

ALLEGATO A al Decreto ANSF n. ___/2019

Modifiche al “Regolamento per la Circolazione Ferroviaria” emanato con il decreto ANSF n. 4/2012 del 9/8/2012”

1. Il punto 1.1 è così modificato:

1.1 Il presente Regolamento stabilisce i principi ed i criteri generali di sicurezza della circolazione sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, incluse le infrastrutture regionali interconnesse, sulle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario ed adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani e sui tratti di collegamento con le infrastrutture ferroviarie private utilizzate dal proprietario o da un operatore per le loro rispettive attività di trasporto merci o per il trasporto di persone per fini non commerciali.

In conformità a tali principi e criteri, oltre che alle norme internazionali e nazionali cogenti, nonché alle regole di buona pratica e alle norme tecniche e istruzioni di settore, devono essere progettati, realizzati, utilizzati, monitorati e mantenuti i sottosistemi ed i relativi componenti ed emanate le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i processi connessi con la sicurezza della circolazione ferroviaria di interfaccia tra l'infrastruttura e i convogli e interni a ciascun operatore ferroviario. I processi interni devono tenere conto di quelli di interfaccia.

2. Il punto 1.6 è così modificato:

1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza deve garantire l'efficace svolgimento da parte del personale interessato. Gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle attività di sicurezza assegnategli.

3. Dopo il punto 1.6 è aggiunto il punto seguente:

1.6 bis. La verifica di una attività di sicurezza, qualora prevista, deve essere eseguita da agenti differenti da quelli che hanno svolto l'attività medesima.

4. Il punto 1.7 è così modificato:

1.7 Nello scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra agenti con compiti di sicurezza, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività:

- devono essere inequivocabilmente identificati l'agente trasmittente e quello ricevente;
- deve essere garantita la ricezione completa delle informazioni da parte dell'agente ricevente;
- le eventuali indicazioni impartite all'agente ricevente devono essere eseguibili nell'ambito delle sue mansioni e competenze;
- devono essere tracciate e registrate le informazioni scambiate.

5. Dopo il punto 1.7 è aggiunto il punto seguente:

1.7 bis. Le modalità di distribuzione e consultazione della documentazione necessaria agli agenti con compiti di sicurezza nello svolgimento delle relative attività ed i relativi supporti, devono essere tali da:

- garantire la disponibilità e l'affidabilità dei supporti utilizzati su cui è contenuta tale documentazione;
- gestire le situazioni di guasto e indisponibilità dei suddetti supporti;
- assicurare la tracciabilità della ricezione di ogni aggiornamento e la protezione verso l'indebita consultazione di aggiornamenti non in vigore;
- garantire l'ergonomicità di consultazione della documentazione in relazione alle attività da effettuare tenendo conto in particolare della necessità di utilizzare tempestivamente, simultaneamente e nel corso delle attività informazioni contenute in documenti diversi.

6. Il punto 1.8 è così modificato

1.8. La circolazione ferroviaria prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dal regolatore della circolazione all'agente di condotta.

Qualora le incombenze di cui sopra non siano direttamente svolte dall'agente di condotta, devono essere emanate apposite procedure di dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'agente di condotta e gli altri agenti incaricati di svolgere le citate incombenze e tra essi e il regolatore della circolazione.

7. Il punto 2.1 è così modificato:

2.1. L'infrastruttura ferroviaria può essere utilizzata solo a seguito del rilascio delle necessarie autorizzazioni.

Essa è composta dalle località di servizio, dalle linee con uno o più binari che collegano due o più località di servizio, da altri posti di linea e dagli impianti e apparati di sicurezza necessari a garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria.

Fanno parte dell'infrastruttura ferroviaria anche le apparecchiature elettriche per la trazione dei treni.

