



DECRETO N. 2/2010 DEL 22/02/2010

«in vigore dal 1/06/2010»

**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 35-36, 37-38, 41-42, 43-44, 45-46, 46/1-46/2 e 47-48 con quelle contenute nel presente fascicolo.*

2. La valvola portatile di frenatura è applicata all'estremità di un tubo di gomma di conveniente lunghezza, avente all'altra estremità una normale testa di accoppiamento del freno (fig. 13).

Le particolari caratteristiche tecniche delle valvole portatili sono descritte nei registri delle disposizioni di servizio.

CAPITOLO V

NORMATIVA D'ESERCIZIO

Art. 18

Addetti alle manovre

1. Salvo quanto previsto nel successivo comma 2, i movimenti di manovra devono essere effettuati con la presenza del manovratore.

Manovre
senza
manovratore

2. Le manovre possono essere effettuate senza la presenza dell'agente che svolge la funzione di comando della manovra (manovratore) solo quando siano rispettate tutte le seguenti condizioni:

- siano regolate dai segnali fissi;
- siano eseguite dalla cabina di guida anteriore della colonna, nel senso del movimento da eseguire;
- l'agente di condotta abbia esatta conoscenza della località di servizio e delle sue particolarità connesse al servizio di manovra.

Art. 19

Inizio del servizio e consegne dei manovratori

1. I manovratori, prima di recarsi al loro posto per assumere servizio, devono presentarsi o annunciarsi al superiore diretto, il quale darà loro le istruzioni necessarie sul servizio che devono disimpegnare durante il proprio turno e non dovrà permettere che prestino servizio agenti che, a suo giudizio, non siano in condizioni psico-fisiche normali.

Presentazione
in servizio del
manovratore

Consegne fra
manovratori

2. Fra i manovratori che si succedono in servizio devono essere fatte consegne scritte sul mod. M. 36, dalle quali il manovratore che subentra deve poter rilevare senza incertezze le notizie occorrenti per garantire il servizio.

Il manovratore cessante deve inoltre indicare gli eventuali ordini e disposizioni particolari, che avesse ricevuto e che non fossero stati interamente eseguiti

Nelle consegne si deve precisare l'ubicazione dei rotabili in sosta, confermandone in ogni caso l'immobilizzazione e specificando l'eventuale stazionamento di rotabili su binari non indipendenti da quelli di circolazione, nonché il numero e l'ubicazione delle staffe fermacarri, e la situazione di eventuali altri dispositivi in dotazione.

3. Il manovratore cessante deve firmare le consegne stesse apponendovi data ed ora, e quello subentrante deve prenderne cognizione ed apporvi a sua volta la firma.

In assenza di manovratore subentrante, le procedure relative alle consegne saranno definite dalle Unità periferiche, su richiesta delle Imprese Ferroviarie.

4. Il manovratore cessante sarà tenuto a rispondere delle consegne incomplete od errate; dovrà però rispondere delle consegne anche il subentrante, quando risulti che avrebbe potuto, nell'espletamento delle proprie mansioni, avvedersi delle irregolarità di consegna e provvedere al riguardo.

Norme locali

5. Nei registri delle disposizioni di servizio devono essere riportate le modalità relative alle operazioni di consegna e specificato chi vi debba provvedere in base all'organizzazione del servizio.

Art. 20

Segnalazioni per le manovre

Tipi di
segnalazione

1. I movimenti di manovra possono essere regolati:

- con i segnali bassi (art. 52 R.S.);
- con i segnali alti per manovra (art. 52 bis R.S.);
- con i segnali a mano (art. 60 R.S.);
- con comunicazioni dirette a mezzo di radiotelefoni, aventi le caratteristiche di cui all'art. 16/2 della presente Istruzione;

- con comunicazioni dirette a mezzo di altro sistema di comunicazione (citofono di bordo, telefono cellulare), in modo che sia rilevabile con 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 (All. 1/R.S., punti 1 e 3).

2. Determinati tipi di movimenti di manovra possono essere regolati con i segnali fissi per i treni, eventualmente integrati da indicatori di direzione, secondo specifiche norme emanate dalle Unità periferiche interessate, e riportate nelle disposizioni locali e nell'orario di servizio.

3. Di norma, nelle stazioni esistono appositi “picchetti limite di manovra” (art. 65 ter/R.S.), atti ad individuare i punti estremi da considerarsi protetti dai rispettivi segnali di protezione.

