

<b>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.”</b>		<b>Commentato da:</b>		<b>Risposta di ANSF:</b>	
Revisione:	0.1	Società:	<b>STADLER</b>	Nome:	<b>ANSF</b>
Data:	xx/12/2018	Nome:	Spiroch/All.	Data:	<b>07/03/2019</b>
		Data:	18.12.2019		

**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 allegato 4	Testo Originale / Originaltext	Commenti (giustificazione per la modifica) / Kommentar	Nuovo testo proposto Neuer Vorschlag	Risposta da ANSF
1	2.3 – 4 (Tillmetz Karl)	parametri influenzati dallo scartamento ridotto 1 000 mm non sufficientemente dettagliati nel presente documento si applicano i requisiti definiti nei pertinenti paragrafi della norma svizzera OFERR e relativo allegato tecnico (inserire codifica esatta) ed eventuali requisiti particolari definiti dal gestore dell’infrastruttura della rete funzionalmente isolata interessata.	DE-Oferr:2016, Direttiva UFT BAV-511.5-00027/00004/00005/00004 «Attestato di sicurezza concernente il comportamento dinamico di ferrovie a scartamento metrico o speciale e a cremagliera» – Versione 1.2 del 03/04/2018	Per alcuni parametri influenzati dallo scartamento ridotto 1 000 mm non sufficientemente dettagliati nel presente documento si applicano i requisiti definiti nei pertinenti paragrafi della norma svizzera OFERR e relativo allegato tecnico (DE-Oferr:2016, direttiva UFT BAV-511.5 - 0027/00004/00005/00004 «Attestato di sicurezza concernente il comportamento dinamico di ferrovie a scartamento metrico o speciale e a cremagliera» – Versione 1.2 del 03/04/2018) ed eventuali requisiti particolari definiti dal gestore dell’infrastruttura della rete funzionalmente isolata interessata.	Accolto. Il riferimento alla specifica sul comportamento dinamico verrà inserito nel capitolo 3.4.4.2
2	2.3 – 5 (Tillmetz Karl)	Per alcuni parametri influenzati dallo scartamento ridotto 950 mm non sufficientemente dettagliati nel presente documento si applicano i requisiti definiti nella specifica FS (inserire codifica esatta) ed eventuali requisiti particolari definiti dal gestore dell’infrastruttura della rete funzionalmente isolata interessata.	Norma VEL.N.1:1998	Per alcuni parametri influenzati dallo scartamento ridotto 950 mm non sufficientemente dettagliati nel presente documento si applicano i requisiti definiti nella specifica FS (norma VEL.N.1:1998) ed eventuali requisiti particolari definiti dal gestore dell’infrastruttura della rete funzionalmente isolata interessata.	Accolto.

<b>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.”</b>		<b>Commentato da:</b>		<b>Risposta di ANSF:</b>	
Revisione:	0.1	Società:	<b>STADLER</b>	Nome:	<b>ANSF</b>
Data:	xx/12/2018	Nome:	Spiroch/All.	Data:	<b>07/03/2019</b>
		Data:	18.12.2019		

**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 allegato 4	Testo Originale / Originaltext	Commenti (giustificazione per la modifica) / Kommentar	Nuovo testo proposto Neuer Vorschlag	Risposta da ANSF
<b>3</b>	2.3 – 6 (Tillmetz Karl)	Alle tratte in cui è presente il sistema a cremagliera si applicano i requisiti definiti nei pertinenti paragrafi della norma svizzera OFERR e relativo allegato tecnico (inserire codifica esatta).	DE-Oferr:2016, Direttiva UFT BAV-511.5-00027/00004/00005/00004 «Attestato di sicurezza concernente il comportamento dinamico di ferrovie a scartamento metrico o speciale e a cremagliera» – Versione 1.2 del 03/04/2018	Alle tratte in cui è presente il sistema a cremagliera si applicano i requisiti definiti nei pertinenti paragrafi della norma svizzera OFERR e relativo allegato tecnico (DE-Oferr:2016, direttiva UFT BAV-511.5-00027/00004/00005/00004 «Attestato di sicurezza concernente il comportamento dinamico di ferrovie a scartamento metrico o speciale e a cremagliera» – Versione 1.2 del 03/04/2018).	Accolto.
<b>4</b>	3.3.2.1 – 5 (Heeb Marc)	La struttura delle casse deve, inoltre, resistere senza deformazioni permanenti alle seguenti condizioni particolari:  - sghembo; - rialzo dopo deragliamento.		La struttura delle casse deve, inoltre, resistere senza deformazioni permanenti alle seguenti condizioni particolari:  – Torsione – Rialzo dopo deragliamento	Accolto.

<b>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.”</b>		<b>Commentato da:</b>		<b>Risposta di ANSF:</b>	
Revisione:	0.1	Società:	<b>STADLER</b>	Nome:	<b>ANSF</b>
Data:	xx/12/2018	Nome:	Spiroch/All.	Data:	<b>07/03/2019</b>
		Data:	18.12.2019		

**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 allegato 4	Testo Originale / Originaltext	Commenti (giustificazione per la modifica) / Kommentar	Nuovo testo proposto Neuer Vorschlag	Risposta da ANSF
5	3.3.2.3 – 6 (Andreas Gmür)	La geometria dei punti di sollevamento permanenti deve essere conforme alla norma EN 16404, punto 5.3; la geometria dei punti di sollevamento rimovibili deve essere conforme alla norma EN 16404, punto 5.4.		<del>La geometria dei punti di sollevamento permanenti deve essere conforme alla norma EN 16404, punto 5.3; la geometria dei punti di sollevamento rimovibili deve essere conforme alla norma EN 16404, punto 5.4.</del>  Quanto prescritto per i punti di sollevamento e l'accessibilità viene eseguito in conformità alla EN 16404, occorre un'analisi specifica per il progetto e gli scostamenti sono ammissibili a condizione che il caso applicativo non permetta altrimenti.	Parzialmente accolto. Il testo sarà modificato di conseguenza.
6	3.4.5.2.1 – 4 (Reinhard Zuber)	La dimostrazione di conformità per le caratteristiche di resistenza meccanica e di fatica dell'asse deve essere conforme alla norma EN 13103, punti 4, 5 e 6, per gli assi non motori, o alla norma EN 13104, punti 4, 5 e 6, per gli assi motori. I criteri per stabilire le sollecitazioni ammissibili sono indicati nella norma EN 13103, punto 7, per gli assi non motori, o nella norma EN 13104, punto 7, per gli assi motori.		La dimostrazione di conformità per le caratteristiche di resistenza meccanica e di fatica dell'asse deve essere conforme alla norma <del>EN 13104</del> EN 13103, punti 4, 5 e 6, per gli assi portanti, o alla norma EN 13104, punti 4, 5 e 6, per gli assi motori. I criteri per stabilire le sollecitazioni ammissibili sono indicati nella norma EN <del>13104</del> 13103, punto 7, per gli assi portanti, o nella norma EN 13104, punto 7, per gli assi motori.	Accolto

