

Revisione del Regolamento per la Circolazione Ferroviaria

Focus sulle attività in corso

Roma, 17 luglio 2019

Analisi delle osservazioni ricevute a seguito della consultazione

- Pervenute osservazioni da **14** soggetti

ASSTRA	MERCITALIA RAIL
ASSIFER	MERCITALIA SHUNTING & TERMINAL
FERCARGO	RFI
FERROVIE DEL SUD EST (BUTF)	SNCF VOYAGES ITALIA
FIFTM	TERMINALI ITALIA
IIS CERT	TRAINING
ITALO	TRENITALIA
	TRENORD

- **204** pagine di commenti
- Avanzamento analisi al **44%**

Focus sulle principali innovazioni

Si può parlare di innovazioni?

- Requisiti già imposti in specifiche note emanate dall'Agenzia dal 2012
- Note indirizzate agli interlocutori istituzionali del momento
- Necessità di estendere i requisiti ai nuovi soggetti rientranti nelle competenze dell'Agenzia

INTERLOCUZIONE TRA AGENTI DELL'IF E REGOLATORE PER LE VERIFICHE SUGLI IMPIANTI DI TERRA

1.8	<p>La circolazione ferroviaria prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dal regolatore della circolazione all'agente di condotta. Qualora le incombenze di cui sopra non siano direttamente svolte dall'agente di condotta, devono essere emanate apposite procedure di dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'agente di condotta e gli altri agenti incaricati di svolgere le citate incombenze.</p>	<p>La circolazione ferroviaria prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dal regolatore della circolazione all'agente di condotta. Qualora le incombenze di cui sopra non siano direttamente svolte dall'agente di condotta, devono essere emanate apposite procedure di dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'agente di condotta e gli altri agenti incaricati di svolgere le citate incombenze e tra essi e il regolatore della circolazione.</p>
-----	---	--

I	Novo RCF	Osservazione	Risposta
2.5	<p>Un passaggio a livello (PL) è un'intersezione a raso, tra una o più strade e una o più linee ferroviarie, e deve essere munito di dispositivi che, quando attivi, inibiscono il transito lato strada tenendo anche conto della tipologia di utenza stradale interessata (barriere, barriere non aggirabili neppure da pedoni e ciclisti, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.). Gli utenti della strada devono essere adeguatamente informati riguardo al comportamento da tenere e al personale di sicurezza da contattare nel caso in cui restino intrappolati tra le barriere.</p>	<p>Ciò appare poco chiaro e di difficile attuazione, in quanto presupporrebbe la conoscenza di dati attualmente non nella disponibilità del Gestore e la definizione di specifiche relazioni funzionali fra i suddetti dispositivi e la tipologia di utenza stradale.</p> <p>Per quanto riguarda l'ultimo capoverso del paragrafo proposto, si ritiene che lo stesso non sia attuabile perché attualmente la cartellonistica con le informazioni sul comportamento che l'utente stradale deve tenere in caso di intrappolamento fra le barriere del PL non risulta disponibile</p>	<p>Regolamento Delegato (Ue) 2018/762 della Commissione dell'8 Marzo 2018 prevede da parte del Gestore:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>“un impegno a controllare i rischi per la sicurezza che derivano sia dalle attività proprie che da quelle causate da terzi”</i> (All.2, punto 2.2.2. lettera c) - <i>“la necessità di collaborare con altre parti interessate [...] su rischi condivisi e la messa in atto di adeguate misure di sicurezza”</i> (All.2, punto 3.1.1.1. lettera e). <p>Si fa inoltre presente che il decreto legislativo 50/2019 prevede , all'articolo 4, comma 3, lettera b) che i Gestori delle infrastrutture e le Imprese ferroviarie tengano conto <i>“nei loro sistemi di gestione della sicurezza, dei rischi associati alle attività di altri soggetti e di terzi”</i>.</p> <p>Riguardo all'osservazione inerente alla cartellonistica stradale non ancora standardizzata, si rimanda a quanto disciplinato al punto 4.2 di nuova formulazione.</p>

VINCOLI DI SICUREZZA DA GARANTIRE IN MODO AUTOMATICO CON SISTEMI TECNOLOGICI

4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. e più in generale di tutto quanto stabilito nel presente regolamento deve essere garantito in modo automatico attraverso le idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli previste dalle norme tecniche e dalle istruzioni di settore nazionali, europee o internazionali e secondo le modalità disciplinate dalle normative vigenti.

