

DECRETO n. x/2015

**CONDIZIONI di AMMISSIONE al TRASPORTO COMBINATO FERROVIARIO  
dei CONTENITORI e delle UNITÀ di CARICO INTERMODALI  
e RELATIVE ATTRIBUZIONI di COMPETENZE IN AMBITO NAZIONALE**

**II DIRETTORE dell'AGENZIA NAZIONALE per la SICUREZZA delle FERROVIE**

- VISTA la Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 Aprile 2004 (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie), e in particolare:
- la lettera b) dell'art. 1, che prevede la ripartizione delle responsabilità tra i soggetti interessati;
  - il comma 4 dell'art. 4, che assegna al Fabbricante delle componenti del materiale rotabile la responsabilità di assicurare la conformità ai requisiti richiesti e alle condizioni di impiego specificate, affinché possano essere utilizzati dall'Impresa ferroviaria in modo sicuro;
  - il comma 2 dell'art. 16, che assegna all'Autorità nazionale preposta alla sicurezza i compiti relativi sia all'ammissione alla circolazione del materiale rotabile che l'elaborazione del quadro normativo nazionale in materia di sicurezza ferroviaria;
- VISTO il Decreto legislativo n. 162/2007, che istituisce l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (nel seguito "Agenzia") e ne determina i compiti conformemente alla Direttiva 2004/49/CE, e in particolare:
- l'articolo 4, comma 7 e 8, del decreto legislativo 10 agosto 2007 n. 162 che prevede l'assunzione da parte dell'Agenzia delle attribuzioni nella materia della sicurezza del trasporto ferroviario già esercitate dal Ministero dei Trasporti e dal Gruppo F.S. S.p.A.;
  - l'impianto dell'art. 6 (*Compiti dell'Agenzia*), che assegna all'Agenzia poteri di regolamentazione tecnica di settore, con definizione e riordino del quadro normativo in materia di sicurezza ferroviaria;
  - la lettera h) del comma 2 dell'art. 6, che assegna all'Agenzia il compito di emettere il certificato di omologazione di un prodotto generico, di un'applicazione generica o di un componente dopo aver verificato le attività effettuate dal Verificatore indipendente di sicurezza prescelto dal Fabbricante;
  - la lettera p) del comma 2 dell'art. 6, che attribuisce all'Agenzia il compito di impartire direttive e raccomandazioni in materia di sicurezza ferroviaria;
- VISTA l'edizione vigente della norma internazionale EN 283 del 1991, in tema di approvazione delle casse mobili, con particolare riferimento all'Allegato C che, relativamente alle autorità italiane competenti per la certificazione dell'omologazione, non può tener conto del mutato quadro normativo europeo ed italiano in tema di competenze per la sicurezza della circolazione ferroviaria;
- VISTA l'entrata in vigore della serie delle norme EN 13044-1, 2, 3 in tema di marcatura delle unità di carico intermodali;
- VISTA l'edizione vigente della Fiche UIC 596-6 e delle altre Fiche UIC riguardanti le UCI, in tema di codifica ferroviaria internazionale;
- VISTA l'edizione vigente della Fiche UIC 592, in tema di approvazione ferroviaria UIC dei "grandi contenitori" utilizzati nel trasporto internazionale, applicabile sia ai contenitori conformi alle

norme ISO 1496 che a determinati tipi di contenitori approvati per il solo trasporto strada-rotaia;

VISTA la Convenzione Sicurezza Contenitori, (nel seguito "CSC") recepita da tutti gli Stati Europei ed in Italia con L. n. 67 del 3.2.1979 e D.P.R. n. 448 del 4.6.1997, concernente sia contenitori che determinati tipi di casse mobili utilizzate nel trasporto internazionale ferroviario;

VISTA la vigente normativa ferroviaria nazionale "Traffico di contenitori e di unità di trasporto stradali per ferrovia" edizione gennaio 1994 (nel seguito "TCUTSF"), che disciplina le modalità di effettuazione dei trasporti intermodali e in particolare dei trasporti codificati;

CONSIDERATO che l'impiego delle UCI nel trasporto ferroviario codificato, conforme alla normativa TCUTSF, è subordinato alla determinazione ed assegnazione di una codifica ferroviaria che deve garantire la compatibilità tra UCI, carro e profilo limite della linea ferroviaria da percorrere ai fini della sicurezza di esercizio;