<b>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.”</b>		<b>Commentato da:</b>		<b>Risposta di ANSF:</b>	
Revisione:	0.1	Società:	<b>STADLER</b>	Nome:	<b>ANSF</b>
Data:	xx/12/2018	Nome:	Spiroch/All.	Data:	<b>07/03/2019</b>
		Data:	18.12.2019		

**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 allegato 4	Testo Originale / Originaltext	Commenti (giustificazione per la modifica) / Kommentar	Nuovo testo proposto Neuer Vorschlag	Risposta da ANSF
7	3.4.5.2.1 – 7 (Reinhard Zuber)	Si devono verificare la resistenza alla trazione del materiale dell'asse, la resistenza all'urto, l'integrità della superficie, nonché le caratteristiche e la purezza del materiale. La procedura di verifica deve specificare il lotto di campioni utilizzato per ciascuna caratteristica da controllare.		<del>Si devono verificare la resistenza alla trazione del materiale dell'asse, la resistenza all'urto, l'integrità della superficie, nonché le caratteristiche e la purezza del materiale. La procedura di verifica deve specificare il lotto di campioni utilizzato per ciascuna caratteristica da controllare.</del>  La verifica dell'asse si esegue in conformità a EN 13261.	Accolto,
8	3.4.5.2.1 – 8 (Reinhard Zuber)	Il personale addetto ai controlli non distruttivi nella fase di produzione deve essere abilitato nel rispetto delle linee guida ANSF XXX		Il personale addetto ai controlli non distruttivi nella fase di produzione deve <del>essere abilitato nel rispetto delle linee guida ANSF XXX.</del> essere qualificato nel rispetto della EN 473.	Accolto parzialmente, Nel testo sarà distinta la fase di produzione da quella di manutenzione.
9	3.4.5.2.1 – 12 (Reinhard Zuber)	La dimostrazione di conformità per le caratteristiche di resistenza meccanica e di fatica dei cuscinetti degli assi deve avvenire sulla base della norma EN 12082.		La dimostrazione di conformità per le caratteristiche di resistenza meccanica e di fatica dei cuscinetti degli assi deve avvenire sulla base della norma EN 12082. <del>In deroga ai requisiti normativi della EN 12082, la dimostrazione non avviene sul banco di prova, ma mediante calcolo puro.</del>	Non accolto. In assenza di una motivazione della proposta non è possibile accogliere la modifica. Si ritiene che i cuscinetti, essendo un organo di sicurezza, debbano essere verificati nel rispetto dello standard più comune ed applicato oggi a livello ferroviario

<b>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.”</b>		<b>Commentato da:</b>		<b>Risposta di ANSF:</b>	
Revisione:	0.1	Società:	<b>STADLER</b>	Nome:	<b>ANSF</b>
Data:	xx/12/2018	Nome:	Spiroch/All.	Data:	<b>07/03/2019</b>
		Data:	18.12.2019		

**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 allegato 4	Testo Originale / Originaltext	Commenti (giustificazione per la modifica) / Kommentar	Nuovo testo proposto Neuer Vorschlag	Risposta da ANSF
<b>10</b>	3.4.5.2.1 – 15 (Tillmetz Karl)	<p>Le dimensioni geometriche delle sale montate (definite nella figura 1) devono rispettare i valori limite specificati nella tabella 1 per lo scartamento di 1 435 mm. Per lo scartamento di 1 000 mm i valori limite sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Scartamento esterno dei bordini (SR) = <b>989</b> (valore massimo) e <b>975</b> (valore minimo)</li> <li>- Scartamento interno dei bordini (AR) = <b>935 mm (+1-2)</b></li> </ul> <p>Per lo scartamento di 950 mm i valori limite sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Scartamento esterno dei bordini (SR) = <b>920 (-1+1)</b></li> <li>- Scartamento interno dei bordini (AR) = <b>880 mm (-1+1)</b></li> </ul>		<p>Le dimensioni geometriche delle sale montate (definite nella figura 1) devono rispettare i valori limite specificati nella tabella 1 per lo scartamento di 1 435 mm. Per lo scartamento di 1 000 mm i valori limite sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Scartamento esterno dei bordini (SR) = <b>990</b> (valore massimo) e <b>975</b> (valore minimo) <b>ai sensi di (UTP RTE 29500: 989 (-14/+1))</b></li> <li>- Scartamento interno delle ruote (AR) = <b>935 mm (-2/+1)</b></li> </ul> <p>Per lo scartamento di 950 mm i valori limite sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Scartamento esterno dei bordini (SR) = <b>935 (-15/+5)</b></li> <li>- Scartamento interno delle ruote (AR) = <b>880 mm (-1/+1) ai sensi di (norma VEL.N.1:1998)</b></li> </ul>	Accolto.

<b>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.”</b>		<b>Commentato da:</b>		<b>Risposta di ANSF:</b>	
Revisione:	0.1	Società:	<b>STADLER</b>	Nome:	<b>ANSF</b>
Data:	xx/12/2018	Nome:	Spiroch/All.	Data:	<b>07/03/2019</b>
		Data:	18.12.2019		

**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 allegato 4	Testo Originale / Originaltext	Commenti (giustificazione per la modifica) / Kommentar	Nuovo testo proposto Neuer Vorschlag	Risposta da ANSF
11	3.4.5.2.1— <del>21</del> 2 - 6 (Reinhard Zuber)	Se la ruota è utilizzata per frenare un'unità con ceppi che agiscono sulla superficie di rotolamento della ruota, quest'ultima deve essere sottoposta a prove termomeccaniche che considerino l'energia massima di frenatura prevista. La ruota è sottoposta a una valutazione di conformità sulla base della EN 13979-1, punto 6, per verificare che lo spostamento laterale della corona durante la frenatura e la sollecitazione residua restino entro i limiti di tolleranza previsti applicando i criteri di decisione specificati.		La ruota è sottoposta a una valutazione di conformità sulla base della EN 13979-1, punto 6, per verificare che lo spostamento laterale della corona durante la frenatura e la sollecitazione residua restino entro i limiti di tolleranza previsti applicando i criteri di decisione specificati. <b>In deroga ai requisiti normativi della EN 13979, la dimostrazione termomeccanica viene svolta mediante calcolo puro oppure sulla base di valutazioni per analogia. Si rinuncia a un test al banco di prova</b>	Non accolto. In assenza di una motivazione della proposta non è possibile accogliere la modifica. Si ritiene che le ruote, essendo un organo di sicurezza, debbano essere verificate nel rispetto dello standard più comune ed applicato oggi a livello ferroviario

