



**DECRETO N. 10/2010 DEL 27/07/2010**

*«in vigore dal 01.01.2011»*

**DEL DIRETTORE DELL'AGENZIA NAZIONALE  
PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE**

**Modifiche**

**Alle Norme per il Servizio dei Manovratori**

*Istruzione per il Servizio dei Manovratori*

**(ISM)**

- Sostituire le pagine: 7-8, 47-48, 49-50, 121-122 e 125-126 con quelle contenute nel presente fascicolo.
- Eliminare le pagine: 122/1-122/2, 122/3-122/4 e 123-124.

(Decreto ANSF n° 10/2010)

ART.

### **Etichette**

di restrizione di manovra.....	22.19-23.4.5.6-24.3
	All.3/art.1-3
per la segnalazione dei veicoli.....	30.13 – All.6

### **Fascio di binari**

.....	14.1
-------	------

### **Formazione dei treni**

con carri con respingenti rigidi.....	30.16
(codificazione dei carri per la —) .....	30.7
con rotabili avariati o sviati.....	30.13.14.15
con rotabili sprovvisti di freno.....	30.15
(distanziamento dei trasporti eccezionali nella —).....	30.8
(distanziamento dei carri con merci pericolose nella —)	30.8-All.3/art.3
(frenatura dei veicoli nella —).....	30.10.11.12
merci.....	30.6 – 31.1
(veicoli e segnali di coda nella—).....	30.17 – 31.3.4
viaggiatori.....	30.1 a 5ter.19 - 31

### **Freno a mano**

Vedi: Immobilizzazione

### **Freno**

(attivazione del — sulle colonne in manovra.....	22.5.6.7
(dispositivi particolari del —).....	All.1/art.3
di emergenza.....	9.5- All.1/art.2-4
(generalità sul —) continuo.....	All.1/art.1-2
(norme tecniche del —) continuo.....	9.1- All.1/art.2
(sistemi di —).....	9.6.7
(tipi di —)continuo.....	All.1/art.3
(valvola di scarico del —) continuo.....	9.4 - All.1/art.2

### **Immobilizzazione**

con freno a mano.....	28.3.3bis.3ter.4.4bis.4quater.5
con freno continuo.....	28.4ter
con staffe fermacarri.....	19.2 – 28.3.3bis.6.7
del materiale rimorchiato di un treno.....	28.4
dei treni navetta.....	28.4bis.4ter
di rotabili in stazionamento.....	28.1.2.2bis.3.3bis.4ter.4quater.7

### **Impianti**

a gravità.....	14.1.2
con attrezzature particolari.....	15.4

**Intercomunicanti**

(accoppiamenti misti degli —)..... 12.4  
(anormalità agli —)..... 12.6.7  
con mantici a soffietto..... 12.2.5  
con mantici tubolari..... 12.3.5  
(descrizione degli —)..... 12.1

**Invasature**..... 13.3

**Istradamento**

(definizione dell' —)..... 21.2  
(verifica dell' —)..... 22.14

**Località di servizio**..... 1.11

**Locomotive**

di manovra..... 5.1  
di manovra telecomandate..... 5.2  
di riserva..... 5.1  
eroganti energia A.T..... All.2/art.3-16

**Manovratori**

(abilitazione dei —)..... 1.5.7  
(consegne dei —)..... 19.2.3.4.5  
(denominazione dei —)..... 1.1  
(istruzione dei —)..... 1.6 - 29.4  
(materiale in dotazione ai —)..... 4.1.2  
(obblighi generali dei —)..... 1.8.9.10  
(presentazione in servizio dei —)..... 19.1  
(servizio dei —)..... 1.1 a 4

**Manovre**

(accertamenti prima dell'inizio delle —)..... 22.1 a 7  
(addetti alle —)..... 18  
all'uscita..... 21.9  
(autorizzazione delle —)..... 2.1-22.8.9  
che impegnano P.L. .... 21.11  
(comando delle —)..... 2.1  
con cautele rispetto a persone..... 22.21 a 25  
con personale di scorta..... 2.2 – 18.3  
con restrizioni..... 22.19  
con segnali a via impedita..... 22.26

**26.** Qualora con una manovra si debba oltrepassare un segnale basso spento (se trattasi di segnale basso luminoso) o disposto a via impedita, il deviatore, esperiti gli accertamenti di sua spettanza, autorizzerà, con le modalità stabilite dalle norme locali, il movimento richiesto.

Guasti ed  
anormalità  
... segnali bassi

Analoga procedura va seguita qualora si debba oltrepassare un segnale alto di manovra spento o disposto a via impedita e qualora sia contemporaneamente inefficiente anche il segnale basso che sussidia il segnale alto di manovra.

