ANSF Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Regolamento per la Circolazione Ferroviaria

Principi di sicurezza

Roma, 19 luglio 2019

ARGOMENTI DELL'INTERVENTO

- L'RCF: cosa contiene e perché è stato emanato
- Perché è in corso di revisione
- Principi di sicurezza disciplinati

Perché è stato emanato

D.Lgs 162/2007 ha attribuito ad ANSF il compito di:

- "*definire il **quadro normativo in materia di sicurezza**, proponendone il necessario riordino…*" (articolo 6, comma 2, lettera a)
- "*stabilire i **principi**, le procedure e la ripartizione delle competenze degli operatori ferroviari …*" (articolo 6, comma 2, lettera c)

Cosa contiene

Principi di sicurezza della circolazione inerenti a:

- Vincoli di sicurezza da rispettare
- Funzioni dei sistemi tecnologici a tal fine necessari
- Operatività degli agenti con compiti di sicurezza
- Gestione situazioni di degrado e di manutenzione dell'infrastruttura

RCF: perché è in corso di revisione

Gruppo di lavoro per le ferrovie isolate

- *«Entro il 31 dicembre 2018, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) individua le norme tecniche e gli standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate ...tenendo conto delle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei rotabili e del servizio di trasporto. A decorrere dal 30 giugno 2019, alle reti funzionalmente isolate...si applicano le disposizioni adottate ai sensi del presente comma»* (legge 172/2017 art. 15-ter).

Osservazioni formulate dagli operatori

- Nota di Direzione Tecnica del 10/8/2018

Note ANSF emanate dopo l'RCF

- PL in consegna agli utenti
- Movimenti di treni e manovre
- Movimenti in «predisposizione»
- ecc.

Sistemi automatici di sicurezza

- Gli errori del personale di "prima linea" (macchinista, regolatore, manutentore) hanno un impatto diretto e immediato sulla sicurezza dell'esercizio

- si rendono quindi necessari sistemi automatici che intervengano in tempo reale per neutralizzarli

Sono a tal fine necessari:

- Sistemi di protezione della marcia

- Sistemi di blocco automatico

- Apparati IS che garantiscano i collegamenti di sicurezza

- Sistemi che rilevino automaticamente anormalità dell'infrastruttura e dei veicoli e impongano le necessarie limitazioni

- Sistemi tecnologici che impongano automaticamente la sospensione della circolazione durante le lavorazioni nelle sale apparati

Movimenti di treni e manovre

I treni sottostanno a vincoli di sicurezza più restrittivi delle manovre

- impedito ingresso su cdb occupati
- Impossibilità di effettuare retrocessioni in normale esercizio
- Sentiti deviatoi laterali

E' pertanto necessario limitare le manovre ai soli movimenti non effettuabili come treno

- Movimenti tra due binari dello stesso fascio

I movimenti tra impianti o tra fasci del medesimo impianto vanno effettuati come treno

- E' necessario realizzare gli impianti al fine di consentirlo (es. con emiitinerari)

Sistema di protezione della marcia: esclusione e ripresa della marcia dopo il suo intervento

- L'esclusione del sistema di protezione della marcia può avvenire solo se strettamente necessaria al proseguimento del treno
- Deve essere sempre autorizzata dal regolatore della circolazione
- Ciò al fine di evitare indebite esclusioni e di consentire al regolatore di adottare i necessari provvedimenti
- La ripresa della marcia in caso di intervento del sistema di protezione deve essere sempre autorizzata dal regolatore della circolazione

Vincoli di marcia vanno comunicati all'agente di condotta

- Il responsabile della condotta del treno è l'agente di condotta poiché è lui che agisce sui comandi di trazione o di frenatura

- Per le comunicazioni inerenti alla sicurezza della circolazione il regolatore deve quindi comunicare direttamente con l'agente di condotta

Passaggi a livello

- I PL devono essere dotati di dispositivi di inibizione del traffico stradale, collegati con collegamento di sicurezza coi segnali lato ferrovia

- I PL privati devono essere dotati di dispositivi che garantiscano l'assenza di circolazione ferroviaria durante l'attraversamento

- I PL in degrado possono essere impegnati dal treno solo dopo l'adozione di provvedimenti che assicurino l'assenza di transito stradale finchè il treno non sia percepito come ostacolo dagli utenti della strada

- Introdotte norme specifiche per i PL solo pedonali
  - Sbarramenti
  - Tabelle monitorie
  - Velocità lato ferrovia commisurata alle condizioni di visibilità
  - Marcia a vista

Circolazione sul binario "illegale"

- La circolazione dei treni deve essere programmata nel senso di marcia per il quale il binario è attrezzato

- La circolazione dei treni in senso opposto rispetto a quello per cui il binario è attrezzato è ammessa solo in caso di eventi improvvisi che impediscono il transito sul binario previsto, al fine di consentire ai treni già in circolazione di superare il tratto interessato dall'anormalità

Anormalità nella marcia del treno

- Il regolatore della circolazione che rilevi o venga a conoscenza di una anormalità alla circolazione di un treno deve attivarsi tempestivamente per contattare l'agente di condotta.

- Nel caso in cui la comunicazione non sia possibile, il regolatore della circolazione deve attivare le procedure per il raggiungimento e l'immobilizzazione del treno prima che l'immobilizzazione stessa non sia più garantita dal sistema frenante e per l'eventuale soccorso dell'agente di condotta.

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