ANSF *Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie*

ANSF Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Prot. n°**ANSF 04027/10**

Firenze 24-06-2010

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici
Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario
Via Caraci, 36
00157 Roma

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie
Via Caraci, 36
00157 Roma

RETE FERROVIARIA ITALIANA
Direzione Tecnica
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 Roma

IMPRESE FERROVIARIE
(elenco allegato)
Loro Sedi

COMANDO LOGISTICO DELL'ESERCITO
S.M. Uff. Movimenti e Trasporti
Viale Castro Pretorio, 123
00185 Roma

Verificatori indipendenti di sicurezza
(elenco allegato)
Loro Sedi

Associazioni di settore
(elenco allegato)
Loro Sedi

Organizzazioni Sindacali
(elenco allegato)
Loro Sedi

OGGETTO: Norme per l'ammissione tecnica e per la circolazione dei mezzi d'opera.

Allegato: 1

Si allega alla presente lo schema di decreto G/2010 recante le "Norme per l'ammissione tecnica e per la circolazione dei mezzi d'opera".

Le modifiche all'Istruzione per la protezione dei cantieri saranno proposte in un successivo schema di decreto in corso di elaborazione che opererà un completo riordino della disciplina della protezione dei cantieri.

Si resta in attesa di eventuali commenti ed osservazioni da far pervenire a questa Agenzia entro 30 giorni.

Il Direttore
Ing. Alberto Chiovelli

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
Piazza della Stazione, 45 50123 – FIRENZE Italia
Tel.+39 055 2356620 - +39 06 41582379 - Fax +39 055 2356495
agenzia.sicurezza@ansf.it codice fiscale 94165250484

ANSF Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Prot. n°**ANSF 04027/10**
Firenze 24-06-2010

SCHEMA DI DECRETO G/2010

Norme per l'ammissione tecnica e per la circolazione dei mezzi d'opera

IL DIRETTORE DELL'AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, recante nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto;

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 dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 5035 del 29 dicembre 2009 che ha, tra l'altro, ratificato il verbale n. 2 del 22 dicembre 2009, sottoscritto in attuazione della Convenzione del 21 maggio 2008 stipulata fra Ministero dei Trasporti, Agenzia e Gruppo F.S.;

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

VISTA la direttiva n. 1/dir/2010 del 24 febbraio 2010 del Direttore dell'Agenzia relativa gli adempimenti del Gestore dell'Infrastruttura RFI concernenti la circolazione ferroviaria e attività propedeutiche al rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza;

VISTE le note 03427/09 del 26 giugno 2009 e 04842/09 del 2 settembre 2009 del Direttore dell'Agenzia concernenti la circolazione come treno dei mezzi d'opera e delle locomotive di manovra non attrezzati con sottosistema di bordo SCMT/SSC;

VISTA la nota RFI-DTC/A0011/P/2010/0001448 del 15/04/2010 con cui RFI ha inviato alcune proposte attuative delle prescrizioni della Direttiva ANSF n. 1/dir/2010 del 24/02/2010 e in particolare l'allegato n. 5 alla nota stessa, riportanti proposte di modifiche normative concernenti la circolazione dei mezzi d'opera;

CONSIDERATO che i contenuti dell'Istruzione per la circolazione dei carrelli e delle disposizioni di RFI n. 33/2000 "Movimentazione delle macchine delle ditte appaltatrici in regime d'interruzione; occultamento e scopertura dei segnali di rallentamento attivati per motivi precauzionali" e n. 40/2002 "Circolazione carrelli e treni M.L. sulle linee telecomandate a doppio binario e a semplice binario esercitate con SCC e realizzate in base allo schema di principio V 407" sono coerenti con i principi stabiliti dal Regolamento per la Circolazione dei Treni;

CONSIDERATO che i contenuti delle seguenti circolari normative:
- M.III.1(111)/2/4 del 10/01/1973 "Circolazione rotabili privati. Presenza del personale F.S.",
- R.ST.RES. 04/14 del 04/11/1997 "Norme per la circolazione dei carrelli",
- DI.TC/MV.RE.04/14 del 14/06/1999 "Norme per la circolazione dei carrelli",

e le seguenti prescrizioni:
- RFI./TC./A1007/P/01/000205 del 26/09/2001 "Inoltro dei rotabili di proprietà delle imprese private non contrassegnati RIV o RIC",
- RFI./TC./A1007/P/01/000514 del 18/12/2001 "Inoltro dei rotabili di proprietà di RFI non contrassegnati RIV o RIC che circolano come mezzi d'opera",

risultano inattuali ovvero non coerenti con i principi normativi stabiliti dal Regolamento per la Circolazione dei Treni;

emana il seguente

Decreto n. ... /2010
Norme per l'ammissione tecnica e per la circolazione dei mezzi d'opera

Articolo 1
Emanazione di norme per l'ammissione tecnica dei mezzi d'opera

Sono istituite le "Norme per l'ammissione tecnica dei mezzi d'opera", riportate nell'allegato n. 1 al presente decreto.