Nei movimenti di manovra scortati da manovratore, questi deve avvisare verbalmente il guidatore fornendogli le informazioni necessarie.

**27.** Qualora una colonna in manovra si arresti sopra un deviatore impegnato di calcio in falsa posizione, dovrà esser evitato ogni movimento di retrocessione finché non siano adottati i provvedimenti atti ad evitare un eventuale svio.

... deviatore in  
falsa posizione

**28.** In caso di visibilità ridotta per avverse condizioni atmosferiche o per altre contingenti situazioni locali, i manovratori devono adottare le cautele necessarie per poter rispettare i segnali fissi o a mano.

... visibilità  
ridotta

## Art. 23

### **Manovre a spinta**

**1.** Sono definite manovre a spinta quelle che vengono eseguite lanciando, con adeguata velocità e per un breve tratto, uno o più veicoli sganciati dal resto della colonna, in modo da imprimere loro una spinta sufficiente a farli proseguire da soli fino al punto voluto.

Definizione e  
modalità

Le manovre a spinta devono essere eseguite in modo che:

- i veicoli non subiscano urti violenti;
- la velocità di detti veicoli, tenuto conto delle condizioni locali, sia tale che gli stessi si fermino da soli o possano essere fermati con i mezzi di arresto a disposizione dell'impianto.

Le staffe fermacarri non devono essere impiegate sulle rotaie in curva o su quelle con sbavature, perché possono cadere al

primo urto; inoltre, si deve evitare il loro uso quando possono andare a scorrere sui deviatori, sulle piattaforme girevoli e sui ponti a bilico.

2. Prima di eseguire una manovra a spinta, il manovratore che la comanda, oltre ad ottemperare a quanto è prescritto dai comma 8 e 9 dell'art. 22 (autorizzazione ed esecuzione dei movimenti di manovra), deve adottare le necessarie cautele per garantire l'arresto dei veicoli nel punto stabilito ed assicurarsi che non vi siano persone sul binario interessato o in sua immediata vicinanza.

Inoltre, deve indicare al guidatore:

- la quantità dei veicoli staccati;
- il punto approssimativo dove questi devono essere spinti;
- i mezzi disponibili per l'arresto.

**Divieti e  
restrizioni**

3. Le manovre a spinta non ricadenti nelle eccezioni di cui al secondo e terzo capoverso del comma 8 dell'articolo 21, 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.

Nei registri delle disposizioni di servizio delle stazioni devono essere indicati i binari ed il lato (contraddistinto da specifico segno convenzionale nell'orario di servizio) dove sono vietate le manovre a spinta.

Le manovre a spinta sui binari ove sostano veicoli sono ammesse a condizione che vengano rispettate anche le eventuali restrizioni di manovra previste per i veicoli in sosta.

4. Le manovre a spinta sono vietate quando interessano:

- veicoli viaggiatori, altri veicoli contenenti persone nonché carrozze speciali (per visita linea, ispezioni trolley, carrozze dinamometriche e simili) anche se non occupate;
- mezzi motori non in servizio;
- veicoli recanti un'etichetta (Allegato 3) o un'iscrizione (Allegato 4) che prescrivano tale restrizione di manovra;
- trasporti richiedenti l'impiego di più di un carro.

Nei casi suddetti i movimenti di manovra devono essere eseguiti esclusivamente con accompagnamento del mezzo di trazione e con divieto di urti e contraccolpi.

**5.** Per i carri sui quali è applicata l'etichetta M. 249 bis (All.3), o recanti il corrispondente contrassegno (All.4/art. 2) le manovre a spinta sono ammesse purché siano evitati urti e contraccolpi.

**6.** Le manovre a spinta dei carri contenenti merci pericolose sono disciplinate dal RID e dalla legislazione vigente.

**7.** In ogni caso, le manovre a spinta sono vietate:

- a) quando, per scarsa visibilità dovuta ad intemperie o ad altre contingenti situazioni locali, non si possa facilmente regolare la velocità;
- b) quando esse interessano binari sui quali, o nelle cui vicinanze, si eseguono lavori.

## Art. 24

### **Manovre a gravità**

**1.** Sono definite manovre a gravità quelle che si eseguono spingendo i veicoli, sganciati fra loro o riuniti a gruppi, sulla sella o binario di lancio, da dove, per effetto della pendenza, si avviano sui vari binari.

**Definizione**

**2.** Salvo che per le merci pericolose, valgono in genere i divieti e le restrizioni previste per le manovre a spinta nel precedente art. 23 (1). Tuttavia, in relazione all'esistenza di

**Divieti e restrizioni**

- 
- (1) Le manovre interessanti carri che non debbono subire manovre a spinta sono ammesse a condizione che il carro da lanciare sia accompagnato da apposito agente che ne presenti il freno e regoli con tale mezzo la discesa lungo la rampa in modo da garantire l'arresto al punto stabilito. Nel caso che il carro da lanciare fosse sprovvisto di freno si dovrà provvedere affinché il carro stesso sia lanciato agganciato a maglia stretta con altro carro con il freno efficiente e presenziato come detto sopra.

speciali attrezzature o a particolari caratteristiche organizzative delle stazioni, l'Unità centrale competente può emanare norme in deroga ai divieti e restrizioni suddetti.

Per le merci pericolose, valgono le specifiche norme emanate a parte dall'Unità centrale competente. In mancanza di queste, le manovre a gravità sono vietate.

**3.** I veicoli per i quali esistono divieti e restrizioni al passaggio sulle selle di lancio sono contraddistinti da specifici contrassegni o etichette (All.3/art. 1 e All.4/art. 2).

**Norme di  
dettaglio**

**4.** Le specifiche caratteristiche dei dispositivi d'impianto e le modalità operative per le manovre a gravità sono descritte, rispettivamente, dalle Unità periferiche interessate e in sede locale, e riportate nei registri delle disposizioni di servizio di stazione.

## Art. 25

### **Manovre particolari**

**1.** In alcune situazioni, possono essere effettuati particolari tipi di manovra quali a braccia, con mezzi meccanici su gomma o carrello traversatore.

Le specifiche norme devono essere riportate nei registri delle disposizioni di servizio.

**2.** Le norme generali relative alle manovre di imbarco e sbarco del materiale ferroviario nelle stazioni marittime sono riportate nell'All. 5.

Art. 1

**Etichette di restrizione di manovra**



**M. 249:** ammesse manovre a spinta e a gravità, purché siano eseguite con precauzione evitando comunque urti a velocità superiore a 7 km/h (passo d'uomo).

Di regola viene applicata ai:

- trasporti di merci pericolose, nei casi previsti dal RID e dalla legislazione vigente;
- trasporti eccezionali per i quali è stata disposta l'applicazione dell'etichetta M.249;
- trasporti di colli indivisibili di massa superiore a 20 t;
- trasporti che rischiano di spostarsi in maniera pericolosa in caso di urti a velocità superiore a 7 km/h (passo d'uomo);
- trasporti che non possono sopportare urti a velocità superiore a 7 km/h (passo d'uomo).



**M. 249 bis:** ammesse manovre a spinta ed a gravità purché siano evitati urti e contraccolpi.

Di regola viene applicata ai:

- trasporti eccezionali per i quali è stata disposta l'applicazione dell'etichetta M. 249 bis;
- trasporti di animali vivi.





**M. 249ter:** manovrare esclusivamente con accompagnamento del mezzo di trazione con divieto di urti e contraccolpi.

Di regola viene applicata ai:

- trasporti di merci pericolose, nei casi previsti dal RID e dalla legislazione vigente;
- trasporti eccezionali per i quali è stata disposta l'applicazione dell'etichetta M. 249ter;
- carri con massa lorda di 100 t o superiori;
- carri occupati da persone.



**M. 250:** manovra con divieto di passaggio su qualsiasi sella di lancio.

Art. 2

*Soppresso*

Art . 3

**Restrizioni di manovra e di distanziamento**

- 1.** Soppresso.

**2. Restrizioni di manovra.**

Per le manovre a spinta e a gravità vale quanto stabilito negli articoli 23 e 24 della presente Istruzione.

**3. Distanziamento.**

Per i treni merci in servizio interno, nonché per i treni merci in servizio internazionale aventi origine in località di servizio della Rete Ferroviaria Italiana e diretti all'estero, valgono, oltre a quanto previsto dal RID e dalla legislazione vigente, le seguenti norme di distanziamento:

- i carri cisterna marcati con una striscia dipinta di colore arancione larga circa 30 cm che avvolge senza interruzione il serbatoio a metà altezza (gas liquefatti, liquefatti refrigerati, disciolti), nonché le cisterne recanti etichette di pericolo conformi al modello n° 4.3 di cui al RID, devono essere separati con almeno un carro carico di materie inerti da carri carichi con travi e/o lamiere piane e/o profilati di qualunque tipo;
- nei treni che trasportano materie o oggetti della classe 1 di cui al RID, scortati da personale militare, la carrozza, con condotta Alta Tensione alimentata, dove sia presente tale personale, nonché il carro Vrec, devono essere ubicati dopo la/le locomotiva/e di testa e distanziati dai carri carichi con le suddette materie tramite almeno un carro non collegato alla condotta Alta Tensione e carico di materie inerti o vuoto.

Ai sensi dei due alinea precedenti, sono da considerare “carri carichi di materie inerti” i carri che non recano le etichette di pericolo previste dal RID.

Art . 4

*Soppresso*