Progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti."		Commentato da:		Risposta di ANSF:	
Revisione:	0.1	Società:	**ASSTRA**	Nome:	**ANSF**
Data:	xx/12/2018	Nome:	**VERONICA USAI**	Data:	**07/03/2019**
		Data:	**12/02/2019**		

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
1	Decreto pag 3	ha confermato che la validità dei principi di sicurezza e dei criteri generali in esso contenuti non è inficiata dalla condizione di interconnessione o di isolamento di una rete ferroviaria e che pertanto esso si dovrà applicare anche alle ferrovie funzionalmente isolate dal momento in cui non saranno più escluse dal campo di applicazione del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, fermo restando quanto previsto per le ferrovie isolate dall'articolo 2, comma 4 bis del medesimo decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162,	Considerato quanto prescritto dalla L172/17 per le ferrovie isolate è ammessa l'analisi del rischio quale strumento per il rispetto normativo.	ha confermato che la validità dei principi di sicurezza e dei criteri generali in esso contenuti non è inficiata dalla condizione di interconnessione o di isolamento di una rete ferroviaria e che pertanto esso si dovrà applicare ~~integralmente~~ anche alle ferrovie funzionalmente isolate dal momento in cui non saranno più escluse dal campo di applicazione del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, fermo restando quanto previsto per le ferrovie isolate dall'articolo 2, comma 4 bis del medesimo decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162,	Non accolto. Per "integralmente" si intende che tutti i principi di sicurezza contenuti nel Decreto ANSF 4/2012 (allegato B) sono applicabili anche alle Reti Isolate. Il principio di ricorso all'analisi dei rischi, stabilito dalla legge 172/2017, non è in discussione.

Progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti."		Commentato da:		Risposta di ANSF:	
Revisione:	0.1	Società:	**ASSTRA**	Nome:	**ANSF**
Data:	xx/12/2018	Nome:	**VERONICA USAI**	Data:	**07/03/2019**
		Data:	**12/02/2019**		

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
2	Decreto pag 3	relativamente agli altri aspetti da normare, aventi rilevanza esclusivamente per le reti funzionalmente isolate, il coinvolgimento degli operatori interessati è avvenuto nell'ambito del gruppo di lavoro sopracitato e dei relativi sottogruppi, tramite i rappresentanti degli operatori stessi presenti nel gruppo e nei sottogruppi che hanno provveduto a condividere il lavoro svolto con tutte le aziende coinvolte;	Il coinvolgimento dei rappresentanti ASSTRA è stato relativo al Gruppo di lavoro e ad alcuni dei sottogruppi. Il risultato dei sottogruppi è stato rappresentato per quanto possibile.	relativamente agli altri aspetti da normare, aventi rilevanza esclusivamente per le reti funzionalmente isolate, il coinvolgimento degli operatori interessati è avvenuto nell'ambito dei gruppo di lavoro sopracitato e ~~dei relativi~~ **in alcuni** sottogruppi, tramite i rappresentanti degli operatori stessi presenti nel gruppo e nei sottogruppi che hanno provveduto a ~~condividere~~ **rappresentare per quanto possibile** il lavoro svolto con tutte le aziende coinvolte;	Parzialmente accolto. Il coinvolgimento degli operatori interessati è avvenuto per tutti i sottogruppi tecnici incaricati della stesura delle presenti norme attraverso l'Associazione ASSTRA, come documentato dalle comunicazioni intercorse. Pertanto non si ritiene opportuno precisare nel testo del decreto le modalità con cui gli operatori hanno operativamente presenziato i vari sottogruppi. Per quanto riguarda la seconda modifica verrà accolta nel testo.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

3	Decreto art. 2 comma 1	In attuazione dell'articolo 2, comma 4bis, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, recante attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, sono adottate le *"Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario, nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti"*, riportate in allegato al presente decreto.	Considerato che la L172/17 specifica che si debba tenere conto delle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei rotabili e del servizio di trasporto, fermo restando quanto previsto dai Trattati internazionali per le reti isolate transfrontaliere e che gli attuali impianti, infrastruttura e rotabili godono di una approvazione specifica da parte dell'autorità preposta si ritiene che debbano essere mantenute in vita per gli impianti esistenti le specifiche approvate: ciò anche al fine manutentivo.	In attuazione dell'articolo 2, comma 4bis, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, recante attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, sono adottate le *"Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario, nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti"*, riportate in allegato al presente decreto. **Per la situazione esistente, qualora non in contrasto, valgono le specifiche tecniche di impianti, infrastruttura e rotabili già approvati dal MIT.**	Non accolto. La modifica proposta è già trattata nel testo del decreto all'art. 3 nonché sarà ulteriormente trattata nel decreto legislativo di recepimento della Direttiva sicurezza – IV pacchetto ferroviario. Si evidenzia comunque che il corpo normativo per l'esistente, richiamato nel commento, non risulta definito in forma cogente.
4	Decreto art. 3 comma 1	Alla data di acquisizione delle competenze da parte di ANSF sulle reti	Si propone una successione dei punti più coerente con quanto indicato al	Alla data di acquisizione delle competenze da parte di ANSF sulle	Parzialmente accolto.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

		funzionalmente isolate, gli operatori ferroviari presentano all'ANSF, ai fini del rilascio delle autorizzazioni di propria competenza: a) gli esiti delle analisi di rischio condotte che tengano conto delle caratteristiche della tratta ferroviaria, dei veicoli e del servizio di trasporto; b) gli eventuali interventi di adeguamento alle norme tecniche ed agli standard di sicurezza applicabili; c) le misure mitigative e compensative adottate in accordo con quanto stabilito dall'art. 2 comma 4 bis del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.	punto 9 del documento "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario, nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti" e quanto previsto dall'ultimo comma dell'art. 4 bis della L 162/07.	reti funzionalmente isolate, gli operatori ferroviari presentano all'ANSF, ai fini del rilascio delle autorizzazioni di propria competenza: a) gli esiti delle analisi di rischio condotte che tengano conto delle caratteristiche della tratta ferroviaria, dei veicoli e del servizio di trasporto **rispetto ai principi di sicurezza di cui al Regolamento Circolazione Ferroviaria**; b) le misure mitigative e compensative adottate in accordo con quanto stabilito dall'art. 2 comma 4	L'analisi dei rischi, in particolare la fase di identificazione degli eventi pericolosi, deve essere sviluppata analizzando le situazioni pericolose presenti nel contesto del proprio sistema ferroviario. Successivamente la valutazione di accettabilità del livello di rischio, associata agli eventi pericolosi individuati nella prima fase, deve essere condotta applicando i criteri di accettazione previsto dal Regolamento (UE) n. 402/2013 e s.m.i., così come specificato nell'allegato del presente Decreto. Pertanto la modifica proposta alla lettera a) del comma 1 Art. 3 non può essere accolta.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
		d) la ricognizione effettuata sui progetti in corso, per il completamento dei processi autorizzativi.		bis del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162. c) gli eventuali interventi di adeguamento alle norme tecniche ed agli standard di sicurezza applicabili; d) la ricognizione effettuata sui progetti in corso per il completamento dei processi autorizzativi.	Viene invece accolta la proposta di modifica ordine dei punti.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

5	Allegato 1 – Infrastruttura – Capitolo 1 Campo di applicazione tecnico	Il campo di applicazione della presente norma include i seguenti aspetti del sottosistema «Infrastruttura»: A. Tracciato della linea B. Parametri dei binari C. Dispositivi di armamento D. Resistenza del binario ai carichi applicati E. Resistenza delle strutture ai carichi da traffico F. Limite di azione immediata su difetti della geometria del binario G. Marciapiedi H. Salute, sicurezza e ambiente	Si propone una integrazione già presente nell'allegato 3. Considerato che le norme tecniche come definito nel documento "*Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario, nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti*" sono STRUTTURALI e che pertanto trovano applicazione in caso di rinnovo/ristrutturazione e o nuova realizzazione per ogni sottosistema separatamente si ritiene opportuno ribadire che deve essere effettuata una verifica di compatibilità con gli altri sottosistemi.	**Il presente documento si applica alle reti funzionalmente isolate come definite nel documento "*Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario, nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti*" di cui il presente documento è parte integrante.** Il campo di applicazione della presente norma include i seguenti aspetti del sottosistema «Infrastruttura»: A. Tracciato della linea	Non accolto. Il testo serve solo a definire quali elementi del sottosistema sono disciplinati all'interno del campo di applicazione, che invece è definito nel testo del decreto e del relativo allegato.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

		I. Disposizioni in materia di esercizio K. Norme relative alla manutenzione J. Gestione opere civili K. Accessibilità del sistema ferroviario per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta		B. Parametri dei binari C. Dispositivi di armamento D. Resistenza del binario ai carichi applicati E. Resistenza delle strutture ai carichi da traffico F. Limite di azione immediata su difetti della geometria del binario G. Marciapiedi H. Salute, sicurezza e ambiente I. Disposizioni in materia di esercizio K. Norme relative alla manutenzione J. Gestione opere civili K. Accessibilità del sistema ferroviario per le persone con	

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

				disabilità e le persone a mobilità ridotta **In ogni caso l'applicazione delle presenti norme è subordinata a:** **1) verifica di compatibilità con i seguenti sottosistemi esistenti:** **a) sottosistema «materiale rotabile»;** **b) sottosistema «energia»;** **c) sottosistema «controllo-comando e segnalamento»;** **d) sottosistema «esercizio e gestione del traffico».** **2) realizzabilità rispetto alle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei rotabili e del servizio di trasporto, fermo restando quanto previsto dai Trattati internazionali per le reti isolate transfrontaliere.**	

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
				In caso di verifica NEGATIVA sono ammessi i valori esistenti su ciascuna linea per l'esercizio della quale sono vigenti le approvazioni del MIT.	