8. Il punto 2.5 è così modificato:

2.5. Un passaggio a livello (PL) è un'intersezione a raso, tra una o più strade e una o più linee ferroviarie, e deve essere munito di dispositivi che, quando attivi, inibiscono il transito lato strada tenendo anche conto della tipologia di utenza stradale interessata (barriere, barriere non aggirabili neppure da pedoni e ciclisti, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.). Gli utenti della strada devono essere adeguatamente informati riguardo al comportamento da tenere e al personale di sicurezza da contattare nel caso in cui restino intrappolati tra le barriere.

9. Il punto 2.6 è così modificato:

2.6. I PL in consegna agli utenti della strada devono essere attraversati solo se è garantita l'assenza di circolazione ferroviaria per tutta la durata dell'attraversamento

10. Dopo il punto 2.6 è aggiunto il punto seguente:

2.6 bis. I PL riservati esclusivamente al traffico pedonale devono essere, almeno, attrezzati lato strada di:

-tabelle monitorie riportanti le norme di attraversamento in sicurezza della sede ferroviaria;

-appositi sbarramenti atti ad indurre gli utenti a prestare la necessaria attenzione per l'attraversamento e a dissuadere l'attraversamento con veicoli.

Se nella stessa intersezione è consentito il passaggio sia di pedoni, sia di veicoli, o su linee non a semplice binario, i passaggi a livello devono essere attrezzati con i dispositivi di cui al punto 2.5.

11. Il punto 2.9 è così modificato:

2.9. Per consentire la comunicazione vocale con i convogli, sull'infrastruttura sono installati i dispositivi di comunicazione "terra-treno" (sottosistema di terra).

12. Il punto 2.10 è così modificato:

2.10. Ogni binario è attrezzato per la circolazione su di esso in uno solo o in entrambi i sensi di marcia.

13. Il punto 2.15 è così modificato:

2.15. Nell'ambito delle stazioni, i binari utilizzati per l'arrivo, la partenza e il transito dei treni sono denominati *binari di circolazione*; i binari non adibiti alla circolazione dei treni sono denominati *binari secondari*.

I binari di circolazione che costituiscono la diretta prosecuzione delle linee nell'ambito della stazione, utilizzati normalmente per il transito dei treni senza fermata, sono denominati *binari di corsa*.

Il binario di *ricevimento o di stazionamento* è il tratto di binario di circolazione delimitato da due deviatori estremi o da uno deviatore ed un paraurti sul quale il treno espleta il servizio in stazione.

Un *fascio di binari* è costituito da un gruppo di più binari, tra di loro collegati da scambi, che convergono verso uno o più binari di circolazione o secondari.

Una stazione è costituita da almeno un fascio di binari.

14. Il punto 2.19 è così modificato:

2.19. Sull'infrastruttura ferroviaria devono essere adottati, secondo i criteri di cui al punto 4.2, sistemi di rilevamento automatico di:

- anomalie dell'infrastruttura;

- eventi naturali;

- anomalie ai veicoli ferroviari (anomalo riscaldamento delle boccole, anomala frenatura degli assi dei treni, peso mal ripartito o eccedente i limiti ammessi, presenza di un incendio, perdite di gas, carichi sporgenti o spostati ecc.),

che possano pregiudicare la sicurezza della circolazione.

Tali sistemi devono segnalare l'anomalia e, in funzione delle possibili conseguenze, imporre, per quanto praticabile automaticamente, le restrizioni di circolazione idonee a garantire la sicurezza.

L'ubicazione delle apparecchiature di rilevamento fisse e l'utilizzazione di quelle mobili deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea, della presenza di punti più sensibili alle suddette anomalie, delle caratteristiche dei treni ammessi a circolare su di essa e della presenza o meno di ulteriori provvedimenti cautelativi.

15. Il punto 3.1 è così modificato:

3.1. Un veicolo ferroviario, per poter circolare su un'infrastruttura ferroviaria, deve essere provvisto delle necessarie autorizzazioni e dotato di:

- dispositivi di frenatura che consentono di frenare e sfrenare il veicolo e di trasmettere il comando dell'azione frenante ai veicoli collegati. Alcuni veicoli sono provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli collegati;

- dispositivi di aggancio che consentono di collegare il veicolo ad altri veicoli in modo da mantenere le distanze tra essi e di trasmettere lo sforzo di trazione.

