porte” è modificato come segue:

‘Per lo scenario «avaria del sistema interno di apertura di emergenza di due porte adiacenti lungo un percorso diretto (definito come segue: “Percorso diretto: percorso che attraversa il treno al quale si può accedere e che si può abbandonare da punti diversi senza che venga ostruito il passaggio di passeggeri e personale di bordo, lungo l'asse longitudinale del treno. Le porte interne lungo il percorso diretto destinate all'uso da parte dei passeggeri nelle condizioni normali di esercizio e che possono essere aperte anche in caso di interruzione dell'energia elettrica non sono considerate un ostacolo al movimento di passeggeri e personale di bordo.”) restando disponibile il sistema di apertura di emergenza delle altre porte», è necessario dimostrare che il rischio sia tenuto sotto controllo ad un livello accettabile, considerando il fatto che un'avaria funzionale presenta in genere un potenziale notevole di provocare «perdita di una singola vita umana e/o lesioni gravi». La dimostrazione di conformità (procedura di valutazione della conformità) è descritta al punto 3.15 del presente documento.’

- (4) Il punto (2) del paragrafo 3.6.8 “Qualità dell'aria interna” è modificato come segue:

‘ Il livello di CO₂ non deve essere superiore a 5 000 ppm in qualsiasi condizione di esercizio, ad eccezione dei due casi riportati di seguito.

- Omissis
- In caso di disattivazione o chiusura di tutti i mezzi di ventilazione esterna, o spegnimento del sistema di aria condizionata, per evitare che i passeggeri siano esposti a fumi ambientali eventualmente presenti, soprattutto nelle gallerie, e in caso di incendio; in questo caso la propagazione dei fumi deve essere contenuta a livelli minimi nelle aree occupate dai passeggeri e/o dal personale applicando uno dei seguenti requisiti:
 - per impedire che il fumo proveniente dall'esterno invada l'unità, deve essere possibile disattivare o chiudere tutti i mezzi di ventilazione esterna;

- per impedire la propagazione del fumo dall'interno di un veicolo, deve essere possibile disattivare la ventilazione e il ricircolo a livello di veicolo, ciò può essere ottenuto arrestando l'impianto di ventilazione;
- gli interventi citati possono essere eseguiti manualmente dal personale di bordo o mediante controllo remoto; l'azionamento può avvenire a livello di treno o a livello di veicolo;
- per le unità destinate ad operare su linee munite di sistemi ETCS di controllo-comando e segnalamento a terra (comprese le informazioni relative alle «ermeticità all'aria», di cui all'allegato A, indice 7 della STI CCS), il sistema di controllo di bordo dell'unità deve poter ricevere dal sistema ETCS le informazioni relative all'ermeticità all'aria.'

(5) I punti (7), (8), (9) e (10) del paragrafo 3.9.1.2 “Requisiti di prestazione” sono modificati come segue:

‘(7) I requisiti concernenti la disponibilità della funzione di trazione in caso di incendio a bordo sono definiti nel documento richiamato al punto (4) del paragrafo 3.11 del presente documento.

(8) per memoria.

(9) per memoria.

(10) per memoria.’

(6) Il punto (1) del paragrafo 3.9.4 “Protezione elettrica del treno” è modificato come segue:

‘Il materiale rotabile e i relativi componenti sotto tensione devono essere progettati in modo che sia impedito il contatto diretto o indiretto con il personale di bordo e i passeggeri, in condizioni sia normali sia di guasto alle attrezzature. Per soddisfare questo requisito si applicano le disposizioni della norma EN 50153.’

(7) Il punto (1) del paragrafo 3.10.3.1.4 “Strumenti di bordo e attrezzature portatili” è modificato come segue:

‘Nella cabina di guida o nelle sue prossimità deve essere presente un vano per alloggiare le seguenti attrezzature, qualora servano all’agente di condotta in situazioni di emergenza:

- lampada portatile con luce rossa e bianca;
- dispositivo per la messa in cortocircuito dei circuiti di binario;
- Torcia di segnalamento a fiamma rossa;
- Bandiera rossa con asta;
- scarpe fermacarri, se le prestazioni dei freni di stazionamento non sono sufficienti in base alla pendenza del binario (cfr. il punto 3.5.5.5 «Freno di stazionamento»);
- un estintore (da collocare nella cabina se unità non adibita al trasporto passeggeri; l’unità adibita a trasporto passeggeri e/o personale deve essere dotata di sufficienti e adeguati estintori portatili nelle aree riservate ai passeggeri e/o al personale. Gli estintori del tipo ad acqua additivata sono considerati adeguati a figurare a bordo del materiale rotabile);
- nelle motrici di treni merci con personale a bordo: un dispositivo di autosoccorso.’

Le soprariportate modifiche dell’allegato 4 del Decreto 1/2019 entrano in vigore il giorno successivo alla emanazione della presente nota.

IL DIRETTORE GENERALE

Ing. Pier Luigi Giovanni Navone



Pier Luigi Giovanni
Navone
02.08.2023 11:36:24
GMT+00:00