Protezione punti particolari:
picchetto limite di manovra

4. In alcune stazioni, i segnali bassi possono essere preceduti da una “traversa di fermata per manovre di accostamento” (All. 1/R.S., punto 13), atta ad individuare il punto dove una manovra deve arrestarsi prima di proseguire fino al segnale basso che protegge il punto di convergenza con l'itinerario di un treno (art. 21/8 della presente Istruzione).

Traversa di accostamento

5. Nelle stazioni munite di blocco conta-assi, è installato apposito picchetto in corrispondenza dei pedali di conteggio de blocco, allo scopo di facilitarne l'individuazione (All. 1/16ter R.S.).

Picchetto pedale conta-assi

6. Un movimento di manovra regolato da segnali alti di manovra, quando questi forniscono gli aspetti di via libera previsti dal R.S., può estendersi fino:

Manovre regolate da segnali alti

- al successivo segnale alto di manovra disposto a via impedita;
- al paraurti di binario tronco;
- al punto d'ingombro preannunciato con specifico aspetto.

Nei casi suddetti, i segnali bassi, posti a valle dei segnali alti a via libera, non hanno significato.

Nelle stazioni dotate di segnali alti di manovra, un movimento è comandato dai segnali bassi nei seguenti casi:

a) quando lungo l'istradamento interessato manchino i segnali alti;

b) quando un segnale alto è disposto a via impedita o spento ed il segnale basso posto in corrispondenza è a via libera.

Inoltre, se la manovra è comandata da segnale alto comune a più binari, deve essere rispettato il segnale basso relativo al binario da cui la manovra parte.

7. In alcune situazioni d'impianto, disciplinate con norme locali, i segnali alti di manovra possono essere disposti a via libera solo previo azionamento da parte dei manovratori di apposite apparecchiature di piazzale, dopo che dal posto di manovra degli scambi sia pervenuta specifica segnalazione ottica, osservabile dai manovratori stessi ed indicante che è stato predisposto l'istradamento.

Manovre
regolate da
segnali bassi

8. Un movimento di manovra regolato da segnali bassi di manovra, quando questi forniscono gli aspetti di via libera previsti dal R.S., può estendersi fino:

— al successivo segnale basso di manovra disposto a via impedita;

— al paraurti di binario tronco;

— ad un punto prestabilito dall'agente che autorizza la manovra.

Manovre non
regolate da
segnali fissi

9. Un movimento di manovra non regolato da segnali fissi di manovra si estende fino al punto prestabilito dall'agente che autorizza la manovra.

Art. 21

Norme generali per il movimento delle manovre

Definizione
di manovra

1. È denominato manovra qualsiasi spostamento di mezzi a di trazione o di veicoli che si svolge, normalmente, nell'ambito di una località di servizio, eccezion fatta per l'avviamento di un treno che abbia ricevuto l'ordine di partenza e per l'ingresso di un treno in arrivo fino al punto di normale fermata.

Sono da considerarsi manovre anche i movimenti dei carrelli nelle stazioni.

protezione al termine del binario di ricevimento sia superiore al 15%_o in discesa.

10. Di regola, le manovre non devono superare il punto protetto dal segnale di protezione. Quando eccezionalmente si presenti la necessità di manovrare oltre tale punto i movimenti devono essere autorizzati dal D.M. dopo aver adottato le prescritte cautele.

Manovre oltre il punto protetto dal segnale

La manovra deve essere sempre preceduta da un agente con segnale d'arresto a mano a 200 metri di distanza.

11. Quando una manovra possa impegnare un P.L. custodito o con azionamento automatico, deve essere preventivamente avvisato l'agente di guardia, o provveduto alla tempestiva chiusura del P.L. medesimo.

Manovre che impegnano P.L.

I manovratori, prima di far impegnare il P.L. dalla manovra, debbono assicurarsi che lo stesso sia chiuso.

12. Nelle stazioni comuni con altre Amministrazioni le manovre sono regolate secondo apposite convenzioni, anche in deroga alle norme vigenti.

Manovre in stazioni comuni con altre Amministrazioni

13. Nel caso delle manovre ricadenti nelle eccezioni di cui al secondo e terzo capoverso del precedente comma 8, la cabina di guida deve essere dotata di dispositivo vigilante attivo ed efficiente o, in alternativa, deve prevedersi la presenza, nella stessa cabina di guida, di altro agente in grado di arrestare il convoglio in caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta.

Tale obbligo non sussiste nel caso di manovre spinte effettuate, ai sensi del comma 13, lettera a) dell'articolo 22, con il manovratore posto a bordo alla testa della colonna spinta.

Art. 22

Modalità per il movimento delle manovre

1. Prima di iniziare un movimento di manovra, i manovratori devono, all'occorrenza, togliere le staffe ed allentare i freni a mano.

Accertamenti e operazioni prima di iniziare i movimenti di manovra: ...rotabili

Inoltre, devono accertare che i rotabili siano fra loro uniti in modo da non potersi disgiungere durante i movimenti, assicurandosi anche che gli stessi possano essere spostati. A tal fine, i manovratori devono, in particolare, verificare che gli organi

mobili dei veicoli (porte, sponde mobili, tetti ribaltabili, ecc.) siano nella posizione corrispondente all'assetto di marcia ed assicurarsi anche che i copertoni applicati sui carri siano ben fissati, provvedendo alle necessarie regolarizzazioni.

2. I manovratori devono accertare che i carri da prelevare, abbiano le porte chiuse ed assicurate con i mezzi di chiusura previsti e, quando ne riscontrino irregolarità o ne abbiano il dubbio, devono avvisare il personale addetto alla formazione treni dell'Impresa Ferroviaria, per i provvedimenti necessari.

3. I manovratori devono accertarsi che il mezzo di trazione porti, di notte, i segnali prescritti dall'art. 63/2 R.S.

4. I manovratori, che per esigenze di manovra debbano prendere posto su un veicolo privo di mancorrenti esterni e dotato di predellini rientranti, devono, prima di iniziare il movimento, disattivare con la chiave quadra il dispositivo di telechiusura e bloccaggio della porta del veicolo, posto all'interno sopra la porta stessa, evitando di spiombare la maniglia di apertura di emergenza.

La disattivazione di tale dispositivo esclude la porta dal funzionamento in telecomando ed è segnalata acusticamente

Alcuni dei veicoli suddetti sono muniti anche di rubinetti pneumatici di isolamento delle porte, collocati sulle testate sotto i respingenti.

Tali rubinetti consentono di aprire le porte quando è assente l'alimentazione pneumatica dell'impianto, escludendole dal funzionamento in telecomando.

L'azionamento dei suddetti rubinetti esclude l'azionamento del precedente dispositivo ubicato sopra le porte.

Tutti i dispositivi citati devono essere riportati nella posizione originaria appena cessata l'esigenza.

...freno
continuo

5. L'attivazione del freno continuo sulle colonne in manovra non è richiesta, quando la frenatura dei mezzi di trazione attivi è sufficiente, salvo quanto previsto ai successivi capoversi.

Il freno continuo deve essere attivato quando le manovre interessano treni viaggiatori o materiale per treni viaggiatori, movimentato nell'ambito degli impianti ferroviari, fatta eccezione per le manovre eseguite all'interno degli impianti riparatori.

L'attivazione del freno continuo è in ogni caso richiesta anche per le manovre:

— che si svolgano in determinate condizioni (binari non indipendenti da quelli destinati alla circolazione dei treni, scarsa visibilità, ecc.);

— che interessino veicoli sui quali sia già attivo il freno continuo;

— di colonne pesanti (tenuto conto della capacità frenante del mezzo di trazione) specialmente se si spostano su binari in pendenza. In quest'ultimo caso è ammesso attivare il freno continuo su una sola parte della colonna in manovra, onde aumentare convenientemente lo sforzo frenante disponibile.

6. Nei casi suddetti è sufficiente controllare soltanto la continuità della condotta generale.

A tal fine, è sufficiente che il manovratore controlli il funzionamento del freno sull'ultimo veicolo che ne è munito, mediante apertura e chiusura del rubinetto di testata del veicolo stesso; qualora invece, tale veicolo avesse già il freno serrato, è sufficiente che il manovratore controlli l'apertura del freno stesso dopo il congiungimento della condotta al mezzo di trazione impiegato per la manovra.

7. Le Unità periferiche, sentite le Imprese Ferroviarie, stabiliranno in quali altri casi specifici l'attivazione del freno continuo sulle colonne in manovra si presenti conveniente, in relazione all'effettivo snellimento del servizio ed alla maggiore sicurezza conseguibile ed impartiranno le opportune disposizioni.

8. I manovratori devono informare i deviatori interessati, prima di eseguire un movimento di manovra, ed attenersi, quindi, ai segnali a mano dei deviatori o all'aspetto dei segnali fissi di manovra, utilizzati per autorizzare e regolare il movimento, rispettando comunque gli eventuali ordini impartiti dai deviatori medesimi.

Autorizzazione ed esecuzione dei movimenti di manovra

9. I manovratori devono avvisare preventivamente il guidatore del mezzo di trazione dei movimenti da eseguire.

10. Per i movimenti di manovra comandati con segnali a mano, i manovratori devono fare i segnali necessari in modo

Manovre comandate con segnali a mano

che siano percepiti con continuità e chiarezza dal guidatore, salvo il caso previsto nell'art. 27/3 della presente Istruzione (presenza della valvola portatile nelle colonne spinte senza inversioni intermedie di marcia).

Per i movimenti di manovra comandati con radiotelefoni, devono essere osservate le specifiche norme del successivo art. 26.

11. Per tutti i mezzi di trazione (1), compresi i mezzi leggeri, il senso di marcia è definito solo quando essi rimorchiano dei veicoli; in tal caso il segnale di marcia in avanti ordinerà il moto nel senso di trainare la colonna dei veicoli, e quello di marcia indietro nel senso di spingere la colonna stessa.

Per i mezzi di trazione effettuanti una manovra e intercalati nella colonna dei veicoli, nonché per quelli che non rimorchiano veicoli, il manovratore dovrà, all'inizio della manovra, indicare al guidatore quale senso di marcia dovrà corrispondere al segnale di avanti e quale a quello di indietro, stabilendo, nel caso di mezzi di trazione congiunti, a quale di essi sia riferito il segnale.

12. Quando ad una manovra comandata con segnali a mano sono adibiti due e più manovratori, uno deve porsi presso il mezzo di trazione in vista del guidatore, ed un altro presso l'estremità della colonna.

Il manovratore che comanda la manovra deve porsi in prossimità del mezzo di trazione e può comandare la manovra stessa solo dopo che l'agente che esegue l'aggancio o lo sgancio abbia dato avviso col fischiello a trillo seguito dal segnale a mano (art. 61/1 R.S.), o, nel caso che non vi siano operazioni di aggancio o sgancio, dopo che i suddetti segnali siano stati fatti dal manovratore che si trova presso l'estremità della colonna.

(1) Per le locomotive a vapore s'intende movimento in avanti, ossia nel senso normale di marcia, quando la locomotiva cammina con il fumaiolo in avanti. Nel caso di due o più locomotive congiunte il senso in avanti è determinato dalla locomotiva di testa: se non vi sono veicoli e le locomotive estreme sono disposte in senso opposto il manovratore dovrà prendere accordi coi macchinisti per stabilire a quale locomotiva siano da riferirsi i segnali.

13. Quando la cabina di guida da cui viene eseguita la manovra non si trova in testa alla colonna nel senso del movimento, un manovratore deve, tranne nei casi di cui al successivo capoverso, accompagnarla a terra, mantenendosi in posizione tale da poter sorvegliare l'istadamento da percorrere nonché da poter effettuare al guidatore le segnalazioni necessarie.

È consentito che il manovratore prenda posto alla testa della colonna spinta nei seguenti casi:

- a) quando la colonna sia munita da freno continuo automatico attivo (art. 27/2) e questo possa essere comandato direttamente dal manovratore in testa mediante la valvola portatile di frenatura oppure quando sia possibile azionare la frenatura di emergenza tramite il rubinetto di comando della frenatura di emergenza (o altro dispositivo di comando della frenatura continua automatica) presente in cabina di guida. In questo caso:
 - il manovratore deve conoscere le operazioni da eseguire per azionare la frenatura dalla cabina;
 - l'agente di condotta e il manovratore devono rimanere in contatto continuo con comunicazioni dirette a mezzo citofono di bordo o telefono cellulare, in modo che sia rilevabile con continuità la persistenza dell'ultimo ordine ricevuto e il movimento possa essere arrestato qualora si interrompa la comunicazione.
- b) quando, in relazione alla limitata composizione della colonna spinta, alla velocità e alle condizioni di svolgimento della manovra, possa, all'occorrenza, essere garantito l'arresto della colonna stessa nella visuale libera dell'agente di testa. Dalla composizione della colonna spinta si prescinde quando i movimenti di manovra sono regolati per mezzo di radiotelefoni.

14. Se la manovra non è comandata da segnali fissi, i manovratori devono, per quanto possibile, verificare, prima d'impegnarli, la posizione dei deviatori dell'istadamento da percorrere.

I manovratori devono prestare particolare attenzione nell'impegnare i deviatori intallonabili.

I deviatori manovrati a mano muniti di fermascambio intallonabile sono contrassegnati mediante verniciatura in rosso delle pareti laterali della scatola; quelli elettrici hanno una striscia rossa sulla mezzeria del coperchio.

Le casse di manovra non tallonabili dei deviatori manovrati da A.C. sono contrassegnate da una striscia rossa parallela al binario e per l'intero coperchio, nonché dallo specifico segnale di cui all'art. 69/b R.S., ove installato.

I deviatori intallonabili sono indicati nei registri delle disposizioni di servizio.

Velocità delle manovre

15. Salvo prescrizioni più limitative, le manovre devono eseguirsi senza superare la velocità di 30 km/h.

Manovre in casi particolari: ... su pedale B.c.a.

16. Nelle stazioni munite di blocco conta-assi, quando una manovra impegni il pedale del blocco, evidenziato da apposito picchetto, è necessario che tutti i rotabili componenti la colonna in manovra superino detto pedale, onde evitare un possibile anomalo funzionamento del blocco.

... su binari elettrificati di scalo merci

17. I manovratori, prima di iniziare, con mezzi elettrici di trazione, movimenti di manovra interessanti binari elettrificati di uno scalo merci, devono attenersi alle specifiche norme per l'impegno dei binari elettrificati.

... su binari tronchi

18. I manovratori devono far rallentare opportunamente la velocità nell'eseguire manovre sui binari tronchi, per evitare urti contro i fermacarri o i piani caricatori di testa.

... con restrizioni di manovra

19. I manovratori, nell'eseguire manovre, devono usare le speciali cautele previste nei riguardi dei carri per i quali esistano restrizioni di manovra segnalate da apposite etichette (All. 3).

... durante carico o scarico dei carri

20. I manovratori, dovendo spostare carri in corso di carico o di scarico, devono muoverli con precauzione e senza urti, poiché il carico potrebbe ancora non essere bene assicurato o essere mal distribuito.

Cautele rispetto a persone: ... veicoli con viaggiatori

21. L'avvicinamento di una colonna in manovra ad una ferma, quando siano interessati veicoli con viaggiatori e la manovra sia comandata da un solo agente che provvede anche all'aggancio, deve essere diretta e sorvegliata sul posto dal personale addetto alla

formazione treni incaricato, o dal capotreno, dell'Impresa Ferroviaria. Nel caso suddetto basta però sempre un solo agente ad avvicinare ed agganciare al treno una locomotiva isolata o un gruppo di locomotive.

L'accostamento deve avvenire rallentando opportunamente la velocità, allo scopo di evitare urti che possano arrecare danno ai viaggiatori.

22. I manovratori, che eseguono manovre con carrozze postali o con carri nei quali possono trovarsi persone, devono, all'inizio delle manovre, avvisarle perché provvedono alla loro incolumità, ed effettuare le manovre con la massima cautela.

... carrozze
postali o carri

23. I manovratori, prima di iniziare manovre interessanti binari di magazzino, di piano caricatore, di carico o di scarico diretto, devono avvisare le persone che stessero lavorando al carico ed allo scarico, ed assicurarsi inoltre che siano stati tolti gli attrezzi di carico.

... binari di
magazzino,
ecc.

24. L'agente, che accompagna a terra una colonna spinta o vi prende posto alla testa, deve richiamare l'attenzione delle persone che potessero correre pericolo, mediante i mezzi acustici previsti.

... colonne
spinte

25. Nelle zone in cui, per situazioni locali d'impianto o di esercizio, le manovre potrebbero rivelarsi particolarmente pericolose per le persone, le Unità periferiche interessate possono impartire opportune norme cautelative.

... situazioni
locali

*(Pagina bianca – disponibile per futuri
aggiornamenti)*

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.

... deviatori 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 una marcatura che prescriva tale restrizione di manovra;
- trasporti richiedenti l'impiego di più di un carro;
- carri sui quali è applicata l'etichetta M. 249 ter (All. 3);