I veicoli possono essere provvisti anche di dispositivi per la loro immobilizzazione.

I veicoli adibiti al servizio viaggiatori o comunque presenziabili devono essere dotati di dispositivi che consentano a chi è presente sui veicoli di segnalare in cabina di guida un'emergenza.

I dispositivi di bordo che si interfacciano coi corrispondenti dispositivi installati a terra devono essere compatibili con questi ultimi e supportare le funzioni di sicurezza da essi rese disponibili.

16. Il punto 3.2 è così modificato:

3.2. Un veicolo dotato di cabina di guida destinata alla condotta dei treni deve essere munito delle seguenti apparecchiature:

- dispositivo di comando del sistema frenante;
- dispositivi per la visualizzazione in cabina di guida delle informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione ricevute dai dispositivi di terra;
- sottosistema di bordo del sistema di protezione della marcia dei treni;
- sistema di visualizzazione della velocità istantanea del veicolo;
- sistema di registrazione della velocità istantanea del veicolo e degli eventi di condotta;
- dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta;
- sistema di comando e controllo delle porte del convoglio centralizzati e distinti per lato;
- sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno;
- dispositivo per le segnalazioni acustiche;
- fanali per la segnalazione di testa dei treni.

17. Il punto 3.5 è così modificato:

3.5. I veicoli devono essere dotati, secondo i criteri di cui al punto 4.2, di dispositivi che segnalino in cabina di guida un anomalo comportamento delle boccole, l'anomala frenatura delle ruote e altre anomalie riguardanti i parametri del veicolo rilevanti per la sicurezza (es. peso mal ripartito o eccedente i limiti ammessi, presenza di un incendio, perdite di gas, carichi sporgenti o spostati). Tali sistemi devono imporre automaticamente le restrizioni più idonee a garantire la sicurezza in relazione al tipo di anomalia rilevata.

18. Il punto 3.10 è così modificato:

3.10. Una manovra è un convoglio che si muove solo all'interno di una stessa stazione, esclusivamente all'interno dello stesso fascio di binari e purchè tale movimento non sia effettuabile come treno, con una velocità che deve essere determinata istante per istante dall'agente di condotta, secondo le norme di cui al successivo punto 19.

19. Il punto 3.11 è così modificato:

3.11. Ciascun convoglio, in funzione della specifica modalità di movimentazione (treno o manovra), deve essere attrezzato con un sottosistema di bordo (SSB) del sistema di protezione compatibile con il sottosistema di terra (SST) del sistema di protezione presente sull'infrastruttura su cui deve circolare.

20. Dopo il punto 3.11 è aggiunto il punto seguente:

3.11 bis. I treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri devono essere attrezzati con un sistema di comando e controllo centralizzati e distinti per lato delle porte adibite alla salita e discesa dei passeggeri medesimi.

Tale sistema:

- consente l'apertura delle porte solo dopo l'attivazione di apposito comando centralizzato e distinto per lato;
- consente di visualizzare, tramite idonee segnalazioni, la permanenza dello stato di chiusura e blocco delle porte;
- impedisce l'attivazione della trazione quando non tutte le porte sono chiuse e bloccate.

21. Il punto 4.1 è così modificato:

4.1. La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta progettazione, realizzazione, monitoraggio, e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal loro utilizzo nel rispetto dei vincoli derivanti:

- a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;
- b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);
- c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.

22. Il punto 4.2 è così modificato:

4.2. Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. e più in generale di tutto quanto stabilito nel presente regolamento deve essere garantito in modo automatico attraverso le idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli previste dalle norme tecniche e dalle istruzioni di settore nazionali, europee o internazionali e secondo le modalità disciplinate dalle normative vigenti.