Nei casi in cui le idonee attrezzature tecnologiche non siano ancora previste dalle suddette normative, devono essere attivate le necessarie iniziative di ricerca e sviluppo e, nelle more della standardizzazione delle innovazioni sviluppate, adottate efficaci misure alternative.

RILEVAZIONE AUTOMATICA E CONTINUA DELLE ANORMALITÀ DELL'INFRASTRUTTURA E DEI VEICOLI E IMPOSIZIONE AUTOMATICA DELLE NECESSARIE RESTRIZIONI

2.19	<p>Sull'infrastruttura ferroviaria devono essere adottati, secondo i criteri di cui al punto 4.2, sistemi di rilevamento automatico di:</p> <ul style="list-style-type: none">- anomalità dell'infrastruttura;- eventi naturali;- anomalità ai veicoli ferroviari, <p>che possano pregiudicare la sicurezza della circolazione.</p> <p>Tali sistemi devono segnalare l'anormalità e, in funzione delle possibili conseguenze, imporre, per quanto praticabile automaticamente, le restrizioni di circolazione idonee a garantire la sicurezza.</p> <p>L'ubicazione delle apparecchiature di rilevamento fisse e l'utilizzazione di quelle mobili deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea, della presenza di punti più sensibili alle suddette anomalità, delle caratteristiche dei treni ammessi a circolare su di essa e della presenza o meno di ulteriori provvedimenti cautelativi.</p>
3.5	<p>I veicoli devono essere dotati, secondo i criteri di cui al punto 4.2, di dispositivi che segnalino in cabina di guida un anomalo comportamento delle boccole, l'anomala frenatura delle ruote e altre anomalie riguardanti i parametri del veicolo rilevanti per la sicurezza. Tali sistemi devono imporre automaticamente le restrizioni più idonee a garantire la sicurezza in relazione al tipo di anomalia rilevata.</p>

MANOVRE

I	Nuovo punto	Osservazione	Risposta
19.19 bis	Qualora, durante l'effettuazione di una manovra, si verifichi un guasto del dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta, è ammessa la prosecuzione della manovra fino al termine del movimento in atto purché sia presente in cabina di guida un altro agente con l'obbligo di sorvegliare sulla vigilanza dell'agente di condotta ed intervenire, arrestando ed immobilizzando il convoglio nel caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta.	La limitazione appare eccessiva ed antieconomica (in termini di pratica effettuabilità del servizio di manovra, con conseguente possibile "paralisi" degli impianti). Si propone di autorizzare la possibilità di utilizzo del veicolo fino al termine del movimento in atto e, fino al ripristino dell'apparecchiatura, l'utilizzo con due agenti.	Il dispositivo che controlla la vigilanza dell'agente di condotta è forse più importante nelle manovre che sui treni, in considerazione dei rispettivi contesti operativi. Pertanto, si confermano le cautele previste in caso di sua assenza. Si potrà rivalutare la proposta presentata una volta adottato il sistema di protezione della manovra imposto al punto 19.5 in funzione delle protezioni da esso fornite.

MOVIMENTI NECESSARI AL SISTEMA DI PROTEZIONE MA NON COMPLETAMENTE PROTETTI

	Nuovo RCF	Osservazione	Risposta
4.21	<p>Qualora strettamente necessario per il funzionamento del sistema di protezione, sono ammessi movimenti (ad esempio movimenti per entrare nel sistema, movimenti strettamente necessari per aggiornare l'autorizzazione al movimento presente a bordo) nei quali il sistema non offra una protezione completa, purché venga garantito l'intervento della frenatura non oltre il termine dell'autorizzazione al movimento e l'arresto prima del primo punto da proteggere, tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare su di essa.</p>	<p>La modifica sembra infatti introdurre il concetto di "predisposizione" per entrare nel sistema però contestualmente non viene più preso in considerazione il concetto di "velocità di rilascio" (concetto che normalmente può essere applicato anche in modalità diversa dalla predisposizione).</p>	<p>Il concetto di "velocità di rilascio" è contenuto nella fattispecie "<i>movimenti strettamente necessari per aggiornare l'autorizzazione al movimento presente a bordo</i>" menzionata nel punto 4.21 di nuova formulazione.</p>