<b>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.”</b>		<b>Commentato da:</b>		<b>Risposta di ANSF:</b>	
Revisione:	0.1	Società:	<b>STADLER</b>	Nome:	<b>ANSF</b>
Data:	xx/12/2018	Nome:	Spiroch/All.	Data:	<b>07/03/2019</b>
		Data:	18.12.2019		

**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 allegato 4	Testo Originale / Originaltext	Commenti (giustificazione per la modifica) / Kommentar	Nuovo testo proposto Neuer Vorschlag	Risposta da ANSF
12	3.4.5.2.1— 22 2 - 7 (Reinhard Zuber)	Deve essere definita una procedura di verifica per garantire, nella fase di produzione, che non siano presenti difetti che possano incidere negativamente sulla sicurezza a causa di qualsiasi cambiamento delle caratteristiche meccaniche delle ruote. Si devono verificare la resistenza alla trazione del materiale della ruota, la durezza della superficie di rotolamento, la resistenza alla frattura, la resistenza all'urto, nonché le caratteristiche e la purezza del materiale. La procedura di verifica deve specificare il lotto dei campioni utilizzato per ciascuna caratteristica da controllare.		<del>Deve essere definita una procedura di verifica per garantire, nella fase di produzione, che non siano presenti difetti che possano incidere negativamente sulla sicurezza a causa di qualsiasi cambiamento delle caratteristiche meccaniche delle ruote. Si devono verificare la resistenza alla trazione del materiale della ruota, la durezza della superficie di rotolamento, la resistenza alla frattura, la resistenza all'urto, nonché le caratteristiche e la purezza del materiale. La procedura di verifica deve specificare il lotto dei campioni utilizzato per ciascuna caratteristica da controllare.</del>  La verifica delle ruote si esegue in conformità a EN 13262.	Accolto. Nel testo sarà aggiunto il riferimento alla norma EN 13262
13	3.4.5.2.1— 23 2 - 8 (Reinhard Zuber)	Il personale addetto ai controlli non distruttivi nella fase di produzione deve essere abilitato nel rispetto delle linee guida ANSF XXX		Il personale addetto ai controlli non distruttivi nella fase di produzione deve <del>essere abilitato nel rispetto delle linee guida ANSF XXX</del> essere qualificato nel rispetto della EN 473.	Vedi risposta di cui al rif. n. 8.

<b>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.”</b>		<b>Commentato da:</b>		<b>Risposta di ANSF:</b>	
Revisione:	0.1	Società:	<b>STADLER</b>	Nome:	<b>ANSF</b>
Data:	xx/12/2018	Nome:	Spiroch/All.	Data:	<b>07/03/2019</b>
		Data:	18.12.2019		

**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 allegato 4	Testo Originale / Originaltext	Commenti (giustificazione per la modifica) / Kommentar	Nuovo testo proposto Neuer Vorschlag	Risposta da ANSF
14	3.4.5.2.1 – 24 (Tillmetz Karl)	<p>Le dimensioni geometriche delle ruote, definite nella figura 2, devono rispettare i valori limite specificati nella Tabella 2 per lo scartamento di 1 435 mm.</p> <p>Per lo scartamento di 1 000 mm i valori limite sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Spessore del bordino (Sd) = <b>26,5 mm (valore massimo) e 21 mm (valore minimo)</b></li> <li>- Altezza del bordino (Sh) = 38 mm (valore massimo) e 28 mm (valore minimo)</li> <li>- Faccia del bordino (qR) = 7,23 mm (valore massimo) e <b>4,25 mm (valore minimo)</b></li> </ul> <p>Per lo scartamento di 950 mm i valori limite sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Spessore del bordino (Sd) = <b>20 mm</b></li> <li>- Altezza del bordino (Sh) = <b>28 mm (valore massimo) e 36 mm (valore minimo)</b></li> <li>- Faccia del bordino (qR) = <b>5 mm</b></li> </ul>		<p>Le dimensioni geometriche delle ruote, definite nella figura 2, devono rispettare i valori limite specificati nella Tabella 2 per lo scartamento di 1 435 mm.</p> <p>Per lo scartamento di 1 000 mm i valori limite sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Spessore del bordino (Sd) = <b>27 mm (-7/+0) ai sensi di UTP RTE 29500: 27</b></li> <li>- Altezza del bordino (Sh) = 38 mm (valore massimo) e 28 mm (valore minimo)</li> <li>- Faccia del bordino (qR) = 7,23 mm (valore massimo) e <b>4,5 mm (valore minimo) ai sensi di UTP RTE 29500</b></li> </ul> <p>Per lo scartamento di 950 mm i valori limite sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Spessore del bordino (Sd) <b>≥ 20 mm</b></li> <li>- Altezza del bordino (Sh) = <b>36 mm (valore massimo) e 28 mm (valore minimo)</b></li> <li>- Faccia del bordino (qR) <b>≥ 5 mm</b></li> </ul>	Accolto.



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:	STADLER	Nome:	ANSF
Data:	xx/12/2018	Nome:	Spiroch/All.	Data:	07/03/2019
		Data:	18.12.2019		

**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.**

15	3.4.5.2.3 komplett (Reinhard Zuber)	<p>(1) Il presente requisito si applica ai veicoli muniti di sale montate a scartamento variabile con cambio tra lo scartamento di 1 435 mm e un altro scartamento che rientra nell'ambito di applicazione del presente documento.</p> <p>(2) Il meccanismo di cambio della sala montata deve assicurare il blocco sicuro nella corretta e prevista posizione assiale della ruota.</p> <p>(3) Deve essere possibile la verifica visiva esterna dello stato del sistema di blocco (bloccato o sbloccato).</p> <p>(4) Se la sala montata è dotata di dispositivo di frenatura, devono essere assicurati la posizione e il blocco nella posizione corretta di tale dispositivo.</p> <p>(5) La procedura di valutazione della conformità ai requisiti specificati al presente punto sarà valutata sulla base della documentazione presentata dal richiedente.</p>	Non rilevante	<p><del>(1) Il presente requisito si applica ai veicoli muniti di sale montate a scartamento variabile con cambio tra lo scartamento di 1 435 mm e un altro scartamento che rientra nell'ambito di applicazione del presente documento.</del></p> <p><del>(2) Il meccanismo di cambio della sala montata deve assicurare il blocco sicuro nella corretta e prevista posizione assiale della ruota.</del></p> <p><del>(3) Deve essere possibile la verifica visiva esterna dello stato del sistema di blocco (bloccato o sbloccato).</del></p> <p><del>(4) Se la sala montata è dotata di dispositivo di frenatura, devono essere assicurati la posizione e il blocco nella posizione corretta di tale dispositivo.</del></p> <p><del>(5) La procedura di valutazione della conformità ai requisiti specificati al presente punto sarà valutata sulla base della documentazione presentata dal richiedente.</del></p>	Accolto.
16	3.5.2.1 – 17 (Spiroch Daniel)	Le prove sono svolte su rotaie asciutte alle seguenti velocità iniziali (se inferiori alla		Le prove sono svolte su rotaie asciutte <b>alla velocità massima del veicolo.</b>	Accolto parzialmente. Il requisito è derivato dalla STI Loc&Pas 2014 e rappresenta lo

<b>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.”</b>		<b>Commentato da:</b>		<b>Risposta di ANSF:</b>	
Revisione:	0.1	Società:	<b>STADLER</b>	Nome:	<b>ANSF</b>
Data:	xx/12/2018	Nome:	Spiroch/All.	Data:	<b>07/03/2019</b>
		Data:	18.12.2019		

**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 allegato 4	Testo Originale / Originaltext	Commenti (giustificazione per la modifica) / Kommentar	Nuovo testo proposto Neuer Vorschlag	Risposta da ANSF
		velocità massima di progetto): 30 km/h; 100 km/h; 120 km/h; 140 km/h; 160 km/h.			standard comune applicato ad oggi. In ogni caso verrà precisato nel testo che in caso di velocità massima del progetto diversa da uno dei valori previsti per i step di verifica si farà anche una prova alla velocità massima di progetto del veicolo.
17	3.5.2.1 – 18 (Spiroch Daniel)	Le prove sono svolte per le condizioni di carico del veicolo «massa di progetto in ordine di marcia», « <b>massa di progetto in condizioni di carico utile normale</b> » e «carico massimo di frenatura» (quali definite ai punti 3.3.2.7 e 3.5.5.2). <b>Qualora due delle condizioni di carico di cui sopra determinino condizioni di frenatura di prova simili sulla base delle pertinenti norme EN o dei pertinenti documenti normativi, è consentito ridurre il numero delle condizioni di prova da tre a due.</b>		Le prove sono svolte per le condizioni di carico del veicolo «massa di progetto in ordine di marcia», <b>«massa di progetto in condizioni di carico utile normale»</b> e «carico massimo di frenatura» (quali definite ai punti 3.3.2.7 e 3.5.5.2). <b>Qualora due delle condizioni di carico di cui sopra determinino condizioni di frenatura di prova simili sulla base delle pertinenti norme EN o dei pertinenti documenti normativi, è consentito ridurre il numero delle condizioni di prova da tre a due.</b>	Accolto.

<b>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.”</b>		<b>Commentato da:</b>		<b>Risposta di ANSF:</b>	
Revisione:	0.1	Società:	<b>STADLER</b>	Nome:	<b>ANSF</b>
Data:	xx/12/2018	Nome:	Spiroch/All.	Data:	<b>07/03/2019</b>
		Data:	18.12.2019		

**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 allegato 4	Testo Originale / Originaltext	Commenti (giustificazione per la modifica) / Kommentar	Nuovo testo proposto Neuer Vorschlag	Risposta da ANSF
18	3.5.2.1 – Frenatura di servizio (Spiroch Daniel)	<p>(1) La prestazione della massima frenatura di servizio da sottoporre a prova è la distanza di arresto come definita nella norma EN 14531-1. La decelerazione è valutata dalla distanza di arresto.</p> <p>(2) Le prove sono svolte su rotaie asciutte a una velocità iniziale pari alla velocità massima di progetto del veicolo; la condizione di carico del veicolo è una di quelle definite al punto 3.5.5.2.</p> <p>(3) I risultati delle prove sono valutati sulla scorta di una metodologia che tenga conto dei seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— correzione dei dati grezzi;</li> <li>— ripetibilità della prova: perché si possa convalidare il risultato di una prova, quest'ultima deve essere ripetuta più volte; vengono inoltre valutate la differenza assoluta tra i risultati e la deviazione standard.</li> </ul>		<p><del>(1) La prestazione della massima frenatura di servizio da sottoporre a prova è la distanza di arresto come definita nella norma EN 14531-1. La decelerazione è valutata dalla distanza di arresto.</del></p> <p><del>(2) Le prove sono svolte su rotaie asciutte a una velocità iniziale pari alla velocità massima di progetto del veicolo; la condizione di carico del veicolo è una di quelle definite al punto 3.5.5.2.</del></p> <p><del>(3) I risultati delle prove sono valutati sulla scorta di una metodologia che tenga conto dei seguenti aspetti:</del></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><del>— correzione dei dati grezzi;</del></li> <li><del>— ripetibilità della prova: perché si possa convalidare il risultato di una prova, quest'ultima deve essere ripetuta più volte; vengono inoltre valutate la differenza assoluta tra i risultati e la deviazione standard.</del></li> </ul>	<p>Non accolto.</p> <p>In assenza di una motivazione della proposta non è possibile accogliere la modifica. Si ritiene che il requisito rappresenti lo standard più comune ed applicato oggi a livello ferroviario. Tra l'altro si fa presente che le modalità di frenatura in servizio ed in emergenza possono essere molto diverse per cui è necessario verificarle entrambe.</p>

<b>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.”</b>		<b>Commentato da:</b>		<b>Risposta di ANSF:</b>	
Revisione:	0.1	Società:	<b>STADLER</b>	Nome:	<b>ANSF</b>
Data:	xx/12/2018	Nome:	Spiroch/All.	Data:	<b>07/03/2019</b>
		Data:	18.12.2019		

**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 allegato 4	Testo Originale / Originaltext	Commenti (giustificazione per la modifica) / Kommentar	Nuovo testo proposto Neuer Vorschlag	Risposta da ANSF
19	3.5.5.1 – 3 (Spiroch Daniel)	Il calcolo delle prestazioni di frenatura deve essere effettuato per le due modalità di comando: <b>frenatura di emergenza e frenatura massima di servizio.</b>		Il calcolo delle prestazioni di frenatura deve essere effettuato per la <b>frenatura rapida.</b>	Non accolto. Il calcolo va effettuato per entrambe le condizioni perché deve riferirsi alle stesse condizioni oggetto di prova. Tra l'altro la definizione di “frenatura rapida” non è standardizzata in ambito ferroviario.

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:	STADLER	Nome:	ANSF
Data:	xx/12/2018	Nome:	Spiroch/All.	Data:	07/03/2019
		Data:	18.12.2019		

**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.**

20	3.5.6.1 -1 (Spiroch Daniel)	<p>Il sistema frenante di un veicolo deve essere progettato in modo che le prestazioni del freno di emergenza (incluso il freno dinamico se esso contribuisce a tali prestazioni) <b>e le prestazioni del freno di servizio (senza freno dinamico)</b> non presuppongano per ciascuna sala montata un'aderenza ruota- rotaia, calcolata nella gamma di velocità &gt; 30 km/h <b>e &lt; 250 km/h</b> più elevata dello <b>0,15</b>, con le seguenti eccezioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— per i veicoli valutati in composizioni bloccate o predefinite con 7 assi o meno, l'aderenza ruota- rotaia calcolata non deve essere superiore a <b>0,13</b>;</li> <li>— per i veicoli valutati in composizioni bloccate o predefinite con 20 assi o più, l'aderenza ruota- rotaia calcolata nella condizione di «carico minimo», può essere superiore a <b>0,15</b> ma non deve superare <b>0,17</b>.</li> </ul> <p>Nota: per la condizione di «carico normale» non sono previste eccezioni; si applica il valore limite di <b>0,15</b>.</p> <p>Questo numero minimo di assi può essere ridotto a 16 se la prova ai sensi del punto 3.5.6.2 relativa all'efficienza del sistema di protezione contro il pattinamento delle ruote viene effettuata per la condizione di «carico minimo» e ha esito positivo.</p>	<p>Il sistema frenante di un veicolo deve essere progettato in modo che le prestazioni del freno ad azione rapida (incluso il freno dinamico se esso contribuisce a tali prestazioni) <b>e le prestazioni del freno di servizio (senza freno dinamico)</b> non presuppongano un'aderenza ruota- rotaia, calcolata nel range di velocità &gt; 30 km/h e &lt; 160 km/h, più elevata di <b>0,13 (con equipaggiamento con freni a ceppi con soles K o freni a disco), 0,15 (con equipaggiamento con freni a ceppi con soles GG) o 0,22</b> se è previsto un dispositivo antipattinamento (ai sensi della EN 15595). <del>con le seguenti eccezioni:</del></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— <del>per i veicoli valutati in composizioni bloccate o predefinite con 7 assi o meno, l'aderenza ruota- rotaia calcolata non deve essere superiore a 0,13;</del></li> <li>— <del>per i veicoli valutati in composizioni bloccate o predefinite con 20 assi o più, l'aderenza ruota- rotaia calcolata nella condizione di «carico minimo», può essere superiore a 0,15 ma non deve superare 0,17.</del></li> </ul> <p><del>Nota: per la condizione di «carico normale» non sono previste eccezioni; si applica il valore limite di 0,15.</del></p> <p><del>Questo numero minimo di assi può essere ridotto a 16 se la prova ai sensi del punto 3.5.6.2 relativa all'efficienza del dispositivo antipattinamento delle ruote viene effettuata per la condizione di «carico minimo» e ha esito positivo.</del></p>	<p>Non accolto.</p> <p>La verifica della frenatura di servizio è necessaria anche per confermare che la relativa prestazione non è superiore a quella della frenatura di emergenza.</p> <p>Per il resto si ritiene di mantenere i valori previsti dall'attuale testo.</p>
----	--------------------------------	--	--	---

<b>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.”</b>		<b>Commentato da:</b>		<b>Risposta di ANSF:</b>	
Revisione:	0.1	Società:	<b>STADLER</b>	Nome:	<b>ANSF</b>
Data:	xx/12/2018	Nome:	Spiroch/All.	Data:	<b>07/03/2019</b>
		Data:	18.12.2019		

**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 allegato 4	Testo Originale / Originaltext	Commenti (giustificazione per la modifica) / Kommentar	Nuovo testo proposto Neuer Vorschlag	Risposta da ANSF
21	3.6.2 – 3 (Oliva Johannes)	L'apparecchiatura deve essere in grado di rimanere in stand-by indipendentemente dalla fonte energetica principale almeno per <b>tre ore</b> . Durante il tempo di stand-by gli strumenti devono essere in grado di funzionare effettivamente a intervalli e periodi casuali per un lasso temporale cumulato di 30 minuti.		L'apparecchiatura deve essere in grado di rimanere in stand-by indipendentemente dalla fonte energetica principale almeno per <b>90 minuti</b> . Durante il tempo di stand-by gli strumenti devono essere in grado di funzionare effettivamente a intervalli e periodi casuali per un lasso temporale cumulato di 30 minuti.	Non accolto. Manca la motivazione in base a cui si propone di ridurre la tempistica. Inoltre si ritiene che tale requisito sia invariante rispetto alla tipologia di scartamento.
22	3.8.1 – 2 (Christoph Leiterer)	Per dimostrare il rispetto di quanto scritto al punto (1) possono essere applicate le seguenti norme ciascuna per gli aspetti di competenza: EN 50126, <b>EN 50128</b> , EN 50155, UIC 556, UIC 558, UIC 559.		Per dimostrare il rispetto di quanto scritto al punto (1) possono essere applicate le seguenti norme ciascuna per gli aspetti di competenza: <del>EN 50126</del> <b>EN 50127</b> , EN 50128, EN 50155, UIC 556, UIC 558, UIC 559.	Non accolto. Non pertinente la EN 50127, corretto lasciare la EN 50126.

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:	<b>STADLER</b>	Nome:	<b>ANSF</b>
Data:	xx/12/2018	Nome:	Spiroch/All.	Data:	<b>07/03/2019</b>
		Data:	18.12.2019		

**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.**

<b>39</b>	3.11.1 (al)	<p>(4) I requisiti da rispettare sono quelli previsti dal D.M. 28 ottobre 2005 Sicurezza nelle gallerie ferroviarie e ss.mm.ii..</p> <p>(5) Per la verifica di conformità ai requisiti di sicurezza antincendio sui materiali si applica la norma EN 45545-2.</p> <p>(6) Gli impianti di rilevamento ed estinzione automatica degli incendi a bordo dei veicoli devono essere conformi alla norma UNI 11565.</p>	<p>Motivi essenzialmente già indicati nel Decreto-<i>draft</i></p> <p>Considerato che i requisiti applicabili ai sottosistemi strutturali relativamente alla sicurezza in galleria nelle reti funzionalmente isolate sono oggetto del tavolo tecnico per la revisione del DM 28 ottobre 2005 e che quindi, in ragione della circostanza che tale ambito verrà disciplinato all'interno del pertinente atto normativo, il presente decreto non regola gli aspetti relativi alla sicurezza in galleria;</p> <p>Articolo 2 Le suddette norme tecniche non regolano</p>	<p>Eliminare (4) e (6) in quanto faranno comunque stato il decreto stesso e sua revisione (indipendentemente dalle indicazioni in norme/standard)</p> <p>Eventualmente estendere in (5) la norma EN45545-2 a tutto il gruppo -x</p>	<p>Non accolto.</p> <p>Il testo di fatto è in linea con l'art. 2 del decreto di emanazione delle presenti norme rimandando al DM Gallerie attuale dove non è riportato il riferimento allo standard da rispettare per la conformità ai materiali e né lo standard da rispettare per l'impianto antincendio. Tali riferimenti non saranno presenti nella revisione del DM in corso, pertanto in questo punto si forniscono solo i riferimenti degli standard di dettaglio da rispettare in quanto non presenti nel DM Gallerie.</p>
-----------	----------------	--	---	---	--

<b>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.”</b>		<b>Commentato da:</b>		<b>Risposta di ANSF:</b>	
Revisione:	0.1	Società:	<b>STADLER</b>	Nome:	<b>ANSF</b>
Data:	xx/12/2018	Nome:	Spiroch/All.	Data:	<b>07/03/2019</b>
		Data:	18.12.2019		

**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 allegato 4	Testo Originale / Originaltext	Commenti (giustificazione per la modifica) / Kommentar	Nuovo testo proposto Neuer Vorschlag	Risposta da ANSF
			gli aspetti relativi alla sicurezza in galleria.		
<b>23</b>	3.11.2.1 – 2 (Oliva Johannes)	<p>I materiali utilizzati per costruire il veicolo costituito al sottosistema materiale rotabile devono essere conformi ai requisiti della norma EN 45545-2, per la «categoria di esercizio» definita di seguito:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— «Categoria di esercizio 2» per la categoria A materiale rotabile passeggeri (incluse le locomotive per servizio passeggeri);</li> <li>— «Categoria di esercizio 3» per la categoria B materiale rotabile passeggeri (incluse le locomotive per servizio passeggeri);</li> <li>— «Categoria di esercizio 2» per locomotive per servizio merci e veicoli automotrici progettate per il trasporto di altro carico utile (posta, merci ecc.);</li> </ul>		<p>I materiali utilizzati per costruire il veicolo devono essere conformi ai requisiti della norma EN 45545-2, per la «categoria di esercizio» definita di seguito:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— «Categoria di esercizio 2 (OC2)» per la categoria A (ai sensi della STI Loc&amp;Pas) materiale rotabile passeggeri (incluse le locomotive per servizio passeggeri);</li> <li>— «Categoria di esercizio 3 (OC3)» per la categoria B (ai sensi della STI Loc&amp;Pas) materiale rotabile passeggeri (incluse le locomotive per servizio passeggeri);</li> <li>— «Categoria di esercizio 2 (OC2)» per locomotive per servizio merci e veicoli automotrici progettate per il trasporto di altro carico utile (posta, merci ecc.);</li> </ul>	<p>Non accolto. Riferimento non trovato, la conformità dei materiali è già trattata al punto 3.11.1 (5) dove si dice che deve essere rispettata la norma EN 45545-2, ovviamente per le categorie di esercizio previste per ciascun tipo di veicolo.</p>



<b>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.”</b>		<b>Commentato da:</b>		<b>Risposta di ANSF:</b>	
Revisione:	0.1	Società:	<b>STADLER</b>	Nome:	<b>ANSF</b>
Data:	xx/12/2018	Nome:	Spiroch/All.	Data:	<b>07/03/2019</b>
		Data:	18.12.2019		

**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 allegato 4	Testo Originale / Originaltext	Commenti (giustificazione per la modifica) / Kommentar	Nuovo testo proposto Neuer Vorschlag	Risposta da ANSF
24	3.11.2.1 – 3 (Oliva Johannes)	Al fine di garantire caratteristiche di prodotto e processi di fabbricazione costanti è necessario che: — il certificato che dimostra la conformità del materiale alla norma, che viene rilasciato immediatamente dopo aver sottoposto a prova il materiale, <b>venga riesaminato ogni 5 anni;</b> — <b>qualora non intervengano cambiamenti nelle caratteristiche del prodotto e nei processi di fabbricazione, né modifiche dei requisiti, non è necessario sottoporre a nuove prove il materiale; occorre soltanto aggiornare il certificato per quanto riguarda la data del rilascio.</b>		Al fine di garantire caratteristiche di prodotto e processi di fabbricazione costanti è necessario che: — il certificato che dimostra la conformità del materiale alla norma, che viene rilasciato immediatamente dopo aver sottoposto a prova il materiale, <b>venga riesaminato alla modifica delle caratteristiche del prodotto oppure dei processi di fabbricazione;</b> <del>— qualora non intervengano cambiamenti nelle caratteristiche del prodotto e nei processi di fabbricazione, né modifiche dei requisiti, non è necessario sottoporre a nuove prove il materiale; occorre soltanto aggiornare il certificato per quanto riguarda la data del rilascio.</del>	Non accolto. Riferimento non trovato, la materia “sicurezza antincendio ed evacuazione” è trattata al capitolo 3.11.

<b>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.”</b>		<b>Commentato da:</b>		<b>Risposta di ANSF:</b>	
Revisione:	0.1	Società:	<b>STADLER</b>	Nome:	<b>ANSF</b>
Data:	xx/12/2018	Nome:	Spiroch/All.	Data:	<b>07/03/2019</b>
		Data:	18.12.2019		

**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 allegato 4	Testo Originale / Originaltext	Commenti (giustificazione per la modifica) / Kommentar	Nuovo testo proposto Neuer Vorschlag	Risposta da ANSF
25	3.11.2.3 (spidan)	I requisiti sono specificati al punto 3.4.3.1.2 del presente documento.		<del>I requisiti sono specificati al punto 3.4.3.1.2 del presente documento.</del>  I sistemi frenanti presenti possono essere monitorati sulla base della pressione dei cilindri del freno nel dispositivo di comando del veicolo. Il monitoraggio dei cuscinetti delle ruote non è previsto ed è garantito dalla corretta manutenzione.	Non accolto. Riferimento non trovato, non presente nel testo inviato in consultazione.
26	3.11.3.1 - 2 (Oliva Johannes)	Il veicolo deve essere dotato di sufficienti e adeguati estintori portatili nelle aree riservate ai passeggeri e/o al personale.		Il veicolo deve essere dotato di sufficienti e adeguati estintori portatili nelle aree riservate ai passeggeri e/o al personale, <b>come da EN 45545.</b>	Non accolto. Riferimento non trovato, non presente nel testo inviato in consultazione.
27	3.11.3.2 - 1 (Oliva Johannes)	Le apparecchiature e le aree del materiale rotabile che presentano intrinsecamente un rischio di incendio devono essere dotate di un sistema per la rilevazione di incendi in fase precoce.		Le apparecchiature e le aree del materiale rotabile che presentano intrinsecamente un rischio di incendio devono essere dotate di un sistema per la rilevazione di incendi in fase precoce come da EN 45545.	Non accolto. Riferimento non trovato, non presente nel testo inviato in consultazione.

<b>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.”</b>		<b>Commentato da:</b>		<b>Risposta di ANSF:</b>	
Revisione:	0.1	Società:	<b>STADLER</b>	Nome:	<b>ANSF</b>
Data:	xx/12/2018	Nome:	Spiroch/All.	Data:	<b>07/03/2019</b>
		Data:	18.12.2019		

**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 allegato 4	Testo Originale / Originaltext	Commenti (giustificazione per la modifica) / Kommentar	Nuovo testo proposto Neuer Vorschlag	Risposta da ANSF
28	3.11.3.4 – 1 (Oliva Johannes)	Il presente punto è applicabile ai veicoli per servizio <b>passengeri di categoria B.</b>		Il presente punto è applicabile ai veicoli per servizio passeggeri di categoria B <b>(OC3).</b>	Non accolto. Riferimento non trovato, non presente nel testo inviato in consultazione.

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:	STADLER	Nome:	ANSF
Data:	xx/12/2018	Nome:	Spiroch/All.	Data:	07/03/2019
		Data:	18.12.2019		

**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.**

29	3.11.3.4–3 (Oliva Johannes)	<p>Questo requisito è ritenuto soddisfatto se viene accertata la conformità ai requisiti seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– il veicolo deve essere munito di sistemi di contenimento e controllo degli incendi (sistema di rilevamento ed estinzione automatico) conformi alla norma <b>UNI 11565</b> oppure di altri elementi di separazione trasversali a sezione completa nelle aree riservate ai viaggiatori/personale di ciascun veicolo, distanziate tra loro di non più 30 m e in grado di soddisfare i requisiti di integrità per almeno 15 minuti (nell'ipotesi che l'incendio possa partire da una parte o dall'altra dell'elemento di separazione) oppure di altri.</li> <li>– <b>il veicolo deve essere munito di barriere tagliafuoco che soddisfano i requisiti di integrità e isolamento termico per almeno 15 minuti nelle posizioni seguenti (se pertinente per veicolo interessato):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– tra la cabina di guida e il compartimento posto dietro di essa (nell'ipotesi che l'incendio abbia inizio in tale compartimento);</li> <li>– tra il motore termico e le aree adiacenti destinate ai viaggiatori/personale (nell'ipotesi che l'incendio abbia inizio nel motore termico)</li> <li>– tra compartimenti in cui sono presenti la linea di alimentazione elettrica e/o l'equipaggiamento del circuito di trazione e</li> </ul> </li> </ul>	<p>Questo requisito è ritenuto soddisfatto se viene accertata la conformità ai requisiti seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– il veicolo deve essere munito di sistemi di contenimento e controllo degli incendi (sistema di rilevamento ed impianto di estinzione automatico) conformi alla <b>norma EN 45545 (verifica ai sensi di ARGE)</b> oppure di altri tramezzi a sezione completa nelle aree riservate ai passeggeri/personale di ciascun veicolo, distanziate tra loro di non più 30 m e in grado di soddisfare i requisiti di integrità per almeno 15 minuti (nell'ipotesi che l'incendio possa partire da una parte o dall'altra dell'elemento di separazione) oppure di altri. In alternativa è possibile equipaggiare i veicoli con altri sistemi.</li> <li>– il veicolo deve essere munito di barriere tagliafuoco che soddisfano i requisiti di integrità e isolamento termico <b>ai sensi della EN 45545</b> per almeno 15 minuti nelle posizioni seguenti (se pertinente per veicolo interessato): <ul style="list-style-type: none"> <li>– tra la cabina di guida e lo scompartimento posto dietro di essa (nell'ipotesi che l'incendio abbia inizio in tale scompartimento);</li> <li>– tra il motore termico e le aree adiacenti destinate ai passeggeri/personale (nell'ipotesi che l'incendio abbia inizio nel motore termico)</li> <li>– tra scompartimenti in cui sono presenti la linea di alimentazione elettrica e/o l'equipaggiamento</li> </ul> </li> </ul>	<p>Non accolto. Riferimento non trovato, non presente nel testo inviato in consultazione.</p>
----	--------------------------------	--	---	---

<b>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.”</b>		<b>Commentato da:</b>		<b>Risposta di ANSF:</b>	
Revisione:	0.1	Società:	<b>STADLER</b>	Nome:	<b>ANSF</b>
Data:	xx/12/2018	Nome:	Spiroch/All.	Data:	<b>07/03/2019</b>
		Data:	18.12.2019		

**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 allegato 4	Testo Originale / Originaltext	Commenti (giustificazione per la modifica) / Kommentar	Nuovo testo proposto Neuer Vorschlag	Risposta da ANSF
		l'area destinata ai viaggiatori/personale (nell'ipotesi che l'incendio abbia inizio nella linea di alimentazione elettrica e/o negli equipaggiamenti del circuito di trazione). — La prova deve essere effettuata in conformità ai requisiti della norma EN 1363-1.		del circuito di trazione e l'area destinata ai passeggeri/personale (nell'ipotesi che l'incendio abbia inizio nella linea di alimentazione elettrica e/o negli equipaggiamenti del circuito di trazione). — La prova deve essere effettuata in conformità ai requisiti della norma EN 1363-1.	
<b>30</b>	3.11.4.1 – 3 (Oliva Johannes)	i veicoli con velocità massima di progetto inferiore a 160 km/h, per un tempo minimo di funzionamento di <b>90 minuti</b> in seguito all'interruzione dell'alimentazione principale.		I veicoli con velocità massima di progetto inferiore a 160 km/h, per un tempo minimo di funzionamento di <b>60 minuti (ai sensi della EN 13272)</b> in seguito all'interruzione dell'alimentazione principale.	Non accolto. Riferimento non trovato, non presente nel testo inviato in consultazione.
<b>31</b>	3.11.4.1 – 4 (Oliva Johannes)	Livello di illuminazione di almeno <b>5 lux</b> a livello del pavimento.		Livello di illuminazione di almeno 5 lux a livello del pavimento <b>(ai sensi della EN 13272)</b>	Non accolto. Riferimento non trovato, non presente nel testo inviato in consultazione.
<b>32</b>	3.11.4.2 – 2 (Oliva Johannes)	<b>Per impedire che il fumo proveniente dall'esterno invada l'unità, deve essere possibile disattivare o chiudere tutti i mezzi di ventilazione esterna. Questo requisito è verificato sul sottosistema del materiale rotabile a livello di veicolo;</b>		Per impedire che il fumo proveniente dall'esterno invada il veicolo, deve essere possibile <b>disattivare o chiudere la ventilazione esterna.</b> Questo requisito è verificato sul sottosistema del materiale rotabile a livello di veicolo;	Non accolto. Riferimento non trovato, non presente nel testo inviato in consultazione.