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
6	Allegato 1 – Infrastruttura Capitolo 5 (4)	I requisiti sono concepiti per il sottosistema in condizioni normali di esercizio. Le eventuali conseguenze dell'esecuzione di lavori che possono temporaneamente comportare eccezioni rispetto alle prestazioni del sottosistema, sono trattate nel punto 4.4.	Il punto 4.4 non esiste. Eliminare il riferimento		Accolto.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

7	Allegato 1 - Infrastruttura - - Capitolo 10 (1 e 2)	Tabella comma 1) Scartamento 1000mm Raccordo "convesso" = 0,25 V^2 Raccordo "concavo" = 0,17 V^2	Nelle STI INFRA, punto 4.2.3.5, il raggio minimo di curvatura verticale risulta "deve essere di almeno 500 m sui dossi o di 900 m negli avvallamenti". Per rendere il testo ANSF coerente con le STI i raggi verticali dovrebbero essere maggiori per avvallamenti ("raccordo concavo") e minori per i dossi ("raccordo convesso"); La proposta ANSF invece pare incoerente in quanto prevede Raggi maggiori per raccordi Convessi. Si propone di adottare la stessa terminologia delle STI (invertendo nel caso i valori)	Tabella comma 1) Scartamento 1000mm **Raccordo "convesso" (dosso) = 0,17 V^2** **Raccordo "concavo" (avvallamento) = 0,25 V^2**	Non accolto. I valori riportati nel testo, relativi allo scartamento ridotto sono stati ripresi, in mancanza di altro riferimento normativo, dalle norme svizzere Oferr che prevedono valori maggiori per i raccordi convessi rispetto a quelli concavi, sia per lo scartamento ridotto che per quello ordinario. Peraltro questo approccio risulta coerente con la necessità di limitare gli effetti della accelerazione verticale. Per quest'ultimo, essendovi invece un riferimento nazionale, è stato assunto il valore RFI, uguale per entrambe le tipologie di raccordo. Tuttavia, nei casi non previsti dalla normativa RFI (valore eccezionale e inserimento

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

					di apparecchi di via in corrispondenza dei raccordi), in analogia allo scartamento ridotto, si è continuato a far riferimento alla normativa svizzera, tornando a distinguere I valori relativi alle due tipologie di raccordo. Dal prospetto trasmesso all.2 - Valori in uso nelle reti - si evince la seguente situazione: - Società subalpina di imprese ferroviarie S.p.a - Ferrovie della Calabria - Ente Automo Volturno Il valore del raggio di raccordo è superiore per i raccordi convessi rispetto a quelli concavi. - ARST S.p.a. - Ferrovie Appulo Lucane

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

					I valori sono uguali per entrambe le tipologie di raccordo - GTT La situazione risulta invertita Il valore del raggio di raccordo è superiore per i raccordi concavi rispetto a quelli convessi. Per i motivi sopra esposti, risultando che la pratica più comune è quella di fissare valori maggiori per i raggi di raccordo convessi, si ritiene di non accogliere la proposta di modifica, anche se la logica della STI sembrerebbe invertita. Errata corrige: nella tabella al punto 4 del capitolo 10 leggasi 3000 per V<60km/h
8	Allegato 1 -		Il riferimento al paragrafo 23 non risolve. Infatti, il rimando alle STI2014		Accolto. Il riferimento è solo parzialmente

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
	Infrastruttura - Capitolo 11 (4)		par. 4.2.5 è relativo ai "limiti di azione immediata" su deviatoi e non riporta i valori. A meno che non si intenda che i valori di riferimento siano quelli riportati nei limiti di azione immediata.		congruente e verrà meglio precisato nella revisione del testo.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

9	Allegato 1 - Infrastruttura – Capitolo 13	(4) I valori limite di I di aq che definiscono i ranghi di velocità sono indicati nella sottostante tabella sottostante che riporta altresì la velocità max. ammessa per ciascun rango (tabella):	Per le linee ferroviarie non classificate in ranghi di velocità si propone l'integrazione riportata.	(4) I valori limite di I di aq che definiscono i ranghi di velocità sono indicati nella sottostante tabella sottostante che riporta altresì la velocità max. ammessa per ciascun rango (tabella) **In assenza di ranghi di velocità è ammessa la ANC massima deve essere pari a 1m/s^2**	Parzialmente accolto. Non è obbligatorio avere più ranghi di velocità. Le linee che sono dichiarate "non classificate in ranghi di velocità" in effetti operano con un solo rango di velocità. Ciò è consentito, ma è necessario che il GI renda noto a quale anc (a_q) fa riferimento l'unico rango esistente, tenendo conto che i valori di anc ammessi sono esclusivamente i seguenti: - 0,6 m/s^2 - 0,8 m/s^2 - 1,0 m/s^2 Il materiale rotabile ammesso a circolare sulla base delle indicazioni di velocità riportate nelle fiancate orario o nelle tabelle di velocità poste a lato della via deve essere stato

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

					verificato per una anc_{adm} ammissibile almeno uguale o superiore al rango presente. In caso contrario la circolazione del veicolo è soggetta a specifica prescrizione di velocità, in modo tale che la velocità nelle varie tratte sia limitata a quella che non determina il supero dei valori di anc per il quale il materiale rotale è stato verificato. Si richiama l'attenzione sul fatto che, qualora venga implementato un sistema di protezione automatico della marcia treno l'informazione di velocità associata a quella di rango deve essere trasmessa dal sistema stesso. Per consentire quindi, anche sporadicamente, la marcia in sicurezza di veicoli con anc_{adm}

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
					inferiore a quella di normale esercizio della linea è necessario di fatto introdurre un secondo rango associato al valore più basso di anc. Il testo sarà modificato per rendere più esplicito tale concetto.
10	Allegato 1 - Infrastruttura - Capitolo 14 (2)		Nel testo il "punto XXXX" si riferisce al capitolo 9		Accolto.
11	Allegato 1 - Infrastruttura - Capitolo 17 (4)		Nel titolo, usare carattere minuscolo dD/dT e ω		Accolto.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
12	Allegato 1 - Infrastruttura - Capitolo 18		Nel titolo, usare carattere minuscolo dD/dT		Accolto.
13	Allegato 1 - Infrastruttura - Capitolo 18 (2)		Punti x.x e y.y. sono il 17 e il 15		Accolto.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
14	Allegato 1 - Infrastruttura - Capitolo 18 (5)		Chiarire se i valori indicati valgono per lo scartamento ridotto		Accolto. Valgono per lo scartamento ridotto. In effetti per un refuso il punto (5) è stato considerato come punto a sé stante mentre è parte integrante del punto (4). Il "rispettivamente" si riferisce pertanto in un caso all'esercizio con veicoli tradizionali e nell'altro all'esercizio con carrelli trasbordatori. Il testo verrà modificato di conseguenza integrando il punto (5) nel punto precedente.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
15	Allegato 1 - Infrastruttura - Capitolo 29-31		Si rileva un refuso nel testo. Eliminare "PROTEZIONE DALLA CORROSIONE", l'incompletezza di questo punto era stata segnalata in occasione di una riunione del GdL. Deve essere completato, sulla scorta di quanto riportato allo stesso paragrafo delle STI2014.		Accolto. Per mero errore materiale il testo risultava privo del contenuto del paragrafo intitolato "Protezione dalla corrosione", recante *Gli elementi del sottosistema infrastruttura devono essere protetti contro i fenomeni di corrosione mediante idonea protezione passiva o attiva.*
16	Allegato 1 - Infrastruttura - Capitolo 33		I requisiti del presente punto si applicano soltanto ai marciapiedi adibiti al servizio viaggiatori lungo i quali è previsto che i treni si fermino nelle **condizioni normali di servizio**. Manca la definizione di "condizioni normali di servizio".	Da definire a cura di ANSF	Non accolto. Condizioni normali di servizio vanno intese come condizioni nelle quali non ci siano degradi o emergenze.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
17	Capitolo 33 (2)	In caso di raggi di lunghezza inferiore l'altezza nominale del marciapiede può essere adeguata sulla base della distanza dello stesso per ridurre la distanza tra il treno e il marciapiede		In caso di raggi di lunghezza inferiore a 300m l'altezza nominale del marciapiede può essere adeguata sulla base della distanza dello stesso per ridurre la distanza tra il treno e il marciapiede	Accolto.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

<table>
<tr>
<td>18</td>
<td>Allegato 1 - Infrastruttura - NFRASTRUTTURA
35 STRISCIA GIALLA</td>
<td>Ogni marciapiede deve essere dotato, per tutta la sua lunghezza e per ogni ciglio, una striscia continua di sicurezza della larghezza di 400 mm di colore giallo recante delle calotte sferiche rilevate rispetto al piano dal quale si sollevano e disposte a reticolo diagonale. La posizione di tale striscia gialla tattile rispetto al ciglio del marciapiede, e quindi del binario attiguo, è funzione della velocità di progetto del binario attiguo stesso e deve risultare tale da rispettare i limiti di cui alla seguente tabella:
<table><tr><th>Velocità [km/h]</th><th>Distanza D fra il bordo interno della striscia gialla e il bordo interno della più</th></tr></table></td>
<td>Si propone di non vincolare la tipologia della striscia gialla che potrebbe non essere realizzabile nè nel materiale indicato nè per la larghezza indicata.