Articolo 2
Modifiche alle Norme Tecniche e agli Standard di Sicurezza di cui all'Allegato B al decreto n. 1/2009 del 6 aprile 2009

1. Modifiche ai Testi Normativi.

Sono emanate e riportate nell'allegato n. 2 al presente decreto, le modifiche al Regolamento per la Circolazione dei Treni e al Regolamento sui Segnali e, sulla base di queste, ai seguenti Testi Normativi:
1) Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive;
2) Istruzione per il servizio del personale di accompagnamento dei treni;
3) Istruzione per il servizio dei deviatori;
4) Disposizioni per l'esercizio in telecomando;
5) Istruzione per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni;
6) Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate;

7) Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2;
8) Istruzione per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate ad uso del personale dei treni;
9) Istruzione per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 ad uso del personale dei treni;
10) Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello;
11) Istruzioni per l'esercizio con il sistema di blocco radio;
12) Istruzioni per l'esercizio dei sistemi di blocco elettrico - Parte terza – Linee in telecomando;
13) Istruzioni per l'esercizio dei sistemi di blocco elettrico - Parte terza – Linee in dirigenza locale;
14) Istruzioni per l'esercizio dei sistemi di blocco elettrico - Parte quinta – Sezione I;
15) Istruzioni per l'esercizio dei sistemi di blocco elettrico - Parte quinta – Sezione II;
16) Norme per la verifica tecnica dei veicoli;
17) Servizio di vigilanza linee, armamento, sede;
18) Disposizioni per il servizio con Dirigente Unico.

2. Modifiche alle Disposizioni, alle Prescrizioni e alle Circolari Normative.

Nelle more del riordino del quadro normativo in materia di sicurezza della circolazione, di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, le seguenti dizioni:

- "carrello";
- "treno materiale";
- "treno M.L."

comunque presenti nelle Disposizioni, Prescrizioni e Circolari Normative devono leggersi come "mezzo d'opera".

Articolo 3
Abrogazioni

Sono abrogate, determinando la conseguente modifica all'Allegato B al decreto di questa Agenzia n. 1/2009 del 6 aprile 2009:

- l'Istruzione per la circolazione dei carrelli;
- la disposizione n. 33/2000 "Movimentazione delle macchine delle ditte appaltatrici in regime d'interruzione; occultamento e scopertura dei segnali di rallentamento attivati per motivi precauzionali";
- la disposizione n. 40/2002 "Circolazione carrelli e treni M.L. sulle linee telecomandate a doppio binario e a semplice binario esercitate con SCC e realizzate in base allo schema di principio V 407";
- la prescrizione RFI./TC./A1007/P/01/000205 del 26/09/2001 "Inoltro dei rotabili di proprietà delle imprese private non contrassegnati RIV o RIC";
- la prescrizione RFI./TC./A1007/P/01/000514 del 18/12/2001 "Inoltro dei rotabili di proprietà di RFI non contrassegnati RIV o RIC che circolano come mezzi d'opera";
- la circolare R.ST.RES. 04/14 del 04/11/1997 "Norme per la circolazione dei carrelli";
- la circolare DI.TC/MV.RE.04/14 del 14/06/1999 "Norme per la circolazione dei carrelli";

- la circolare normativa M.III.1(111)/2/4 del 10/01/1973 "Circolazione rotabili provati. Presenza del personale F.S."

Articolo 4
Obblighi di RFI

RFI, entro la data di entrata in vigore del presente decreto e compatibilmente con i tempi necessari per l'informazione e la formazione del personale, deve emanare apposite disposizioni o prescrizioni di esercizio che recepiscano i contenuti, opportunamente aggiornati e resi coerenti con i principi contenuti nei Testi Normativi:

- dell'Istruzione per la circolazione dei carrelli;
- della disposizione n. 33/2000 "Movimentazione delle macchine delle ditte appaltatrici in regime d'interruzione; occultamento e scopertura dei segnali di rallentamento attivati per motivi precauzionali";
- della disposizione n. 40/2002 "Circolazione carrelli e treni M.L. sulle linee telecomandate a doppio binario ed a semplice binario, esercitate con SCC e realizzate in base allo schema di principio V407";
- delle parti soppresse di cui al precedente articolo 2, comma 1.

Articolo 5
Disposizioni finali, pubblicazione ed entrata in vigore

In coerenza con quanto stabilito il paragrafo 3.4 del decreto di questa Agenzia n. 1/2009, RFI entro 30 giorni dall'emanazione del presente decreto dovrà inviare a questa Agenzia gli aggiornamenti in formato modificabile e non modificabile (utilizzabili con software diffusi in commercio) dei Testi Normativi, al fine di permetterne la pubblicazione sul sito www.ansf.it e consentire alle imprese ferroviarie di stampare e distribuire i suddetti aggiornamenti.

Il presente decreto è pubblicato sul sito internet dell'Agenzia (www.ansf.it) ed entra in vigore 120 giorni dopo la sua emanazione.

Firenze, ...

ing. Alberto Chiovelli

ALLEGATO N. 1
NORME PER L'AMMISSIONE TECNICA DEI MEZZI D'OPERA

Articolo 1
Generalità

1. Ai fini del rilascio dell'ammissione tecnica, i mezzi d'opera, in quanto rotabili ferroviari, sono soggetti alle norme di cui al punto 4 del decreto di questa Agenzia n. 1/2009 del 6 aprile 2009; pertanto per essi devono essere rilasciate l'ammissione tecnica e l'immatricolazione da parte dell'Agenzia e ad essi deve essere attribuita la circolabilità da parte di RFI.

