

Direzione Tecnica
Il Direttore

Ferrovie dello Stato
UA 19/6/2009
RFI-DTC\A.0010\PI\2009\0001968

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO N° 06 del 19 GIUGNO 2009

**“Applicazione del decreto ANSF n° 6/2009 del 16 giugno 2009 concernente
«Modifiche alle norme di esercizio per la circolazione dei treni non protetti dai sistemi
SCMT o SSC »”**

**Il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**

VISTO il D.Lvo. n. 162 del 10 agosto 2007 recante attuazione delle Direttive 2004/49/CE e 2005/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, all'art. 4 comma 7 e 8 e all'art. 6 comma 2 lettera a);

VISTO il decreto dirigenziale n. 2043 del 10 giugno 2008 che ratifica l'assunzione delle attribuzioni in materia di sicurezza del trasporto ferroviario indicate nel verbale n° 1 del 6 giugno 2008, ai sensi dell'art. 4, comma 8 del D.Lvo 10 agosto 2007 n° 162;

VISTO il decreto del Direttore dell'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle Ferrovie n° 1/2009 del 6 aprile 2009, concernente le attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria;

emana la seguente

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO

Art. 1

(Decreto ANSF n° 6/2009 del 16 giugno 2009)

Nell'allegato 1 è riportato il decreto ANSF n° 6/2009 del 16 giugno 2009 emanato dal Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie concernente “Modifiche alle norme di esercizio per la circolazione dei treni non protetti dai sistemi SCMT o SSC”. Esso costituisce parte integrante e costitutiva della presente Disposizione di Esercizio.

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato
Società soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.
a norma dell'art. 2497 sexies cod. civ. e D.Lgs. n. 188/2003
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 32.341.275.131,00
Isenta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 - R.F.A. 758306

Pagina 1 di 2
COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE





Il decreto ANSF 6/2009 del 16 giugno 2009 è pubblicato in formato pdf a cura della Direzione Tecnica sul sito www.rfi.it nel "Quadro Normativo".

Le pagine relative alle modifiche dei testi normativi "Regolamento per la circolazione dei treni" e "Istruzioni per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive", "Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni", "Norme per l'Esercizio delle Apparecchiature Tecnologiche", apportate con il decreto in allegato saranno distribuite successivamente.

Art. 2

(Avviso e Procedure operative)

Le Direzioni Compartimentali Movimento (DCM) restano incaricate di portare a conoscenza e di dare copia al proprio personale interessato il contenuto del suddetto decreto per quanto di rispettiva competenza.

Nei Registri delle Disposizioni di Servizio (RDS) delle stazioni comuni con le Reti Regionali dovranno essere riportate, se necessarie, le cautele da adottare per il ricevimento dei treni di cui all'art. 1 del nominato decreto (art 3 comma 13 quater lettera c) del R.C.T.).

Art. 3

(Entrata in vigore)

La presente Disposizione di Esercizio entra in vigore contestualmente all'entrata in vigore del decreto ANSF n° 6/2009 del 16 giugno 2009 allegato.

Giovanni Costa



DECRETO n. 6/2009

**MODIFICHE ALLE NORME DI ESERCIZIO PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI NON PROTETTI
DAI SISTEMI SCMT O SSC**

IL DIRETTORE DELL' AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

VISTO il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria;

VISTO il 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, con particolare riferimento:

- all'articolo 4, commi 7 e 8, che prevede l'assunzione da parte dell' Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (di seguito Agenzia) delle attribuzioni nella materia della sicurezza del trasporto ferroviario già esercitate dal Ministero dei Trasporti e dal gruppo F.S. S.p.A., prevedendo una fase di prima applicazione del medesimo decreto legislativo sulla base di apposite Convenzioni fra Ministero, Agenzia e Gruppo FS,
- all'articolo 6, comma 2, lettera a), che prevede che l' Agenzia definisca il quadro normativo in materia di sicurezza, proponendone il necessario riordino, e che emani le norme tecniche e gli standard di sicurezza e vigili sulla loro applicazione:

VISTO il decreto dirigenziale n. 2043 D.G.4-Div.5 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che ha, tra l'altro ratificato il verbale n. 1 del 6 giugno 2008, sottoscritto in attuazione della Convenzione del 21 maggio 2008 stipulata fra Ministero dei Trasporti, Agenzia e Gruppo FS, con il quale sono attribuiti all' Agenzia i seguenti compiti:

- emanazione di Norme e Standard di sicurezza della circolazione ferroviaria,
- omologazione di materiale rotabile o di sue parti, per gli aspetti connessi con la sicurezza della circolazione,
- rilascio, rinnovo, modifica e revoca del certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie, ivi comprese le attività relative ai sistemi di gestione di sicurezza,
- attività di ispezione ed audit nonché di monitoraggio;