La distanza di 1.65 m viene calcolata dal bordo interno della rotaia, pur essendo la distanza tra bordo interno rotaia e bordo marciapiede variabile da ferrovia a ferrovia perché dipende dalla sagoma limite.

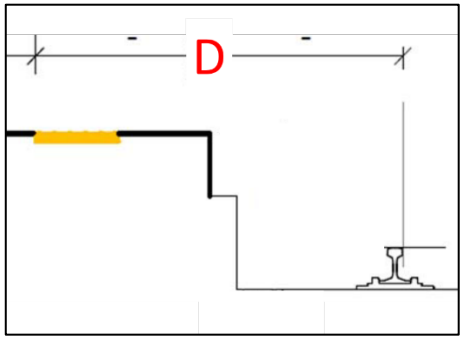
Si suggerisce di stabilire per norma la distanza di sicurezza dal bordo interno della striscia gialla al bordo del marciapiede (d)

Si propone, per lo scartamento metrico, di adottare la misura d=60 cm dal bordo interno della striscia gialla al bordo marciapiede, come previsto</td>
<td>Ogni marciapiede deve essere dotato, per tutta la sua lunghezza e per ogni ciglio, una striscia continua di sicurezza. Salvo impedimenti o cause specifiche deve essere di larghezza di 400 mm di colore giallo recante delle calotte sferiche rilevate rispetto al piano dal quale si sollevano e disposte a reticolo diagonale ovvero, in caso di particolari situazioni (possibilità di presenza di ghiaccio, necessità di utilizzare macchine spalaneve ecc. ecc.) sono ammesse strisce gialle realizzate con materiale idoneo. La posizione di tale striscia gialla tattile rispetto al ciglio del marciapiede, e quindi del binario attiguo, è funzione della velocità di progetto del binario attiguo stesso</td>
<td>Parzialmente accolto.

La distanza minima dipende dalla velocità e non dallo scartamento ed è già legata alla sagoma perchè la distanza fra asse del binario e marciapiede è fissata in base alla sagoma limite (rif. punto 33 – distanza dei marciapiedi). L'influenza della velocità di linea sul valore del parametro trova il suo fondamento principale nell'art. 6 del DPR 469/79. Sarà valutata la possiiblità di revisionare il testo riducendo le distanze per velocità inferiori a 100 km/h (in ragione dei valori individuati nel citato DPR).

Per quanto riguarda le dimensioni della striscia continua di sicurezza</td>
</tr>
</table>

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

<table>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>
<table>
<tr><th></th><th>vicina rotaia [mm]</th></tr>
<tr><td>< = 150</td><td>1650</td></tr>
<tr><td>>150, > = 180</td><td>1800</td></tr>
<tr><td>>180, > = 200</td><td>2000</td></tr>
</table>
Per la determinazione della distanza D di cui alla tabella precedente si faccia riferimento alla figura seguente.


</td>
<td>dalle norme delle metropolitane.</td>
<td>
<table>
<tr><th>Velocità [km/h]</th><th>Distanza D fra il bordo interno della striscia gialla e il bordo interno della più vicina rotaia per scartamento 1435 mm [mm]</th></tr>
<tr><td>< = 150</td><td>1650</td></tr>
</table>
Per lo scartamento metrico la distanza calcolata tra il bordo interno della striscia gialla ed il bordo del marciapiede non deve essere inferiore a 60cm.
</td>
<td>e le sue caratteristiche costruttive il testo verrà modificato per tener conto della circostanza che tali elementi sono già disciplinati al punto 4.2.1.12 della STI PMR 2014.</td>
</tr>
</table>

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
19	Allegato 1 - Infrastruttura - Capitolo 39	"Il piano di manutenzione è redatto per il sottosistema al fine di garantire che i requisiti di cui al presente standard siano mantenuti per tutta la durata di vita dello stesso. Il Piano prevede i punti di cui al paragrafo "Fascicolo di Manutenzione" così come almeno i seguenti punti riguardanti gli stessi elementi:	Si ritiene opportuno fare riferimento agli elementi oggetto del piano di manutenzione.	"Il piano di manutenzione è redatto per il sottosistema al fine di garantire che i requisiti di cui al presente standard siano mantenuti per tutta la durata di vita dello stesso. Il Piano prevede i punti di cui al paragrafo "Fascicolo di Manutenzione" così come almeno i seguenti punti riguardanti **gli elementi del "sottosistema infrastruttura"**	Parzialmente accolto. Per mero errore materiale il testo del paragrafo "fascicolo di manutenzione" riportava al punto b) la seguente frase "relativi alla qualità geometrica del binario e ai limiti dei difetti isolati", che invece sarebbe dovuta comparire in coda quale elemento a fattor comune per i punti a) e b).

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
20	Allegato 1 – Infrastruttura - Capitolo 41	Alle tratte in cui è presente il sistema a cremagliera si applicano i requisiti definiti nei pertinenti paragrafi della "Ordinanza sulla costruzione e l'esercizio delle ferrovie" (OFERR) [stato 15 maggio 2018] e le relative "Disposizioni d'esecuzione dell'ordinanza sulle ferrovie" (DE-Oferr) (versione: 01.07.2016) pubblicamente disponibili sul sito internet dell'Ufficio Federale dei Trasporti della Confederazione Svizzera (www.bav.admin.ch).	Le ferrovie isolate non hanno mai applicato le norme svizzere per la cremagliera. Inoltre tali norme sono scritte in lingua francese, pertanto necessitano di traduzione in termini tecnici ferroviari con relative tempistiche, e successiva analisi di confronto ed eventuale impatto sulla rete e sui veicoli circolanti.		Si sta valutando la possibilità di procedere alla traduzione del testo in lingua italiana, precisando che il testo è comprensibile anche con una conoscenza minima della lingua francese oppure con l'utilizzo di un qualsiasi strumento di traduzione automatica.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
21	Allegato 1 – Infrastruttura - Capitolo 43		Dato che l'autorizzazione di sicurezza prevista dal 162/2007 comprende una procedura di messa in servizio delle linee ferroviarie esistenti, per la messa in servizio occorrerebbe, tenendo conto dell'allegato alla bozza di decreto art. 9 lettere c) e d), fare riferimento o mutuare quello che le STI 2014 hanno previsto al punto 7.3.		Non accolto. Il punto 7.3 della STI infra 2014 precisa le modalità con le quali applicare la STI alle diverse fattispecie di intervento su linee feroviarie esistenti, mentre il citato cap. 43 tratta delle prove da effettuare sul sottosistema prima della messa in servizio.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
22	Allegato 1 "Norme Tecniche e Standard di Sicurezza del Sottosistema Infrastruttura" - Allegato 1 "Sagome e Profili di Riferimento", Punto 4 (Trentino Trasporti).	Tutto quanto riportato.	**Si richiede di eliminare la sagoma limite della Ferrovia Trento-Mezzana**, in coerenza con quanto riportato nella bozza di Decreto Art. 1 comma 3: "Sono fatte salve le prerogative poste in capo alle Provincie Autonome di Trento e Bolzano in Virtù del richiamato DPR 527/87".	**Eliminare l'intero punto 4 dell'Allegato 1 riferito alla sagoma limite della "Trentino Trasporti SPA"**	Non accolto. Premesso che non è chiaro ancora ad oggi quale sarà il contesto normativo di riferimento per le Reti Isolate che non passeranno sotto la competenza di ANSF, si fa presente che la sagoma limite era stata trasmessa dallo stesso Esercente Trentino Trasporti ma potrebbe rappresentare una sagoma di riferimento anche per altri contesti, a meno di espresso divieto da parte di Trentino Trasporti alla pubblicazione di un proprio disegno

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
23	Allegato 1 "Norme Tecniche e Standard di Sicurezza del Sottosistema Infrastruttura" - Allegato 1 "Sagome e Profili di Riferimento", Punto 7 (Gruppo Torinese Trasporti).		Si richiede di modificare la descrizione della sagoma dell'Azienda Gruppo Torinese Trasporti (punto 7).	Il testo attualmente inserito dovrà essere sostituito con quanto riportato alla nota in calce al presente documento.	Accolto.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

