

Prot. n°ANSF 08029/10

Firenze 13-12-2010

**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 Caracci, 36

00157 Roma

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI**

Direzione Generale per le Investigazioni
ferroviarie

Via Caracci, 36

00157 Roma


ANTICIPATO VIA FAX

RETE FERROVIARIA ITALIANA

Direzione Tecnica

Piazza della Croce Rossa, 1

00161 Roma



IMPRESE FERROVIARIE

(elenco allegato)

Loro Sedi

RECEIVED
13-12-2010
14:00
UFF. MOVIMENTI E TRASPORTI
VIA CASTRO PRETORIO, 123
00185 ROMA

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: Decreto n. 15/2010 concernente le norme per l'ammissione tecnica e per la circolazione dei mezzi d'opera.

Allegato: 1

Si comunica che è stato emanato il decreto in oggetto che entrerà in vigore il 27 aprile 2011.

Il testo integrale del decreto sarà disponibile sul sito internet dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (www.ansf.it).

Il Direttore
Ing. Alberto Chiovelli


DECRETO n. 15/2010

Riordino normativo.

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, e le successive modifiche e integrazioni;

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 FS, 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 legislativo 8 ottobre 2010, n. 191 di recepimento della direttiva 2008/57/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario;

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 FS;

VISTO il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 29/10/2010, protocollo n. 0000813, con il quale è stata differita l'applicazione delle norme di cui all'articolo 27, comma 4, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 alle reti ferroviarie regionali per le quali non risultano completati sistemi di attrezzaggio idonei a rendere omogenei i livelli tecnologici delle medesime reti regionali a quelli della infrastruttura ferroviaria nazionale;



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

VISTA la direttiva n. 1/dir/2010 del 24 febbraio 2010 del Direttore dell'Agenzia relativa agli 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;

VISTA la nota di questa Agenzia prot. ANSF 04027/10 del 24/06/2010 con cui è stato inviato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, agli operatori ferroviari e alle OO.SS. lo schema di decreto di decreto G/2010 concernente le norme per l'ammissione tecnica e per la circolazione dei mezzi d'opera;

VISTA la nota 112/SG/Or.S.A. del 12/07/2010 con cui l'organizzazione sindacale Or.S.A. ha inviato le proprie osservazioni allo schema di decreto G/2010;

VISTA la nota RFI-DTC/A0011/P/2010/0003630 del 4/11/2010 con cui RFI ha inviato le proprie osservazioni allo schema di decreto G/2010;

TENUTO CONTO delle osservazioni fatte dall'Associazione Nazionale Imprese Armamento Ferroviario durante appositi incontri tenuti a Firenze il 18/11/2010 e il 3/12/2010;

TENUTO CONTO della necessità di garantire la disponibilità dei mezzi d'opera per effettuare la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria;



AL FINE di disciplinare l'ammissione tecnica dei mezzi d'opera e la loro circolazione sulla infrastruttura ferroviaria secondo le norme di circolazione dei treni, qualora detti mezzi d'opera ne abbiano i requisiti, oppure in regime di interruzione, qualora essi ne siano sprovvisti;

emana il seguente

DECRETO N. 15 /2010

Riordino normativo.

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

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) Istruzione per il servizio dei manovratori;
- 5) Disposizioni per l'esercizio in telecomando;
- 6) Istruzione per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni;
- 7) Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate;
- 8) Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2;
- 9) Istruzione per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate ad uso del personale dei treni;
- 10) Istruzione per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 ad uso del personale dei treni;
- 11) Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello;
- 12) Istruzioni per l'esercizio con il sistema di blocco radio;
- 13) Istruzioni per l'esercizio dei sistemi di blocco elettrico - Parte terza - Linee in telecomando;
- 14) Istruzioni per l'esercizio dei sistemi di blocco elettrico - Parte terza - Linee in dirigenza locale;
- 15) Istruzioni per l'esercizio dei sistemi di blocco elettrico - Parte quinta - Sezione I;
- 16) Istruzioni per l'esercizio dei sistemi di blocco elettrico - Parte quinta - Sezione II;
- 17) Norme per la verifica tecnica dei veicoli;
- 18) Norme per l'esercizio delle linee AV/AC attrezzate con ERTMS/ETCS Livello 2 senza segnali fissi luminosi ;
- 19) Norme per l'esercizio delle apparecchiature tecnologiche;
- 20) Servizio di vigilanza linee, armamento, sede;



21) 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".

3. Modifiche all'Allegato B al decreto n. 1/2009.

I seguenti provvedimenti normativi non rientrano fra le competenze dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e quindi sono eliminati dall'Allegato B al decreto n. 1/2009 del 6 aprile 2009, che ne risulta di conseguenza modificato:

- Istruzione per la Circolazione dei Carrelli;
- 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";
- 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";
- prescrizione RFI./TC./A1007/P/01/000205 del 26/09/2001 "Inoltro dei rotabili di proprietà delle imprese private non contrassegnati RIV o RIC";
- 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";
- 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";
- circolare normativa M.III.1(111)/2/4 del 10/01/1973 "Circolazione rotabili provati. Presenza del personale F.S."

Articolo 3
Gestione del transitorio

Limitatamente ai primi 12 mesi successivi all'entrata in vigore del presente decreto, il gestore dell'infrastruttura, sotto la propria responsabilità e qualora strettamente necessario ai fini del mantenimento in efficienza dell'infrastruttura, potrà far circolare come treni i mezzi d'opera di cui al punto 5.2 dell'Allegato 1 al presente decreto, nelle more del completamento del relativo processo di immatricolazione, adottando le adeguate misure mitigative.

Articolo 4
Obblighi del gestore dell'infrastruttura

Ai sensi del punto 3.3 del decreto n. 1/2009 del 6 aprile 2009, il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie entro la data di entrata in vigore del presente decreto devono emanare apposite disposizioni o prescrizioni di esercizio e informare e formare il proprio



personale, tenendo anche presenti i pertinenti contenuti delle norme di cui all'articolo 2, comma 3.

Articolo 4

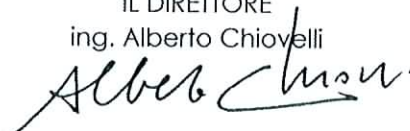
Disposizioni finali, pubblicazione ed entrata in vigore

In coerenza con quanto stabilito al paragrafo 3.4 del decreto di questa Agenzia n. 1/2009, il gestore dell'infrastruttura entro 45 giorni dall'emanazione del presente decreto dovrà inviare a questa Agenzia gli aggiornamenti in formato modificabile e in formato 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 135 giorni dopo la sua emanazione.

Firenze, 13 dicembre 2010

IL DIRETTORE
ing. Alberto Chiovelli



Allegato N. 1 al Decreto n. 15/2010
NORME PER L'AMMISSIONE TECNICA DEI MEZZI D'OPERA

1. Premessa, scopo e campo di applicazione

1.1. In conformità al punto 4 del decreto di questa Agenzia n. 1/2009 del 6 aprile 2009, possono circolare come treni solo i mezzi d'opera in possesso di ammissione tecnica e correttamente immatricolati e per i quali il gestore dell'infrastruttura abbia attribuita la circolabilità.

1.2. I requisiti tecnici dei mezzi d'opera che non si intende far circolare come treni devono essere stabiliti e verificati dal gestore dell'infrastruttura, nell'ambito del proprio Sistema di Gestione della Sicurezza.

1.3. Nel seguito delle presenti Norme è disciplinato il processo di ammissione tecnica e di immatricolazione dei mezzi d'opera che si intende far circolare come treni.

2. Requisiti per l'ammissione tecnica

2.1. Per ottenere l'ammissione tecnica i mezzi d'opera devono 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".

2.2. I mezzi d'opera che si intende utilizzare come rotabile di testa di un treno o che si intende far circolare isolati come treno devono rispettare anche i requisiti di cui al successivo punto 3.

2.3. Per ciascun mezzo d'opera che si intende far circolare come treno devono essere predisposte le relative Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC).

2.4. La categoria di appartenenza del mezzo d'opera, così come definita al punto 4.1 della succitata norma EN 14033-1, deve essere considerata un dato caratteristico del mezzo e riportata nelle DPC.

2.5. 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.

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

3.1. Le cabine di guida dei mezzi d'opera ubicati in testa al treno o che circolano isolati come treno devono essere attrezzate, nei tempi e nei modi previsti dalle norme vigenti, con Sistema Tecnologico di Bordo (STB).

3.2. In particolare il sistema di registrazione cronologico degli eventi di condotta di tali mezzi d'opera deve registrare 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 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.

3.3. Sono ammesse soluzioni realizzative dei sottosistemi del STB che consentano il trasferimento da una cabina all'altra di determinati componenti. Tali soluzioni devono essere autorizzate preventivamente.

3.4. Per i mezzi d'opera già dotati di ammissione tecnica alla data di entrata in vigore delle presenti norme, è ammesso, fino al 31/12/2015, utilizzare registratori con supporto cartaceo.

4. Immatricolazione

Per poter circolare come treni i mezzi d'opera in possesso della relativa ammissione tecnica 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".

5. Misure transitorie

5.1. I mezzi d'opera per i quali alla data di entrata in vigore delle presenti Norme l'ammissione tecnica è stata già richiesta ma non ancora rilasciata, 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".

5.2. 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. Per tali mezzi, oltre a quanto previsto dalle Linee guida ANSF di cui al precedente punto 4, unitamente alla richiesta di immatricolazione devono essere trasmessi all'Agenzia, in copia conforme all'originale che resta agli atti di RFI:

- 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;
- per i mezzi ammessi dopo l'entrata in vigore della Specifica Tecnica RFI codifica DI TCSIF SP CM 01 001 A, il certificato di conformità di cui all'allegato J.1 della stessa Specifica Tecnica; qualora alcuni mezzi costruiti dopo l'entrata in vigore della Specifica Tecnica RFI codifica DI TCSIF SP CM 01 001 A siano sprovvisti del relativo certificato di conformità di cui all'allegato J.1, dovrà essere emessa da RFI, sulla base di una relazione tecnica di un Verificatore Indipendente di Sicurezza (VIS), una dichiarazione sostitutiva di conformità alle prescrizioni normative con particolare riferimento ai punti di cui al successivo punto 5.3, che ne confermi l'idoneità a circolare in sicurezza come treno sull'infrastruttura gestita da RFI;
- dichiarazione da parte di RFI che il mezzo è in regola con i controlli periodici od occasionali degli elementi relativi alla sicurezza della circolazione, utilizzando il modello di cui all'allegato J.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, qualificato per lo 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.

5.3. Le prescrizioni normative di riferimento per la dichiarazione sostitutiva di conformità, oggetto dell'accertamento da parte del VIS, devono riguardare i seguenti punti:

- il rodiggio, compreso lo stato di fissaggio dei cerchioni;
- i parasale, le boccole e gli accessori ad esse applicate;
- la conformità dello scartamento interno e il parallelismo delle facce interne delle ruote;
- il telaio dei carrelli;
- l'integrità dei collegamenti di terra;
- le parti interessanti il freno, i leveraggi ed i dispositivi vari;
- la sospensione;
- la repulsione;
- la trazione e la corretta unione dei veicoli (meccanica, pneumatica, ecc.);
- la struttura portante e la cassa;
- i respingenti di coda, ove presenti, per accertare che siano assicurati contro la caduta lungo il percorso e che gli organi non utilizzati, posti sulla testata di coda, siano riposti nei rispettivi alloggiamenti;
- la conformità delle caratteristiche del mezzo ai dati riportati sul libretto;
- l'idoneità del mezzo al trasporto degli accessori/dispositivi installati, in maniera definitiva o provvisoria, sul mezzo stesso;
- Il corretto funzionamento dei particolari dispositivi ed accorgimenti da mettere in funzione per consentire il trasferimento del mezzo in sicurezza, se previsto dai manuali di uso e manutenzione;
- la corretta chiusura delle porte esterne con gli appositi congegni;
- l'integrità e la corretta posizione dei predellini e dei corrimano;
- la corretta posizione e assicurazione delle sponde e degli stanti laterali e di testa;
- la corretta chiusura dei duomi, delle portelle superiori e laterali;
- la corretta chiusura dei dispositivi accessori delle cisterne (valvole, rubinetti, tappi filettati, flange, ecc.);
- la corretta chiusura dei dispositivi di scarico delle tramogge;
- la corretta chiusura dei tetti apribili;
- che tutte le parti mobili siano regolarmente fissate e che quelle amovibili non utilizzate siano riposte negli appositi spazi o contenitori;
- il corretto fissaggio delle tabelle esterne e la regolare copertura ed assicurazione dei teloni;
- la corretta esecuzione dei carichi accertando l'efficienza e l'idoneità delle relative assicurazioni;
- il rispetto del profilo limite di carico;



- il controllo della presenza delle iscrizioni sulla cassa, la loro leggibilità, la regolarità delle scadenze di manutenzione e dei controlli periodici;
- la conformità della documentazione di bordo in dotazione al mezzo d'opera;
- la presenza e la conformità delle dotazioni di bordo.

5.4. La manutenzione dei mezzi d'opera di cui al precedente punto 5.2 deve essere effettuata nel rispetto del piano di manutenzione trasmesso all'atto dell'immatricolazione e non più secondo quanto disciplinato nella specifica tecnica di RFI codifica DI TCSIF SP CM 01 001 A.



Allegato N. 2 al Decreto n. 15/2010
MODIFICHE ALLE NORME TECNICHE E AGLI STANDARD DI SICUREZZA

A) Modifiche al Regolamento per la Circolazione dei Treni.

- All'articolo 2 sono apportate le seguenti modifiche:

- il testo della nota (1) del comma 13 è così sostituito:

Esclusi i movimenti di rotabili in regime di interruzione del binario.

- 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. Possono circolare secondo le norme dei treni soltanto i mezzi d'opera iscritti, ai sensi delle specifiche Norme emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, nel Registro d'Immatricolazione Nazionale.

Il movimento e la sosta degli altri mezzi d'opera deve avvenire solo in regime di interruzione del binario, di linea o di località di servizio.

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 idonee ad evitare che i mezzi d'opera oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interrotto;
- la circolazione dei mezzi d'opera sul binario interrotto 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 regime 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 3.

- 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.

- 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, 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; il 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 movimento. 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) Modifiche al Regolamento sui Segnali.

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 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 "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.

R

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

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 testo del terzo capoverso della lettera c) 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 sono apportate le seguenti modifiche:

- la nota (3) del comma 13 è così sostituita:

Esclusi i movimenti di rotabili in regime di interruzione del binario.

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

Il movimento e la sosta degli altri mezzi d'opera deve avvenire solo in regime di interruzione del binario, di linea o di località di servizio.

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

A

possa essere garantito devono essere interrotti alla circolazione dei treni anche i binari adiacenti;

- devono essere messe in atto misure di sicurezza atte ad evitare che i mezzi d'opera oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interrotto.
- la circolazione dei mezzi d'opera sul binario interrotto 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 regime 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 3.

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, 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.

L'allegato VIII (Modulo M40 M.L.) è soppresso.

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

All'articolo 14 è apportata la seguente modifica:

- il primo alinea della lettera c) del comma 5 è soppresso.

- il testo del secondo alinea della lettera c) del comma 5 è così modificato:

Locomotive (2), automotori e locomotive da manovra effettuanti tradotte fra impianti della stessa località.

- il testo del terzo capoverso della lettera c) del comma 5 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 3 dell' Allegato 1 è apportata la seguente modifica:

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

Esclusi i movimenti di rotabili in regime di interruzione del binario.

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

Il movimento e la sosta degli altri mezzi d'opera deve avvenire solo in regime di interruzione del binario, di linea o di località di servizio.

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 atte ad evitare che i mezzi d'opera oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interrotto.
- la circolazione dei mezzi d'opera sul binario interrotto 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 regime 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 3.

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.

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

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 anomalie 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 treni, ecc.).

All'Allegato 1 sono apportate le seguenti modifiche:



- La nota (1) del punto 10 è soppressa.

- Il testo del secondo capoverso del punto 15 è così sostituito:

Le tradotte sono soggette alle medesime norme che regolano la circolazione dei treni. Possono, altresì, circolare in regime 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 successivo punto 50.

- Il testo del secondo capoverso del punto 23 è così soppresso.

- Il testo del quarto capoverso del punto 41 è così sostituito:

Nessun treno può essere inoltrato su un tratto di binario interrotto.

- 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.

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

Il movimento e la sosta degli altri mezzi d'opera deve avvenire solo in regime di interruzione del binario, di linea o di località di servizio.

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 riportati nel Regolamento per la Circolazione dei Treni (RCT).

- I punti 51, 52, 53, 54, 55 e 56 sono soppressi.

All'Allegato 1bis è apportata la seguente modifica:

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

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

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

All'articolo 21 è apportata la seguente modifica:

- il testo del secondo capoverso del comma 1 è soppresso.

All'articolo 29 è apportata la seguente modifica:

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

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



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

All'articolo 15 è apportata la seguente modifica:

- il testo del comma 12 è così sostituito:

I movimenti di veicoli da e per i raccordi in linea devono essere effettuati solo in regime di interruzione di binario.

All'articolo 16 è apportata la seguente modifica:

- Il testo del comma 4 è così sostituito:

Nelle stazioni munite di deviatori tallonabili a ritorno elastico il DCO, prima di concedere l'interruzione all'agente richiedente, oltre al comando di inibizione apertura segnali dovrà anche impartire nelle stazioni limitrofe al tratto interrotto l'apposito comando di "circolazione dei mezzi d'opera" per escludere il dispositivo di comando automatico di itinerario.

L'articolo 17 è soppresso.

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

Il capitolo V della Parte Prima è soppresso.

I) 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.

L) 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.

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

L'articolo 3 è soppresso.

N) 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.



O) 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.

P) Modifiche all'Istruzione per l'Esercizio con sistema di blocco Radio

All'articolo 2 è apportata la seguente modifica:

- il comma 6 è soppresso.

**Q) Modifiche all'Istruzione per l'Esercizio con sistemi di blocco Elettrico Automatico
parte III - Blocco Elettrico Automatico - Linee in Telecomando**

Linee a doppio binario banalizzate

All'articolo 2 è apportata la seguente modifica:

- Il comma 5 è soppresso.

Linee a doppio binario non banalizzate

All'articolo 2 è apportata la seguente modifica:

- Il comma 3 è soppresso.

Linee a semplice binario

All'articolo 2 è apportata la seguente modifica:



- Il comma 8 è soppresso.

**R) 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.

**S) 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.

T) 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.

U) 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:

L'IF che effettua il trasporto di rotabili di cui al punto 4.1.1 deve produrre al GI, all'atto della richiesta di autorizzazione al Trasporto Eccezionale, idonea documentazione tecnica e descrittiva sullo stato del veicolo, della manutenzione e sulle modalità di circolazione (velocità di inoltro, ubicazione nella composizione del treno, ecc.).

Il punto 4.1.6 è soppresso.

V) Modifiche alle Norme per l'esercizio delle linee AV/AC attrezzate con ERTMS/ETCS Livello 2 prive di segnali fissi luminosi.

– Il secondo capoverso del comma 1 dell'articolo 1 è così sostituito:

Sono previste le segnalazioni "C", "L" e "V" luminose per la circolazione nei PdS ed in linea dei mezzi d'opera in regime di interruzione.

– Il terzo capoverso del comma 1bis dell'articolo 2 è così sostituito:

Per la circolazione dei mezzi d'opera sono previste apposite segnalazioni il cui impiego è disciplinato da specifiche norme.

– Il titolo e il testo del paragrafo "Pannello per movimenti carrelli e per chiavi di zona" del comma 3, lettera B) dell'articolo 2 sono così sostituiti:

Pannello per movimenti dei mezzi d'opera e per chiavi di zona.

I Posti di Servizio sono attrezzati con gli appositi dispositivi per l'esclusione dalla circolazione di zone di piazzale (chiavi di zona) e per la stabilizzazione (e relativa liberazione) del percorso dei mezzi d'opera.

Inoltre sullo stesso pannello sono presenti i dispositivi CU per la chiusura urgente dei segnali virtuali.

– Il titolo e il comma 1 dell'articolo 9 sono così sostituiti:

Art. 9

Circolazione dei mezzi d'opera

1 Disposizioni generali

Per l'ubicazione delle "C", "L" e "V" luminose di cui ai punti 23, 23 bis e 23 ter dell'All.1 del Regolamento sui Segnali e le norme di esercizio vale quanto previsto per le linee esercitate in SCC e dalla Istruzione per l'esercizio dell'ACCM con le seguenti particolarità:

- i punti di riferimento che delimitano i movimenti dei mezzi d'opera sono costituiti dai segnali imperativi di protezione e partenza in luogo dei segnali fissi luminosi;
- sono ammessi alla circolazione soltanto mezzi d'opera che garantiscono l'occupazione dei cdb;
- gli agenti di scorta debbono essere informati a cura della Struttura di appartenenza di eventuali riduzioni di velocità esistenti.

Per la circolazione dei mezzi d'opera sono previste specifiche norme.



Z) Modifiche alle Norme per l'esercizio delle apparecchiature tecnologiche.

Alle Norme Particolari per le chiamate di emergenza è apportata la seguente modifica:

- il testo dell'ultimo alinea è così sostituito:

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

AA) Modifiche al Servizio di Vigilanza linea, armamento e sede

- Alla Parte I è apportata la seguente modifica:

- il testo del secondo capoverso del paragrafo I.3 è così sostituito:

Per quanto riguarda le modalità di effettuazione delle visite ordinarie, la Normativa distingue:

- Visita a piedi.
- Visita con mezzo d'opera.
- Visita con mezzi di diagnostica mobile.
- Visita in cabina.

- Alla Parte III sono apportate le seguenti modifiche:

- il testo del settimo capoverso del paragrafo III.1 è così sostituito:

Le visite ordinarie si effettuano a piedi, con opportuno mezzo d'opera, in cabina locomotiva e mediante i mezzi della diagnostica mobile.

- il titolo del paragrafo III.1.2 è così sostituito:

Modalità delle visite con mezzo d'opera

- il testo del paragrafo III.1.2 è così sostituito:

Nell'effettuazione delle visite dall'interno del mezzo d'opera sia su linee tradizionali che su linee AV/AC dovranno essere osservate le seguenti prescrizioni e modalità:

1. sul mezzo prenderanno posto il conducente ed il personale addetto alla visita;
2. quando la durata dell'interruzione non è sufficiente a percorrere la tratta alla velocità idonea per un accurato controllo, la tratta stessa sarà suddivisa in parti da visitare in giorni diversi, salvo che non risulti più opportuno procedere come indicato al punto III.1.1.;
3. nei casi di vigilanza eseguita di notte o in galleria non illuminata, il mezzo d'opera utilizzato per le visite dovrà essere attrezzato con impianto di illuminazione a fari orientabili, in aggiunta alle normali lampade portatili in dotazione al personale a bordo del mezzo d'opera stesso;
4. quando la visita si effettua dall'interno del mezzo d'opera non deve essere imposta nessuna limitazione alla circolazione dei treni sul binario attiguo fatta eccezione per i casi in cui tale limitazione non sia già connessa alla circolazione dei mezzi d'opera in regime di interruzione di binario (linee con velocità superiore a 160 km/h) o quando, sulle stesse linee, sia necessario scendere dal mezzo d'opera;
5. premesso che la visita ha scopo ispettivo, quando eccezionalmente durante la visita stessa si rilevasse necessità di uscire dal mezzo, dovranno essere adottate, se del caso, le precauzioni previste dall'I.P.C.;
6. in ogni caso è vietato uscire dal mezzo d'opera lato intervista.



AB) Modifiche alle Disposizioni per il servizio con Dirigente Unico

- All'articolo 12 è apportata la seguente modifica:

- il testo del secondo capoverso è così sostituito:

Dovrà poi usare:

- per i treni con viaggiatori la matita nera;
- per i treni merci la matita blu;
- per i treni costituiti da sola locomotiva la matita.