VISTO il decreto n. 1/2009 del 6 aprile 2009 del Direttore dell' Agenzia, concernente le attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria;

VISTI le norme tecniche e gli standard di sicurezza di cui all' Allegato B al decreto del Direttore dell' Agenzia n. 1/2009 e in particolare:

- il Regolamento Circolazione Treni,
- l' Istruzione per il Personale di Condotta delle Locomotive,
- l' Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni,
- le Norme per l' Esercizio delle Apparecchiature Tecnologiche;

VISTA la direttiva n. 1/dir/2008 del 30 giugno 2008 del Direttore dell' Agenzia, rivolta alle imprese ferroviarie ed avente per oggetto le modalità di utilizzo del dispositivo vigilante;

VISTA la direttiva n. 1/dir/2009 del 3 giugno 2009 del Direttore dell' Agenzia, concernente la circolazione dei treni non protetti dai sistemi di protezione della marcia del treno e utilizzo del dispositivo vigilante dal 1° luglio 2009;

Vista la nota TRNIT.CORP.10/06/2009.002179, con la quale l' Impresa ferroviaria Trenitalia ha formulato commenti e proposto integrazioni allo schema di decreto n. L/2009,

inviato da questa Agenzia a tutti gli operatori e le associazioni del settore ferroviario con nota ANSF 02858/09 del 3 giugno 2009;

Considerato, riguardo ai succitati commenti e integrazioni, che:

- le locomotive di manovra, in attesa dell'attrezzaggio, devono continuare a svolgere le attività di cui alla citata nota dell'Impresa ferroviaria Trenitalia e che tali attività devono essere disciplinate in coerenza ai dettami della direttiva n. 1/dir/2009 del 3 giugno 2009 del Direttore dell'Agenzia,
- l'impresa ferroviaria deve portare all'attenzione del personale di condotta in maniera adeguata, prima della partenza del treno, le località nelle quali devono essere rispettate le limitazioni di cui alla direttiva 1/dir/2009 di questa Agenzia;
- la comunicazione al Gestore dell'infrastruttura da parte dell'Impresa ferroviaria dei treni soggetti alle limitazioni di cui alla direttiva n. 1/dir/2009 del 3 giugno 2009 del Direttore dell'Agenzia è necessaria ai fini della regolarità della circolazione;

emana il seguente

DECRETO n. 6/2009

MODIFICHE ALLE NORME DI ESERCIZIO PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI NON PROTETTI DAI SISTEMI SCMT O SSC

Articolo 1

Modifiche al Regolamento per la Circolazione dei Treni

All'articolo 3 sono apportate le seguenti modifiche:

- Il testo del comma 13 bis è così sostituito:

13 bis. La circolazione dei treni deve essere protetta da uno dei seguenti sistemi:

- Sistema di controllo della marcia dei Treni, di distanziamento e di segnalamento in cabina di guida (ERTMS/ETCS L2);
- Sistema di Controllo della Marcia dei Treni (SCMT);
- Sistema di Supporto della Condotta dei treni (SSC).

A tal fine le linee devono essere attrezzate con uno dei sottosistemi di terra di tali sistemi; i treni devono essere attrezzati con i sottosistemi di bordo compatibili con i sottosistemi di terra presenti sulle linee da percorrere.

L'esercizio con tali sistemi deve svolgersi in conformità alle specifiche norme.

- Il testo del comma 13 quater è così sostituito:

13 quater. Sulle linee munite dei sottosistemi di terra SCMT o SSC, oltre ai treni attrezzati con sottosistemi di bordo compatibili, sono ammessi a circolare anche:

- a) i treni non ancora attrezzati con il sottosistema di bordo compatibile con il sottosistema di terra, specificamente individuati da apposite direttive dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie;
- b) i treni composti da:

- rotabili utilizzati per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (mezzi d'opera),
- locomotive di manovra che, per esigenze tecniche, devono essere trasferite presso l'impianto di manutenzione più vicino all'impianto nel quale prestano servizio,
- rotabili d'epoca,

in possesso delle caratteristiche tecniche per circolare come treni ma non ancora attrezzati con il sottosistema di bordo compatibile con il sottosistema di terra;

- c) i treni non ancora attrezzati con il sottosistema di bordo compatibile con il sottosistema di terra, circolanti esclusivamente sulle reti regionali e che accedono alle stazioni comuni, fra reti regionali e rete in gestione a RFI, su binari dedicati, o che utilizzano tratti della rete in gestione a RFI.