24	Allegato 3 – Controllo-Comando e Segnalamento p. 1.1	1.1.Ambito di applicazione tecnico e geografico Il presente documento riguarda il sottosistema "controllo-comando e segnalamento di bordo" e il sottosistema "controllo-comando e segnalamento a terra". Esso si applica ai sottosistemi "controllo-comando e segnalamento" delle reti funzionalmente isolate come definite nel documento "*Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario, nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti*" di cui il presente documento è parte integrante.	Per coerenza con gli altri documenti si propone l'integrazione	Ambito di applicazione tecnico e ~~geografico~~ Il presente documento riguarda il sottosistema "controllo-comando e segnalamento di bordo" e il sottosistema "controllo-comando e segnalamento a terra". Esso si applica ai sottosistemi "controllo-comando e segnalamento" delle reti funzionalmente isolate come definite nel documento "*Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario, nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti*" di cui il presente documento è parte integrante	Parzialmente accolto. Il termine "geografico" sarà eliminato nel testo. Per quanto riguarda l'altro commento si rimanda alla risposta di cui al rif. n. 3.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

				In ogni caso l'applicazione delle presenti norme è subordinata a: **1) verifica di compatibilità con i seguenti sottosistemi esistenti:** **a) sottosistema «materiale rotabile»;** **b) sottosistema «energia»;** **c) sottosistema «controllo-comando e segnalamento»;** **d) sottosistema «esercizio e gestione del traffico».** **2) realizzabilità rispetto alle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei rotabili e del servizio di trasporto, fermo restando quanto previsto dai Trattati internazionali per le reti isolate transfrontaliere.** **In caso di verifica NEGATIVA sono ammessi I sistemi esistenti su ciascuna linea per l'esercizio della**	

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
				quale sono vigenti le approvazioni del MIT o l'implenmetazione di sistemi che siano coerenti con gli impianti esistenti e con quanto indicato dal comma 4 bis della L 162/07.	
25	Allegato 3 – Controllo-Comando e Segnalamento p. 3.2		Si raccomanda una verifica di coerenza tra i punti 3.2.1 del documento in oggetto con il punto 8.2.3.1 del documento "norme tecniche e standard di sicurezza…"		Accolto.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

26	Allegato 3 – Controllo-Comando e Segnalamento - P. 4.2.1.1	Sicurezza Per il processo di identificazione, classificazione e mitigazione dei rischi del sottosistema "controllo-comando e segnalamento" e relativi componenti, si deve far riferimento alla norma CENELEC EN 50126, con le specificazioni riportate nel documento "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario, nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti" di cui questo documento è parte integrante. I livelli di accettabilità del rischio sono definiti nel documento "*Norme*	Con riferimento a quanto previsto dalla L 172/17 al fine di massimizzare le risorse disponibili si propone che per gli impianti esistenti il rispetto dei principi di sicurezza del RCF sia elemento sufficiente per garantire la sicurezza stessa.	Sicurezza Per il processo di identificazione, classificazione e mitigazione dei rischi del sottosistema "controllo-comando e segnalamento" e relativi componenti, si deve far riferimento alla norma CENELEC EN 50126, con le specificazioni riportate nel documento "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario, nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti" di cui questo documento è parte integrante. I livelli di accettabilità del rischio sono definiti nel documento "*Norme*	Non accolto. Lo standard fissa i requisiti di sistema, si ribadisce che Il principio di ricorso all'analisi dei rischi, stabilito dalla legge 172/2017, non è in discussione.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

		tecniche e standard di sicurezza […]" di cui al capoverso precedente. Il livello di integrità di sicurezza (SIL) delle funzioni, definite come requisiti di sicurezza sulla base dell'analisi del rischio, implementate in componenti e sotto-parti del sottosistema "controllo-comando e segnalamento", deve essere pari a 4, secondo quanto definito dalla norma CENELEC EN 50129 I guasti sistematici e gli errori sistematici associati sono controllati in conformità ai procedimenti di qualità e di sicurezza commisurati al livello di integrità di sicurezza suddetto. Non sono considerate accettabili le soluzioni che prevedono la rilevazione		*tecniche e standard di sicurezza […]"* di cui al capoverso precedente. Il livello di integrità di sicurezza (SIL) delle funzioni, definite come requisiti di sicurezza sulla base dell'analisi del rischio, implementate in componenti e sotto-parti del sottosistema "controllo-comando e segnalamento", deve essere pari a 4, secondo quanto definito dalla norma CENELEC EN 50129. **In caso di implementazioni di impianti esistenti la conformità alla sicurezza può essere dimostrata attraverso una apposita analisi dei rischi.** I guasti sistematici e gli errori sistematici associati sono controllati in conformità ai procedimenti di	

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

		del guasto tramite intervento manutentivo. I componenti e le sotto-parti del sottosistema "controllo-comando e segnalamento" che sviluppano funzioni per le quali è richiesto un SIL pari a 4, devono essere progettati e realizzati tramite le architetture di sicurezza previste dalla norma CENELEC EN 50129. In particolare, nel caso di utilizzo di architetture di tipo "*composite*" o "*reactive*" (v. Annex B.3.3), i componenti e le sotto-parti dei sottosistemi "controllo-comando e segnalamento" devono effettuare la rilevazione e negazione del guasto tramite test ciclici in funzione delle architetture scelte.		qualità e di sicurezza commisurati al livello di integrità di sicurezza suddetto. Non sono considerate accettabili le soluzioni che prevedono la rilevazione del guasto tramite intervento manutentivo. **Fermo restando quanto indicato al terzo comma** I componenti e le sotto-parti del sottosistema "controllo-comando e segnalamento" che sviluppano funzioni per le quali è richiesto un SIL pari a 4, devono essere progettati e realizzati tramite le architetture di sicurezza previste dalla norma CENELEC EN 50129. In particolare, nel caso di utilizzo di architetture di	

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
				tipo "*composite*" o "*reactive*" (v. Annex B.3.3), i componenti e le sotto-parti dei sottosistemi "controllo-comando e segnalamento" devono effettuare la rilevazione e negazione del guasto tramite test ciclici in funzione delle architetture scelte.	

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
27	Allegato 3 – Controllo-Comando e Segnalamento p. 4.2.2	*Sistema di protezione della marcia del treno di bordo*	Il documento che individua le norme tecniche è strutturato facendo riferimento ai sistemi previsti dalle STI e dalla norma nazionale. Non si comprende la parte relativa al dettaglio del sitema SCMT (in ogni caso già normato) che, oltre a non essere appliciabile in alcune realtà, con ogni probabilità nell'arco di qualche anno sarà abbandonato. Si propone, pertanto di allineare il presente punto ai principi della L 172/17 mediante la stessa formulazione presente in altri punti della norma.	**Modificare e Sostituire integralmente con:** **Valgono, per quanto applicabili, le precisazioni di cui al punto 3.1 del presente documento**	Non accolto. Lo scopo di questo requisito è quello di fornire i riferimenti tecnici qualora si intenda implementare un sistema di protezione della marcia del treno di tipo SCMT

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
28	Allegato 3 – Controllo-Comando e Segnalamento p. 4.2.2	*Sistema di protezione della marcia del treno a terra* Valgono, per quanto applicabili, le precisazioni di cui al punto 3.1 del presente documento. Il sottosistema di terra del sistema di protezione della marcia del treno SCMT *(Sistema di Controllo Marcia Treno)* deve essere conforme alle specifiche referenziate negli allegati "1a" e "1c" del decreto ANSF n. 1/2016 **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**.	Vedi 4.2.2	*Sistema di protezione della marcia del treno a terra* Valgono, per quanto applicabili, le precisazioni di cui al punto 3.1 del presente documento. ~~**Il sottosistema di terra del sistema di protezione della marcia del treno SCMT *(Sistema di Controllo Marcia Treno)* deve essere conforme alle specifiche referenziate negli allegati "1a" e "1c" del decreto ANSF n. 1/2016** Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.~~**.**	Non accolto. Vedi risposta di cui al rif. n. 27

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
29	Allegato 3 – Controllo-Comando e Segnalamento p. 4.2.3	Il sottosistema di terra del sistema di protezione della marcia del treno SCMT (Sistema di Controllo Marcia Treno) deve essere conforme alle specifiche referenziate negli allegati "1a" e "1c" del decreto ANSF n. 1/2016	Il Decreto ANSF 1/2016 fa riferimento al SSB del Sistema Protezione Marcia Treno e non al SST.	Eliminare il riferimento	Non accolto. Nel Decreto ANSF n. 1/2016 sono presenti i requisiti di sistema che include anche la parte di terra e vengono specificati i requisiti di integrazione terra-bordo.
30	Allegato 3 – Controllo-Comando e Segnalamento APPENDICE A	EN 50129 - Applicazioni ferroviarie - Sistemi di comunicazione, segnalamento e trattamento - Sistemi elettronici riguardanti la sicurezza per il segnalamento - Versione 2003	La versione in vigore della EN 50129 è la edizione 2004 con errata corrige Ec.	EN 50129 - Applicazioni ferroviarie - Sistemi di comunicazione, segnalamento e trattamento - Sistemi elettronici riguardanti la sicurezza per il segnalamento - **Versione 2004.**	Parzialmente accolto. La data di revisione delle norme verrà eliminata in quanto tutti i riferimenti alle norme si devono intendere rispetto alla versione corrente.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

31	Allegato 4 - veicoli - punto 1	Il presente documento definisce le norme tecniche nazionali cui devono essere conformi i veicoli che svolgono esclusivamente servizio sulle reti ferroviarie funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nazionale, al fine dell'ottenimento dell'Autorizzazione di Messa in Servizio (AMIS).	Per uniformità con gli altri documenti si propone di inserire quanto indciato. Si propone di precisaìre che l'intera norma deve essere applciata in caso di acquisto di veicoli nuovi, ristrutturati/rinnovati.	**Il presente documento si applica alle reti funzionalmente isolate come definite nel documento "*Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario, nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti*" di cui il presente documento è parte integrante.** Il presente documento definisce le norme tecniche nazionali cui devono essere conformi i veicoli **nuovi, ristrutturati e/o rinnovati** che svolgono esclusivamente servizio sulle reti ferroviarie funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nazionale, al fine dell'ottenimento dell'Autorizzazione di Messa in Servizio (AMIS).	Non accolto. Non c'è bisogno di inserire questo concetto nell'allegato 4 in quanto espresso già sia nel testo del decreto all'articolo 3 comma 1, lettera b che nell'allegato "Norme Tecniche e Standard di Sicurezza applicabili alle Reti Regionali Isolate" al punto 9 "Disposizioni per l'applicazione" lettera c).