Nei casi in cui le idonee attrezzature tecnologiche non siano ancora previste dalle suddette normative, devono essere attivate le necessarie iniziative di ricerca e sviluppo e, nelle more della standardizzazione delle innovazioni sviluppate, adottate efficaci misure alternative.

23. Dopo il punto 4.2 sono aggiunti i punti seguenti:

4.2 bis. In caso di guasto o malfunzionamento delle attrezzature tecnologiche di cui al punto 4.2, il sistema deve automaticamente porsi in uno stato sicuro in relazione alle condizioni presenti e dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.

4.2 ter. Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1 deve essere garantito anche in corrispondenza dei punti di confine tra differenti sottosistemi.

24. Dopo il punto 4.5 è aggiunto il punto seguente:

4.5 bis. La sicurezza della circolazione deve essere garantita rispetto alle conseguenze degli eventi naturali segnalati dai sistemi di rilevamento di cui al

punto 2.19 o a seguito di allerta tempestivamente diramate dagli organismi competenti.

25. Il punto 4.17 è così modificato:

4.17. Quando nel presente Regolamento o nel Regolamento sui Segnali vigente sulla specifica infrastruttura ferroviaria, è richiesta la "marcia a vista", il treno deve essere fatto avanzare ad una velocità tale da poter essere arrestato entro il tratto di infrastruttura ferroviaria che l'agente di condotta vede libero, senza mai superare la velocità di 30 km/h e fermi restando i limiti di cui al precedente punto 4.16.

26. Il punto 4.21 è così modificato:

4.21. Qualora strettamente necessario per il funzionamento del sistema di protezione, sono ammessi movimenti (ad esempio movimenti per entrare nel sistema, movimenti strettamente necessari per aggiornare l'autorizzazione al movimento presente a bordo) nei quali il sistema non offra una protezione completa, purché venga garantito l'intervento della frenatura non oltre il termine dell'autorizzazione al movimento e l'arresto prima del primo punto da proteggere, tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare su di essa.

27. Dopo il punto 4.22 sono aggiunti i punti seguenti:

4.22 bis. L'attraversamento dei binari, eccetto che nei punti in cui sia espressamente consentito, è vietato e devono essere adottati idonei dispositivi atti a disincentivarlo.

4.22 ter. E' possibile consentire l'attraversamento dei binari solo qualora sia strettamente necessario permettere il transito e solo in assenza di modalità alternative.

Nei punti in cui l'attraversamento è consentito devono essere adottate opportune misure atte a garantire le condizioni di sicurezza dell'attraversamento medesimo ed in particolare l'assenza di transiti lato ferrovia per tutta la sua durata.

28. Dopo il punto 4.23 è aggiunto il punto seguente:

4.23 bis. Le modalità di gestione di un passaggio a livello devono essere coordinate con le modalità di gestione dei flussi stradali in corrispondenza del passaggio a livello medesimo al fine di garantire l'assenza di traffico stradale al passaggio del treno.

29. Il punto 4.24 è così modificato:

4.24. I PL sussidiati dai dispositivi di cui al punto 2.5 bis devono essere impegnati dai treni solo dopo che sia stata verificata la libertà dell'attraversamento.

30. Dopo il punto 4.24 sono aggiunti i punti seguenti:

4.24 bis. In assenza dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada di cui al punto 2.5, i tratti nei quali sono presenti PL pedonali di cui al punto 2.6 bis devono essere segnalati ai treni e da essi impegnati in marcia a vista secondo le modalità di cui al punto 4.17, a velocità non superiore a quella stabilita tenendo conto delle caratteristiche di ubicazione dell'attraversamento e comunque mai superiore a 30 km/h.

4.24 ter. Durante la circolazione di convogli sui binari adiacenti ai marciapiedi adibiti al servizio viaggiatori deve essere garantita la sicurezza degli utenti, clienti,

lavoratori interessati e terzi, in relazione alle caratteristiche dei convogli e del servizio da essi svolto, alle caratteristiche dei marciapiedi e al relativo stato di affollamento.