Qualora i treni di cui alle precedenti lettere circolino, per guasto o altra causa, anche senza la funzione di ripetizione continua dei segnali in macchina attiva, non devono superare la velocità di 60 km/h nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario, salvo limitazioni di velocità più restrittive. Tale limitazione di velocità deve essere prescritta ai treni interessati a cura dell'impresa ferroviaria o, nel caso dei mezzi d'opera di RFI, da RFI stessa, nella stazione di origine. Nella prescrizione devono essere elencate tutte le località di servizio dove la limitazione stessa deve essere rispettata. L'Impresa ferroviaria dovrà inoltre comunicare al DM/DCO interessato i treni circolanti con la predetta limitazione di velocità.

Gli arrivi nelle stazioni comuni dei treni di cui alla precedente lettera c) devono avvenire su itinerari indipendenti da movimenti di altri treni, per disposizione di impianto oppure quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisca, con la disposizione a via libera dei segnali o nei casi previsti dalle norme vigenti, la completa indipendenza degli itinerari stessi (articolo 4, comma 14). Qualora ciò non fosse possibile, il treno dovrà essere fermato al segnale di protezione e gli dovrà essere imposta una limitazione di velocità a 30 km/h nel percorrere l'itinerario di arrivo. In tal caso il DM/DCO dovrà inoltre sospendere, per tutta la durata del movimento di ingresso del treno, i movimenti contemporanei di altri treni su itinerari non indipendenti che ammettano velocità superiore a 30 km/h.

Articolo 2

Modifiche all'Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive

All'articolo 15 sono apportate le seguenti modifiche:

- Il testo del comma 9 è così sostituito:

9. La circolazione dei treni deve essere protetta da uno dei seguenti sistemi:

- Sistema di controllo della marcia dei Treni, di distanziamento e di segnalamento in cabina di guida (ERTMS/ETCS L2);
- Sistema di Controllo della Marcia dei Treni (SCMT);
- Sistema di Supporto della Condotta dei treni (SSC).

A tal fine le linee devono essere attrezzate con uno dei sottosistemi di terra di tali sistemi; i treni devono essere attrezzati con i sottosistemi di bordo compatibili con i sottosistemi di terra presenti sulle linee da percorrere.

L'esercizio con tali sistemi deve svolgersi in conformità alle specifiche norme.

- Il testo del comma 9 ter è così sostituito:

9 ter. Sulle linee munite dei sottosistemi di terra SCMT o SSC, oltre ai treni attrezzati con sottosistemi di bordo compatibili, sono ammessi a circolare anche:

a) i treni non ancora attrezzati con il sottosistema di bordo compatibile con il sottosistema di terra, specificamente individuati da apposite direttive dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie;

b) i treni composti da:

- rotabili utilizzati per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (mezzi d'opera),
- locomotive di manovra che, per esigenze tecniche, devono essere trasferite presso l'impianto di manutenzione più vicino all'impianto nel quale prestano servizio,
- rotabili d'epoca,

in possesso delle caratteristiche tecniche per circolare come treni ma non ancora attrezzati con il sottosistema di bordo compatibile con il sottosistema di terra;

c) i treni non ancora attrezzati con il sottosistema di bordo compatibile con il sottosistema di terra, circolanti esclusivamente sulle reti regionali e che accedono alle stazioni comuni, fra reti regionali e rete in gestione a RFI, su binari dedicati, o che utilizzano tratti della rete in gestione a RFI.

Qualora i treni di cui alle precedenti lettere circolino, per guasto o altra causa, anche senza la funzione di ripetizione continua dei segnali in macchina attiva, non devono superare la velocità di 60 km/h nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario, salvo limitazioni di velocità più restrittive. Tale limitazione di velocità deve essere prescritta ai treni interessati a cura dell'impresa ferroviaria o, nel caso dei mezzi d'opera di RFI, da RFI stessa, nella stazione di origine. Nella prescrizione devono essere elencate tutte le località di servizio dove la limitazione stessa deve essere rispettata. L'Impresa ferroviaria dovrà inoltre comunicare al DM/DCO interessato i treni circolanti con la predetta limitazione di velocità.

Gli arrivi nelle stazioni comuni dei treni di cui alla precedente lettera c) devono avvenire su itinerari indipendenti da movimenti di altri treni, per disposizione di impianto oppure quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisca, con la disposizione a via libera dei segnali o nei casi previsti dalle norme vigenti, la completa indipendenza degli itinerari stessi (articolo 21, comma 2). Qualora ciò non fosse possibile, il treno dovrà essere fermato al segnale di protezione, e gli dovrà essere imposta una limitazione di velocità a 30 km/h nel percorrere l'itinerario di arrivo. In tal caso il DM/DCO dovrà inoltre sospendere, per tutta la durata del movimento di ingresso del treno, i movimenti contemporanei di altri treni su itinerari non indipendenti che ammettano velocità superiore a 30 km/h.