<b>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.”</b>		<b>Commentato da:</b>		<b>Risposta di ANSF:</b>	
Revisione:	0.1	Società:	<b>STADLER</b>	Nome:	<b>ANSF</b>
Data:	xx/12/2018	Nome:	Spiroch/All.	Data:	<b>07/03/2019</b>
		Data:	18.12.2019		

**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 allegato 4	Testo Originale / Originaltext	Commenti (giustificazione per la modifica) / Kommentar	Nuovo testo proposto Neuer Vorschlag	Risposta da ANSF
33	3.11.4.4 – 3 (Oliva Johannes)	La conformità viene dimostrata applicando la norma EN 50553, in cui le seguenti funzioni di sistema sono interessate da un «incendio di tipo 2»: — frenatura per il materiale rotabile con sicurezza antincendio di <b>categoria A</b> : questa funzione è valutata per una durata di 4 minuti; — frenatura e trazione per il materiale rotabile con sicurezza antincendio di <b>categoria B</b> : queste funzioni sono valutate per una durata di 15 minuti <b>a una velocità minima di 80 km/h.</b>		La conformità viene dimostrata applicando la norma EN 50553, in cui le seguenti funzioni di sistema sono interessate da un «incendio di tipo 2»: — frenatura <b>e trazione</b> per il materiale rotabile con sicurezza antincendio di categoria A ( <b>OC2</b> ): questa funzione è valutata per una durata di 4 minuti; — frenatura e trazione per il materiale rotabile con sicurezza antincendio di categoria B ( <b>OC3</b> ): queste funzioni sono valutate per una durata di 15 minuti <b>a una velocità minima di 80 km/h.</b>	Non accolto. Riferimento non trovato, non presente nel testo inviato in consultazione.

<b>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.”</b>		<b>Commentato da:</b>		<b>Risposta di ANSF:</b>	
Revisione:	0.1	Società:	<b>STADLER</b>	Nome:	<b>ANSF</b>
Data:	xx/12/2018	Nome:	Spiroch/All.	Data:	<b>07/03/2019</b>
		Data:	18.12.2019		

**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 allegato 4	Testo Originale / Originaltext	Commenti (giustificazione per la modifica) / Kommentar	Nuovo testo proposto Neuer Vorschlag	Risposta da ANSF
34	3.11.5.1 – 12 (Oliva Johannes)	Il numero di porte e le dimensioni delle stesse devono consentire la completa evacuazione dei passeggeri senza bagaglio entro il termine di tre minuti. A tal fine, è consentito prevedere che i passeggeri con mobilità ridotta debbano essere assistiti da altri passeggeri o dal personale, e che i passeggeri su sedia a rotelle debbano essere evacuati senza sedia a rotelle. <b>La verifica di questo requisito si effettua con una prova pratica in condizioni di esercizio normali.</b>		Il numero di porte e le dimensioni delle stesse devono consentire la completa evacuazione dei passeggeri senza bagaglio entro il termine di tre minuti. A tal fine, è consentito prevedere che i passeggeri con mobilità ridotta debbano essere assistiti da altri passeggeri o dal personale, e che i passeggeri su sedia a rotelle debbano essere evacuati senza sedia a rotelle. <del>La verifica di questo requisito si effettua con una prova pratica in condizioni di esercizio normali.</del>	Non accolto. Riferimento non trovato, non presente nel testo inviato in consultazione.
35	3.11.5.2 (Oliva Johannes)	I requisiti sono specificati al punto 3.11.5.2 del presente documento.		I requisiti sono specificati al punto 3.10.1.3.2 del presente documento.	Non accolto. Riferimento non trovato, non presente nel testo inviato in consultazione.

<b>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.”</b>		<b>Commentato da:</b>		<b>Risposta di ANSF:</b>	
Revisione:	0.1	Società:	<b>STADLER</b>	Nome:	<b>ANSF</b>
Data:	xx/12/2018	Nome:	Spiroch/All.	Data:	<b>07/03/2019</b>
		Data:	18.12.2019		

**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 allegato 4	Testo Originale / Originaltext	Commenti (giustificazione per la modifica) / Kommentar	Nuovo testo proposto Neuer Vorschlag	Risposta da ANSF
36	3.14.1.2 – 1 (Spiroch Daniel)	Almeno il 10 % dei sedili dei treni a composizione fissa o di ogni singolo veicolo e per classe deve essere designato come sedile con priorità per l'uso delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta.		<del>Almeno il 10 % dei</del> sedili dei treni a composizione fissa o di ogni singolo veicolo e per classe devono essere designati come sedili con priorità per l'uso delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta. <b>Il numero esatto dipende dalla struttura del veicolo e deve essere considerato progetto per progetto.</b>	Parzialmente accolto. Il testo verrà modificato al fine di prevedere, per i veicoli a scartamento ridotto, la possibilità di valutare caso per caso l'applicabilità dei requisiti e discostarsi da qualche parametro in base al progetto del veicolo ma sempre garantendo l'accessibilità alle persone con disabilità e PRM.
37	3.14.1.2 – 7 (Spiroch Daniel)	Ogni sedile con priorità e il relativo spazio a disposizione dell'utente devono essere conformi alle figure da H1 a H4.		<del>Ogni sedile con priorità e il relativo spazio a disposizione dell'utente devono essere conformi alle figure da H1 a H4.</del> Le figure da H1 a H4 danno un'idea del fabbisogno di spazio dei sedili con priorità, l'implementazione deve essere tagliata su misura per il progetto ed eventualmente può divergere.	Vedi risposta di cui al rif. n. 36.
38	3.14.2 – 1 (Spiroch Daniel)	In funzione della lunghezza del veicolo, esclusa la locomotiva o la motrice, deve essere presente nel relativo veicolo un numero di spazi per sedie a rotelle almeno corrispondente a quello indicato nella tabella XXX:		In funzione della lunghezza del veicolo, <del>esclusa la locomotiva o la motrice,</del> deve essere presente nel relativo veicolo un numero di spazi per sedie a rotelle almeno corrispondente a quello indicato nella tabella <b>XXX</b> : L'indicazione della lunghezza si riferisce allo spazio a disposizione dei passeggeri:	Non accolto. La precisazione proposta non è chiara per cui non accoglibile.