



ANSF Agenzia Nazionale
per la Sicurezza
delle Ferrovie

ANSF Agenzia Nazionale
per la Sicurezza delle Ferrovie

prot. n° 001766/2017
17/02/2017

RETE FERROVIARIA ITALIANA s.p.a.

- Amministratore Delegato
 - Direzione Tecnica
 - Sicurezza di rete
- Piazza della Croce Rossa, 1

00161 Roma

IMPRESE FERROVIARIE

(elenco allegato)

Loro Sedi

AZIENDE FERROVIARIE DI CUI AL D.M. 5/8/2016

(elenco allegato)

Loro Sedi

MINISTERO DELLA DIFESA

Comando Trasporti e Materiali

Ufficio Movimenti e trasporti

Viale Castro Pretorio 123

00185 Roma

p.c. **CENTRI DI FORMAZIONE RICONOSCIUTI**

(elenco allegato)

Loro Sedi

p.c. **VERIFICATORI INDIPENDENTI DI SICUREZZA**

(elenco allegato)

Loro Sedi

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

p.c. - **D.G. per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie**

p.c. - **D.G. per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale**

Via Caracci, 36

00157 Roma

p.c. - **D.G. per le investigazioni ferroviarie e marittime**

Via Nomentana, 2

00161 Roma

p.c. - **D.G. per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne**

Via dell'Arte, 16

00144 Roma

p.c. **ASSOCIAZIONI DI SETTORE**

(elenco allegato)

Loro Sedi

p.c. **ASSOPORTI**

Via dell'Arco de' Ginnasi, 6

00186 Roma

OGGETTO: Tipologie di movimenti ammesse nel sistema ferroviario italiano.

Alla luce di alcune note pervenute recentemente a questa Agenzia, si ritiene opportuno ribadire che, ai sensi di quanto disposto dal Regolamento per la Circolazione Ferroviaria (RCF) emanato con il Decreto ANSF 4/2012 del 9 agosto 2012, le uniche tipologie di movimenti ammesse nell'intero sistema ferroviario italiano sono i "treni" (punto 3.9) e le "manovre" (punto 3.10), a meno

che l'utilizzo dei binari dell'infrastruttura ferroviaria sia dedicato allo svolgimento di attività differenti dalla circolazione dei treni e delle manovre (punto 4.32).

I Gestori dell'infrastruttura devono eliminare quanto prima le eventuali altre tipologie di movimenti dalle disposizioni e prescrizioni di esercizio, ivi incluse le procedure di interfaccia con il personale delle Imprese ferroviarie, riconducendo i suddetti movimenti di veicoli ferroviari alle modalità di movimento sopra richiamate.

Tenuto conto del più elevato livello di protezione assicurato, un convoglio deve muoversi come "treno" ogniqualvolta possibile, inclusi i movimenti da un fascio di binari all'altro della medesima località di servizio, mentre i movimenti di "manovra" devono essere utilizzati per spostarsi solo ed esclusivamente all'interno di una stessa località di servizio, da un binario all'altro dello stesso fascio di binari, intendendo per fascio di binari un gruppo di più binari che convergono verso uno o più binari che si intende appartengano al fascio.

Tale principio deve essere esteso, per quanto possibile, anche ai mezzi d'opera impiegati per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, per i rilievi diagnostici, per il soccorso ai treni, ecc. I mezzi in questione, in generale, si muovono sull'infrastruttura ferroviaria per lavoro o per trasferimento (paragrafi 21 "Circolazione dei mezzi d'opera" e 22 "Manutenzione dell'infrastruttura" dell'RCF):

- negli spostamenti in fase di lavoro, detti veicoli circolano con le modalità previste ai punti 4.32 e 4.33 dell'RCF, salvo che la tipologia di attività lavorativa svolta non ammetta il movimento come treno (si pensi in particolar modo ai treni diagnostici o per soccorso);
- negli spostamenti per trasferimento le tipologie di movimenti ammesse sono esclusivamente "treni" e "manovre" secondo le modalità già descritte, salvo che le caratteristiche tecniche dei veicoli non consentano il trasferimento secondo siffatte tipologie di movimenti, eventualità che comporta lo spostamento di detti veicoli con le cautele richiamate ai punti 4.32 e 4.33 dell'RCF.

Gli operatori ferroviari in indirizzo devono comunicare a questa Agenzia linee, impianti e rotabili per i quali non viene rispettato quanto sopra richiamato, specificando tempi e modalità per riallinearsi ai principi stabiliti dall'RCF e, nelle more dell'adeguamento, quali misure normative abbiano adottato per mitigare i relativi rischi.

Anche ai fini dell'applicazione di quanto sopra, si fa presente che l'intero sistema ferroviario italiano è costituito non solo dalle infrastrutture ferroviarie nazionali in gestione ad RFI e dalle reti ferroviarie regionali individuate nell'Allegato A del decreto 5 Agosto 2016 del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, ma anche da tutte le infrastrutture ferroviarie, interconnesse alle suddette infrastrutture e reti (scali merci, terminal intermodali, porti, interporti, ecc., compresi i relativi binari di servizio per la presa, la consegna e la sosta dei carri merci), salvo che, ai sensi dell'articolo 2, comma 4, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n° 162, non siano:

- metropolitane, tram e altri sistemi di trasporto leggero su rotaia;
- reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario ed adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani, nonché alle imprese ferroviarie che operano esclusivamente su tali reti;
- infrastruttura ferroviaria privata utilizzata esclusivamente dal proprietario dell'infrastruttura per le sue operazioni di trasporto di merci;
- ferrovie storiche, museali e turistiche che operano su una propria rete, comprese le officine di manutenzione, i veicoli e il personale che vi lavora.

Resta fermo che ciascuna infrastruttura ferroviaria facente parte del sistema ferroviario italiano deve avere un proprio Gestore dell'Infrastruttura, in possesso di Autorizzazione di Sicurezza, responsabile della manutenzione della relativa infrastruttura ferroviaria e della gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura e della circolazione ferroviaria.

Il Direttore
Ing. Amedeo Gargiulo