CONSIDERATO che il trasporto codificato ha come fine lo sviluppo del trasporto strada-rotaia europeo e permette di semplificare la procedura di accettazione del trasporto;

CONSIDERATA che il mutato quadro normativo europeo ed italiano rende necessario individuare norme di riferimento e costituire una banca dati nazionale dei contenitori e delle UCI approvate e/o codificate in Italia;

CONSIDERATA la necessità di istituire visite di controllo, per i contenitori e le UCI approvati e/o codificati in Italia, per il mantenimento della loro idoneità, fermo restando i particolari obblighi (ispezioni periodiche o straordinarie) a cui sono soggetti, in merito, i contenitori e le casse mobili approvati CSC e le UCI approvate dall'Organismo di omologazione stradale;

CONSIDERATO che con decorrenza 1 luglio 2011, per rispondere a quanto previsto dalla normativa EN 13044-1, è in vigore in ambito nazionale una procedura attuativa per il rilascio dei codici identificativi delle unità di carico (ILU "Intermodal Loading Units" Code) a cura della UIRR, ente preposto quale amministratore dei codici stessi;

CONSIDERATA, in questo quadro, l'opportunità di identificare nuove competenze e responsabilità, terze rispetto agli operatori dell'esercizio ferroviario, per l'ammissione al traffico ferroviario e la relativa codifica delle Unità di carico;

TENUTO CONTO delle osservazioni ricevute dai vari operatori ferroviari a seguito della consultazione pubblica formalizzata con nota ANSF prot. XXXXXX/2014 del XX/12/2014

## DECRETA

### Capo I \_ DISPOSIZIONI GENERALI

#### Art. 1 \_ Finalità

1. L'assunzione, da parte dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, in base all'art. 6 (*Compiti dell'Agenzia*) del Decreto legislativo 10 agosto 2007 n. 162, delle attribuzioni in materia di regolamentazione tecnica di settore per le condizioni di ammissione al trasporto combinato ferroviario dei contenitori e delle unità di carico intermodali (UCI), già esercitate dal Gruppo F.S. S.p.A..
2. La definizione delle condizioni di ammissione al trasporto combinato ferroviario dei contenitori e delle unità di carico intermodali (UCI).

3. La definizione delle modalità nazionali per la codifica delle UCI e l'approvazione ferroviaria dei contenitori.
4. L'istituzione di una banca dati nazionale delle UCI ai quali è rilasciata la codifica e dei contenitori ai quali è rilasciata l'approvazione ferroviaria, utile al monitoraggio del loro stato di servizio.
5. L'istituzione dell'obbligo di visita di controllo, al fine di garantire l'idoneità delle UCI e dei contenitori inseriti nella banca dati nazionale di cui al comma precedente, qualora fossero segnalate situazioni di degrado delle stesse.

## Art. 2\_ Definizioni

Ai fini del presente decreto vengono assunte le seguenti definizioni:


1. Il trasporto intermodale è un sistema di trasporto in virtù del quale una o più modalità di trasporto (ferroviario, stradale, marittimo, fluviale o aereo) sono utilizzate in maniera integrata per completare la catena di trasporto porta a porta.
2. Il trasporto combinato, in senso generale, è un trasporto intermodale in cui il percorso principale, in Europa, si effettua per ferrovia, vie navigabili o mare, mentre i percorsi secondari, effettuati per strada, sono i più corti possibili. Ai fini del presente decreto, si definisce "combinato" quel trasporto che si realizza, comunque, anche o esclusivamente attraverso la modalità ferroviaria.  
Il trasporto combinato nella modalità ferroviaria si realizza nel trasporto di contenitori e UCI caricati su carri ferroviari attrezzati o specializzati ed assicurati tramite i dispositivi di bloccaggio strada-rotaia di cui sono costruttivamente dotati.
3. Il trasporto codificato è un trasporto combinato per il quale l'inoltro ferroviario può avvenire, agli effetti della sagoma del trasporto, in base alla compatibilità tra la codifica delle dimensioni della UCI, il codice di compatibilità del carro specializzato su cui è caricata e la codifica della linea da percorrere effettuata tenendo conto del profilo minimo degli ostacoli incontrati nel percorso.
4. Il trasporto combinato accompagnato è un trasporto combinato strada-rotaia dove i veicoli stradali completi vengono caricati su carri ultrabassi o su carri speciali ed in cui l'autista del mezzo stradale, dopo avere effettuato il carico, può prendere posto sulla carrozza in composizione al treno stesso e seguire il mezzo a destino. Il trasporto combinato accompagnato non è oggetto di questo decreto.
5. I contenitori sono le unità di carico unificate per tutte le forme di trasporto intermodale che permettono il trasporto, la movimentazione delle merci ed il passaggio da una modalità di trasporto ad un'altra senza "rottura del carico" (cioè senza che avvenga il carico o lo scarico della merce trasportata).
6. Le Unità di Carico Intermodali (UCI) sono le unità di carico specializzate per il trasporto combinato strada-rotaia (casse mobili, semirimorchi, casse amovibili e semirimorchi su carrelli).  
Le UCI permettono il trasporto, la movimentazione delle merci ed il passaggio tra le modalità di trasporto ferroviario e stradale nei terminali intermodali e/o negli scali attrezzati, senza "rottura del carico" (cioè senza che avvenga il carico o lo scarico della merce trasportata).  
Le UCI possono essere codificate ed essere impiegate nel trasporto codificato.
7. CSC è una convenzione internazionale per contenitori sicuri il cui scopo è quello di realizzare un livello elevato di sicurezza durante le fasi di maneggiamento, impilaggio e trasporto dei contenitori; la convenzione si applica a tutti i contenitori utilizzati per trasporti internazionali, a meno che i contenitori siano stati realizzati per il viaggio aereo dove valgono altre convenzioni.
8. Intermodal Loading Units (ILU) CODE è un codice identificativo delle unità di carico in conformità a quanto previsto dalla normativa EN 13044-1, da richiedere accedendo al sito web [www.ilu-code.eu](http://www.ilu-code.eu).

### Art. 3 \_ Norme di ammissione al trasporto combinato ferroviario

1. Al fine di garantire la sicurezza di esercizio si rende necessario disporre che i contenitori e le UCI utilizzate nel trasporto combinato ferroviario siano provvisti dei requisiti indicati nei commi 2, 3, 4 e 5 seguenti, che certificano, in particolare, la loro resistenza strutturale e l' idoneità dei loro dispositivi di bloccaggio sui carri ferroviari.
2. Contenitori  
I contenitori utilizzati nel trasporto combinato nazionale devono essere provvisti di almeno uno dei seguenti requisiti:
  - a. approvazione CSC (obbligatoria per i contenitori utilizzati per il trasporto internazionale);
  - b. approvazione in conformità alle norme UNI EN ISO 1496 ed alle norme ISO 6346 e ISO 668;
  - c. approvazione ferroviaria al traffico internazionale conforme alla Fiche UIC 592-2.
3. Unità di carico intermodali (UCI)  
Le UCI utilizzate nel trasporto combinato nazionale devono essere provviste di almeno uno dei seguenti requisiti:
  - a. codifica ferroviaria conforme alla Fiche UIC 596-6 o alle norme EN 13044 (casce mobili, semirimorchi, casce amovibili e semirimorchi su carrelli);
  - b. approvazione CSC (obbligatoria per le casce mobili dotate di pezzi d'angolo superiori, utilizzate per il trasporto internazionale);
  - c. approvazione in conformità alle norme di unificazione europee EN (per le casce mobili ed i semirimorchi);
  - d. targa di identificazione delle casce mobili piattaforma prive di pareti ribaltabili (tipo "FLAT") conforme all' Allegato L della Fiche UIC 592 (per le casce mobili piattaforma prive di pareti ribaltabili).
4. Trasporto codificato  
Le UCI utilizzate nel trasporto codificato nazionale devono essere provviste di codifica ferroviaria, che è riportata:
  - a. per le UCI codificate in Italia fino all' entrata in vigore delle norme EN 13044, nella Targa di codifica UIC conforme alla Fiche UIC 596-6;
  - b. per le UCI codificate in Italia dopo l' entrata in vigore delle norme EN 13044, nelle marcature di identificazione e di esercizio conformi alle norme EN13044 e sua futura evoluzione;
  - c. per le UCI codificate negli altri Paesi esteri, in attesa dell' emissione delle normative internazionali unificate obbligatorie, nella targa di codifica UIC conforme alla Fiche UIC 596-6 o nelle marcature di esercizio conformi alle norme EN 13044 in seguito all' entrata in vigore di queste ultime;
  - d. I contenitori approvati per il solo trasporto strada-rotaia (appartenenti cioè alle classi 2 e 3 della Fiche UIC 592) provvisti di codifica ferroviaria per le casce mobili sono assimilati a queste ultime ed ammessi al trasporto codificato in conformità alle norme applicabili alle casce mobili codificate.
5. RID  
Per i contenitori e le UCI trasportanti merci pericolose sono fatte salve le prescrizioni del RID.