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
32	Allegato 4 - veicoli - punto 1		Si propone di aggiungere una specificazione relativa ai veicoli in servizio.	**Veicoli in servizio.** **Tutti i veicoli in possesso di una immissione in servizio rilasciata dal MIT sono soggetti alla presente normativa, per quanto applicabile, esclusivamente in caso di rinnovo/ristrutturazione.**	Non accolto. Vedi risposta di cui al rif. n. 31.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

33	Allegato 4 - veicoli - punto 2		Si propone di aggiungere in fondo all'elenco la frase già proposta negli altri documenti.	**In ogni caso l'applicazione delle presenti norme è subordinata a:** **1) verifica di compatibilità con i seguenti sottosistemi esistenti:** **a) sottosistema «materiale rotabile»;** **b) sottosistema «energia»;** **c) sottosistema «controllo-comando e segnalamento»;** **d) sottosistema «esercizio e gestione del traffico».** **2) realizzabilità rispetto alle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei rotabili e del servizio di trasporto, fermo restando quanto previsto dai Trattati internazionali per le reti isolate transfrontaliere.** **In caso di verifica NEGATIVA sono ammessi i valori in essere per ciascuna rete.**	Punto 1 non accolto perché ridondante, implicito. Punto 2 non accolto perché già nel testo dove si parla di requisiti che sono influenzati dalle caratteristiche della rete ferroviaria è scritto chiaramente che si dovrà tenere conto di tali caratteristiche (vedi ad esempio sagoma, raggio minimo di curvatura, etc.)

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
34	Allegato 4 - veicoli - punto 3.2	(1) I requisiti specificati al presente punto 0 si applicano a tutti i veicoli	La norma relativa ai veicoli è di tipo strutturale (come indicato nel documento di applicazione delle norme). Per evitare dubbi interpretativi si propone di chiarire che anche il paragrafo 3.2 sia da applicare alle nuove realizzaizoni e per quanto possibile alle parti di veicolo in caso di ristrutturazione/rinnovo.	(1) I requisiti specificati al presente punto 3.2 si applicano a tutti i veicoli **nuovi e per quanto possibile alle parti oggetto di ristrutturazione/rinnovo**	Non accolto. Vedi risposta di cui al rif. n. 31.
35	Allegato 4 - veicoli - punto 3.4.1		Si propone di aggiungere che per le ferrovie isolate la sagoma è quella indicate nell'allegato 1 della norma Infrastruttura	8. Per le ferrovie a scartamento ridotto si deve far riferimento a quanto indicato nell'Allegato 1 della norma Infrastruttura	Non accolto. L'argomento relativo alla sagoma, lato infrastruttura, è già trattato al punto 6 della Norma relativa al sottosistema Infrastruttura (Allegato 1).

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
36	Allegato 4 - veicoli - punto 3.4.3		Tutto il capitolo sembrerebbe far riferimento allo scartamento ordinario e non può trovare una applicazione predeterminata sulle reti a scartamento ridotto. Si propone di escludere espressamente le ferrovie a scartamento ridotto demandando all'esercente la definizione dei parametri indicati.	Per le ferrovie a scartamento ridotto il progetto dovrà definire e normare i parametri indicate al punto 3.4.3 in funzione **delle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei rotabili e del servizio di trasporto, fermo restando quanto previsto dai Trattati internazionali per le reti isolate transfrontaliere**	Non accolto. Non occorre specificarlo perché già inserito al punto 3.4.3.1.1 ossia: *"L'insieme delle caratteristiche del materiale rotabile per la compatibilità con i sistemi di rilevamento dei treni, per quanto applicabile tenuto conto delle caratteristiche di ciascuna rete regionale funzionalmente isolata e dei sistemi di rilevamento dei treni presente, è fornito ai punti successivi."*

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

37	Allegato 4 - veicoli - punto 3.4.5	**Dimensioni geometriche delle sale montate** (1) Le dimensioni geometriche delle sale montate (definite nella figura 3.4.5) devono rispettare i valori limite specificati nella tabella 3.4.4 per lo scartamento di 1 435 mm. Per lo scartamento di 1 000 mm i valori limite sono: - Scartamento esterno dei bordini (S_R) = 989 (valore massimo) e 975 (valore minimo) - Scartamento interno dei bordini (A_R) = 935 mm (+1–2) Per lo scartamento di 950 mm i valori limite sono: - Scartamento esterno dei bordini (S_R) = 920 (-1+1)	Si fa presente che lo scartamento interno dei bordini deve essere correlato anche ai parametri dell'infrastrura. Si suggerisce di modificare l'impostazione mantenedo inalterate le dimensioni geometriche delle sale rispetto a quelle in esercizio (così facendo è assicurata la compatibità con l'infrastruttura e più in generale con il Sistema esistene e di sottoporre ad autorizzazione eventuali variazionie/o modifiche rispetto all'esistente.	(1) Le dimensioni geometriche delle sale montate (definite nella figura 3.4.5) devono rispettare i valori limite specificati nella tabella 3.4.4 per lo scartamento di 1 435 mm. **Per scartamenti differenti da 1435 mm i valori sono quelli in essere su rotabili in servizio.** ~~Per lo scartamento di 1 000 mm i valori limite sono:~~ ~~- Scartamento esterno dei bordini (S_R) = 989 (valore massimo) e 975 (valore minimo)~~	Parzialmente accolto. Occorrerebbe formulare una proposta altrimenti non sussitono riferimenti. Anche perché è riportato che per gli scartamenti 1 000 mm e 950 mm eventuali valori diversi da quanto riportato sopra dovranno essere oggetto di opportuna autorizzazione. Pertanto si lasciano questi valori che sono presi dalla lettratura tecnica a disposizione, ma si accettanto eventuali valori diversi a fronte di opportune verifiche di compatibilità con i parametri dell'infrastruttura. Il testo sarà modificato in tal senso.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

		- Scartamento interno dei bordini (A_R) = 880 mm (-1+1) Tali valori limite devono essere considerati come valori di progetto (sale montate nuove) e valori limite in servizio (da utilizzare a fini di manutenzione; cfr. anche il punto **E**3.2.3 del presente documento). Per gli scartamenti 1 000 mm e 950 mm eventuali valori diversi da quanto riportato sopra dovranno essere oggetto di opportuna autorizzazione.		~~- Scartamento interno dei bordini (A_R) = 935 mm (+1–2)~~ ~~Per lo scartamento di 950 mm i valori limite sono:~~ ~~- Scartamento esterno dei bordini (S_R) = 920 (-1+1)~~ ~~- Scartamento interno dei bordini (A_R) = 880 mm (-1+1)~~ ~~Tali valori limite devono essere considerati come valori di progetto (sale montate nuove) e valori limite in servizio (da utilizzare a fini di manutenzione; cfr. anche il punto **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** del presente documento).~~	

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
				~~Per gli scartamenti 1 000 mm e 950 mm eventuali valori diversi da quanto riportato sopra~~	