TRANSITO DEI TRENI IN PROSSIMITA' DEI MARCIAPIEDI

	Nuovo RCF	Osservazione	Risposta
Punto 4.24 ter	Durante la circolazione di convogli sui binari adiacenti ai marciapiedi adibiti al servizio viaggiatori deve essere garantita la sicurezza degli utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi, in relazione alle caratteristiche dei convogli e del servizio da essi svolto, alle caratteristiche dei marciapiedi e al relativo stato di affollamento.	Si ritiene opportuno specificare che la garanzia di quanto indicato è data dal rispetto delle norme nazionali e comunitarie applicabili relativamente alla larghezza dei marciapiedi (cfr. STI INFRA).	<p>In generale il rispetto del principio è garantito non solo dal rispetto delle norme inerenti alla larghezza dei marciapiedi ma da provvedimenti ulteriori, da definire in relazione alle specifiche situazioni, tra cui ad esempio i seguenti</p> <ul style="list-style-type: none"> - far circolare i treni in transito sui binari di stazione privi di marciapiedi aperti ai passeggeri; - limitazione dell'accesso dei passeggeri ai binari per il solo tempo necessario allo svolgimento del servizio dei treni aventi fermata; - riduzioni di velocità - annunci sonori mirati; - analisi dell'occorrenza di fenomeni di sovraffollamento delle banchine nelle stazioni ferroviarie al fine di realizzare una mappatura delle situazioni critiche per la sicurezza dei viaggiatori; - interlocuzione con le amministrazioni locali al fine di valutare, tra l'altro, la possibilità di regolamentare in determinati periodi, giorni e ore dell'anno, l'affluenza nelle stazioni e gli accessi diretti in banchina; - valutazione della possibilità, qualora non si riesca a garantire un adeguato livello di sicurezza in una specifica stazione ferroviaria e in analogia a quanto avviene per le stazioni delle metropolitane, di sopprimere la fermata nelle situazioni di sovraffollamento..

BLOCCO PORTE

MODIFICHE A VALLE DEI COMMENTI

3.2	<p>Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature:</p> <ul style="list-style-type: none">-- sistema di comando e controllo delle porte del convoglio centralizzati e distinti per lato;-;	<p>Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature:</p> <p>... [omissis]</p> <ul style="list-style-type: none">- sistema di comando e controllo delle porte del convoglio centralizzati e distinti per lato se il veicolo è utilizzato per la trazione di treni viaggiatori
-----	---	---

BLOCCO PORTE

MODIFICHE A VALLE DEI COMMENTI

4.28 ter	L'apertura delle porte dei veicoli che non devono essere utilizzate dai passeggeri (es. di estremità o guaste) deve essere impedito, tramite idonei dispositivi; il venire meno di tale condizione deve essere immediatamente rilevabile per l'adozione delle necessarie misure	Le porte dei veicoli che non devono essere utilizzate dai passeggeri, incluse quelle che delimitano le zone accessibili ai viaggiatori devono essere chiuse e ne deve essere impedita l'apertura tramite idonei dispositivi (che per le porte adibite alla salita e discesa dei viaggiatori devono essere conformi al punto 3.11 bis).
16.8	Qualora, durante la marcia di un treno viaggiatori, siano rilevate una o più porte non correttamente chiuse e bloccate, il treno deve essere subito arrestato, al fine di provvedere alla loro regolarizzazione.	Qualora, durante il servizio di un treno viaggiatori, siano rilevate una o più porte non conformi al punto 4.28 ter, si immediatamente deve provvedere alla loro regolarizzazione, arrestando il treno ove necessario per evitare possibili cadute.

MARCIA A VISTA

	Nuovo RCF	Osservazione	Risposta
4.17	Quando nel presente Regolamento o nel Regolamento sui Segnali vigente sulla specifica infrastruttura ferroviaria, è richiesta la “marcia a vista”, il treno deve essere fatto avanzare ad una velocità tale da poter essere arrestato entro il tratto di infrastruttura ferroviaria che l’agente di condotta vede libero, senza mai superare la velocità di 30 km/h e fermi restando i limiti di cui al precedente punto 4.16	In generale la marcia a vista potrebbe essere prevista anche in altre procedure d’interfaccia oltre al RS	Quando nel presente Regolamento <u>o nelle ulteriori norme vigenti sulla specifica infrastruttura ferroviaria</u> , è richiesta la “marcia a vista”, il treno deve essere fatto avanzare ad una velocità tale da poter essere arrestato entro il tratto di infrastruttura ferroviaria che l’agente di condotta vede libero, senza mai superare la velocità di 30 km/h e fermi restando i limiti di cui al precedente punto 4.16.

Grazie dell'attenzione!

Giovanni Caruso
Responsabile Settore
Norme di esercizio
giovanni.caruso@ansf.gov.it

Christian Lusi
Settore Norme di esercizio
Ufficio Norme d'esercizio
christian.lusi@ansf.gov.it