2. I requisiti tecnici richiesti per l'ammissione tecnica sono riportati nell'articolo 2.

3. Le cabine di guida dei mezzi d'opera che possono essere ubicati in testa al convoglio o che possono circolare isolati devono essere attrezzate, nei tempi e nei modi previsti dalle disposizioni vigenti e in conformità con quanto disposto al successivo articolo 3, con Sistema Tecnologico di Bordo (STB).

4. Per i mezzi d'opera, di cui al precedente comma 3, devono essere predisposte le relative Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC), in conformità a quanto previsto per i rotabili dotati di cabina di guida.

Articolo 2
Requisiti tecnici per l'ammissione tecnica

1. I mezzi d'opera che, alla data di entrata in vigore delle presenti norme, non risultano in possesso dell'ammissione tecnica di cui al precedente articolo 1 e per i quali l'ammissione tecnica è richiesta successivamente all'entrata in vigore delle presenti norme, devono, ai fini dell'ottenimento dell'ammissione stessa, rispettare i requisiti tecnici contenuti nella Norma EN 14033-1: "Applicazioni ferroviarie – Binario – Macchine per la costruzione e la manutenzione della infrastruttura ferroviaria – Parte 1: Requisiti tecnici di circolazione". La categoria di appartenenza del mezzo d'opera, così come definita al punto 4.1 della norma EN 14033-1, deve essere considerata un dato caratteristico del mezzo e riportata nelle DPC.

2. I mezzi d'opera che, alla data di entrata in vigore del presente decreto, non risultano in possesso dell'ammissione tecnica di cui al precedente articolo 1 ma per i quali l'ammissione tecnica è stata già richiesta, devono, ai fini dell'ottenimento dell'ammissione stessa, rispettare i requisiti tecnici contenuti nella Specifica Tecnica RFI codifica DI TCSIF SP CM 01 001 A: "Mezzi circolanti esclusivamente su rotaia per la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura".

3. Modifiche, sostituzioni o aggiunte che interessino componenti di sicurezza dei mezzi d'opera già in possesso di ammissione tecnica comportano una revisione del processo di ammissione tecnica e di immatricolazione.

4. I requisiti tecnici dei mezzi d'opera non ricadenti fra quelli di cui ai precedenti commi 1 e 2 devono essere stabiliti e verificati a cura di RFI, nell'ambito del proprio Sistema di Gestione della Sicurezza.

Articolo 3
Requisiti del STB dei mezzi d'opera dotati di cabina di guida

1. In deroga alle norme e agli standard vigenti, è ammesso che il sistema di registrazione cronologico degli eventi di condotta registri un numero limitato di eventi, purché siano registrati almeno:

- spazio e velocità del mezzo d'opera correlati al tempo;
- inserzione/disinserzione e isolamento sia del sottosistema di bordo per la protezione e il controllo della marcia del treno sia del dispositivo vigilante;
- dati provenienti dal sottosistema di terra che interagiscono con il sottosistema di bordo per la protezione e il controllo della marcia del treno;
- interventi di frenatura comandati dal sottosistema di bordo per la protezione e il controllo della marcia del treno;
- interventi di frenatura comandati dal dispositivo vigilante;
- principali modi operativi di funzionalità del sottosistema di bordo per la protezione e il controllo della marcia del treno.

2. E' inoltre ammesso, per i mezzi d'opera già dotati di ammissione tecnica e fino al 31/12/2015, utilizzare registratori con supporto cartaceo, ferma restando la registrazione degli eventi minimi suddetti.

3. Sono altresì ammesse soluzioni installative dei sottosistemi del STB che consentano il trasferimento da una cabina all'altra di determinati componenti. Tale soluzione installativa dovrà essere autorizzata preventivamente.

Articolo 4
Immatricolazione

I mezzi d'opera di cui all'articolo 2, commi 1 e 2, devono essere inseriti nel Registro d'Immatricolazione Nazionale (RIN) secondo quanto previsto dalle Linee guida ANSF n. 05/2009 del 15/07/2009 "Linee guida per l'immatricolazione dei rotabili ammessi a circolare sulla infrastruttura ferroviaria nazionale di cui all'articolo 6 comma 2 punti l) e m) del d.lgs. 10 agosto 2007 n. 162".

Articolo 5
Specifica Tecnica RFI "Mezzi circolanti esclusivamente su rotaia per la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura"

La Specifica Tecnica RFI codifica DI TCSIF SP CM 01 001 A del 1° marzo 2000, "Mezzi circolanti esclusivamente su rotaia per la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura" è da ritenersi applicabile esclusivamente ai processi di ammissione tecnica dei mezzi d'opera in corso alla data di entrata in vigore del presente decreto (ammissione tecnica già richiesta alla data di entrata in vigore del presente decreto).

Articolo 6
Misure transitorie

1. I mezzi d'opera che, alla data di entrata in vigore del presente decreto, risultano in possesso di libretto di circolazione rilasciato da RFI e che sono stati già ammessi a circolare da RFI "come treni o in composizione a treni", secondo quanto previsto dalla Specifica Tecnica RFI codifica DI TCSIF SP CM 01 001 A o prima dell'entrata in vigore di tale specifica, devono essere immatricolati entro 12 mesi dall'entrata in vigore del presente decreto; per tali mezzi, oltre a quanto previsto dalle Linee guida ANSF di cui

all'articolo 4, comma 1, al momento della richiesta di immatricolazione devono essere trasmessi all'Agenzia:

- il libretto di circolazione di cui al punto 4.3) della Specifica Tecnica RFI codifica DI TCSIF SP CM 01 001 A, in regola con tutte le attività manutentive previste;
- il piano di manutenzione;
- il certificato di conformità di cui all'allegato J.1 della Specifica Tecnica RFI codifica DI TCSIF SP CM 01 001 A (non applicabile per i mezzi ammessi prima dell'entrata in vigore di tale specifica);
- dichiarazione da parte del GI che il mezzo è pienamente efficiente al fine della circolazione in sicurezza sulla IFN con allegato il modello di cui all'allegato J.3.3 della Specifica Tecnica RFI codifica DI TCSIF SP CM 01 001 A, anche per i mezzi ammessi prima dell'entrata in vigore di tale specifica;
- a integrazione del modello di cui all'allegato J.3.3 della Specifica Tecnica RFI codifica DI TCSIF SP CM 01 001 A, per i mezzi provvisti di tutti o parte dei componenti del STB, l'esito delle verifiche effettuate su tale STB;
- le ditte/officine di cui il proprietario del mezzo si serve per effettuare la manutenzione di primo e secondo livello, con indicazione di tutti i dati necessari per l'inserimento nella banca dati dell'Agenzia;
- elenco del personale di ciascuna ditta/officina, presso la quale si effettua la manutenzione, abilitato allo svolgimento delle operazioni di manutenzione degli organi legati alla sicurezza della circolazione;
- le ditte di cui il proprietario si serve per effettuare i controlli non distruttivi alle sale montate ed il certificato dell'esito dell'ultimo controllo.

2. La manutenzione dei mezzi d'opera di cui al comma 1 deve essere effettuata nel rispetto del piano di manutenzione trasmesso all'atto dell'immatricolazione e non più secondo quanto disciplinato nella specifica tecnica di cui all'articolo 5.

ALLEGATO N. 2
MODIFICHE AI TESTI NORMATIVI

A) Modifiche al Regolamento per la Circolazione dei Treni.

- All'articolo 2 sono apportate le seguenti modifiche:

- la nota (1) del comma 13 è così sostituita:

(1) Esclusi i mezzi d'opera circolanti in regime d'interruzione di cui all'art. 17.

- Il comma 16 è soppresso.

- Il titolo e il testo dell' articolo 17 sono così sostituiti:

Articolo 17
Mezzi d'opera e tradotte

1. I mezzi d'opera sono rotabili ferroviari utilizzati per la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresi i rilievi diagnostici, e per il soccorso ai treni o la ricognizione in linea; possono essere dotati o non dotati di trazione autonoma e di cabina di guida.

2. I mezzi d'opera iscritti, ai sensi delle specifiche Norme emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, nel Registro d'Immatricolazione Nazionale possono circolare secondo le norme di esercizio previste per i treni.

3. La circolazione dei mezzi d'opera in regime di interruzione di binario avviene secondo apposite procedure emanate dal Gestore dell'Infrastruttura, in conformità ai seguenti principi:
- la circolazione dei mezzi d'opera sul binario interrotto deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni sui binari adiacenti; qualora ciò non possa essere garantito devono essere interrotti alla circolazione dei treni anche i binari adiacenti;
- devono essere messe in atto misure di sicurezza che garantiscano che i mezzi d'opera non oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interrotto.
- la circolazione dei mezzi d'opera deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti sul tratto interrotto.

4. Le tradotte sono soggette alle medesime norme che regolano la circolazione dei treni. Possono, altresì, circolare in regimi di interruzione di binario; in tal caso il Gestore dell'Infrastruttura deve emanare apposite procedure coerenti con quanto previsto per i mezzi d'opera al precedente comma 4.

- All'articolo 18 sono apportate le seguenti modifiche:

- il testo comma 1 bis è così sostituito:

Nessun treno può essere inoltrato su un tratto di binario interrotto, fatta eccezione per i mezzi d'opera secondo quanto stabilito dal precedente articolo 17.

- Il testo del primo capoverso del comma 25 è così sostituito:

Su tutte le linee, a richiesta degli agenti autorizzati del Gestore dell'Infrastruttura, in intervalli che di fatto sono liberi da treni, i dirigenti possono concedere interruzioni per la circolazione dei mezzi d'opera sul tratto di lavoro, per lavori di manutenzione e

riparazione degli impianti di segnalamento e di sicurezza o per altre esigenze tecniche secondo specifiche norme emanate dal Gestore dell'Infrastruttura medesimo.

- All'articolo 22 è apportata la seguente modifica:

- il testo del primo alinea del secondo capoverso del comma 3 è così sostituito:

Circola come straordinario ad orario libero o secondo le norme previste per i mezzi d'opera sul tratto di binario interrotto.