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

38	Allegato 4 - veicoli - punto 3.4.5.2.2		Si fa presente che la geometria del bordino e più in generale delle ruote deve essere correlata anche ai parametri dell'infrastruttura. Si suggerisce di modificare l'impostazione mantenedo inalterate le dimensioni geometriche attualmente in esercizio (così facendo è assicurata la compatibità con l'infrastruttura e più in generale con il Sistema esistente) e di sottoporre ad autorizzazione eventuali variazionie/o modifiche rispetto all'esistente. I limiti di usura dovramnno essere indicati nei documenti dell'esercente. Anche la figura di riferimento per le misure è relative ad una ruota per scartamento ordinario.	(1) Le dimensioni geometriche delle ruote, definite nella figura 3.4.7, devono rispettare i valori limite specificati nella Tabella 3.4.6 per lo scartamento di 1 435 mm. **Per gli scartamenti diversi da 1435 mm i valori limite riportati nel proprio SGS o sono oggetto di specifica autorizzazione.** ~~Per lo scartamento di 950 mm i valori limite se non riportati nel prorpio SGS sono:~~ ~~- Spessore del bordino (S_d) = 20 mm~~ ~~- Altezza del bordino (S_h) = 28 mm (valore massimo) e 36 mm (valore minimo)~~ ~~- Faccia del bordino (q_R) = 5 mm~~	Accolto parzialmente Vedi risposta di cui al rif. n. 37.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
				~~Tali valori limite devono essere considerati come valori di progetto (ruote nuove) e valori limite in servizio (da utilizzare a fini di manutenzione; cfr. anche il punto 3.2.3 del presente documento).~~	
39	Allegato 4 - veicoli - FIGURA 3.4.7	Figura	Il riferimento numerico "70mm" riportato in figura, che equivale alla metà della larghezza della corona a nuovo (Br/2), è specifico per una ruota con Br = 140 mm. Siccome Br varia da rete a rete (es: in FTM punto è a 61mm) si ripropone quanto indicato al punto precedente.	**Per gli scartamenti diversi da 1435 mm i valori di Br riportati nel proprio SGS.** **Il riferimento numerico riportato in figura 3.4.7 (70 mm) va pertanto eliminato.**	Accolto parzialmente. Il riferimento numerico "70" riportato in figura 3.4.7 è da intendersi valido per lo scartamento 1.435 mm. Per togliere ogni dubbio verrà inserita una nota per chiarire.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
40	Allegato 4 3.6.4 Alinea 2	(2) I veicoli destinati a circolare senza personale a bordo (ad eccezione dell'agente di condotta) devono essere dotati di un «dispositivo di comunicazione» per i passeggeri che consenta ai passeggeri di informare una persona in grado di adottare le misure del caso i cui requisiti sull'ubicazione sono quelli applicabili all'allarme passeggeri.	Il punto fa riferimento alla STI LOC&PASS 4.2.5.4 (3), che recita: "I requisiti sull'ubicazione del «dispositivo di comunicazione» sono quelli applicabili all'allarme passeggeri di cui al punto 4.2.5.3 «Allarme passeggeri: requisiti funzionali»". La STI prevede pertanto che siano rispettati i "requisiti funzionali" dell'ubicazione dell'allarme passeggeri (es: accessibilità, visibilità, ecc) per determinare la posizione del dispositivo di comunicazione. La formulazione utilizzata sembra invece imporre di avere accanto ad ogni maniglia di emergenza un dispositivo di comunicazione.	(2) I veicoli destinati a circolare senza personale a bordo (ad eccezione dell'agente di condotta) devono essere dotati di un «dispositivo di comunicazione» per i passeggeri che consenta ai passeggeri di informare una persona in grado di adottare le misure del caso. **L'ubicazione di tali dispositivi è definita nel rispetto dei principi generali utilizzati per l'allarme passeggeri (3.6.3.2 comma 1).**	Accolto. Il testo verrà modificato in tal senso.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

41	Allegato 4 - veicoli - punto 3.6.3.5	(1) Per lo scenario «avaria del sistema di allarme passeggeri che comporta l'impossibilità per i passeggeri di attivare il freno per fermare il treno quando parte dal marciapiede», 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». (2) Per lo scenario «avaria del sistema di allarme passeggeri che comporta la mancata trasmissione delle informazioni al macchinista in caso di attivazione dell'allarme passeggeri», è necessario dimostrare che il rischio sia tenuto sotto controllo ad un livello	Si ritiene che sia il proponente il soggetto che deve individuare, in base al priprio contesto operativo, la gravità dell'evento.	Per lo scenario «avaria del sistema di allarme passeggeri che comporta l'impossibilità per i passeggeri di attivare il freno per fermare il treno quando parte dal marciapiede», 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».**~~ Per lo scenario «avaria del sistema di allarme passeggeri che comporta la mancata trasmissione delle informazioni al macchinista in caso di attivazione dell'allarme passeggeri», è necessario dimostrare che il rischio sia tenuto sotto controllo ad un livello	Non accolto. Il paragrafo consiste in una considerazione che non modifica/inficia l'efficacia della norma.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
		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». (3) La dimostrazione di conformità (procedura di valutazione della conformità) è descritta al punto 3.15 del presente documento.		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.	

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
42	Allegato 4 - veicoli – puno 3.8.2.2.2 punto (3)	alla stessa altezza nel piano del ferro, con il loro centri compresi tra 1.500 e 2.000 mm dal piano del ferro	I rotabili in servizio presso le ferrovie isolate possono avere i fanali ad altezza minore di 1.500 mm dal piano del ferro. Il valore minimo imposto per l'altezza, pari a 1.500 mm, sembra eccessivo	alla stessa altezza nel piano del ferro, con il loro centri compresi tra 1.000 e 1.500 mm dal piano del ferro	Non accolto. Il fatto che i veicoli in servizio abbiano fanali posti ad altezze diverse dal piano del ferro non giustifica la modifica di uno standard che è consolidato a livello europeo e nazionale, probabilmente frutto di valutazioni tecniche al fine di garantire una corretta segnalazione della parte anteriore di un treno.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
43	Allegato 4 - veicoli - punto 3.12.1	Le operazioni di servizio e le piccole riparazioni necessarie per garantire il funzionamento sicuro tra gli interventi di manutenzione devono poter essere eseguite con il treno in stazionamento lontano dalla sua sede di normale servizio	Si ritiene di dover integrare il punto per le riparazioni occorrenti a riportare il treno in deposito.	Le operazioni di servizio e le piccole riparazioni necessarie per garantire il funzionamento sicuro tra gli interventi di manutenzione devono poter essere eseguite con il treno in stazionamento lontano dalla sua sede di normale servizio **ad esclusione delle riparazioni per consentire al veicolo il rientro in deposito**	Non accolto. In una norma tecnica come questa è sufficiente quanto riportato che tra l'altro è in linea con la normativa applicabile sulla rete ferroviaria nazionale. Se un veicolo ha problemi tali da non riuscire a riprendere la marcia con le piccole riparazioni di cui al testo attuale dovrà essere soccorso secondo le regole previste per il soccorso dei treni in linea.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
44	Allegato 4 - veicoli - punto 3.14.1	Sedili (omissis)	Il punto potrebbe non essere applicabile ai rotabili per le ferrovie a scartamento ridotto in cosiderazione delle dimensioni del veicolo inferiori a quelli delle ferrovie a scartamento ordinario.	Per le ferrovie a scartamento ridotto il progetto dovrà definire e normare i parametri indicate al punto 3.14.1 in funzione **delle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei rotabili e del servizio di trasporto, fermo restando quanto previsto dai Trattati internazionali per le reti isolate transfrontaliere**	Parzialmente accolto. In mancanza di una una proposta alternativa si ritiene opportuno lasciare il testo così in quanto necessario per garantire l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta. Verrà aggiunto un comma finale che tiene conto delle particolari dimensioni dei veicoli per reti a scartamento ridotto.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
45	Allegato 4 - veicoli - punto 3.14.3	(omissis)	Il punto potrebbe non essere applicabile ai rotabili per le ferrovie a scartamento ridotto in cosiderazione delle dimensioni del veicolo inferiori a quelli delle ferrovie a scartamento ordinario.	Per le ferrovie a scartamento ridotto il progetto dovrà definire e normare i parametri indicate al punto 3.14.1 in funzione **delle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei rotabili e del servizio di trasporto, fermo restando quanto previsto dai Trattati internazionali per le reti isolate transfrontaliere**	Accolto parzialmente. Vedi risposta di cui al rif. n. 44.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
46	Allegato 4 - veicoli - punto 3.14.7.2	Se i sedili sono identificati con numeri o lettere, il numero o la lettera del posto devono essere visualizzati su ogni sedile o accanto a esso con caratteri alti almeno 12 mm. I numeri e le lettere in questione devono risaltare rispetto allo sfondo.	Il punto potrebbe non essere applicabile ai rotabili per le ferrovie a scartamento ridotto in cosiderazioni delle dimensioni del veicolo inferiori a quelli delle ferrovie a scartamento ordinario.	Se i sedili sono identificati con numeri o lettere, il numero o la lettera del posto devono essere visualizzati su ogni sedile o accanto a esso ~~con caratteri alti almeno 12 mm.~~ I numeri e le lettere in questione devono risaltare rispetto allo sfondo	Non accolto. Si ritiene che una dimensione di "12 mm" non possa costituire criticità su queste tipologie di veicoli destinati allo scartamento ridotto.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

47	Norme tecniche e standard di sicurezza – punto 2 **g**	"Codici di buona pratica": norme e standard che godono di ampio riconoscimento nel settore ferroviario o in altri settori, sono pertinenti ai fini del controllo degli eventi pericolosi connessi al sottosistema da progettare e/o valutare, sono allineati con lo stato dell'arte della tecnologia, sono disponibili;	Si propone di utilizzare la stessa definizione del Reg 402	"Codici di buona pratica": norme e standard che ~~**godono di ampio riconoscimento nel settore ferroviario o in altri settori, sono pertinenti ai fini del controllo degli eventi pericolosi connessi al sottosistema da progettare e/o valutare, sono allineati con lo stato dell'arte della tecnologia, sono disponibili;**~~ **devono:** **a. godere di un ampio riconoscimento nel settore ferroviario; in caso contrario, tali codici devono essere corredati delle necessarie motivazioni e devono essere**	Non accolto. Quanto proposto non rappresenta una definizione ma un'assegnazione di requisiti in linea con quanto previsto dall'allegato I, punto 2.3.2, del Regolamento (UE) n. 402/2013. La definizione riportata nella presente norma è in linea con quanto definito nel suddetto regolamento al punto 19) dell'art. 3 "definizioni".