## Capo II \_ PROCEDURA NAZIONALE PER L'APPROVAZIONE FERROVIARIA DEI CONTENITORI

### Art. 4 \_ Approvazione ferroviaria dei contenitori

1. L' approvazione ferroviaria dei contenitori al traffico internazionale è effettuata in conformità alla Fiche UIC 592 (autorizzazione ad applicare il contrassegno  e sottostante codice del Paese, "83" per l'Italia).

2. I contenitori contrassegnati **UIC** "83" approvati per il solo trasporto strada-rotaia (appartenenti cioè alle classi 2 e 3 della Fiche UIC 592) e le UTI standardizzate ISO 1496 come descritte al punto 6 della UIC 592, possono essere assimilati alle casse mobili e provvisti anche di codifica ferroviaria attuando la procedura prevista per la codifica delle UCI indicata nel presente decreto.

#### **Art. 5 \_ Soggetti richiedenti e Organismi per l'approvazione ferroviaria dei contenitori**

1. Per ottenere l'approvazione ferroviaria, i Fabbricanti o i Proprietari di contenitori devono rivolgersi ad un Verificatore Indipendente di Sicurezza (VIS) come definito all'art. 3, comma 1, lettera i), del DLvo n. 162/2007, inoltrando la richiesta secondo quanto specificato in allegato 1, il quale procede direttamente all'accertamento dei requisiti necessari, al rilascio dell'approvazione ferroviaria ed al controllo del regolare formato e della corretta apposizione del contrassegno.
2. Si definisce "*proprietario*" del contenitore il soggetto risultante dal "*Codice del proprietario*" di cui alla Fiche UIC 592.
3. Il VIS, valutata la specifica richiesta ricevuta, trasmette all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie l'esito della propria valutazione, accompagnata dalla documentazione esaminata e dai dati relativi all'approvazione richiesta, secondo le forme utili alla alimentazione della banca dati di cui al Capo IV, al fine di poter ricevere dall'Agenzia stessa l'autorizzazione a procedere relativamente all'oggetto della richiesta.
4. Il VIS conserva, a tempo indeterminato, ogni documentazione, acquisita o prodotta, necessaria o utile al rilascio dell'approvazione ferroviaria e del relativo contrassegno. Tale documentazione rimane nella disponibilità di consultazione da parte dell'Agenzia.
5. In caso di dismissione dell'attività del VIS questo dovrà darne tempestiva comunicazione all'Agenzia e stipulare con essa una apposita convenzione, per stabilire tempi e modi dell'eventuale trasferimento all'Agenzia della documentazione di cui sopra.

### **Capo III \_ PROCEDURA NAZIONALE PER LA CODIFICA DELLE UCI**

#### **Art. 6 \_ Codifica delle UCI**

1. L'attuale parco circolante avente la codifica delle UCI effettuata in conformità alla Fiche UIC 596-6 è da considerarsi valido purché venga aggiornato con la registrazione del codice BIC o ILLU; tutte le nuove targhe di codifica, compresi i duplicati precedentemente rilasciati secondo Fiche 596-6, saranno rilasciate in conformità alle serie della normativa EN 13044-1-2-3.
2. Il processo di codifica delle UCI comporta l'esecuzione degli accertamenti e delle prove di resistenza indicate nelle norme di cui al comma precedente, attestati dal rilascio della specifica approvazione da parte dell'Organismo che li effettua. Il suddetto processo dovrà essere oggetto di valutazione da parte di un Verificatore Indipendente di Sicurezza (VIS), come definito all'art. 3, comma 1, lettera i), del DLvo n. 162/2007, che dovrà anche verificare che l'Organismo che ha effettuato le prove sia autorizzato a tale scopo.

#### **Art. 7 \_ Soggetti richiedenti e Organismi per la codifica delle UCI**

1. Per ottenere la codifica, i Fabbricanti o i Proprietari di UCI devono rivolgersi ad un VIS, inoltrando la richiesta secondo quanto specificato in allegato 1, il quale procede direttamente all'accertamento dei requisiti di cui al comma 2 dell'articolo 6, necessari al rilascio della

codifica, alla stampa della targa di codifica, secondo il regolare formato descritto dalla norma 13044-2/3, e della corretta apposizione della targa di codifica stessa secondo la norma EN 13044-1.

2. Si definisce "*proprietario*" della UCI il soggetto risultante dal "*Codice del proprietario*" di cui alla norma EN 13044-1 indicato tramite la registrazione all'ILU-CODE obbligatoria per il rilascio di nuova targa di codifica o per un duplicato, oppure dal "*Codice dell'impresa in seno alla società nazionale del trasporto combinato*" assegnato nella targa di codifica conforme alla Fiche UIC 596-6 (dall'entrata in vigore del presente decreto saranno ancora ritenute valide tali targhe ai fini dell'inoltro del trasporto a condizione che vengano applicate le targhe con specificato il codice BIC o ILU. Qualora si dovesse fare un duplicato della targa stampata secondo FICHE UIC 596-6 si potrà avere solo secondo il formato e le condizioni disciplinate dalla serie della normativa EN 13044-1-2-3). Il proprietario può rivolgersi ad un VIS, inoltrando la richiesta specificata in allegato 1, per richiedere duplicati di targhe di codifica o aggiornamenti del profilo di codifica di UCI già esistenti.
3. Il VIS, valutata la specifica richiesta ricevuta, inoltra all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie l'esito della propria valutazione, accompagnata dalla documentazione esaminata (inclusa copia della attestazione dell'avvenuta approvazione necessaria per la codifica) e dai dati relativi alla codifica secondo le forme utili alla alimentazione della banca dati di cui al Capo IV, al fine di poter ricevere dall'Agenzia stessa l'autorizzazione a procedere relativamente all'oggetto della richiesta. Il VIS, solo dopo il nulla osta dell'Agenzia, potrà stampare le targhe di codifica e disporre le modalità di applicazione nelle rispettive UCI, secondo quanto disciplinato nell'allegato 1.
4. Per il rilascio del numero correttivo dei carri in ambito Nazionale i Fabbricanti o i Proprietari dei carri devono rivolgersi ai VIS inoltrando la richiesta secondo quanto specificato in allegato 1; il VIS, valutata la specifica richiesta ricevuta, inoltra all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie l'esito della propria valutazione, accompagnata dalla documentazione esaminata, al fine di poter ricevere dall'Agenzia stessa l'autorizzazione a procedere relativamente all'oggetto della richiesta.
5. L'Agenzia si riserva la facoltà di richiedere documentazione o informazioni aggiuntive al fine del rilascio delle suddette autorizzazioni al VIS.
6. Il VIS conserva, a tempo indeterminato, ogni documentazione, acquisita o prodotta, necessaria o utile al rilascio dell'approvazione e/o codifica. Tale documentazione rimane nella disponibilità di consultazione da parte dell'Agenzia.
7. In caso di dismissione dell'attività del VIS questo dovrà darne tempestiva comunicazione all'Agenzia e stipulare con essa una apposita convenzione, per stabilire tempi e modi dell'eventuale trasferimento all'Agenzia della documentazione di cui sopra.

## **Capo IV \_ BANCA DATI DELLE UCI E DEI CONTENITORI E VISITE DI CONTROLLO**

### **Art. 8 \_ Costituzione della banca dati delle UCI e dei contenitori**

1. Le Ferrovie dello Stato e i soggetti nazionali che hanno precedentemente svolto le funzioni di codifica e/o approvazione delle UCI o approvazione ferroviaria dei contenitori in virtù del previgente mandato delle Ferrovie dello Stato, dovranno trasferire all'Agenzia il proprio archivio, costituito nell'esercizio delle funzioni di cui sopra. A tal fine, tra l'Agenzia ed i suddetti soggetti dovranno essere stipulate, o rinnovate se già esistenti, apposite convenzioni, collegate alla emanazione del presente decreto, per stabilire tempi e modi del trasferimento all'Agenzia dell'archivio sopra indicato. La documentazione dovrà essere trasferita ad ANSF in maniera ordinata e tracciabile.



2. Avvenuta la trasmissione, da parte dei vari soggetti di cui al comma 1, dei dati relativi alla codifica delle UCI ed all'approvazione dei contenitori contenuti nelle banche dati da loro stessi precedentemente gestite, l'Agenzia a partire dall'entrata in vigore del presente decreto diventa l'amministratore unico delle banche dati UCI e contenitori in ambito nazionale, assicurandone l'alimentazione di nuovi dati e l'aggiornamento di quelli esistenti, sia per le targhe di codifica emesse secondo Fiche UIC 596-6 che secondo EN 13044.

#### **Art. 9 \_ Alimentazione della banca dati per nuove ed esistenti approvazioni ferroviarie e codifiche**

1. In occasione di ogni nuova approvazione ferroviaria e/o codifica di cui al Capo II e al Capo III, compresa l'immissione nel servizio ferroviario di unità prodotte in conformità ad un tipo già approvato, i VIS trasferiranno all'Agenzia i dati, nella forma stabilita dall'Agenzia di cui all'allegato 1, per l'alimentazione della banca dati di cui all'Art. 8.2.
2. In occasione di ogni modifica di approvazioni ferroviarie e codifiche, precedentemente rilasciate secondo Fiche UIC 596-6, costituirà allegato cartaceo ai dati necessari per l'aggiornamento della banca dati di cui all'Art. 8.2 una dichiarazione circa la proprietà della UCI o del contenitore, resa dal proprietario nel regime della dichiarazione sostitutiva di atto notorio secondo le vigenti norme in materia di semplificazione amministrativa (art. 47 del DPR n. 445/2000) e trasmessa al VIS nell'ambito dello specifico procedimento.

#### **Art. 10 \_ Visite di controllo e aggiornamento della banca dati**

1. L'Impresa ferroviaria deve segnalare al proprietario, eventualmente per il tramite del committente del trasporto, la eventuale situazione di degrado della UCI o del contenitore (comunque inseriti nella banca dati di cui all'Art. 8) riguardante gli elementi tecnici di cui al successivo comma 5.
2. Analoga comunicazione potrà essere inoltrata dall'Operatore intermodale o dal Gestore di rete, nel qual caso essa dovrà essere destinata all'Impresa ferroviaria che effettua il trasporto al momento del rilievo. L'Impresa ferroviaria procederà alla segnalazione di cui al comma 1 verso una delle figure indicate allo stesso comma 1.
3. La segnalazione di cui al comma 1 deve essere inoltrata anche, per conoscenza, all'Agenzia, la quale si riserva ulteriori azioni in caso di segnalazione a cui non faccia seguito quanto previsto al successivo comma 6.
4. Il proprietario della UCI o del contenitore dispone che la stessa unità di carico, se ricadente nella casistica di cui al comma 1, sia sottoposta a visita di controllo, per verificare il mantenimento dei requisiti di sicurezza per la circolazione, da parte di un VIS il quale trasmetterà all'Agenzia i risultati del report della visita di controllo con esito secondo la dicitura indicata nel comma 6.
5. In particolare, gli elementi da sottoporre a controllo sono: blocchi d'angolo e dispositivi di fissaggio sul carro, dispositivi di sollevamento e di movimentazione, struttura resistente, involucro (pavimento, tetto e pareti), chiavistelleria, completezza e visibilità della marcatura di identificazione e di esercizio di cui al presente decreto.
6. L'esito della visita di controllo può essere: "regolare", "sospesa" (con esclusione a tempo indeterminato dall'utilizzo, in attesa che venga ripristinata la condizione di miglior stato, a fronte del degrado riscontrato, e di conseguente nuova visita di controllo con esito positivo), "dismessa" (con esclusione dall'utilizzo ferroviario, in una delle forme di cui al successivo art. 12).
7. La cessione della proprietà della UCI o del contenitore le cui targhe di codifica sono state rilasciate secondo la fiche UIC 596-6, comunque inserita nella banca dati di cui all'Art. 8, deve essere comunicata all'Agenzia tramite il VIS, al quale dovrà essere trasmessa anche una dichiarazione resa dal nuovo proprietario nel regime della dichiarazione sostitutiva di atto notorio secondo le vigenti norme in materia di semplificazione amministrativa (art. 47 del DPR n. 445/2000), per il rilascio della nuova targa di codifica secondo la serie di norme EN 13044. Nella

dichiarazione deve essere altresì comunicato il nuovo "Codice del proprietario" o "Codice dell'impresa" di cui agli artt. 5.2 e 7.2 del presente decreto e deve essere dichiarata, anche, la conformità dell'UCI o del contenitore all'unità in precedenza codificata e la sua attuale idoneità all'utilizzazione ferroviaria. Nel caso in cui il richiedente non sia nella condizione di poter sottoscrivere la conformità e l'idoneità di cui sopra, le stesse caratteristiche dovranno essere certificate da un VIS.

8. La dismissione della UCI, comunque inserita nella banca dati di cui all'Art. 8, dall'esercizio ferroviario può essere determinata autonomamente dal solo proprietario (risultante dal "Codice del proprietario" o "Codice dell'impresa" di cui agli artt. 5.2 e 7.2 del presente decreto) e deve essere comunicata all'Agenzia nelle forme di cui al successivo Capo V.
9. Permane il rispetto degli obblighi di cui al Titolo III (*Ispezioni periodiche dei contenitori*) del DPR n. 448 del 4.6.1997 (*Regolamento per la sicurezza dei contenitori CSC*), per tutte le unità per le quali è stata rilasciata l'approvazione CSC.

## Capo V \_ DISMISSIONE DELLE UCI E DEI CONTENITORI

### Art. 11 \_ Obbligo di comunicazione

1. Le UCI e i contenitori, nel seguito "unità", comunque inseriti nella banca dati di cui all'Art. 8, possono essere dismessi dall'esercizio con esclusione temporanea o definitiva dall'utilizzo ferroviario.
2. In tal caso l'avente titolo, quale risultante dalla banca dati di cui sopra perché dichiaratosi proprietario nel regime della dichiarazione sostitutiva di atto notorio prevista dalla vigente normativa in materia di semplificazione amministrativa (art. 47 del DPR n. 445/2000) e risultante dal "Codice del proprietario" o "Codice dell'impresa" di cui agli artt. 5.2 e 7.2 del presente decreto, deve comunicare la dismissione all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.
3. Nella comunicazione, sempre redatta nella forma della dichiarazione sostitutiva di atto notorio prevista dalla vigente normativa in materia di semplificazione amministrativa (art. 47 del DPR n. 445/2000), deve essere altresì attestata l'avvenuta cancellazione delle marcature di identificazione e di esercizio, di cui al presente decreto, della UCI o del contenitore.
4. L'Agenzia provvederà, senza oneri per alcuno, alla cancellazione della UCI o del contenitore dalla banca dati di cui al Capo IV.

### Art. 12 \_ Casistica della dismissione

1. Al fine della cancellazione dalla banca dati di cui al Capo IV, la UCI o il contenitore può essere avviato a:
  - a. RICOVERO: semplice esclusione dall'esercizio, con ricovero in parco chiuso alla circolazione ferroviaria;
  - b. ALIENAZIONE: alienazione a terzi, verso qualsivoglia nuovo soggetto e a fronte di qualsivoglia ragione economica;
  - c. DEMOLIZIONE: smembramento e rottamazione dell'unità di carico.
2. Nei casi **a.** e **b.** l'unità potrà essere nuovamente immessa in circolazione, attraverso una nuova marcatura che segua la procedura di cui al Capo II o al Capo III del presente decreto.
3. Nel caso **c.**, invece, l'unità viene irreversibilmente esclusa dalla circolazione ferroviaria nella rete italiana.



## Art. 13 \_ Procedure per la dismissione

1. Caso **a.**: RICOVERO.

L'avente titolo richiede con lettera, all'Agenzia, la cancellazione dell'UCI o del contenitore dalla banca dati di cui al Capo IV. L'avente titolo si assume responsabilità circa il ricovero dell'unità e, quindi, circa la sua reperibilità.

2. Caso **b.**: ALIENAZIONE.

L'avente titolo richiede con lettera, all'Agenzia, la cancellazione dell'unità dalla banca dati di cui al Capo IV. Con la stessa lettera l'avente titolo rende noti gli estremi del soggetto che ha preso in carico l'unità. Se il soggetto che prende in carico l'unità non è residente e non ha sede in Italia, il cedente assolve ai suoi obblighi con la sola lettera di cui sopra. Se, invece, il soggetto che prende in carico l'unità è residente o ha sede in Italia, esso dovrà essere investito formalmente, dal cedente, della responsabilità del ricovero, e quindi della reperibilità, dell'unità. Il cedente renderà formalmente edotto il cessionario delle sue responsabilità attraverso la trasmissione della presente procedura.

3. Caso **c.**: DEMOLIZIONE.

L'avente titolo richiede con lettera, all'Agenzia, la cancellazione dell'Unità di carico dalla banca dati di cui al Capo IV. L'unità può essere avviata alla demolizione sia se proveniente direttamente dall'esercizio che se proveniente da una condizione di cui ai casi **a.** o **b.**. Con la stessa lettera, l'avente titolo, anche se soggetto diverso dall'originario cedente perché ad esso subentrato, dichiarerà di avere effettuato o verificato la cancellazione dei contrassegni e delle marcature identificative e di esercizio dell'unità, di cui al presente decreto, e rende noti gli estremi del demolitore che ha preso in carico l'unità stessa. Il demolitore deve essere un'officina, di natura imprenditoriale, la cui l'attività di costruzione e/o riparazione e/o allestimento e/o manutenzione e/o demolizione di manufatti metallici compare tra le sue attività registrate presso la CCIAA.

Entro quattro mesi dalla data dell'avvio alla demolizione, il soggetto che la ha avviata dovrà ricevere dal demolitore il certificato di avvenuta demolizione, che dovrà essere tempestivamente girato all'Agenzia dal soggetto avente titolo.

## Capo VI \_ DISPOSIZIONI APPLICATIVE

### Art. 14 \_ Termini di applicazione

1. I Fabbricanti o i Proprietari si attiveranno per chiedere l'intervento di un VIS, al fine delle attività di cui al Capo II, al Capo III e agli artt. 9 e 10, dalla entrata in vigore del presente decreto.
2. Il presente decreto annulla il decreto ANSF n. 3/2010 del 24 febbraio 2010.
3. Il presente decreto è pubblicato sul sito internet dell'Agenzia ([www.ansf.it](http://www.ansf.it)) ed entra in vigore il giorno successivo alla sua emanazione.

### Art. 15 \_ Obblighi di informazione

1. I Fabbricanti o i Proprietari delle unità, dopo aver atteso alle procedure di cui al Capo II o al Capo III del presente decreto, devono informare gli eventuali ulteriori acquirenti delle stesse unità, o chi ne assuma comunque direttamente la disponibilità, degli obblighi di cui al Capo IV e al Capo V del presente decreto.
2. Tutte le istanze rivolte all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, in quanto contenenti dati utili alla alimentazione e all'aggiornamento della banca dati di cui agli artt. 9 e 10 del

presente decreto, devono essere sottoscritte dichiarando la consapevolezza dei rigori di cui all'art. 76 del DPR n. 445/2000 (sanzioni penali per dichiarazioni mendaci).

**Art. 16 \_ Obblighi delle Imprese ferroviarie e del Gestore dell'infrastruttura ferroviaria**

1. Le Imprese ferroviarie hanno l'obbligo di verificare che i contenitori e le UCI siano ammesse al trasporto ferroviario in conformità all'art. 3 del presente decreto.
2. Permane il rispetto degli obblighi generali di verifica tecnica dei veicoli, da parte delle Imprese ferroviarie, con particolare riferimento alla idoneità ed integrità del carico ed alla conseguente possibilità di scartare il carro.
3. Rimangono ferme le incombenze delle Imprese ferroviarie e del Gestore dell'infrastruttura, previste dalla normativa vigente, in quanto responsabili ciascuno della propria parte di sistema e del relativo funzionamento sicuro, e in particolare:
  - a. l'obbligo delle Imprese ferroviarie di verificare che la codifica del trasporto (UCI + carro) sia compatibile ed abbia un numero di codifica uguale o inferiore alla codifica della linea da percorrere e di informare del trasporto codificato il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria;
  - b. l'obbligo delle Imprese ferroviarie di informare gli Operatori intermodali ed istruire il personale addetto all'accettazione del carico ed alla verifica tecnica dei carri che trasportano i contenitori e le UCI;
  - c. l'obbligo del Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, in caso di impedimento ad inoltrare il trasporto codificato sulla linea originaria per circolazione perturbata, prima di adottare il provvedimento di deviazione, solo dopo avere ricevuto la relativa accettazione dal referente accreditato della Impresa ferroviaria che esercita quel trasporto;
  - d. l'obbligo del Gestore dell'infrastruttura ferroviaria di aggiornare annualmente le tabelle della codifica delle linee.

Firenze, xxxxxxxx 2015

Il Direttore  
Ing. Amedeo Gargiulo