31. *Il punto 4.25 è così modificato:*

4.25. Il sistema di comunicazione vocale "terra-treno" consente di comunicare, in maniera selettiva, con ciascun agente impiegato in compiti di sicurezza e può essere utilizzato per lo scambio delle comunicazioni, registrate o non registrate. Tale sistema consente inoltre la comunicazione contemporanea con gruppi di agenti, e l'invio di una comunicazione prioritaria definita "chiamata di emergenza".

La chiamata di emergenza deve essere utilizzata solo quando si venga a conoscenza di un pericolo connesso con la circolazione dei treni.

32. *Il punto 4.27 è così modificato:*

4.27. P.M.

33. *Dopo il punto 4.28 sono aggiunti i punti seguenti:*

4.28 bis. Sui treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri gli spazi necessari per l'espletamento delle attività di sicurezza di cui al punto 4.28 devono essere tenuti liberi da persone e bagagli e a tal fine chiaramente individuati.

4.28 ter. L'apertura delle porte dei veicoli che non devono essere utilizzate dai passeggeri (es. di estremità o guaste) deve essere impedito, tramite idonei dispositivi; il venire meno di tale condizione deve essere immediatamente rilevabile per l'adozione delle necessarie misure.

34. *Dopo il punto 4.31 è aggiunto il punto seguente:*

4.31 bis. La circolazione dei veicoli storici e turistici deve avvenire in conformità alle misure di sicurezza stabilite dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

35. *Il titolo del punto 5 è così modificato:*

5- ASPETTO E UBICAZIONE DEI SEGNALI.

36. *Il punto 5.8 è così modificato:*

5.8 Qualora le caratteristiche di stabilità sul terreno o di controllo tecnologico di un segnale di terra non garantiscano la sua presenza e le corrette indicazioni da esso fornite al passaggio dei treni, esso può essere utilizzato solo per indicare sul terreno vincoli di marcia già notificati ai treni con le modalità indicate ai punti 4.12 o 4.13.

37. *Il punto 6.4 è così modificato:*

6.4 I trasporti eccezionali possono circolare solo previa individuazione e adozione delle specifiche modalità di circolazione atte a garantire il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1 e comunque la sicurezza della circolazione.

38. *Il punto 6.5 è così modificato:*

6.5 I trasporti combinati codificati, pur utilizzando veicoli il cui profilo può eccedere il limite prefissato, sono ammessi a circolare a condizione che i veicoli utilizzati e le linee percorse siano conformi ai requisiti di codifica previsti.

In caso di mancato rispetto delle condizioni di codifica, il trasporto è a tutti gli effetti classificato eccezionale e pertanto può circolare solo alle condizioni del precedente punto 6.4.

39. Il titolo del punto 8 è così modificato:

8- PRINCIPI DI FUNZIONAMENTO DEGLI IMPIANTI DI GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE

40. Il punto 8.1 è così modificato:

8.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che controlla e deve poter comandare, tramite gli apparati di sicurezza, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.

41. Il punto 8.4 è così modificato:

8.4 Il collegamento di sicurezza è un vincolo d'impianto tra il sistema di segnalamento che concede l'autorizzazione al movimento ad un treno e gli enti interessati dal movimento autorizzato, tale da soddisfare le seguenti condizioni:

- a) per concedere e far permanere l'autorizzazione al movimento al treno è necessario che gli enti interessati al movimento siano disposti e assicurati nella posizione voluta fino a quando non siano stati percorsi dal treno nella sua interezza;
- b) per rimuovere gli enti da questa posizione prima che il treno li abbia percorsi, occorre che il sistema di segnalamento revochi l'autorizzazione al movimento al treno e che il treno stesso abbia recepito la revoca dell'autorizzazione al movimento e sia in condizione di rispettarla.

42. Il punto 8.5 è così modificato:

8.5 Tutti gli enti interessati alla circolazione dei treni, in linea e nelle località di servizio devono essere muniti di collegamenti di sicurezza con il sistema di segnalamento.

43. Dopo il punto 8.5 è aggiunto il punto seguente:

8.5 bis. Nei casi in cui il rispetto del principio di cui al punto 8.4 lettera a) provochi eccessivi disagi con connessi rischi aggiuntivi, è ammesso che un ente sia disposto e assicurato nella posizione voluta successivamente alla concessione dell'autorizzazione al movimento che lo interessa a condizione che, qualora per degrado o altra causa l'ente non si disponga nella posizione voluta, il sistema di segnalamento revochi l'autorizzazione al movimento in modo tale che il treno sia in grado di arrestarsi prima di impegnare l'ente interessato.

44. Il punto 8.14 è così modificato:

8.14 I deviatori e le scarpe fermacarri, non compresi nell'itinerario, ma situati su binari laterali a quello percorso dal treno, che permettono di ottenere l'indipendenza dell'itinerario medesimo e della zona di uscita rispetto ad altri movimenti di treni, di manovre o di fughe accidentali di veicoli, devono essere disposti in modo da realizzare tale indipendenza purché siano possibili i movimenti contemporanei consentiti ai sensi dei punti 8.12 e 19.21 e la disposizione dei deviatori, nelle linee a semplice binario, per l'ingresso del treno incrociante.

45. Il punto 9.4 è così modificato:

9.4 L'agente di condotta può partire solo dopo aver ricevuto conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza, incluso, per i treni viaggiatori, l'incarozzamento e la verifica, tramite il sistema di cui al punto 3.2, che le porte siano chiuse e bloccate e aver verificato che il sistema di segnalamento abbia concesso l'autorizzazione al movimento.

46. Il punto 10.6 è così modificato:

10.6 Ogni anomalia alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione.

Qualora l'anomalia abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anomalia, il punto di arresto (segnale di terra, progressiva chilometrica o itinerario di una località di servizio, ecc.) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.

47. *Il punto 10.10 è così modificato:*

10.10 Un treno può retrocedere nella precedente località di servizio solo se eventi improvvisi ne impediscano l'avanzamento nel regolare senso di marcia. In tali casi, qualora il movimento di retrocessione non sia autorizzato dal sistema di segnalamento, esso può avvenire solo a seguito di autorizzazione del regolatore della circolazione di giurisdizione che, prima di autorizzare il movimento di retrocessione, deve accertare la libertà da veicoli del tratto di linea e degli itinerari interessati, accertare lo stato degli enti di sicurezza interessati, adottare i provvedimenti cautelativi necessari e notificare al treno le necessarie prescrizioni di movimento.

48. *Il punto 10.15 è così modificato:*

10.15 Nel caso in cui sia necessario scendere dal treno, l'accesso all'interbinario è ammesso solo se strettamente necessario e previa conferma da parte del regolatore della circolazione dell'avvenuta sospensione della circolazione sui binari attigui.

La circolazione può essere ripresa solo dopo che il regolatore della circolazione abbia avuto evidenza che nell'interbinario non si trovi più nessuno.

49. *Il punto 11.1 è così modificato:*

11.1 In mancanza di una o più condizioni di sicurezza, il movimento del treno potrà avvenire solo dopo che siano stati adottati i provvedimenti atti a garantire l'assenza di movimenti incompatibili e nel rispetto di quanto di seguito indicato:

- a) in mancanza della condizione di libertà dell'itinerario o del tratto di linea il treno può circolare solamente con marcia a vista sull'itinerario o sul tratto di linea interessati a condizione che non risulti che il treno precedente si trovi ancora sull'itinerario o sul tratto di linea interessato. La circolazione del treno può avvenire senza la marcia a vista a condizione che venga preventivamente accertata anche la libertà da veicoli del tratto stesso attraverso il controllo della completezza del treno che vi ha precedentemente circolato;
- b) in mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatori di località di servizio o di linea, la circolazione del treno su tali deviatori deve avvenire con marcia a vista, solo dopo avere controllato e, qualora necessario, disposto nella corretta posizione i deviatori;
- c) in mancanza della attivazione dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada in corrispondenza dei PL, la circolazione del treno sugli stessi deve avvenire nel rispetto di quanto previsto al successivo punto 15;
- d) in presenza delle segnalazioni di anomalie di cui al punto 2.19, la circolazione del treno deve avvenire nel rispetto delle specifiche procedure cautelative della sicurezza.