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

				ritenuti accettabili dall'organismo di valutazione; **b. essere pertinenti ai fini del controllo degli eventi pericolosi considerati nel sistema da valutare. La corretta applicazione di un codice di buona pratica per casi simili per gestire i cambiamenti e controllare adeguatamente gli eventi pericolosi individuati di un sistema ai sensi del presente regolamento è sufficiente affinché il codice in questione sia considerato pertinente essere disponibili;**	
48	Norme tecniche e	Alle reti funzionalmente isolate e ai gestori che effettuano servizio su di	Viste tutte le considerazioni emerse durante i lavori del sottogruppo	Alle reti funzionalmente isolate e ai gestori che effettuano servizio su	Non accolto. Si ribadisce che i principi stabiliti

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
	standard di sicurezza – punto 4	esse si applica il Regolamento per la Circolazione Ferroviaria in vigore emanato dall'ANSF	relativo alla revisione del RCF si propone di integrare il punto con quantoprevisto dalla legge per le ferrovie isolate	di esse si applica il Regolamento per la Circolazione Ferroviaria in vigore emanato dall'ANSF **fermo restando, per le reti isolate, quanto previsto dalla L 172/17 e s.m.i per tenere conto delle caratteristiche della tratta ferroviaria, dei rotabili e del servizio di trasporto e dei trattati internzionali**	dalla legge 172/2017 non sono in discussione, pertanto non si ritiene che vengano continuamente richiamati nel testo.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

49	Norme tecniche e standard di sicurezza – punto 8.1.5	Le caratteristiche tecniche delle infrastrutture e degli impianti fissi devono essere compatibili tra loro e con quelle dei treni destinati a circolare sul sistema ferroviario. Questo requisito include l'integrazione in condizioni di sicurezza dei sottosistemi del veicolo con l'infrastruttura. Qualora l'osservanza di queste caratteristiche risulti difficile in determinate parti della rete, si potrebbero applicare soluzioni temporanee che garantiscano la compatibilità in futuro.	Si propone di chiarire che i sistemi preesistenti rimangono tali sino ad una loro eventiuale modifica.	Le caratteristiche tecniche delle infrastrutture e degli impianti fissi devono essere compatibili tra loro e con quelle dei treni destinati a circolare sul sistema ferroviario. Questo requisito include l'integrazione in condizioni di sicurezza dei sottosistemi del veicolo con l'infrastruttura. Qualora l'osservanza di queste caratteristiche risulti difficile in determinate parti della rete, si potrebbero applicare soluzioni temporanee che garantiscano la compatibilità in futuro. **La funzionalità dei sottosistemi preesistenti e le loro interfacce**	Non accolto. Come trattare l'adeguamento ell'esistente è trattato all'art. 3 del Decreto di emanazione delle presenti norme.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
				rimangano invariate, a parte le modifiche necessarie per mitigare i difetti connessi alla sicurezza di tali sistemi.	

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

50	Norme tecniche e standard di sicurezza – punto 10	Alle modifiche del sistema ferroviario, di natura tecnica, operativa o organizzativa, si applica il procedimento di determinazione e valutazione dei rischi di cui al regolamento (UE) n. 402/2013 e successive modificazioni, con le precisazioni riportate di seguito. Il procedimento di valutazione dei rischi è un procedimento iterativo che comprende: - La definizione del sistema; - L'analisi dei rischi, compresa l'individuazione degli eventi pericolosi; - La determinazione dei rischi.	Al fine di tenere in considerazioone quanto prescritto dalla L 172/17 si ritiene che debbano essere considerate anche le norme emanate dal MIT.	Alle modifiche del sistema ferroviario, di natura tecnica, operativa o organizzativa, si applica il procedimento di determinazione e valutazione dei rischi di cui al regolamento (UE) n. 402/2013 e successive modificazioni, con le precisazioni riportate di seguito. Il procedimento di valutazione dei rischi è un procedimento iterativo che comprende: - La definizione del sistema; - L'analisi dei rischi, compresa l'individuazione degli eventi pericolosi; - La determinazione dei rischi.	Non accolto. La precisazione proposta è superflua considerato che il Regolamento (UE) n. 402/2013 stabilisce, per il criterio di accettazione del rischio tramite codici di buona pratica, i requisiti che tali codici devono soddisfare. Pertanto sarà cura del proponente dare evidenza del rispetto di quanto sopra.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

		L'identificazione degli eventi pericolosi comprende i pericoli derivanti dalle interfacce con gli altri sottosistemi e, ove appropriato e ragionevole, i rischi indotti da terzi. L'accettabilità dei rischi del sistema da valutare viene determinata sulla base di uno o più dei seguenti criteri di accettazione del rischio: - Applicazione di codici di buona pratica; - Confronto con sistemi analoghi (sistema di riferimento); - Stima accurata dei rischi. L'applicazione dei criteri di accettazione del rischio attraverso		L'identificazione degli eventi pericolosi comprende i pericoli derivanti dalle interfacce con gli altri sottosistemi e, ove appropriato e ragionevole, i rischi indotti da terzi. L'accettabilità dei rischi del sistema da valutare viene determinata sulla base di uno o più dei seguenti criteri di accettazione del rischio: - Applicazione di codici di buona pratica; - Confronto con sistemi analoghi (sistema di riferimento); - Stima accurata dei rischi.	

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

		codici di buona pratica può essere utilizzato, in campo volontario, per la dimostrazione di conformità ai requisiti delle norme applicabili, qualora si passa dimostrare che tali codici possiedono le caratteristiche richieste (definizione 0) cap. **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**). I requisiti, le norme tecniche e gli standard di sicurezza definiti per il sistema ferroviario nazionale interoperabile sono considerati codici di buona pratica e, qualora pertinenti alle caratteristiche delle reti funzionalmente isolate, possono essere utilizzati come criteri di accettazione del rischio.		L'applicazione dei criteri di accettazione del rischio attraverso codici di buona pratica può essere utilizzato, in campo volontario, per la dimostrazione di conformità ai requisiti delle norme applicabili, qualora si passa dimostrare che tali codici possiedono le caratteristiche richieste (definizione 0) cap. **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**). I requisiti, le norme tecniche e gli standard di sicurezza definiti per il sistema ferroviario nazionale interoperabile sono considerati codici di buona pratica e, qualora pertinenti alle caratteristiche delle reti funzionalmente isolate,	

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

		L'applicazione del criterio di accettazione del rischio per confronto con sistemi analoghi (sistemi di riferimento) rispetto al quale è possibile valutare, per comparazione, l'accettabilità dei rischi derivanti da un sistema soggetto a valutazione, può essere utilizzato qualora tutte le sue caratteristiche (definizione **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** cap. **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**) siano dimostrabili con il supporto di idonea documentazione. Nell'applicazione del criterio di accettazione mediante la stima accurata dei rischi occorre tenere conto delle definizioni e dei livelli di		possono essere utilizzati come criteri di accettazione del rischio. **I requisiti, le norme tecniche e gli standard di sicurezza di emanazione e/o oggetto di avvenuta approvazione da parte del MIT sono considerati al pari dei codici di buona pratica e possono essere utilizzati come criteri di accettazione del rischio.** L'applicazione del criterio di accettazione del rischio per confronto con sistemi analoghi (sistemi di riferimento) rispetto al quale è possibile valutare, per comparazione, l'accettabilità dei rischi derivanti da un sistema soggetto a valutazione, può essere	

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
		accettazione del rischi indicati nelle norme nazionali applicabili al sistema ferroviario nazionale interoperabile.		utilizzato qualora tutte le sue caratteristiche (definizione **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** cap. **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**) siano dimostrabili con il supporto di idonea documentazione. Nell'applicazione del criterio di accettazione mediante la stima accurata dei rischi occorre tenere conto delle definizioni e dei livelli di accettazione del rischi indicati nelle norme nazionali applicabili al sistema ferroviario nazionale interoperabile.	

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Rif.	Punto del Decreto e degli allegati	Testo Originale	Commenti (giustificazione per la modifica)	Nuovo testo proposto	Risposta da ANSF
51	Norme tecniche e standard di sicurezza – punto 11	11 Allegati a. Allegato 1 - Norme tecniche e standard di sicurezza del sottosistema infrastruttura b. Allegato 2 - Norme tecniche e standard di sicurezza del sottosistema energia c. Allegato 3 - Norme tecniche e standard di sicurezza del sottosistema controllo-comando e segnalamento. d. Allegato 4 - Norme tecniche e standard di sicurezza del sottosistema materiale rotabile.	Come precisato al punto 6 del medesimo documento, tra i sottosistemi di natura strutturale annoveriamo quello Infrastruttura, energia, controllo-comando e Segnalamento e materiale rotabile. Per maggiore chiarezza del documento si ritiene di aggiungere la parola "strutturale" alla nomenclatura data ai quattro allegati.	11 Allegati a. Allegato 1 - Norme tecniche e standard di sicurezza del sottosistema **strutturale** infrastruttura b. Allegato 2 - Norme tecniche e standard di sicurezza del sottosistema **strutturale** energia c. Allegato 3 - Norme tecniche e standard di sicurezza del sottosistema **strutturale** controllo-comando e segnalamento. d. Allegato 4 - Norme tecniche e standard di sicurezza del sottosistema **strutturale** materiale rotabile.	Non accolto. La definizione della natura dei sottosistemi è indicata al punto 6 delle "Norme tecniche e standard di sicurezza", pertanto si ritiene superfluo cambiare il nome degli allegati.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

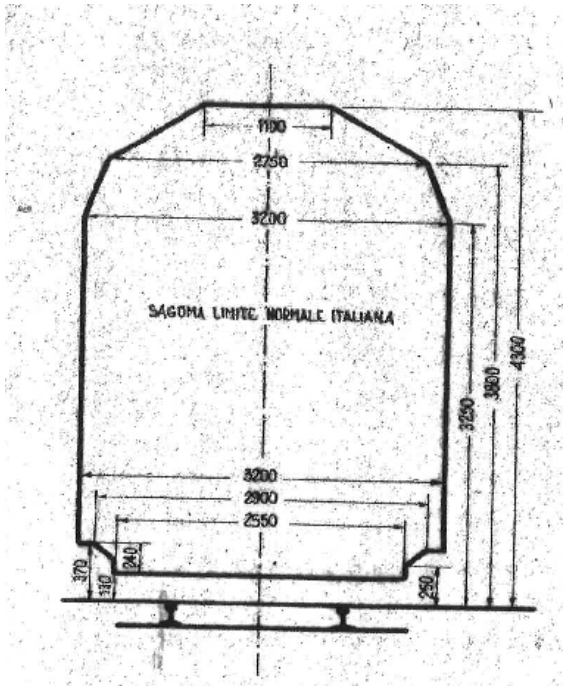
NOTA INTEGRATIVA DEL PUNTO 23:

7. ***GRUPPO TORINESE TRASPORTI***

Sagoma Limite

Sagoma limite conforme a lettera circolare F.S. L.S.A. 1/139505 del 22/12/1971

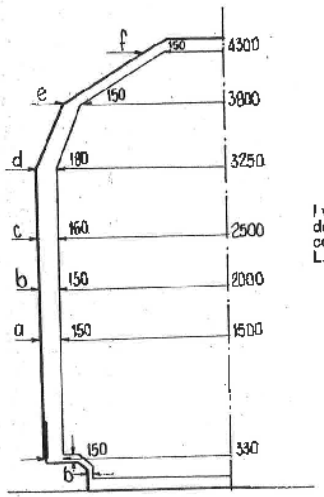
Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.



Sagoma limite italiana (statica).

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.



I valori dei «franchi minimi» sono quelli della tabella 3a o riferimento lettera circolare.
L.S.A. 1/139595 del 22-12-1971.

Tabella 3.a

DISTANZE ORIZZONTALI DELLA SAGOMA LIMITE ITALIANA PER LA PARTE ALTA AL DI SOPRA DELLA QUOTA 0,33 m - VALEVOLE DOPO IL 31-12-73. — (Lettera circolare n. L.S.A. 1/139505 del 22-12-71)

A - In rettifilo.

DISTANZE ORIZZONTALI IN mm PER ALTEZZE H IN m.					
H < 1,50	H = 2,00	H = 2,50	H = 3,25	H = 3,80	H = 4,30
a = 150	b = 150	c = 160	d = 180	e = 150	f = 150

B - In curva di R ≥ 500 m (*) - Lato interno

Sopraelevazione	DISTANZE ORIZZONTALI IN mm PER ALTEZZE H IN m.					
h. in mm.	H=1,50	H=2,00	H=2,50	H=3,25	H=3,80	H=4,30
	a	b	c	d	e	f
≤ 50	150	150	160	180	150	150
60	150	150	160	190	150	150
70	150	150	160	190	150	160
80	150	150	170	200	150	170
90	150	150	175	205	150	180
100	150	155	180	215	150	190
110	150	160	185	220	155	200
120	150	165	190	230	160	215
130	150	170	195	235	170	225
140	150	170	200	240	180	235
150	150	175	205	250	190	245
160	150	180	210	255	195	255

(*) Per valori del raggio R<500 m i dati esposti nella presente tabella vanno aumentati con gli incrementi riportati nella tabella D - 3.C.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

Tabella 3.b

C - In curva di r≥500 m (*) - Lato esterno

Accelerazione non compensata	Distanze orizzontali in mm. per altezze H in m.					
m/sec²	H=1,50	H=2,00	H=2,50	H=3,25	H=3,80	H=4,30
≤0,33	150	150	170	200	150	175
0,40	150	150	175	210	150	185
0,45	150	155	180	215	150	195
0,50	150	160	185	220	150	200
0,55	150	160	185	225	160	210
0,60	150	165	190	230	165	220
0,65	150	170	195	235	170	225
0,70	150	170	200	245	180	230
0,75	150	175	205	250	185	240
0,80	150	180	210	255	195	250
0,85	150	180	215	260	200	260
0,90	150	185	220	270	210	270
0,95	150	190	225	280	220	275
1,00	150	190	230	290	230	280

(*) Per R<500 m i dati esposti nella presente tabella vanno aumentati con gli «incrementi» riportati nella tabella D - 3.c.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

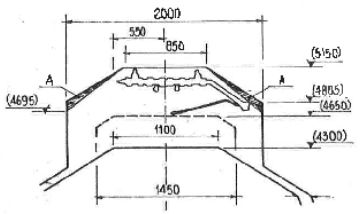
Tabella 3.c

D - Incrementi delle distanze orizzontali dalla sagoma limite italiana per tratti in curva di R<500 m.

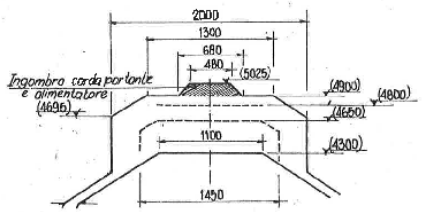
curve di raggio <500 m fino a	incremento in mm.	
	interno curva	esterno curva
450 m	5	5
400	8	8
350	10	10
325	15	15
300	20	20
250	25	25
240	30	36
220	50	55
200	75	85
180	100	115
170	120	135
160	135	158
150	155	185
140	190	215
130	255	280
120	330	355
110	420	450
100	525	556
90	655	688
80	818	850
75	915	950
70	1028	1060

Progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti."		Commentato da:		Risposta di ANSF:	
Revisione:	0.1	Società:	**ASSTRA**	Nome:	**ANSF**
Data:	xx/12/2018	Nome:	**VERONICA USAI**	Data:	**07/03/2019**
		Data:	**12/02/2019**		

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.

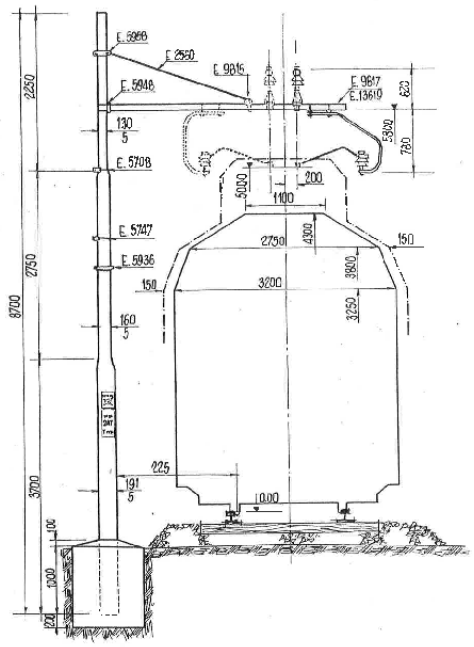


Tratti sotto sospensione (da 30 cm. prima a 30 cm. dopo la sospensione). Filo di contatto a 4,65 m. sul p.f. - Campata da 20 m (Il triangolo A entra a far parte del profilo solo dal lato in cui si trova il braccio di poligonazione)



Tratti fuori sospensione. Filo di contatto a 4,65 m. sul p.f. - Campata da 20 m.

— Profilo minimo per l'elettrificazione.



Tipo normale della palificazione e della apparecchiatura in rettifilo e nelle curve (impianti costruiti dopo il 1939) di raggio > di 1400 m.
L'altezza normale di 5 m., dei fili di contatto sul p.f. può essere:
— abbassata ad un minimo di 4.65 m.
— alzata di un massimo di 5.80 m. nelle grandi stazioni a trazione promiscua elettrica e vapore.

Richiesta di parere per progetto Decreto ANSF "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti.