ANSF Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

ANSF Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Prot. n°**ANSF 06076/09**

Firenze 30-10-2009

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: schema di decreto "O/2009" concernente le "Integrazioni e modifiche alle norme che regolano lo svolgimento delle manovre".

Allegato: 1

Si trasmette lo schema di decreto "O/2009" concernente le modifiche all'articolo 7 del Regolamento per la Circolazione dei Treni recante: "Integrazioni e modifiche alle norme che regolano lo svolgimento delle manovre".

Tali modifiche, ritenute necessarie in considerazione degli ultimi incidenti ed inconvenienti di esercizio verificatisi durante le operazioni di manovra, hanno lo scopo di introdurre opportune azioni mitigative, tenendo conto che i sistemi di protezione della marcia dei treni, attualmente in esercizio sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, in manovra attuano solo il controllo del tetto di velocità di 30 km/h.

Le principali modifiche riguardano:

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

- la nuova definizione di "manovra" che esclude la possibilità di considerare tale, il movimento di un mezzo di trazione con o senza veicoli al di fuori della località di servizio, fatto salvo il caso particolare menzionato all'art. 7/10 R.C.T.;
- la limitazione della effettuazione della operazioni di manovra senza la presenza del manovratore ai soli casi in cui siano rispettate tutte le seguenti condizioni:
    - il movimento sia regolato dai segnali fissi per manovre e sia eseguito dalla cabina di guida anteriore della colonna, nel senso del movimento da eseguire;
    - il guidatore abbia esatta conoscenza delle particolarità della località di servizio connesse al servizio di manovra e delle norme contenute nel Registro delle Disposizioni di Servizio per le manovre;
- la subordinazione della possibilità di regolare le manovre con comunicazioni dirette a mezzo di altro sistema, diverso da radiotelefono, alla condizione che sia rilevabile con adeguata continuità la persistenza dell'ultimo ordine ricevuto;
- l'obbligo, per le manovre che si svolgono in tutto o in parte su binari non indipendenti da movimenti di treni in atto, di eseguire le stesse dalla cabina di guida anteriore del rotabile di testa nel senso del movimento, la quale cabina deve essere dotata di dispositivo vigilante attivo ed efficiente, tranne il caso in cui il manovratore prenda posto a bordo della testa di una colonna spinta servita da freno continuo attivo e l'agente suddetto possa arrestare il movimento con la valvola portatile di frenatura;
- la necessità della presenza di un altro agente in cabina di guida, in grado di arrestare il convoglio qualora venga meno la vigilanza dell'agente di condotta, se il dispositivo vigilante, quando previsto, non è attivo ed efficiente;
- l'obbligo, per l'esecuzione delle manovre che si svolgono in tutto o in parte su binari non indipendenti da movimenti di treni in atto, in caso di impossibilità di utilizzare la cabina di guida anteriore del rotabile di testa nel senso del movimento, che la colonna venga accompagnata a terra da un manovratore in modo da mantenersi in posizione tale da poter sorvegliare l'istradamento da percorrere ed effettuare le opportune segnalazioni all'agente di condotta;
- la limitazione della possibilità che il manovratore possa prendere posto a bordo della testa della colonna spinta solo al caso in cui sia in grado di comandare egli stesso la frenatura del convoglio;
- la subordinazione della possibilità di effettuare manovre a spinta sui binari di circolazione alla condizione che questi ultimi siano indipendenti da movimenti di treni in atto.

Si resta in attesa di eventuali commenti ed osservazioni da far pervenire a questa Sede entro 30 giorni dalla data della presente.

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

SCHEMA DI DECRETO O/2009

Integrazioni e modifiche alle norme che regolano lo svolgimento delle manovre

IL DIRETTORE DELL'AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

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

VISTO il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, recante attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, con particolare riferimento:

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

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

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

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

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

CONSIDERATO che i sistemi di protezione della marcia dei treni attualmente implementati sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale consentono per le manovre il solo controllo del tetto di velocità;

TENUTO CONTO che si sono verificati alcuni inconvenienti, anche potenzialmente gravi, nell'effettuazione di movimenti di manovra sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale;

CONSIDERANDO necessario emanare nuovi standard riguardanti l'effettuazione delle manovre, nonché ridefinire alcuni esistenti, così da mitigare il rischio di movimenti non voluti di rotabili o, nel caso di manovre senza manovratore, di altri inconvenienti dovuti alla non adeguata conoscenza delle particolarità dell'impianto da parte del macchinista che esegue la manovra;

emana il seguente

Decreto .../...

Integrazioni e modifiche alle norme che regolano lo svolgimento delle manovre

Art. 1
Modifiche al Regolamento per la Circolazione dei Treni

All'articolo 7 sono apportate le seguenti modifiche:

- il comma 1 è così sostituito:

1. E' denominato "*manovra*" qualsiasi movimento di rotabili che si svolge interamente nell'ambito di una località di servizio, inclusi i movimenti di cui al successivo comma 10 ed esclusi i movimenti dei treni.

- il comma 11 è così sostituito:

11. Le manovre si effettuano tramite le seguenti funzioni:
a) *dirigenza e sorveglianza della manovra.* La dirigenza consiste nell'ordinare i movimenti da effettuare; l'agente che dirige la manovra deve avere autorità su tutti i partecipanti alla manovra, compreso l'agente di condotta. La sorveglianza consiste nel controllare il regolare svolgimento della manovra;
b) *autorizzazione alla* manovra. L'autorizzazione consiste nel benestare ad iniziare la manovra dato dall'agente che predispone l'istradamento da percorrere. L'agente che autorizza la manovra è colui che svolge la funzione di deviatore;
c) *comando della* manovra. Il comando consiste nell'impartire gli ordini di movimento o di arresto all'agente di condotta. L'agente che comanda la manovra è colui che svolge la funzione di manovratore;
d) *esecuzione della manovra*. L'esecuzione consiste nell'effettuare i movimenti di manovra in base agli ordini impartiti. L'agente che esegue la manovra è l'agente di condotta.

- dopo il comma 11 sono inseriti il seguenti nuovi commi 11bis, 11ter, 11quater, 11quinquies e 11sexties:

11bis. Le manovre possono essere regolate:
- con i segnali bassi (Art. 52 RS);
- con i segnali alti per manovra (Art. 52 bis RS);
- con i segnali a mano (Art. 60 RS);
- con comunicazioni dirette a mezzo di radiotelefoni aventi le caratteristiche richieste dalla normativa vigente;
- con comunicazioni dirette a mezzo di altro sistema di comunicazione, in modo che sia rilevabile con adeguata continuità la persistenza dell'ultimo ordine ricevuto;
- con accordi verbali;
- sulle selle di lancio, nei tunnel di lavaggio e nelle invasature delle navi traghetto, mediante segnali specifici (Allegato 1 RS punti 1 e 3).

11ter. Nel regolare la velocità delle manovre l'agente di condotta deve tener conto:
- dei mezzi frenanti di cui dispone;
- dello spazio di visuale libera;
- delle modalità con cui si svolge la manovra;
- delle particolari condizioni ambientali come la ridotta visibilità per avverse condizioni atmosferiche o per contingenti condizioni locali, la presenza di persone nei pressi dell'istradamento.

In ogni caso non deve essere superata la velocità di 30 km/h, salvo prescrizioni più restrittive.

11quater. Le manovre che si svolgono in tutto o in parte su binari non indipendenti da movimenti di treni in atto devono essere eseguite dalla cabina di guida anteriore del rotabile di testa nel senso del movimento, la quale cabina, tranne nel caso di cui al successivo comma 11quinquies, lettera a), deve essere dotata di dispositivo vigilante attivo ed efficiente; in mancanza di tale dispositivo, in cabina di guida deve essere presente un altro agente in grado di arrestare il convoglio in caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta.

11quinquies. Qualora per l'esecuzione delle manovre di cui al precedente comma 11quater non sia possibile utilizzare la cabina di guida anteriore del rotabile di testa nel senso del movimento, la manovra deve essere accompagnata a terra da un manovratore, il quale deve mantenersi in posizione tale da poter sorvegliare l'istradamento da percorrere ed effettuare le segnalazioni necessarie all'agente di condotta.
E' consentito che il manovratore prenda posto a bordo alla testa della colonna spinta quando la colonna è servita da freno continuo attivo e questo può essere comandato direttamente dal manovratore in testa mediante la valvola portatile di frenatura oppure, il manovratore in testa può, all'occorrenza, arrestare la manovra attraverso gli appositi dispositivi (freno di emergenza, rubinetto di emergenza, rubinetto di comando).

11sexties. Le manovre possono essere effettuate senza la presenza del manovratore solo qualora siano rispettate tutte le seguenti condizioni:
- sono regolate dai segnali fissi;
- sono eseguite dalla cabina di guida anteriore della colonna, nel senso del movimento da eseguire;
- l'agente di condotta abbia esatta conoscenza delle particolarità della località di servizio connesse al servizio di manovra e delle norme contenute nel Registro delle Disposizioni di Servizio per le manovre.

- dopo il nuovo comma 13 è inserito il seguente nuovo comma 13bis:

13bis. Le manovre effettuate lanciando con adeguata velocità e per breve tratto uno o più veicoli sganciati in modo da imprimere loro una spinta sufficiente a farli proseguire da soli fino al punto voluto (*"manovre a spinta"*) sono ammesse se avvengano su binari indipendenti da movimenti di treni in atto.

- dopo il nuovo comma 13bis è inserito il seguente nuovo comma 13ter:

13ter. Per l'effettuazione delle manovre, oltre alle presenti norme, devono essere osservate anche quelle contenute nelle Istruzioni di servizio.

Articolo 2
Modifiche alle Norme per il Servizio dei Manovratori

All'articolo 2 dell'Istruzione per il Servizio dei Manovratori è apportata la seguente modifica:

- il comma 1 è così sostituito:

1. Le manovre si effettuano tramite le seguenti funzioni:

e) *dirigenza e sorveglianza della manovra.* La dirigenza consiste nell'ordinare i movimenti da effettuare; l'agente che dirige la manovra deve avere autorità su tutti i partecipanti alla manovra, compreso l'agente di condotta. La sorveglianza consiste nel controllare il regolare svolgimento della manovra.

f) *autorizzazione alla* manovra. L'autorizzazione consiste nel benestare ad iniziare la manovra dato dall'agente che predispone l'istradamento da percorrere. L'agente che autorizza la manovra è colui che svolge la funzione di deviatore.

g) *comando della* manovra. Il comando consiste nell'impartire gli ordini di movimento o di arresto all'agente di condotta. L'agente che comanda la manovra è colui che svolge la funzione di manovratore.

h) *esecuzione della manovra.* L'esecuzione consiste nell'effettuare i movimenti di manovra in base agli ordini impartiti. L'agente che esegue la manovra è il guidatore.

All'articolo 18 dell'Istruzione per il Servizio dei Manovratori è apportata la seguente modifica:

- il comma 2 è così sostituito:

1. Le manovre possono essere effettuate senza la presenza del manovratore solo qualora siano rispettate tutte le seguenti condizioni:

- sono regolate dai segnali fissi;
- sono eseguite dalla cabina di guida anteriore della colonna, nel senso del movimento da eseguire;
- il guidatore abbia esatta conoscenza delle particolarità della località di servizio connesse al servizio di manovra e delle norme contenute nel Registro delle Disposizioni di Servizio per le manovre.

All'articolo 20 dell'Istruzione per il Servizio dei Manovratori è apportata la seguente modifica:

- il comma 1 è così sostituito:

1. Le manovre possono essere regolate:

- con i segnali bassi (Art. 52 RS);
- con i segnali alti per manovra (Art. 52 bis RS);
- con i segnali a mano (Art. 60 RS);

- con comunicazioni dirette a mezzo di radiotelefoni aventi le caratteristiche richieste dalla normativa vigente;
- con comunicazioni dirette a mezzo di altro sistema di comunicazione, in modo che sia rilevabile con adeguata continuità la persistenza dell'ultimo ordine ricevuto;
- con accordi verbali;
- sulle selle di lancio, nei tunnel di lavaggio e nelle invasature delle navi traghetto, mediante segnali specifici (Allegato 1 RS punti 1 e 3).

All'articolo 21 dell'Istruzione per il Servizio dei Manovratori è apportata la seguente modifica:

- il comma 1 è così sostituito:

1. E' denominato "*manovra*" qualsiasi movimento di rotabili che si svolge interamente nell'ambito di una località di servizio, inclusi i movimenti di cui al successivo comma 10 ed esclusi i movimenti dei treni.

All'articolo 22 dell'Istruzione per il Servizio dei Manovratori sono apportate le seguenti modifiche:

- dopo il comma 12 è inserito il seguente nuovo comma 12bis:

12bis. Le manovre che si svolgono in tutto o in parte su binari non indipendenti da movimenti di treni in atto devono essere eseguite dalla cabina di guida anteriore del rotabile di testa nel senso del movimento, la quale cabina, tranne che nel caso di cui al successivo comma 13, lettera a), deve essere dotata di dispositivo vigilante attivo ed efficiente; in mancanza di tale dispositivo, in cabina di guida deve essere presente un altro agente in grado di arrestare il convoglio in caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta.

- il comma 13 è così sostituito:

13. Qualora per l'esecuzione delle manovre di cui al precedente comma 12bis non sia possibile utilizzare la cabina di guida anteriore del rotabile di testa nel senso del movimento, la manovra deve essere accompagnata a terra da un manovratore, il quale deve mantenersi in posizione tale da poter sorvegliare l'istradamento da percorrere ed effettuare le segnalazioni necessarie all'agente di condotta.
E' consentito che il manovratore prenda posto a bordo alla testa della colonna spinta quando la colonna è servita da freno continuo attivo e questo può essere comandato direttamente dal manovratore in testa mediante la valvola portatile di frenatura oppure, il manovratore in testa può, all'occorrenza, arrestare la manovra attraverso gli appositi dispositivi (freno di emergenza, rubinetto di emergenza, rubinetto di comando).

- il comma 15 è così sostituito:

15. Nel regolare la velocità delle manovre il guidatore deve tener conto:
- dei mezzi frenanti di cui dispone;
- dello spazio di visuale libera;
- delle modalità con cui si svolge la manovra;

- delle particolari condizioni ambientali come la ridotta visibilità per avverse condizioni atmosferiche o per contingenti condizioni locali, la presenza di persone nei pressi dell'istradamento.

In ogni caso non deve essere superata la velocità di 30 km/h, salvo prescrizioni più restrittive.

All'articolo 23 dell'Istruzione per il Servizio dei Manovratori è apportata la seguente modifica:

- il primo capoverso del comma 3 è così sostituito:

3. Le manovre a spinta sono ammesse negli scali merci, sui binari di deposito dei veicoli, sui binari secondari di stazione e, solo per la composizione dei treni in partenza e la scomposizione dei treni in arrivo, anche sui binari di circolazione a condizione che questi ultimi siano indipendenti da movimenti di treni in atto.

Articolo 3
Modifiche alle Norme per il Servizio dei Deviatori

All'allegato 1 dell'Istruzione per il Servizio dei Deviatori è apportata la seguente modifica:

- il punto 23 è così sostituito:

23. E' denominato "*manovra*" qualsiasi movimento di rotabili che si svolge interamente nell'ambito di una località di servizio, inclusi i movimenti di cui al successivo punto 32 ed esclusi i movimenti dei treni.
Le manovre devono eseguirsi con l'osservanza delle norme contenute nell'apposita istruzione per il servizio dei manovratori. Salvo prescrizioni più limitative, le manovre devono eseguirsi senza superare la velocità di 30 Km/h.

Articolo 4
Modifiche all'Istruzione per la circolazione dei treni ad uso del personale di accompagnamento

All'articolo 13 dell'Allegato 1 dell'Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni è apportata la seguente modifica:

- il comma 1 è così sostituito:

1. E' denominato "*manovra*" qualsiasi movimento di rotabili che si svolge interamente nell'ambito di una località di servizio, inclusi i movimenti di cui all'art. 21/10 dell'Istruzione per il Servizio dei Manovratori ed esclusi i movimenti dei treni.

Articolo 5
Modifiche alle Norme per la Circolazione dei Rotabili

All'articolo 7 dell'Istruzione per il Servizio del Personale di Condotta delle Locomotive sono apportate le seguenti modifiche:

- il comma 1 è così sostituito:

1. E' denominato "*manovra*" qualsiasi movimento di rotabili che si svolge interamente nell'ambito di una località di servizio, inclusi i movimenti di cui al successivo comma 9 ed esclusi i movimenti dei treni.

- il comma 11 è così sostituito:

11. Le manovre si effettuano tramite le seguenti funzioni:

i) *dirigenza e sorveglianza della manovra*. La dirigenza consiste nell'ordinare i movimenti da effettuare; l'agente che dirige la manovra deve avere autorità su tutti i partecipanti alla manovra, compreso l'agente di condotta. La sorveglianza consiste nel controllare il regolare svolgimento della manovra.

j) *autorizzazione alla* manovra. L'autorizzazione consiste nel benestare ad iniziare la manovra dato dall'agente che predispone l'istradamento da percorrere. L'agente che autorizza la manovra è colui che svolge la funzione di deviatore.

k) *comando della* manovra. Il comando consiste nell'impartire gli ordini di movimento o di arresto all'agente di condotta. L'agente che comanda la manovra è colui che svolge la funzione di manovratore.

l) *esecuzione della manovra*. L'esecuzione consiste nell'effettuare i movimenti di manovra in base agli ordini impartiti. L'agente che esegue la manovra è l'agente di condotta.

- il comma 15 è così sostituito:

15. Nel regolare la velocità delle manovre l'agente di condotta deve tener conto:
- dei mezzi frenanti di cui dispone;
- dello spazio di visuale libera;
- delle modalità con cui si svolge la manovra;
- delle particolari condizioni ambientali come la ridotta visibilità per avverse condizioni atmosferiche o per contingenti condizioni locali, la presenza di persone nei pressi dell'istradamento.

In ogni caso non deve essere superata la velocità di 30 km/h, salvo prescrizioni più restrittive.

- il comma 16 è così sostituito:

16. Le manovre possono essere regolate:
- con i segnali bassi (Art. 52 RS);
- con i segnali alti per manovra (Art. 52 bis RS);
- con i segnali a mano (Art. 60 RS);
- con comunicazioni dirette a mezzo di radiotelefoni aventi le caratteristiche richieste dalla normativa vigente;
- con comunicazioni dirette a mezzo di altro sistema di comunicazione, in modo che sia rilevabile con adeguata continuità la persistenza dell'ultimo ordine ricevuto;
- con accordi verbali;

- sulle selle di lancio, nei tunnel di lavaggio e nelle invasature delle navi traghetto, mediante segnali specifici (Allegato 1 RS punti 1 e 3).

- al termine del comma 27 inserire il nuovo comma 27bis:

27bis. Le manovre che si svolgono in tutto o in parte su binari non indipendenti da movimenti di treni in atto devono essere eseguite dalla cabina di guida anteriore del rotabile di testa nel senso del movimento, la quale cabina, tranne che nel caso di cui al successivo comma 28, lettera a), deve essere dotata di dispositivo vigilante attivo ed efficiente; in mancanza di tale dispositivo, in cabina di guida deve essere presente un altro agente in grado di arrestare il convoglio in caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta.

28. Qualora per l'esecuzione delle manovre di cui al precedente comma 27bis non sia possibile utilizzare la cabina di guida anteriore del rotabile di testa nel senso del movimento, la manovra deve essere accompagnata a terra da un manovratore, il quale deve mantenersi in posizione tale da poter sorvegliare l'istradamento da percorrere ed effettuare le segnalazioni necessarie all'agente di condotta.
E' consentito che il manovratore prenda posto a bordo alla testa della colonna spinta quando la colonna è servita da freno continuo attivo e questo può essere comandato direttamente dal manovratore in testa mediante la valvola portatile di frenatura oppure, il manovratore in testa può, all'occorrenza, arrestare la manovra attraverso gli appositi dispositivi (freno di emergenza, rubinetto di emergenza, rubinetto di comando).

- il comma 29 è così sostituito:

29. Le manovre possono essere effettuate senza la presenza del manovratore solo qualora siano rispettate tutte le seguenti condizioni:
- sono regolate dai segnali fissi;
- sono eseguite dalla cabina di guida anteriore della colonna, nel senso del movimento da eseguire;
- l'agente di condotta abbia esatta conoscenza delle particolarità della località di servizio connesse al servizio di manovra e delle norme contenute nel Registro delle disposizioni di servizio per le manovre.

- All'articolo 11 dell'Istruzione per il Servizio del Personale di Condotta delle Locomotive è apportata la seguente modifica:

- il comma 2 è così sostituito:

2. Le manovre a spinta sono ammesse negli scali merci, sui binari di deposito dei veicoli, sui binari secondari di stazione e, solo per la composizione dei treni in partenza e la scomposizione dei treni in arrivo, anche sui binari di circolazione a condizione che questi ultimi siano indipendenti da movimenti di treni in atto.

Articolo 6
Modifiche alla Prefazione Generale all'Orario di Servizio

- All'articolo 91 è apportata la seguente modifica:

- il testo del comma 22 è così sostituito:

22. Per l'effettuazione delle manovre con i treni navetta valgono le norme comuni.

Articolo 7
Pubblicazione ed entrata in vigore

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

Firenze, _____

(ing. Alberto Chiovelli)