50. *Il punto 13.1 è così modificato:*

13.1 Il regolatore della circolazione, in presenza di anomalie che determinino criticità alla circolazione ferroviaria o di allerta di cui al punto 4.5 bis, deve

attivare le procedure per l'adozione dei provvedimenti volti al ripristino delle condizioni normali di circolazione.

51. Dopo il punto 13.2 è aggiunto il punto seguente:

13.2 bis. Gli addetti al rilevamento delle segnalazioni e degli allerta di cui al punto 4.5 bis devono adottare immediatamente, in presenza di dette segnalazioni ed allerta, i provvedimenti necessari a garantire la sicurezza della circolazione.

52. Il punto 15.1 è così modificato:

15.1 Ogni qualvolta, per guasto o altra causa, i dispositivi che inibiscono il transito lato strada (barriere, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.) non vengono attivati, i PL possono essere impegnati dai treni solo dopo che il regolatore della circolazione abbia ricevuto conferma che siano stati messi in atto, in relazione alle caratteristiche del PL, dei convogli e alle condizioni ambientali, i provvedimenti cautelativi (utilizzo di dispositivi, modalità di attraversamento, ecc.) che assicurino l'assenza dei transiti lato strada fintanto che il treno non venga percepito come ostacolo dagli utenti della strada.

53. Il punto 16.8 è così modificato:

16.8 Qualora, durante la marcia di un treno viaggiatori, siano rilevate una o più porte non correttamente chiuse e bloccate, il treno deve essere subito arrestato, al fine di provvedere alla loro regolarizzazione.

L'utilizzo delle porte di accesso dei veicoli in condizioni degradate è ammesso nel rispetto delle specifiche procedure, emanate tenuto conto delle caratteristiche del materiale rotabile e del servizio svolto, che permettano di garantire la sicurezza degli utenti, clienti, lavoratori interessati, terzi e del sistema ferroviario.

In particolare la circolazione in assenza di controllo centralizzato di porte chiuse e bloccate è ammessa purchè venga garantito che le porte medesime possano essere aperte, oltre che a seguito del comando di sblocco debitamente attuato, esclusivamente mediante i dispositivi di emergenza all'uopo installati. In caso contrario, il treno potrà proseguire, al solo scopo di liberare la linea, fino alla prima località di servizio incontrata idonea al trasbordo dei viaggiatori, adottando i criteri prudenziali e le cautele che il caso richiede.

Resta fermo che un treno non può effettuare il servizio viaggiatori e deve essere immediatamente inviato all'impianto di manutenzione qualora nella stazione di origine della prima corsa dopo l'uscita da un impianto di manutenzione vengano rilevate una o più porte guaste o i dispositivi di segnalazione di chiusura e blocco porte in cabina di guida guasti.

54. Il punto 19.2 è così modificato:

19.2 Una manovra si realizza tramite le seguenti funzioni di sicurezza:

- a) *dirigenza*: consiste nell'ordinare i movimenti da effettuare in relazione al programma da svolgere. L'agente che dirige la manovra ha autorità su tutti i partecipanti alla manovra;
- b) *autorizzazione*: consiste nel benestare ad iniziare il movimento di manovra, da parte dell'agente che ne predispone il percorso;
- c) *comando*: consiste nell'impartire gli ordini all'agente che esegue i movimenti di manovra;
- d) *esecuzione*: consiste nell'eseguire i movimenti di manovra in base agli ordini dell'agente che li comanda. L'agente che esegue la manovra è l'agente di condotta.

