ANSF Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Roma, 25 ottobre 2017

Procedimenti di autorizzazione alla messa in servizio nei nuovi contesti operativi e normativi applicati alle reti regionali interconnesse

INDICE

Nuovo contesto operativo

Nuovo contesto normativo

Elenco reti regionali interconnesse (D.M. 5 agosto 2016)

Attività effettuate ed in corso per consentire ad ANSF di rilasciare autorizzazione alla messa in servizio

- Ricognizione degli standard tecnici
- Attività di raccolta delle autorizzazioni rilasciate dagli uffici USTIF territoriali competenti ai veicoli circolanti alla data di entrata in vigore del D.M. 5 agosto 2016
- Attività di ricognizione dei GdL:
  - GdL 1 "STI MR + STI CCS BORDO (ASPETTI TRASVERSALI STB E GSM-R) + STI NOISE + STI PRM + NRD
  - STI CCS terra
  - STI ENE + STI SRT
  - STI INFRA + STI PRM + STI SRT

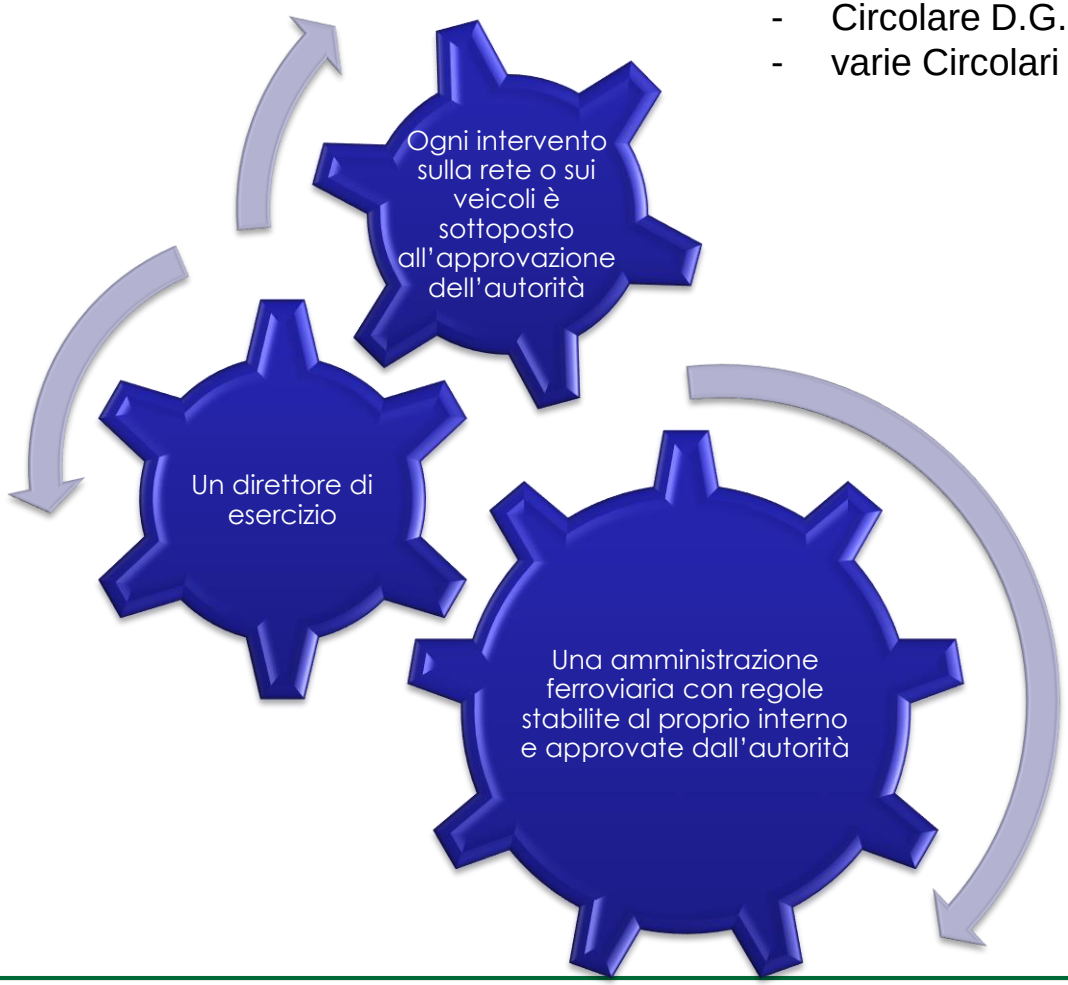
Esempi di AMIS rilasciate da ANSF nel nuovo contesto