Articolo 3

Modifiche all'Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni

All'articolo 2 dell'Allegato 1 sono apportate le seguenti modifiche:

- Il testo del comma 6 è così sostituito:

6. La circolazione dei treni deve essere protetta da uno dei seguenti sistemi:

- Sistema di controllo della marcia dei Treni, di distanziamento e di segnalamento in cabina di guida (ERTMS/ETCS L2);
- Sistema di Controllo della Marcia dei Treni (SCMT);
- Sistema di Supporto della Condotta dei treni (SSC).

A tal fine le linee devono essere attrezzate con uno dei sottosistemi di terra di tali sistemi; i treni devono essere attrezzati con i sottosistemi di bordo compatibili con i sottosistemi di terra presenti sulle linee da percorrere.

L'esercizio con tali sistemi deve svolgersi in conformità alle specifiche norme.

- Il testo del comma 8 è così sostituito:

8. Sulle linee munite dei sottosistemi di terra SCMT o SSC, oltre ai treni attrezzati con sottosistemi di bordo compatibili, sono ammessi a circolare anche:

a) i treni non ancora attrezzati con il sottosistema di bordo compatibile con il sottosistema di terra, specificamente individuati da apposite direttive dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie;

b) i treni composti da:

- rotabili utilizzati per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (mezzi d'opera),
- locomotive di manovra che, per esigenze tecniche, devono essere trasferite presso l'impianto di manutenzione più vicino all'impianto nel quale prestano servizio,
- rotabili d'epoca,

in possesso delle caratteristiche tecniche per circolare come treni ma non ancora attrezzati con il sottosistema di bordo compatibile con il sottosistema di terra;

c) i treni non ancora attrezzati con il sottosistema di bordo compatibile con il sottosistema di terra, circolanti esclusivamente sulle reti regionali e che accedono alle stazioni comuni, fra reti regionali e rete in gestione a RFI, su binari dedicati, o che utilizzano tratti della rete in gestione a RFI.

Qualora i treni di cui alle precedenti lettere circolino, per guasto o altra causa, anche senza la funzione di ripetizione continua dei segnali in macchina attiva, non devono superare la velocità di 60 km/h nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario, salvo limitazioni di velocità più restrittive. Tale limitazione di velocità deve essere prescritta ai treni interessati a cura dell'impresa ferroviaria o, nel caso dei mezzi d'opera di RFI, da RFI stessa, nella stazione di origine. Nella prescrizione devono essere elencate tutte le località di servizio dove la limitazione stessa deve essere rispettata. L'impresa ferroviaria dovrà inoltre comunicare al DM/DCO interessato i treni circolanti con la predetta limitazione di velocità.

Gli arrivi nelle stazioni comuni dei treni di cui alla precedente lettera c) devono avvenire su itinerari indipendenti da movimenti di altri treni, per disposizione di impianto oppure quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisca, con la disposizione a via libera dei segnali o nei casi previsti dalle norme vigenti, la completa indipendenza degli itinerari stessi (articolo 4, comma 14 del Regolamento per la circolazione dei treni). Qualora ciò non fosse possibile, il treno dovrà essere fermato al segnale di protezione, e gli dovrà essere imposta una limitazione di velocità a 30 km/h nel percorrere l'itinerario di arrivo. In tal caso il DM/DCO dovrà inoltre sospendere, per tutta la durata del movimento di ingresso del treno, i movimenti contemporanei di altri treni su itinerari non indipendenti che ammettano velocità superiore a 30 km/h.

All'Allegato 5 sono apportate le seguenti modifiche:

- il punto 8 è così modificato:

8. Rotabili affidati ad un agente di condotta – Guasto al sottosistema di bordo (SSB).

Le norme riguardanti la circolazione dei treni serviti da rotabile (mezzo di trazione, carrozza pilota o rimorchio) munito di apparecchiatura SSC (sottosistema di bordo) affidato ad un agente di condotta, nonché i guasti al sottosistema di bordo stesso, sono le medesime riportate nel punto 6 dell'Allegato 4 e relative ai treni serviti da rotabile (mezzo di trazione, carrozza pilota o rimorchio) attrezzato con sottosistema di bordo SCMT.

- i punti 9 e 10 sono soppressi.

Articolo 4

Modifiche alle Norme per l'Esercizio delle Apparecchiature Tecnologiche

1. Alla Sezione III, Parte Prima, delle Norme per l'Esercizio delle Apparecchiature Tecnologiche sono apportate le seguenti modifiche.

- Al termine del testo di cui alla lettera a) del punto 18.5 è inserito il seguente capoverso:

In ogni caso, qualora sul tratto di linea percorso con la funzione SCMT non attiva il treno circoli, per guasto o altra causa, anche senza la funzione RSC attiva, il personale di condotta, salvo limitazione più restrittiva, non deve superare la velocità di 60 km/h nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario, avendo cura, prima di riprendere la corsa, di riportare su un M40 l'elenco delle località nelle quali deve rispettare tale limitazione.

- Al termine del testo di cui al punto 18.6 è inserito il seguente capoverso:

In ogni caso, sul tratto di linea percorso con la funzione SCMT non attiva, il personale di condotta, salvo limitazione più restrittiva, non deve superare la velocità di 60 km/h nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario, avendo cura, prima di riprendere la corsa, di riportare su un M40 l'elenco delle località nelle quali deve rispettare tale limitazione.

- Al termine del testo di cui alla lettera a) del punto 18.7 è inserito il seguente capoverso:

In ogni caso, qualora sul tratto di linea percorso con la funzione SCMT non attiva il treno circoli, per guasto o altra causa, anche senza la funzione RSC attiva, il personale di condotta, salvo limitazione più restrittiva, non deve superare la velocità di 60 km/h nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario, avendo cura, prima di riprendere la corsa, di riportare su un M40 l'elenco delle località nelle quali deve rispettare tale limitazione.

- Al termine del testo di cui al punto 18.9.1 è inserito il seguente capoverso:

In ogni caso, qualora sul tratto di linea percorso con la funzione SCMT non attiva il treno circoli, per guasto o altra causa, anche senza la funzione RSC attiva, il personale di condotta, salvo limitazione più restrittiva, non deve superare la velocità di 60 km/h nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario, avendo cura, prima di riprendere la corsa, di riportare su un M40 l'elenco delle località nelle quali deve rispettare tale limitazione.

- Al termine del testo di cui al punto 18.9.2 è inserito il seguente capoverso:

In ogni caso, sul tratto di linea percorso con la funzione SCMT non attiva, il personale di condotta, salvo limitazione più restrittiva, non deve superare la velocità di 60 km/h nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario, avendo cura, prima di riprendere la corsa, di riportare su un M40 l'elenco delle località nelle quali deve rispettare tale limitazione.

- Al termine del testo di cui al punto 18.9.4 è inserito il seguente capoverso:
In ogni caso, sul tratto di linea percorso con il SSB isolato, il personale di condotta, salvo limitazione più restrittiva, non deve superare la velocità di 60 km/h nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario, avendo cura, prima di riprendere la corsa, di riportare su un M40 l'elenco delle località nelle quali deve rispettare tale limitazione.

- 2. Alla Sezione IV, Parte Prima, delle Norme per l'Esercizio delle Apparecchiature Tecnologiche sono apportate le seguenti modifiche:
 - Al termine del testo relativo al primo alinea di cui alla lettera a) del punto 18.5 è inserito il seguente capoverso:
In ogni caso, qualora sul tratto di linea percorso con la funzione SCMT non attiva il treno circoli, per guasto o altra causa, anche senza la funzione RSC attiva, il personale di condotta, salvo limitazione più restrittiva, non deve superare la velocità di 60 km/h nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario, avendo cura, prima di riprendere la corsa, di riportare su un M40 l'elenco delle località nelle quali deve rispettare tale limitazione.

 - Al termine del testo di cui alla lettera a) del punto 18.10.1 è inserito il seguente capoverso:
In ogni caso, qualora sul tratto di linea percorso con la funzione SCMT non attiva il treno circoli, per guasto o altra causa, anche senza la funzione RSC attiva, il personale di condotta, salvo limitazione più restrittiva, non deve superare la velocità di 60 km/h nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario, avendo cura, prima di riprendere la corsa, di riportare su un M40 l'elenco delle località nelle quali deve rispettare tale limitazione.

Articolo 5 **Obblighi di RFI e delle imprese ferroviarie**

RFI e le Imprese ferroviarie devono emanare le opportune disposizioni e prescrizioni di esercizio, in conformità al presente decreto e al quadro normativo vigente.

Articolo 6 **Pubblicazione ed entrata in vigore**

Il presente decreto è pubblicato sul sito internet dell'Agenzia (www.ansf.it) ed entra in vigore il 1° Luglio 2009.

Firenze, 16/06/2009

(ing. Alberto Chiofelli)