Lo svolgimento delle suddette funzioni di sicurezza deve essere disciplinato in apposite procedure tenendo conto degli operatori che le svolgono e del loro corretto interfacciamento.

55. Dopo il punto 19.5 è aggiunto il punto seguente:

19.5 bis. La circolazione delle manovre deve essere protetta, secondo i criteri di cui al punto 4.2, da un sistema di protezione che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di indebito superamento del termine dell'istradamento e garantisca l'arresto del convoglio prima del primo punto da proteggere a valle del termine dell'istradamento medesimo.

56. Il punto 19.18 è così modificato:

19.18 I movimenti di manovra devono impegnare i PL con i dispositivi che inibiscono il transito lato strada attivi o purché siano stati messi in atto i provvedimenti cautelativi che assicurino l'assenza dei transiti lato strada fintanto che il convoglio in manovra non venga percepito come ostacolo dagli utenti della strada.

57. Il punto 19.19 è così modificato:

19.19 I movimenti di manovra sui binari di circolazione non indipendenti da altri binari di circolazione sono ammessi alle seguenti condizioni:

- la cabina di guida da dove si esegue il movimento di manovra deve essere dotata di dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo;
- il convoglio deve disporre di un sistema di frenatura che assicuri il suo arresto nel punto previsto e la sua immobilizzazione anche in presenza di eventuale rottura degli organi di aggancio.

58. Dopo il punto 19.19 è aggiunto il punto seguente:

19.19 bis. Qualora, durante l'effettuazione di una manovra, si verifichi un guasto del dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta, è ammessa la prosecuzione della manovra fino al termine del movimento in atto purché sia presente in cabina di guida un altro agente con l'obbligo di sorvegliare sulla vigilanza dell'agente di condotta ed intervenire, arrestando ed immobilizzando il convoglio nel caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta.

59. Il punto 19.21 è così modificato:

19.21 Può essere ammesso un movimento di manovra contemporaneamente ad un movimento di treno pur essendo convergenti l'istradamento e l'itinerario, purché il movimento di manovra sia regolato mediante segnali di terra specifici per le manovre e sia protetto dal sistema di protezione di cui al punto 19.5 bis al fine di garantire che il movimento di manovra non oltrepassi il punto di convergenza con l'itinerario del treno, tenendo conto delle caratteristiche del binario, delle caratteristiche dei veicoli ferroviari e delle condizioni ambientali.

60. Dopo il punto 20.4 è aggiunto il punto seguente:

20.4 bis. Deve essere impedito l'ingresso di personale non autorizzato ai veicoli che non espletano servizio viaggiatori.

61. Il punto 22.3 è così modificato:

22.3 I lavori di manutenzione o di riparazione agli apparati di sicurezza, al sistema di segnalamento o alle apparecchiature del SST del sistema di protezione della marcia dei treni che, in base ai criteri di cui ai precedenti punti 22.1 e 22.2, non

richiedono l'assenza della circolazione dei treni devono comunque essere eseguiti garantendo automaticamente, in conformità ai principi di cui al secondo capoverso del punto 4.2, che il sistema di segnalamento non conceda autorizzazioni al movimento dei treni e il sistema di protezione fornisca l'informazione coerente con l'indicazione del sistema di segnalamento

62. Il punto 22.4 è così modificato:

22.4 I lavori di manutenzione o di riparazione agli apparati di sicurezza, al sistema di segnalamento o alle apparecchiature del SST del sistema di protezione della marcia dei treni che invece determinino la mancata protezione devono essere eseguiti in conformità al punto 4.32. E' tuttavia ammesso, per esigenze improvvise non programmabili e sempreché i citati lavori non richiedano l'assenza della circolazione dei treni in base ai criteri di cui ai precedenti punti 22.1, e 22.2, fare circolare i treni con la funzione di protezione del sistema esclusa.

63. Il termine "materiale rotabile" è sostituito con "veicoli ferroviari" in uniformità alle norme comunitarie in materia