Criticità

Conclusioni

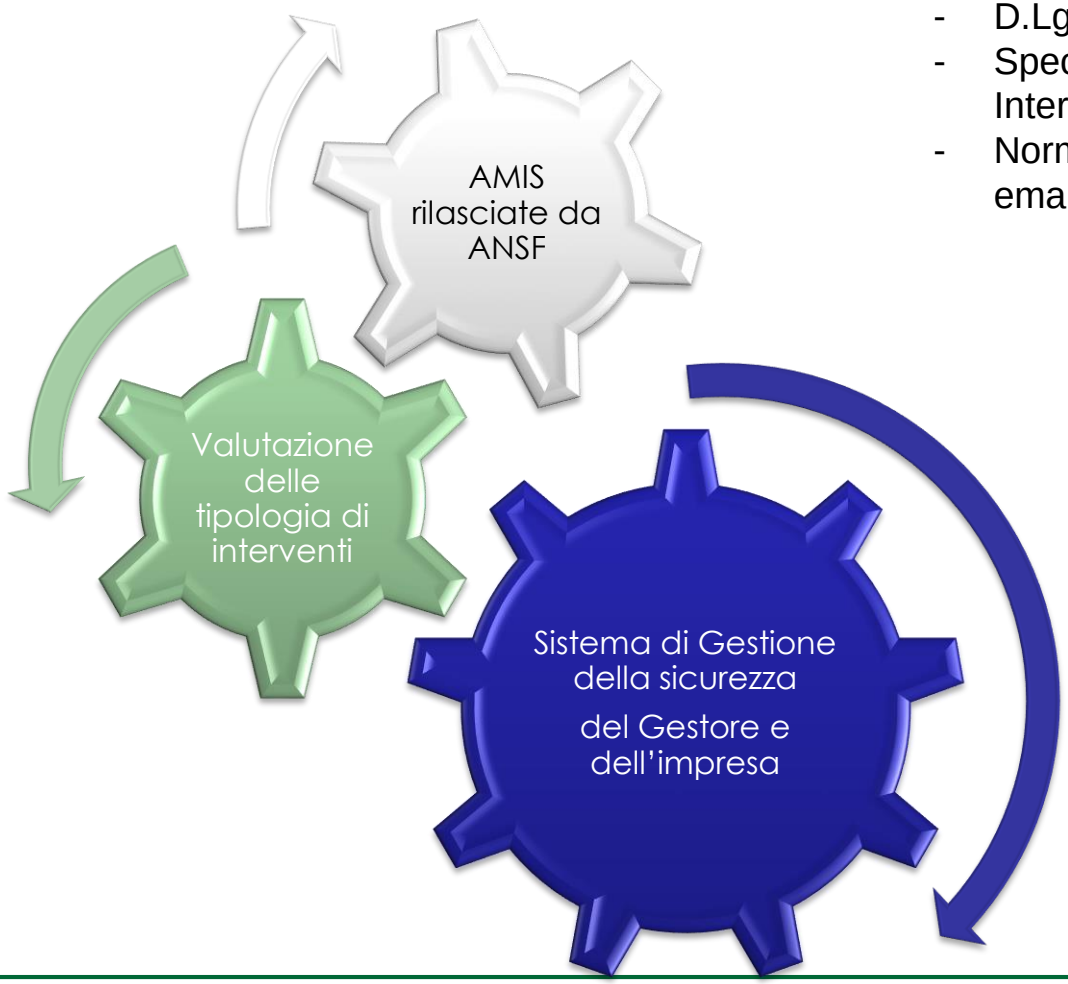
Il contesto precedente

- DPR 753 11 luglio 1980
- Circolare D.G. N201 del 16 settembre 1983
- varie Circolari su argomenti specifici



impatto organizzativo

Cosa cambia



- D.Lgs. 162/2007
- D.Lgs. 191/2010
- Specifiche Tecniche di Interoperabilità
- Normativa di dettaglio emanata da ANSF

Quadro regolatorio di riferimento

- Direttiva 2004/49/CE
- Direttiva 2008/57/CE
- Regolamento (CE) 402/2013 (352/2009 per i progetti in avanzata fase di sviluppo e per i procedimenti in corso al 21 maggio 2015)
- Decisione 2010/713/UE
- STI
- Raccomandazione 2014/897/UE

- D.Lgs. 162/07 (Dir. 49/2004) e s.m.i.
- D.Lgs. 191/10 (Dir. 57/2008) e s.m.i.
- D.M. 5 agosto 2016

e successive note ANSF:

- Nota ANSF prot. 009856/2016 del 26/09/2016: provvedimenti urgenti in materia di sicurezza
- Nota ANSF prot. 013102/2016 del 13/12/2016: notifica norme tecniche nazionali

- Decreto ANSF n. 4/2012
- Decreto ANSF n. 1/2015
- Decreto ANSF n. 1/2016
- Linee Guida ANSF 1/2017 «rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio di veicoli, sottosistemi strutturali o parti di essi»
- Linee guida qualificazione personale addetto ai (CND)– Rev. maggio 2012
- Linee guida ANSF per la registrazione dei veicoli nel RIN – Rev. B ottobre 2014
- Linee guida ANSF documentazione della manutenzione dei veicoli – Rev. A giugno 2015

Elenco reti regionali interconnesse (D.M. 5 agosto 2016)

Gestore infrastrutture	Imprese esercenti i servizi di trasporto
Gruppo Torinese Trasporti GTT S.p.a.	Gruppo Torinese Trasporti GTT S.p.a.
FERROVIENORD S.P.A.	TRENORD srl
FERROVIE UDINE-CIVIDALE s.r.l	SOCIETA' FERROVIE UDINE-CIVIDALE s.r.l.
SOCIETA' SISTEMI TERRITORIALI SPA	SOCIETA' SISTEMI TERRITORIALI SPA
FER s.r.l.	TPer s.r.l.
RFT S.p.a.	TFT S.p.a.
UMBRIA TPL E MOBILITA' SPA	UMBRIA TPL E MOBILITA' SPA
Società Unica Abruzzese di Trasporto (T.U.A.) S.p.a	Società Unica Abruzzese di Trasporto (T.U.A.) S.p.a
E.A.V. srl	E.A.V. srl
FERROTRAMVIARIA S.p.a.	FERROTRAMVIARIA S.p.a.
FERROVIE DEL GARGANO srl	FERROVIE DEL GARGANO srl
FERROVIE DEL SUD-EST E SERVIZI AUTOMOBILISTICI srl	FERROVIE DEL SUD-EST E SERVIZI AUTOMOBILISTICI srl

Le regole del nuovo contesto applicate alle infrastrutture e ai veicoli

Sicurezza

- Norme nazionali: Decreto ANSF n. 4/2012 (tutti i sottosistemi)
- Requisiti di sicurezza contenuti nel National Reference Document (NRD) per AMIS veicoli
- Requisiti di sicurezza contenuti nelle STI applicabili ai pertinenti sottosistemi
- Regolamento CE n.402/2013 – verifica di integrazione in sicurezza

Interoperabilità

- Requisiti contenuti nel National Reference Document (NRD) per AMIS veicoli (verifica di compatibilità tecnica
- Requisiti contenuti nelle STI applicabili ai pertinenti sottosistemi

Quali criticità per l'applicazione del nuovo contesto?

E' necessario garantire che le regole applicate per verificare la compatibilità dei veicoli con la rete siano valide sull'intero sistema ferroviario nazionale, per assicurare che l'AMIS rilasciata ad un veicolo consenta all'Impresa ferroviaria di utilizzare il veicolo, con le relative condizioni e limitazioni d'uso, previa verifica delle condizioni di circolabilità (Decreto ANSF n. 1/2016 Art. 6 comma 5).

Allo scopo di individuare le particolarità delle reti regionali e gestirle in termini di possibili casi specifici per i quali valutare il possibile inserimento nelle pertinenti STI, oppure di integrazioni al NRD, sono stati avviati dei Gruppi di Lavoro tematici per singoli sottosistemi. Le attività sono basate sulla compilazione da parte dei Gestori di questionari predisposti da ANSF, e sulla analisi congiunta degli esiti di tale indagine.

Ricognizione degli standard tecnici ante D.M. 5 agosto 2016

Obiettivi:

- Raccolta ed analisi degli standard tecnici in vigore nelle Reti Regionali di cui al D.M 5 agosto 2017 per il rilascio delle autorizzazioni dei sottosistemi di terra e dei veicoli;
- Individuazione «gap» rispetto al quadro normativo tecnico vigente sulla rete ferroviaria in concessione al GI RFI S.p.A.
- Eventuale notifica di norme tecniche nazionali per punti in sospeso o casi specifici delle STI
- Eventuale aggiornamento del NRD (in particolare per quanto riguarda la compatibilità tecnica dei veicoli con le reti regionali)
- Individuazione requisiti minimi per adeguamento veicoli esistenti e sottosistemi strutturali di terra esistenti

Ricognizione degli standard tecnici vigenti prima dell'entrata in vigore del D.M. 5 agosto 2016

Per raccogliere queste informazioni:

Trasmissione alle ferrovie ex D.M. 5 agosto 2016 di specifici questionari per la ricognizione degli standard relativi ai vari sottosistemi strutturali

Costituzione dei seguenti gruppi di lavoro costituiti da rappresentanti ANSF e delle ferrovie di cui al D.M. 5 agosto 2016:

- 1. STI MR + STI CCS bordo + STI Noise + NRD
- 2. STI CCS terra
- 3. STI ENE + STI SRT
- 4 STI INFRA + STI PRM + STI SRT

Ricognizione delle procedure di manutenzione opere d'arte e gestione rischio idrogeologico

Autorizzazioni rilasciate dagli uffici USTIF ai veicoli circolanti alla data di entrata in vigore del D.M. 5 agosto 2016

ANSF ha richiesto di ricevere le autorizzazioni rilasciate dagli uffici USTIF territoriali competenti ai veicoli circolanti alla data di entrata in vigore del D.M. 5 agosto 2016

I libretti rilasciati dagli uffici USTIF territoriali competenti per ciascun veicolo:

- secondo il D.M 13 maggio 1949, n. 5177 (per i veicoli a trazione elettrica),
- secondo il D.M. 12-01-1938 (per i veicoli a trazione diesel)

costituiscono di fatto il titolo autorizzativo.

Tali libretti contengono (non sempre) informazioni relative alla presenza di un CCS di bordo

Gruppo di Lavoro n. 1

Raccolta e successiva analisi delle NORME TECNICHE DI RIFERIMENTO USTIF relative a:

- SS Materiale Rotabile
- SS CCS di Bordo
- Rumore
- Persone a mobilità ridotta
- Compatibilità tecnica dei veicoli con la rete.

con lo scopo di:

- traguardare i veicoli verso gli stessi standard vigenti su rete RFI,
- Individuare norme tecniche da notificare per i punti in sospeso delle STI interessate ed eventuali nuovi casi specifici per le STI
- Individuare norme tecniche per la compatibilità tecnica dei veicoli con le reti regionali (adempimento di quanto previsto all'Art. 6, comma 5 del Decreto ANSF n. 1/2016)
- Individuare i requisiti minimi per adeguamento veicoli autorizzati dalle competenti USTIF su reti regionali.

Gruppo di Lavoro n. 1 CCS a Bordo

Sono stati individuati **solo** requisiti relativi all'apparecchiatura vigilante;

Sulle reti regionali individuate dal D.M. 5 agosto 2016 circolano veicoli:

- Dotati di autorizzazione rilasciata dalla competente USTIF non attrezzati con un STB SSC/SCMT/ETCS (quindi non autorizzati a circolare anche su rete RFI),
- Dotati sia di autorizzazione rilasciata da USTIF che da RFI/CESIFER o ANSF (per la rete di propria competenza), attrezzati con SSC/SCMT, per i quali le norme di riferimento per le apparecchiature di cui ai parametri sopra riportati del NRD coincidono con quelle utilizzate per mettere in servizio i veicoli sulla rete RFI.

GdL 1

Questionario di ricognizione:

- **Risposte pervenute**: 8 Gestori/Imprese Ferroviarie su 12, considerando il lavoro svolto complessivamente, delle quali alcune incomplete o con necessità di approfondimento specifico.
- **Standard tecnico-normativi adottati:**
  - D.P.R. n. 753/1980, *«Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto»*
  - C.M. n. 201/1983 *«Approvazione del materiale rotabile per le ferrovie pubbliche in concessione o in gestione …»*
  - C.M. n. 26/1971 *«Materiale rotabile ferroviario. Modalità tecniche di esecuzione delle prove degli impianti di frenatura»*
  - C.M. n. 16/1969 e s.m.i. «Serbatoi per l'aria compressa facenti parte degli impianti di bordo del materiale rotabile ferroviario…»
- **Scostamenti con NRD: L'analisi delle risposte inoltrate ha comprovato un evidente scostamento con buona parte dei requisiti riportati nelle NRD.**
- **Titoli autorizzativi esistenti**: evidenze parziali
- **Processi autorizzativi e progetti in avanzato sviluppo**: evidenze parziali
- **Presenza di contesti "obsoleti"** (ad es. veicoli datati con carenze rispetto a requisiti minimi di sicurezza): oggetto di specifico approfondimento

Casi pratici: Gestore Infrastruttura LFI - AMIS Veicoli «ETR 425» ed «Ale 801/940»

Richiesta AMIS: estensione AMIS veicoli «ETR 425» e «Ale 801/940» su rete LFI

Attività propedeutiche al rilascio AMIS:

- **Analisi caratteristiche tecniche della rete per aspetti legati alla compatibilità tecnica veicoli con rete LFI:** La Ferroviaria Italiana S.p.A. ha individuato ed analizzato i requisiti di interfaccia fra un veicolo e la propria infrastruttura ferroviaria, in particolare tenendo conto delle differenze tra essa e l'infrastruttura ferroviaria nazionale gestito dal Gestore dell'Infrastruttura Rete Ferroviaria Italiana
- **Valutazione di un VIS:** il VIS ha valutato il documento di LFI nella suo metodologia e contenuti condividendone le conclusioni, seppur subordinando l'attribuzione delle condizioni di circolabilità per esercizio commerciale all'esecuzione di un programma di verifiche da svolgersi preventivamente sulla rete LFI per quei veicoli che sono dotati di AMIS ma che non hanno mai circolato sulla rete LFI
- **Valutazione compatibilità tecnica veicolo con la rete LFI:** i richiedenti AMIS hanno valutato la compatibilità dei sottosistemi costituenti il veicolo con la rete LFI
- **Rapporto integrazione in sicurezza veicolo nella rete:** i richiedenti hanno condotto analisi e valutazione dei rischi, ai sensi del Regolamento n. 402/2013, riguardo all'utilizzo dei veicoli nella rete LFI

Attività post rilascio AMIS:

- Circolabilità: LFI ha rilasciato la circolabilità dopo l'esecuzione delle verifiche prescritte dal VIS

Concetti chiave per AMIS di sottosistemi strutturali

- L'agenzia rilascia l'autorizzazione di messa in servizio per sottosistemi nuovi, rinnovati o ristrutturati

Art. 14 DLgs 191/2010 Sottosistemi nuovi

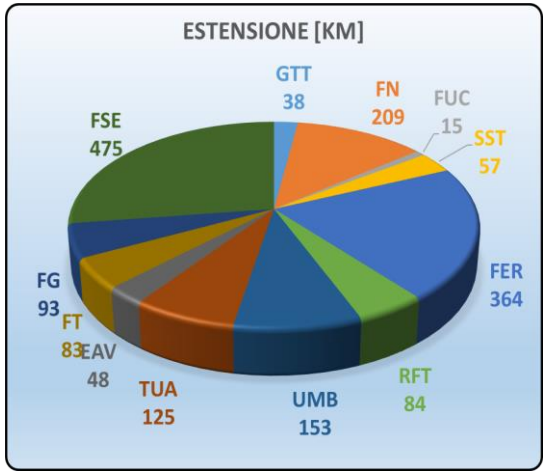
Art. 19 DLgs 191/2010 Sottosistemi in esercizio rinnovati/ristrutturati

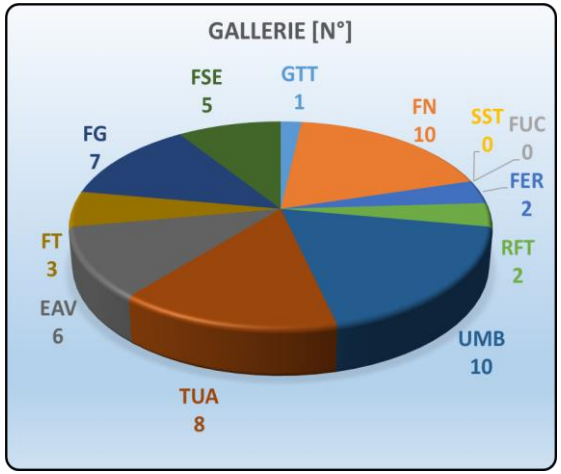
L'autorizzazione è necessario per i nuovi sottosistemi e in caso di rinnovo/ristrutturazione qualora la sicurezza del sistema possa essere impattata.

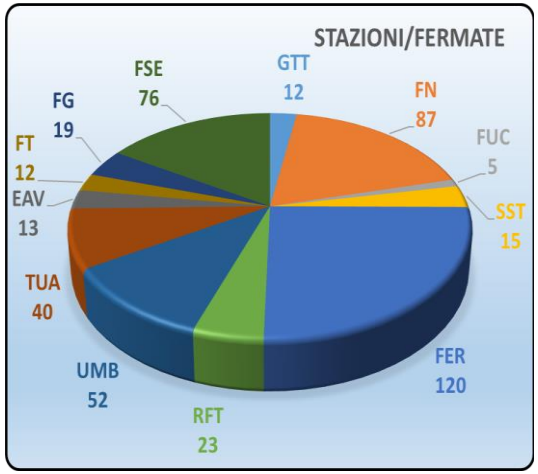
Il gestore infrastruttura definisce nell'ambito del proprio SGS le procedure per la gestione di tali processi

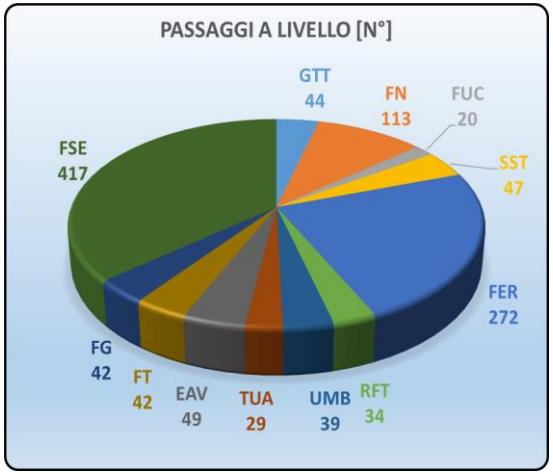
Consistenza delle reti interconnesse

RETE		tot	binario unico	gallerie	stazioni/fermate	P.L.
		[km]	[km]	[n]	[n]	[n]
Gruppo Torinese Trasporti GTT S.p.a.	GTT	38	28	1	12	44
FERROVIENORD SpA	FN	209	82	10	87	113
FERROVIE UDINE CIVIDALE (FUC) s.r.l	FUC	15	15	0	5	20
SOCIETA' SISTEMI TERRITORIALI SPA	SST	57	57	0	15	47
FER s.r.l.	FER	364	364	2	120	272
RFT S.p.a.	RFT	84	84	2	23	34
UMBRIA TPL E MOBILITA' SPA	UMB	153	153	10	52	39
Società Unica Abruzzese di Trasporto (T.U.A.) S.p.a	TUA	125	125	8	40	29
Ente Autonomo Volturno (E.A..V.) srl	EAV	48	48	6	13	49
FERROTRAMVIARIA S.p.a	FT	83	36	3	12	42
FERROVIA DEL GARGANO srl	FG	93	93	7	19	42
FERROVIE DEL SUD-EST E SERVIZI AUTOMOBILISTICI srl	FSE	475	155	5	76	417
		1744	**1240**	**54**	**474**	**1148**









GdL 2 – Sottosistema CCS a Terra

Questionario di ricognizione:

- **Risposte pervenute**: 9 gestori su 12 (delle quali alcune incomplete o con necessità di approfondimento specifico)
- **Standard tecnico-normativi adottati e scostamenti con RCF o standard RFI:**
  - Protezione della marcia presente su tratti limitati
  - Alcuni scostamenti su sistemi di protezione della marcia (ad es. Vril ridotta, protezione itinerari deviati, ingresso su binari parz. ingombri)
  - Generalizzata assenza di impianti RTB
  - Diffusione sistemi di PL UNI 11117 e relativo segnalamento
  - Movimenti tra fasci delle località di servizio: come «manovra»
  - Diffusione del blocco conta-assi con TIBca non «condizionato»
- **Titoli autorizzativi esistenti**: evidenze parziali
- **Processi autorizzativi e progetti in avanzato sviluppo**: evidenze parziali
- **Presenza di contesti "obsoleti"** (ad es. Dirigente Unico, segnalamento ad ala): oggetto di specifico approfondimento

GdL 3 Sottosistema Energia (STI ENE + SRT)

Questionario: struttura e adesione all'indagine

- Redatto in forma di elencazione dei requisiti STI ENE (§§ da 4.2.1. a 4.2.18) e di quelli SRT pertinenti (installazioni elettriche in galleria).
- Risposte ottenute da 8 gestori di linee elettrificate su 11 (1 gestore non esercisce linee elettrificate)
- Integrato da alcuni quesiti volti ad accertare eventuali competenze dei gestori sull'impiantistica di alimentazione a monte della linea di contatto.
- 5 gestori su 8 eserciscono direttamente sottostazioni di alimentazione
- per 5 gestori su 8 la rete elettrificata è interconnessa, anche solo puntualmente, a quella RFI
- nessun gestore possiede o esercisce centrali di generazione, né linee primarie (di alimentazione dei primari delle SSE)
- 1 gestore possiede sottostazioni ambulanti di alimentazione
- 1 gestore demanda a RFI la manutenzione del sottosistema

GdL 3 Sottosistema Energia (STI ENE + SRT)

Questionario: esiti salienti

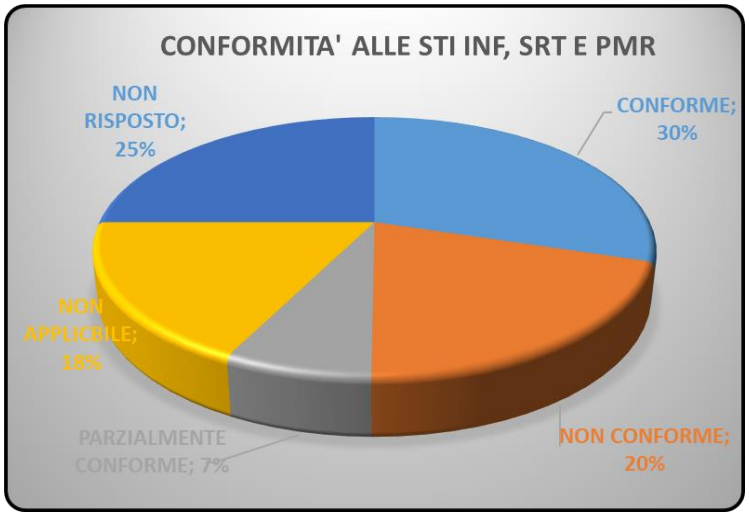
- Sulla scorta dei feedback ottenuti non sembra profilarsi per gli ambiti ENE necessità di provvedere ad integrazioni su NRD
- Archetti del pantografo: è ovunque accettato l'archetto nazionale 1450 mm, nessun gestore afferma di poter supportare l'europantografo 1600 mm
- 2 gestori su 8 non autorizzano frenatura a recupero

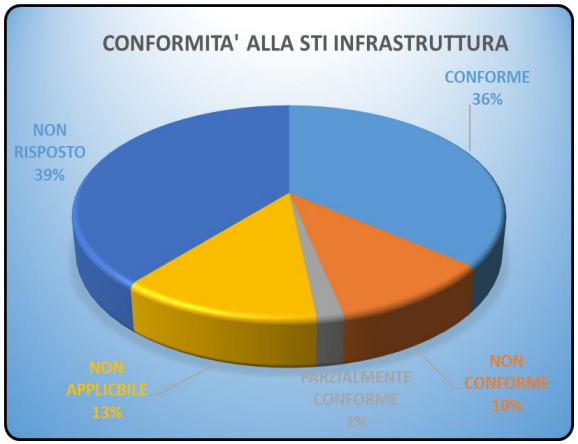
GdL Sottosistema Infrastruttura: sintesi conformità alle STI

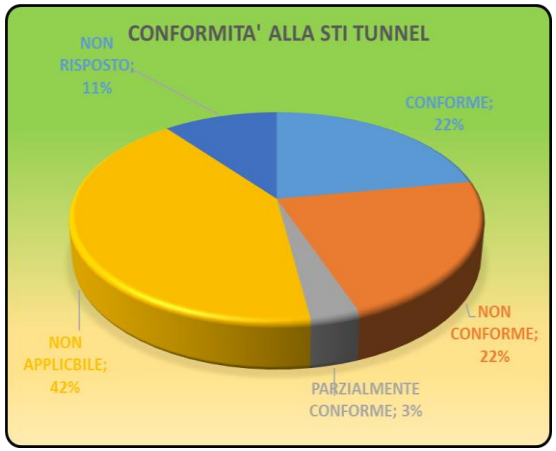
9 questionari giunti e analizzati

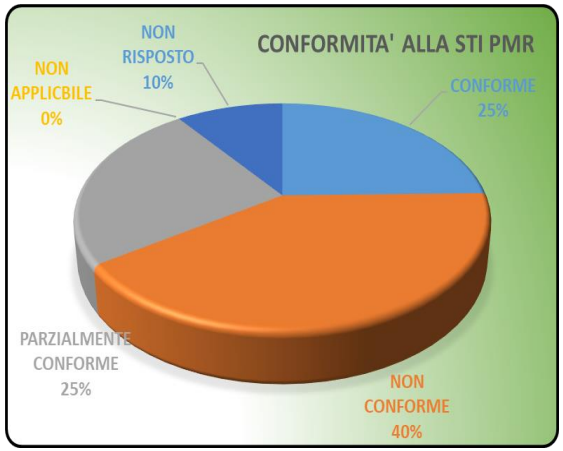
Parametri STI INF richiesti	35
Parametri STI SRT richiesti	18
Parametri STI PMR richiesti	15

Risposte	INF	SRT	PMR	TOT
CONFORME	99	43	29	171
NON CONFORME	37	60	61	158
PARZIALMENTE CONFORME	6	7	44	57
NON APPLICABILE	42	51	0	93
NON RISPOSTO	166	19	16	201





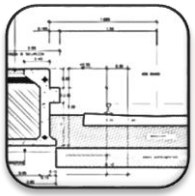




GdL - 4 SS INFRA: sintesi conformità alle STI

Finalità delle risposte espresse nei questionari

Verifica di congruenza delle caratteristiche delle reti con il NRD con individuazione di eventuali requisiti aggiuntivi per la compatibilità dei veicoli con la rete



Necessità o meno di istruire procedure di richiesta di casi specifici da inserire nelle STI (ad esempio i marciapiedi H 1100 presenti su alcune tratte di un Gestore): particolarità che possono essere mantenute anche nei casi di rinnovo/ristrutturazione.

Evidenza di non conformità che non richiedono casi specifici in quanto superabili in occasione di rinnovi/ristrutturazioni

L'analisi di quanto sopra è tuttora in corso e sarà completata a breve prevedendo, se necessario, il coinvolgimento dei Gestori

Manutenzione opere civili

Ricognizione avviata ad agosto 2017 e conclusa nei primi giorni di ottobre 2017. **Tutti i Gestori dell'Infrastruttura** hanno fatto pervenire i questionari debitamente compilati. Si è aggiunta, in maniera volontaria, Ferrovie Apulo Lucane.

Principali risultanze:

- **Opere Civili**:
  - ✓ **ispezioni ai ponti non strutturate secondo Fiche UIC** (un solo livello contro 3 livelli)
  - ✓ **frequenza base superiore a quella UIC** (6 mesi contro 1 anno – retaggio della circolare MIT vigente ante DM 5.8.2016)
  - ✓ **assenza di catalogo difetti in uso al personale**
  - ✓ **assenza di specifiche abilitazioni alle ispezioni**

Gestione del rischio idrogeologico

Ricognizione avviata ad agosto 2017 e conclusa nei primi giorni di ottobre 2017. **Tutti i Gestori dell'Infrastruttura** hanno fatto pervenire i questionari debitamente compilati. Si è aggiunta, in maniera volontaria, Ferrovie Apulo Lucane.

Principali risultanze:

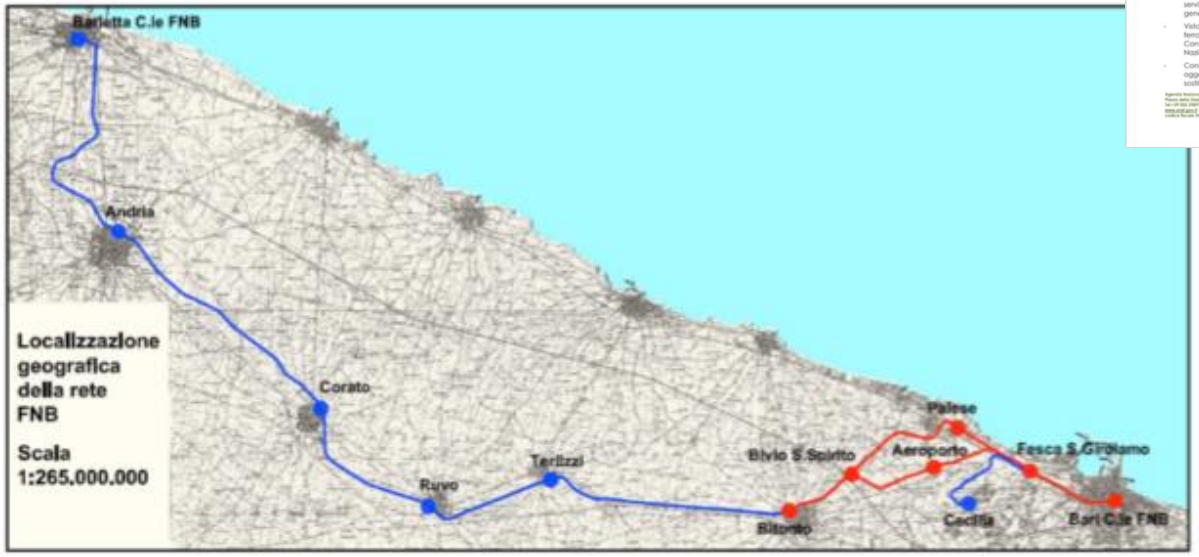
- **Rischio idrogeologico**:
  - ✓ situazione a macchia di leopardo
  - ✓ **le procedure sono in fase di definizione in ambito SGS** e, **laddove esistono, non coprono tutti gli aspetti del problema.**

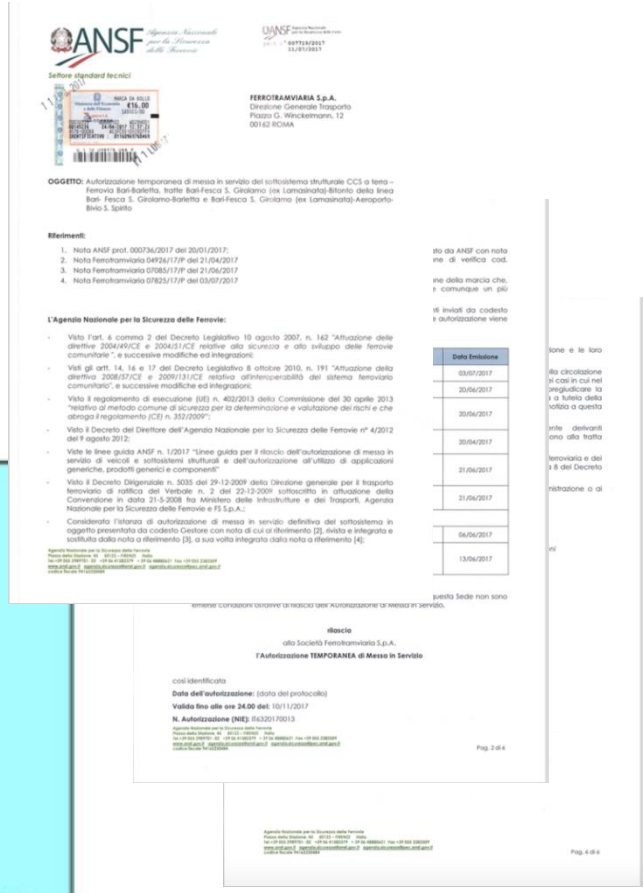
Casi pratici: Ferrotramviaria - AMIS CCS Bari-Bitonto

Intervento: realizzazione impianti SCMT della Ferrovia Bari-Barletta, tratte Bari-Fesca-Bitonto e Bari-Fesca-Aeroporto-Bivio S. Spirito

- **Avvio Procedimento:** 14/12/2016
- **Rilascio NOS:** 20/01/2017
- **Richiesta AMIS:** 21/04/2017 rivista e sostituita il 21/06/2017
- **Rilascio AMIS temporanea:** 11/07/2017

Scostamenti rispetto a RCF da sanare con opportuno **piano di adeguamento**





ANSF Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Settore standard tecnici

FERROTRAMVIARIA S.p.A.
Direzione Generale Trasporto
Piazza G. Winckelmann, 12
00162 ROMA

OGGETTO: Autorizzazione temporanea di messa in servizio del sottosistema strutturale CCS a terra – Ferrovia Bari-Barletta, tratte Bari-Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata)-Bitonto della linea Bari- Fesca S. Girolamo-Barletta e Bari-Fesca S. Girolamo (ex Lamasinata)-Aeroporto-Bivio S. Spirito

Riferimenti:

1. Nota ANSF prot. 000736/2017 del 20/01/2017;
2. Nota Ferrotramviaria 04926/17/P del 21/04/2017
3. Nota Ferrotramviaria 07085/17/P del 21/06/2017
4. Nota Ferrotramviaria 07825/17/P del 03/07/2017

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie:

- Visto l'art. 6 comma 2 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162 "Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie", e successive modifiche ed integrazioni;
- Visti gli artt. 14, 16 e 17 del Decreto Legislativo 8 ottobre 2010, n. 191 "Attuazione della direttiva 2008/57/CE e 2009/131/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario", e successive modifiche ed integrazioni;
- Visto il regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 della Commissione del 30 aprile 2013 "relativo al metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi e che abroga il regolamento (CE) n. 352/2009";
- Visto il Decreto del Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie n° 4/2012 del 9 agosto 2012;
- Viste le linee guida ANSF n. 1/2017 "Linee guida per il rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio di veicoli e sottosistemi strutturali e dell'autorizzazione all'utilizzo di applicazioni generiche, prodotti generici e componenti";
- Visto il Decreto Dirigenziale n. 5035 del 29-12-2009 della Direzione generale per il trasporto ferroviario di ratifica del Verbale n. 2 del 22-12-2009 sottoscritto in attuazione della Convenzione in data 21-5-2008 fra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e FS S.p.A.;
- Considerata l'istanza di autorizzazione di messa in servizio definitiva del sottosistema in oggetto presentata da codesto Gestore con nota di cui al riferimento [2], rivista e integrata e sostituita dalla nota a riferimento [3], a sua volta integrata dalla nota a riferimento [4];

Data Emissione
03/07/2017
20/06/2017
20/06/2017
20/04/2017
21/06/2017
21/06/2017
06/06/2017
13/06/2017

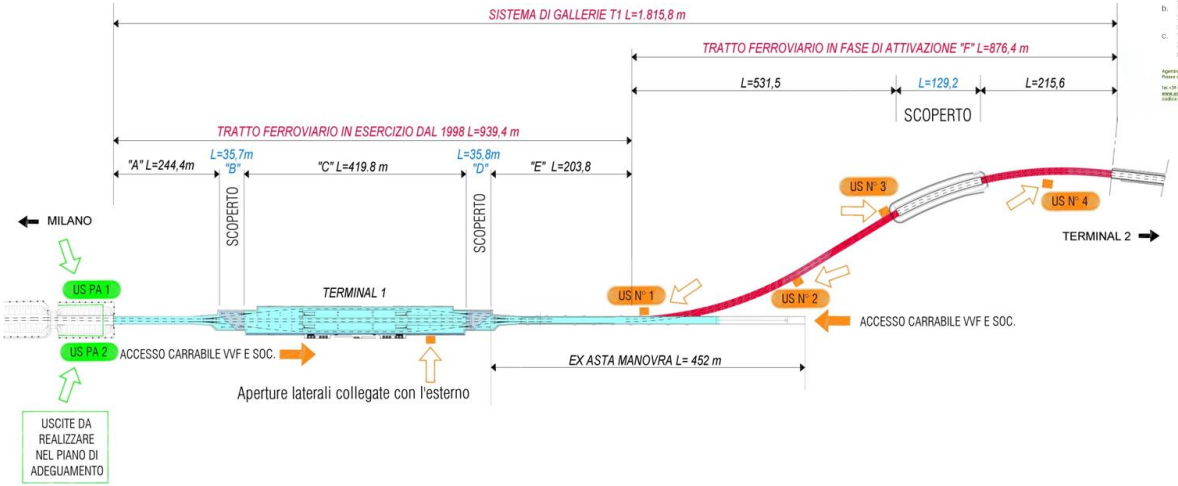
rilascio
alla Società Ferrotramviaria S.p.A.
l'Autorizzazione TEMPORANEA di Messa in Servizio

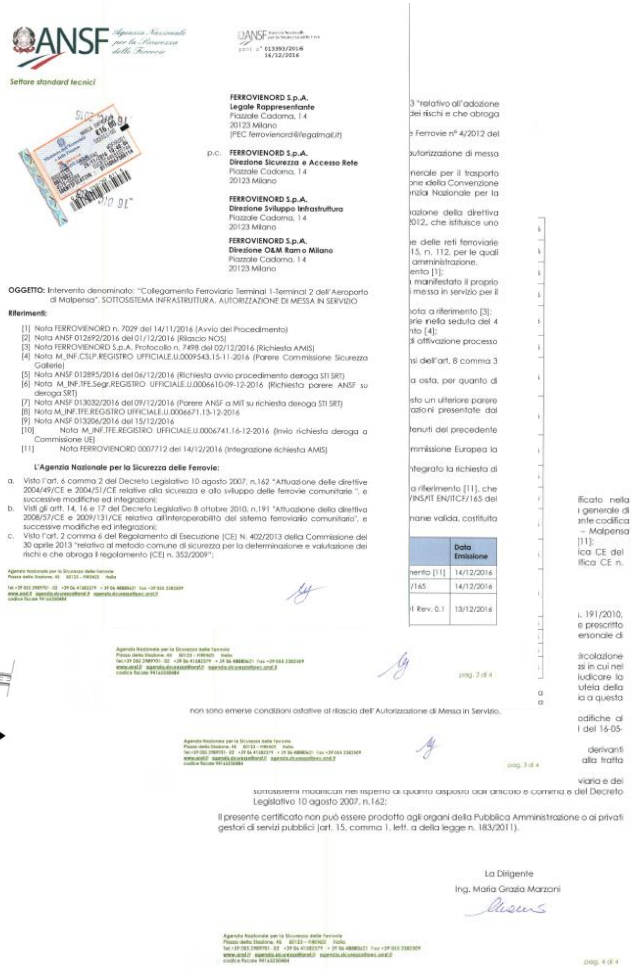
così identificata
Data dell'autorizzazione: (data del protocollo)
Valida fino alle ore 24.00 del: 10/11/2017
N. Autorizzazione (NIE): R6320170013

Casi pratici: Ferrovienord - AMIS INFRA Malpensa T1-T2

Intervento: Nuova fermata Terminal 2 Malpensa e collegamento Terminal 1 – Terminal 2 (Ante passaggio Ferrovienord in area competenza ANSF: N.O. Tecnico USTIF RD 272 del 05/8/2014)

- **Avvio Procedimento:** 14/11/2016
- **Rilascio NOS:** 01/12/2016
- **Richiesta AMIS:** 02/12/2016
- **Richiesta deroga STI SRT:** 12/12/2016
- **Chiusura procedimento deroga STI SRT:** 16/12/2016
- **Rilascio AMIS definitiva:** 16/12/2016




ANSF Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Settore standard tecnici

FERROVIENORD S.p.A.
Legale Rappresentante
Piazzale Cadorna, 14
20123 Milano
(PEC ferrovienord@legalmail.it)

p.c. FERROVIENORD S.p.A.
Direzione Sicurezza e Accesso Rete
Piazzale Cadorna, 14
20123 Milano

FERROVIENORD S.p.A.
Direzione Sviluppo Infrastruttura
Piazzale Cadorna, 14
20123 Milano

FERROVIENORD S.p.A.
Direzione O&M Ramo Milano
Piazzale Cadorna, 14
20123 Milano

OGGETTO: Intervento denominato: "Collegamento Ferroviario Terminal 1-Terminal 2 dell'Aeroporto di Malpensa". SOTTOSISTEMA INFRASTRUTTURA. AUTORIZZAZIONE DI MESSA IN SERVIZIO

Riferimenti:

[1] Nota FERROVIENORD n. 7029 del 14/11/2016 (Avvio del Procedimento)
[2] Nota ANSF 012692/2016 del 01/12/2016 (Rilascio NOS)
[3] Nota FERROVIENORD S.p.A. Protocollo n. 7498 del 02/12/2016 (Richiesta AMIS)
[4] Nota M_INF.CSLP.REGISTRO UFFICIALE.U.0009543.15-11-2016 (Parere Commissione Sicurezza Gallerie)
[5] Nota ANSF 012895/2016 del 06/12/2016 (Richiesta avvio procedimento deroga STI SRT)
[6] Nota M_INF.TFE.Segr.REGISTRO UFFICIALE.U.0006610-09-12-2016 (Richiesta parere ANSF su deroga SRT)
[7] Nota ANSF 013032/2016 del 09/12/2016 (Parere ANSF a MIT su richiesta deroga STI SRT)
[8] Nota M_INF.TFE.REGISTRO UFFICIALE.U.0006671.13-12-2016
[9] Nota ANSF 013206/2016 del 15/12/2016
[10] Nota M_INF.TFE.REGISTRO UFFICIALE.U.0006741.16-12-2016 (Invio richiesta deroga a Commissione UE)
[11] Nota FERROVIENORD 0007712 del 14/12/2016 (Integrazione richiesta AMIS)

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie:

a. Visto l'art. 6 comma 2 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n.162 "Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie", e successive modifiche ed integrazioni;
b. Visti gli artt. 14, 16 e 17 del Decreto Legislativo 8 ottobre 2010, n.191 "Attuazione della direttiva 2008/57/CE e 2009/131/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario", e successive modifiche ed integrazioni;
c. Visto l'art. 2 comma 6 del Regolamento di Esecuzione (CE) N. 402/2013 della Commissione del 30 aprile 2013 "relativo al metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi e che abroga il regolamento (CE) n. 352/2009";

	Data Emissione
[11]	14/12/2016
/165	14/12/2016
Rev. 0.1	13/12/2016

non sono emerse condizioni ostative al rilascio dell'Autorizzazione di Messa in Servizio.

Il presente certificato non può essere prodotto agli organi della Pubblica Amministrazione o ai privati gestori di servizi pubblici (art. 15, comma 1, lett. a della legge n. 183/2011).

La Dirigente
Ing. Maria Grazia Marzoni

Procedimenti in corso e conclusi – Pareri

Richiedente	Oggetto	Sottosistema			Parere
		CCS	INFRA	ENE	
La Ferroviaria Italiana S.p.A.	Ristrutturazione - PL km 5+981 e km 7+577 siti nel tratto di linea tra le progressive km 4+943 e 8+979 della ferrovia Arezzo-Sinalunga - Soppressione PL campestri	X	X		Concluso
La Ferroviaria Italiana S.p.A.	Rinnovo CdB AF dei PLL automatici presenti. Adeguamento dell'impianto relativo al CdB con sistema Overlay F.S.K. "ad Isola"	X			Concluso
Società Sistemi Territoriali S.p.A.	Linea Mestre-Adria - Ammodernamento Mira Buse-Piove di Sacco	X			In corso
Ferrovienord S.p.A.	Richiesta di parere art. 19 collegamento tra ACC di Laveno Mombello (RFI) e ACEI di Laveno Mombello Nord (FN)	X			In corso
FER s.r.l.	Parere art. 19 attrezzaggio SST-SCMT località a confine con gestore RFI	X			In corso
Ferrotramviaria S.p.A.	Raddoppio Ruvo-Corato	X	X	X	In corso
Ferrotramviaria S.p.A.	Ristrutturazione tratta Bari-Bitonto-Ruvo	X			In corso

ANSF Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Procedimenti in corso e conclusi – Avvio procedimento e AMIS

Richiedente	Oggetto	Sottosistema			Parere	NOS	AMIS
		CCS	INFRA	ENE			
Ferrovienord S.p.A.	Collegamento ferroviario Terminal 1 – Terminal 2 dell'Aeroporto di Malpensa	X	X		-	Concluso	Concluso
Ferrotramviaria S.p.A.	SST SCMT tratta Bari-Bitonto - Bari-Aeroporto-Bivio S. Spirito (Ferrovia Bari-Barletta)	X			-	Concluso	Concluso
Ferrovienord S.p.A.	SST SCMT tratta Milano Nord Bovisa - Seveso - Camnago Nord	X			-	Concluso	Concluso
Ferrovienord S.p.A.	SST SCMT tratta Milano Nord Cadorna - Milano Nord Bovisa	X			-	Concluso	Concluso
Ferrovie Udine Cividale s.r.l.	Richiesta di AMIS di sottosistemi strutturali	X			-	In corso	-

Punti aperti

Messa a punto delle procedure di SGS per la messa in servizio dei sottosistemi

- Difficoltà nella definizione del sottosistema da autorizzare
- Mancanza di una strategia, anche se non formalizzata in procedura, di definizione della tipologia di intervento
- Errata interpretazione dei concetti di AMIS e di «messa in servizio», per assimilazione con il quadro normativo precedente.

Approfondire la conoscenza delle specifiche tecniche di interoperabilità e delle norme nazionali

Adeguamento dei SS e dei veicoli al quadro normativo e specificativo:

- Impatto sulle specifiche del sistema di classe B delle diverse logiche di segnalamento applicate sulle reti regionali
- Applicazione di soluzioni non conformi per il sistema di classe B
- Applicazione di soluzioni non conformi al RCF

Gestione del transitorio

- Criticità nella valutazione del contesto di validità dei titoli autorizzativi rilasciati da USTIF
- Difficoltà nell'individuare il quadro specificativo di riferimento precedente al D.M. 5 agosto 2016 per la messa in servizio di veicoli

Azioni di miglioramento

Organizzazione dei Gestori:

- Messa a punto delle procedure di SGS
- Formazione del personale
- presa di coscienza delle deviazioni in essere sulla propria rete e avvio delle attività volte alla MIS di soluzioni di "primo intervento" (Piani di adeguamento al RCF)
- revisione critica dei progetti non ancora in avanzato stato di sviluppo per valutare la possibilità/impatto di ricondurli agli standard richiesti dal nuovo quadro normativo
- definizione delle procedure di verifica delle opere d'arte e le mitigazioni rischio idrogeologico, anche sulla base delle indicazioni contenute in varie raccomandazioni ANSF che si sono succedute nel tempo.

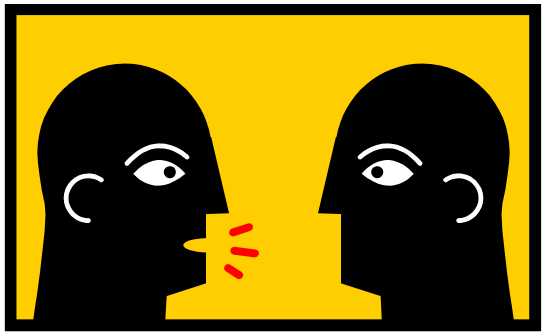
Organizzazione delle imprese/richiedenti AMIS veicolo

- Piano di adeguamento del parco veicoli al quadro normativo vigente
- Ricognizione delle configurazioni attuali dei veicoli
- Adeguamento delle procedure SGS al nuovo contesto

Conclusioni

- È **necessario uno sforzo comune** per allineare il corpo normativo aziendale agli standard di riferimento che ANSF nel tempo ha prescritto ad RFI, tenendo conto delle specificità delle singole reti per accompagnare i Gestori nel percorso di adeguamento. L'obiettivo è la standardizzazione dei processi e delle norme di riferimento
- Entro l'anno sarà terminata l'analisi ricognitiva in corso individuando eventuali casi specifici da discutere con ERA in sede di revisione delle STI, e individuando altresì requisiti integrativi di NRD qualora la compatibilità con qualcuna delle reti regionali lo richieda.
- Al termine della ricognizione dei libretti USTIF dei veicoli ed analisi delle caratteristiche tecniche dei veicoli esistenti circolanti sulle reti regionali, individuazione di requisiti minimi di adeguamento
- Nel frattempo: rilascio provvedimenti temporanei con prescrizioni relative alla necessità di adeguamento a quadro normativo applicabile - Tavoli tecnici per soluzioni particolari da discutere caso per caso - Monitoraggio ottemperanza prescrizioni
- Necessità di incontri periodici per analizzare congiuntamente le problematiche emerse e mettere a fattor comune le soluzioni individuate.

Grazie per l’attenzione



Maria Grazia Marzoni
Responsabile Settore
Standard Tecnici

Rocco Cammarata
Capo Ufficio Standard
Tecnici Veicoli

Web: http://www.ansf.gov.it/