- All'articolo 23 sono apportate le seguenti modifiche:

- il testo del primo capoverso del comma 21 è così sostituito:

Non riuscendo ad avere notizie di un treno atteso, oltre che ricorrere ad altri mezzi (su strada, ecc.), ci si può avvalere di una locomotiva, di un mezzo di manovra o di un mezzo d'opera per l'invio in ricognizione del treno stesso.

- il testo della lettera c) del comma 21 è così sostituito:

Dell'invio del mezzo in ricognizione devono essere avvisati i posti intermedi e di linea; lo stesso mezzo deve circolare in ogni caso con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h ed emettendo segnalazioni acustiche lungo il percorso, nonché con le ulteriori cautele previste per i treni straordinari in corrispondenza dei posti non preavvisati.

All'articolo 25 sono apportate le seguenti modifiche:

- il testo del primo capoverso del comma 18 è così sostituito:

Occorrendo riattivare eccezionalmente la circolazione durante un periodo di sospensione, le stazioni estreme del tratto interessato devono prendere accordi fra di loro, nonché per quanto possibile con quelle interposte, per inoltrare in precedenza al primo treno una locomotiva isolata o un mezzo d'opera, allo scopo di richiamare in servizio il personale di stazione e di linea.

- il testo del comma 19 è così sostituito:

La locomotiva isolata o il mezzo d'opera devono essere possibilmente scortati da un dirigente. Al personale di condotta di tali mezzi deve essere prescritto:
a) di procedere con marcia a vista non superando i 30 km/h su tutto il percorso;
b) di impegnare i passaggi a livello incontrati con la marcia a vista specifica;
c) di non tener conto della disposizione a via impedita dei segnali di protezione e di arrestarsi prima degli scambi incontrati sul percorso per accertare la regolarità dell'itinerario;
d) di fermarsi in ogni stazione ed in corrispondenza dei posti intermedi e di linea normalmente presenziati, emettendo ripetuti segnali acustici di richiamo.

B) <u>Modifiche al Regolamento sui Segnali.</u>

All'Allegato 1 sono apportate le seguenti modifiche:

- Il punto 23 è così sostituito:

23) SEGNALAZIONE PER MOVIMENTI DI MEZZI D'OPERA IN REGIME D'INTERRUZIONE SU LINEE TELECOMANDATE

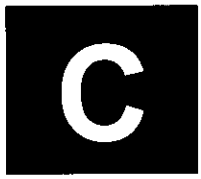

Tabella rettangolare a fondo nero recante la lettera "C" normalmente spenta.
Quando detta lettera è accesa a luce bianca lampeggiante, è autorizzato l'avanzamento dei mezzi d'opera con l'osservanza delle particolari norme previste per l'esercizio delle linee telecomandate.

- Il punto 23 bis è così sostituito:

23bis) SEGNALAZIONE PER L'INOLTRO VERSO O IL RICEVIMENTO DAL BINARIO INTERROTTO DI MEZI D'OPERA SU LINEE TELECOMANDATE AV/AC MUNITE DI ATTREZZATURE ATTE A REALIZZARE IL SISTEMA ERTMS/ETCS L2

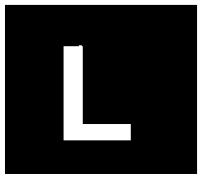

Tabella rettangolare a fondo nero recante la lettera "L" normalmente spenta.
Quando detta lettera è accesa a luce bianca fissa, è autorizzato l'avanzamento dei mezzi d'opera con l'osservanza delle particolari norme previste per l'esercizio delle linee in telecomando AV/AC munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2.

- Il punto 23ter è così sostituito:

23ter) SEGNALAZIONE PER Il TRASFERIMENTO VELOCE DI MEZZI D'OPERA SU LINEE TELECOMANDATE AV/AC MUNITE DI ATTREZZATURE ATTE A REALIZZARE IL SISTEMA ERTMS/ETCS L2.

Tabella rettangolare a fondo nero recante la lettera "V" normalmente spenta.
Quando detta lettera è accesa a luce bianca "*fissa*" o "*lampeggiante*", è autorizzato l'avanzamento dei mezzi d'opera con l'osservanza delle particolari norme previste per l'esercizio delle linee in telecomando AV/AC munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2.

C) <u>Modifiche all'Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive.</u>

All'articolo 3 sono apportate le seguenti modifiche:

- il primo alinea della lettera c) del comma 1 è soppresso.

- il testo del secondo alinea della lettera c) del comma 1 è così modificato:

Locomotive (1), automotori e locomotive da manovra effettuanti tradotte fra impianti della stessa località;

- il primo periodo del terzo capoverso del comma 1 è così modificato:

Per il caso di cui al primo alinea della lettera c) deve essere presente sul treno un agente di scorta che, se il mezzo di trazione è sprovvisto di apparecchiatura che attua almeno la funzione di controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta, deve prendere posto in cabina di guida con il solo obbligo di arrestare e garantire l'immobilità del convoglio, in caso di malore dell'agente di condotta.

All'articolo 14 è apportata la seguente modifica:

- il comma 17 è soppresso.

All'articolo 34 è apportata la seguente modifica:

- il testo dell'articolo 34 è così modificato:

Articolo 34
Mezzi d'opera e tradotte

1. I mezzi d'opera sono rotabili ferroviari utilizzati per la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresi i rilievi diagnostici, e per il soccorso ai treni o la ricognizione in linea; possono essere dotati o non dotati di trazione autonoma e di cabina di guida.

2. I mezzi d'opera iscritti, ai sensi delle specifiche Norme emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, nel Registro d'Immatricolazione Nazionale possono circolare secondo le norme di esercizio previste per i treni.

3. La circolazione dei mezzi d'opera in regime di interruzione di binario avviene secondo apposite procedure emanate dal Gestore dell'Infrastruttura, in conformità ai seguenti principi:
- la circolazione dei mezzi d'opera sul binario interrotto deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni sui binari adiacenti; qualora ciò non possa essere garantito devono essere interrotti alla circolazione dei treni anche i binari adiacenti;
- devono essere messe in atto misure di sicurezza che garantiscano che i mezzi d'opera non oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interrotto.
- la circolazione dei mezzi d'opera deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti sul tratto interrotto. .

4. Le tradotte sono soggette alle medesime norme che regolano la circolazione dei treni. Possono, altresì, circolare in regimi di interruzione di binario; in tal caso il Gestore dell'Infrastruttura deve emanare apposite procedure coerenti con quanto previsto per i mezzi d'opera al precedente comma 4.

All'articolo 35 è apportata la seguente modifica:

- il testo del secondo capoverso del comma 5 è così modificato:

Su tutte le linee, a richiesta degli agenti autorizzati del Gestore dell'Infrastruttura, in intervalli che di fatto sono liberi da treni, i dirigenti possono concedere interruzioni per la circolazione dei mezzi d'opera sul tratto di lavoro, per lavori di manutenzione e riparazione degli impianti di segnalamento e di sicurezza, o per altre esigenze tecniche, secondo specifiche norme emanate dal Gestore dell'Infrastruttura medesimo; tali interruzioni vanno limitate fra stazioni attigue abilitate e possono essere richieste, con congruo anticipo, all'una od all'altra di tali stazioni.

All'articolo 39 è apportata la seguente modifica:

- il testo del primo alinea del secondo capoverso del comma 2 è così sostituito:

Circola secondo le norme previste per i mezzi d'opera sul tratto di binario interrotto.

All'articolo 40 sono apportate le seguenti modifiche:

- il testo del primo capoverso del comma 18 è così sostituito:

Non riuscendo ad avere notizie di un treno atteso, oltre che ricorrere ad altri mezzi (su strada, ecc.), ci si può avvalere di una locomotiva, di un mezzo di manovra o di un mezzo d'opera per l'invio in ricognizione del treno stesso.

- il testo della lettera c) del comma 18 è così sostituito:

Dell'invio del mezzo in ricognizione devono essere avvisati i posti intermedi e di linea; lo stesso mezzo deve circolare in ogni caso con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h e segnalazioni acustiche lungo tutto il percorso, nonché con le ulteriori cautele previste per i treni straordinari in corrispondenza dei posti non preavvisati.

All'articolo 42 sono apportate le seguenti modifiche:

- il testo del primo capoverso del comma 12 è così sostituito:

Occorrendo riattivare eccezionalmente la circolazione durante un periodo di sospensione, le stazioni estreme del tratto interessato devono prendere accordi fra di loro, nonché per quanto possibile con quelle interposte, per inoltrare in precedenza al primo treno una locomotiva isolata o un mezzo d'opera, allo scopo di richiamare in servizio il personale di stazione e di linea.

- il testo del primo capoverso del comma 13 è così modificato:

La locomotiva isolata o il mezzo d'opera devono essere possibilmente scortati da un dirigente. Al personale di condotta di tali mezzi deve essere prescritto:
a) di procedere con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h per tutto il percorso;
b) di impegnare i passaggi a livello incontrati con marcia a vista specifica;
c) di non tener conto della disposizione a via impedita dei segnali di protezione e di arrestarsi prima degli scambi incontrati sul percorso per accertare la regolarità dell'itinerario;

d) di fermare in ogni stazione ed in corrispondenza dei posti intermedi e di linea normalmente presenziati, emettendo ripetuti segnali acustici di richiamo.

C) <u>Modifiche all'Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni.</u>

All'articolo 14 è apportata la seguente modifica:

Il primo alinea della lettera c) del comma 5 è così sostituito:

- locomotive (2) effettuanti mezzi d'opera;

All'articolo 3 dell' Allegato 1 è apportata la seguente modifica:

- La nota (1) del comma 1 è così sostituita:

(1) Esclusi i mezzi d'opera circolanti in regime di interruzione di cui all'articolo 6.

- Il titolo e il testo dell'articolo 6 dell'Allegato 1 è così sostituito:

Articolo 6
Mezzi d'opera e tradotte

1. I mezzi d'opera sono rotabili ferroviari utilizzati per la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresi i rilievi diagnostici, e per il soccorso ai treni o la ricognizione in linea; possono essere dotati o non dotati di trazione autonoma e di cabina di guida.

2. I mezzi d'opera iscritti, ai sensi delle specifiche Norme emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, nel Registro d'Immatricolazione Nazionale possono circolare secondo le norme di esercizio previste per i treni.

3. La circolazione dei mezzi d'opera in regime di interruzione di binario avviene secondo apposite procedure emanate dal Gestore dell'Infrastruttura, in conformità ai seguenti principi:
- la circolazione dei mezzi d'opera sul binario interrotto deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni sui binari adiacenti; qualora ciò non possa essere garantito devono essere interrotti alla circolazione dei treni anche i binari adiacenti;
- devono essere messe in atto misure di sicurezza che garantiscano che i mezzi d'opera non oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interrotto.
- la circolazione dei mezzi d'opera deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti sul tratto interrotto. .

4. Le tradotte sono soggette alle medesime norme che regolano la circolazione dei treni. Possono, altresì, circolare in regimi di interruzione di binario; in tal caso il Gestore dell'Infrastruttura deve emanare apposite procedure coerenti con quanto previsto per i mezzi d'opera al precedente comma 4.

All'articolo 25 dell' Allegato 1 è apportata la seguente modifica:

- Il testo del comma 22 è così sostituito:

Non riuscendo ad avere notizie di un treno atteso, oltre che ricorrere ad altri mezzi (su strada, ecc.), ci si può avvalere di una locomotiva, di un mezzo di manovra o di un mezzo d'opera per l'invio in ricognizione di un treno stesso.

Nella parte III dell'allegato 3 è apportata la seguente modifica:

- il testo dell'ultimo alinea del primo capoverso è così sostituito:

Personale della manutenzione che svolge compiti di vigilanza, di scorta mezzi d'opera e di protezione cantieri.

D) <u>Modifiche all'Istruzione per il Servizio dei Deviatori.</u>

All'articolo 18 è apportata la seguente modifica:

- Il testo del primo capoverso del comma 1 è così sostituito:

I deviatori sono avvisati a cura del DM di tutte le modificazioni e anormalità che avvengono nella circolazione dei treni e che possono interessare il loro servizio (variata successione di treni per spostamento d'incrocio o di precedenza, cambiamento di binario di ricevimento, soppressione dei treni, effettuazione di treni straordinari o supplementari, interruzione della circolazione, riduzione del servizio a binario unico sulle linee a doppio, anticipazione di corsa dei terni, circolazione dei mezzi d'opera, ecc.).

All'Allegato 1 sono apportate le seguenti modifiche:

- La nota (1) del punto 10 è così sostituita:
(1) Esclusi i mezzi d'opera circolanti in regime di interruzione.

- Il testo del secondo capoverso del punto 23 è così sostituito:
Sono da considerarsi manovre anche i movimenti dei mezzi d'opera nelle stazioni.

- Il testo del punto 50 è così sostituito:

I mezzi d'opera sono rotabili ferroviari utilizzati per la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresi i rilievi diagnostici, e per il soccorso ai treni o la ricognizione in linea; possono essere dotati o non dotati di trazione autonoma e di cabina di guida.
I mezzi d'opera iscritti, ai sensi delle specifiche Norme emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, nel Registro d'Immatricolazione Nazionale possono circolare secondo le norme di esercizio previste per i treni.
La circolazione dei mezzi d'opera in regime di interruzione di binario avviene secondo apposite procedure emanate dal Gestore dell'Infrastruttura, in conformità ai principi normativi stabiliti dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

- I punti 51, 52, 53, 54 e 55 sono soppressi.

All'Allegato 1bis è apportata la seguente modifica:

- Il testo dell'ultimo alinea del paragrafo III è così sostituito:

Personale della manutenzione che svolge compiti di vigilanza, di scorta mezzi d'opera e di protezione cantieri.

E) Modifiche all'Istruzione per il Servizio dei Manovratori.

All'articolo 21 è apportata la seguente modifica:

- il testo del comma 1 è così sostituito:

E'denominato manovra qualsiasi spostamento di mezzi di trazione o di veicoli che si svolge, normalmente, nell'ambito di una località di servizio, eccezion fatta per l'avviamento di un treno che abbia ricevuto l'ordine di partenza e per l'ingresso di un treno in arrivo fino al punto di normale fermata.
Sono da considerarsi manovre anche i movimenti dei mezzi d'opera nelle stazioni.

E) Modifiche alle Disposizioni per l'Esercizio in Telecomando.

L'articolo 17 è soppresso.

F) Modifiche alla Istruzione per l'Esercizio in Telecomando ad uso del personale dei treni.

Il capitolo V è soppresso.

G) Modifiche alle Disposizioni per l'Esercizio sulle Linee a doppio binario Banalizzate

I commi 32, 33 e 34 e il titolo "Circolazione dei treni materiali e dei carrelli" dell'articolo 1 sono soppressi.

H) Modifiche alle Disposizioni per l'Esercizio sulle Linee a doppio binario Banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2

Il comma 25 e il titolo "Circolazione dei treni materiali e dei carrelli" dell'articolo 1 sono soppressi.

I) Modifiche alla Istruzione per l'Esercizio sulle Linee a doppio binario Banalizzate ad uso del personale dei treni

L'articolo 3 è soppresso.

L) Modifiche alla Istruzione per l'Esercizio sulle Linee a doppio binario Banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 ad uso del personale dei treni

L'articolo 3 è soppresso.

M) Modifiche all'Istruzione per l'Esercizio dei Passaggi a Livello

- All'articolo 4 sono apportate le seguenti modifiche:

- il testo del secondo capoverso del comma 5 è così sostituito:

Occorrendo riattivare eccezionalmente la circolazione durante il periodo di sospensione, il primo treno sarà preceduto da una locomotiva isolata o da un mezzo d'opera, allo scopo di richiamare in servizio il personale di stazione e della linea.

- il testo del terzo capoverso del comma 5 è così sostituito:

La locomotiva isolata o il mezzo d'opera dovrà impegnare con marcia a vista i P.L. e fermarsi in ogni stazione, nonché in corrispondenza dei posti intermedi e dei posti fissi di linea normalmente presenziati, emettendo ripetuti segnali di richiamo.

- il comma 11 è soppresso.

- All'articolo 6 è apportata la seguente modifica:

- il comma 8 è soppresso.

- All'articolo 7 è apportata la seguente modifica:

- il comma 10 è soppresso.

N) <u>Modifiche all'Istruzione per l'Esercizio con sistema di blocco Radio</u>

All'articolo 2 è apportata la seguente modifica:

- il comma 6 è soppresso.

O) <u>Modifiche all'Istruzione per l'Esercizio con sistemi di blocco Elettrico Automatico parte III - Blocco Elettrico Automatico - *Linee in Telecomando*</u>

<u>Linee a doppio binario banalizzate</u>

All'articolo 2 è apportata la seguente modifica:

- Il comma 5 è soppresso.

<u>Linee a doppio binario non banalizzate</u>

All'articolo 2 è apportata la seguente modifica:

- Il comma 3 è soppresso.

<u>Linee a semplice binario</u>

All'articolo 2 è apportata la seguente modifica:

- Il comma 8 è soppresso.

P) Modifiche all'Istruzione per l'Esercizio con sistemi di blocco Elettrico Automatico parte III - Blocco Elettrico Automatico - *Linee a dirigenza locale*

Linee a doppio binario banalizzate

All'articolo 2 è apportata la seguente modifica:

- Il comma 4 è soppresso.

Linee a doppio binario non banalizzate

All'articolo 2 è apportata la seguente modifica:

- Il comma 2 è soppresso.

Linee a semplice binario

All'articolo 2 è apportata la seguente modifica:

- Il comma 7 è soppresso.

Singoli impianti in telecomando: Linee a doppio binario banalizzate

All'articolo 2 è apportata la seguente modifica:

- Il comma 5 è soppresso.

Singoli impianti in telecomando: Linee a semplice binario

All'articolo 2 è apportata la seguente modifica:

- Il comma 8 è soppresso.

Q) Modifiche all'Istruzione per l'Esercizio con sistemi di blocco Elettrico parte V - Blocco Elettrico conta – assi – sezione I

linee a semplice e a doppio binario non banalizzate

All'articolo 6 sono apportate le seguenti modifiche :

- Il titolo è così sostituito:
Manovre

- Il comma 1 è soppresso.

- Il testo del comma 3 è così sostituito:

Nel caso in cui non avvenga la regolare liberazione del blocco dopo che la relativa sezione sia stata impegnata da una manovra, si dovrà procedere alla liberazione artificiale con il tasto o funzione TI Bca dopo aver acquisito la certezza che la tratta si libera da rotabili.

R) Modifiche all'Istruzione per l'Esercizio con sistemi di blocco Elettrico

parte V - Blocco Elettrico conta – assi – sezione II

- All'articolo 5 sono apportate le seguenti modifiche :

- Il titolo è così sostituito:
Manovre

- Il comma 1 è soppresso.

-Il comma 3 è soppresso.

- Il testo del comma 4 è così sostituito:
Nel caso in cui non avvenga la regolare liberazione del blocco dopo che la relativa sezione sia stata impegnata da una manovra, si dovrà procedere alla liberazione artificiale del blocco con le modalità di cui al successivo art. 6 commi 6 e 14 dopo aver acquisito la certezza che la tratta sia libera da rotabili.

- All'articolo 12 sono apportate le seguenti modifiche :

- Il titolo è così sostituito:
Manovre

- Il comma 1 è soppresso.

-Il comma 3 è soppresso.

- Il testo del comma 4 è così sostituito:
Nel caso in cui non avvenga la regolare liberazione del blocco dopo che la relativa sezione sia stata impegnata da una manovra, si dovrà procedere alla liberazione artificiale del blocco con le modalità di cui al successivo art. 13 comma 8 dopo aver acquisito la certezza che la tratta sia libera da rotabili.

S) Modifiche alle Norme per la Verifica Tecnica dei Veicoli

Al punto 4.1.1 della Parte I sono apportate le seguenti modifiche:

- gli alinea c) e d) sono soppressi;

- il testo dell'alinea e) è così sostituito:

mezzi di trazione e di manovra non immatricolati presso RFI, anche se sprovvisti del libro della locomotiva.

Il testo del punto 4.1.4 è così sostituito: