

REGOLAMENTO

DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE¹⁾

del 2024

relativo alle condizioni tecniche che devono soddisfare le intersezioni delle linee ferroviarie e dei raccordi ferroviari con le linee tranviarie e la loro ubicazione²⁾

Ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, comma 2, della legge sull'edilizia del 7 luglio 1994 (Gazzetta ufficiale del 2024, voci 725, 834 e 1222), si decreta quanto segue:

Capitolo 1

Disposizioni generali

Articolo 1. Le disposizioni del regolamento si applicano alla progettazione, alla costruzione e alla ricostruzione di intersezioni di linee ferroviarie e di raccordi ferroviari con linee tranviarie, nonché alla loro ubicazione.

Articolo 2. Nelle materie non disciplinate dal regolamento, le disposizioni emanate in base all'articolo 7, paragrafo 2, comma 2, della legge sull'edilizia del 7 luglio 1994, relativa alle condizioni tecniche che devono soddisfare le intersezioni delle linee ferroviarie e i raccordi ferroviari con le strade e alla loro ubicazione, denominate "regolamento relativo alle intersezioni delle linee ferroviarie con le strade", si applicano di conseguenza alle intersezioni delle linee ferroviarie e dei raccordi ferroviari con le linee tranviarie.

Articolo 3. Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

- 1) linea tranviaria: la linea tranviaria di cui all'articolo 4, paragrafo 2 quinquies, della legge del 28 marzo 2003 sul trasporto ferroviario (Gazzetta ufficiale del 2024, voci 697 e 731),

¹)Il ministro delle Infrastrutture gestisce il dipartimento dell'amministrazione governativa per i trasporti, ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 2, comma 3, del regolamento del primo ministro sul campo di applicazione specifico delle attività del ministro delle Infrastrutture del 18 dicembre 2023 (Gazzetta ufficiale, voce 2725).

²)Il presente regolamento è stato notificato alla Commissione europea il ... con il numero ..., ai sensi dell'articolo 4 del regolamento del Consiglio del 23 dicembre 2002 sul funzionamento del sistema nazionale di notifica delle norme e degli atti giuridici (Gazzetta ufficiale, voce 2039; e Gazzetta ufficiale del 2004, voce 597) che attua la direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 settembre 2015, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione (codificazione) (GU UE L 241 del 17.9.2015, pag. 1).

insieme alla linea tranviaria facente parte della linea ferroviaria destinata esclusivamente al traffico tranviario o alla circolazione di tram e altri veicoli, situata all'interno del diritto di passaggio di cui all'articolo 28 bis, paragrafo 1, della legge del 21 marzo 1985 sulle strade pubbliche (Gazzetta ufficiale del 2024, voci 320 e 1222).

- 2) gestore della linea tranviaria: l'ente che gestisce la linea tranviaria e il gestore di cui all'articolo 28 bis, paragrafo 1, della legge del 21 marzo 1985 sulle strade pubbliche.

Articolo 4. 1. L'intersezione di una linea ferroviaria o di un raccordo ferroviario con una linea tranviaria può essere separato dal livello del suolo o a livello del suolo.

2. Un passaggio a un livello deve essere progettato come soluzione di emergenza nei casi in cui l'uso di un passaggio a più livelli sia:

- 1) tecnicamente o legalmente impossibile;
- 2) economicamente non giustificabile.

Capitolo 2

Passaggi a più livelli

Articolo 5. Un passaggio a più livelli viene utilizzato per linee ferroviarie e raccordi ferroviari elettrificati o non elettrificati.

Articolo 6. Un passaggio a più livelli viene è un'intersezione in cui una linea tranviaria passa al di sopra o al di sotto di una linea ferroviaria o di un raccordo ferroviario.

Articolo 7. In un passaggio a più livelli in cui la catenaria tranviaria passa sotto un ponte ferroviario o la catenaria ferroviaria passa sotto un ponte tranviario, vengono usati dispositivi di protezione contro le scosse elettriche e i guasti a terra.

Capitolo 3

Passaggi a livello

Articolo 8. 1. Un passaggio a livello può essere utilizzato solo su linee ferroviarie non elettrificate e raccordi ferroviari non elettrificati se la velocità massima del traffico ferroviario non è superiore a 120 km/h e se il passaggio ha una capacità sufficiente per il traffico ferroviario e tranviario previsto.

2. Se la velocità massima su una linea ferroviaria è superiore a 80 km/h sull'intera larghezza del passaggio a livello, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria impone un limite di velocità fisso di 80 km/h per tutti i veicoli ferroviari.

Articolo 9. 1. La sopraelevazione dei binari non deve essere utilizzata ai passaggi a livello singoli.

2. I passaggi a livello singoli non sono utilizzati su curve e curve di transizione.

Articolo 10. 1. In un passaggio a livello in cui l'angolo di intersezione tra il binario ferroviario e il binario tranviario è inferiore a 45 gradi, la soluzione tecnica consiste in:

- 1) un'installazione di punti di commutazione mobili e
- 2) la corrispondenza della larghezza delle scanalature con il profilo delle ruote del tram in corrispondenza dei due incroci singoli sul lato dei binari del tram.

Sono ammesse traverse singole con becchi mobili.

2. Se, per motivi tecnici o economici, non è possibile applicare la soluzione tecnica di cui al paragrafo 1 a un passaggio a livello in cui l'angolo di intersezione tra il binario ferroviario e il binario tranviario è inferiore a 45 gradi, è consentita una soluzione tecnica che consiste in un incrocio fisso dei binari utilizzando una doppia traversa e due traverse singole con larghezza delle scanalature adattata al profilo delle ruote del tram in corrispondenza delle traverse sul lato del binario tranviario.

3. In un passaggio a livello in cui l'angolo di intersezione tra il binario ferroviario e il binario tranviario è pari o superiore a 45 gradi e inferiore a 90 gradi, deve essere utilizzata una soluzione tecnica che garantisca che la continuità del binario ferroviario non sia interrotta, mentre il binario tranviario è adattato su entrambi i lati all'esterno dell'attraversamento per lo scorrimento a flangia su rampe con una pendenza di 1:100 e le rotaie hanno scanalature ristrette. La linea di pendenza del fondo della scanalatura poco profonda e ristretta è progettata in modo da corrispondere al piano delle testate delle rotaie.

4. In un attraversamento a raso, le dimensioni degli alamari o delle scanalature di attraversamento nei tratti di rotaia intersecanti e le dimensioni delle flange tra le testate delle rotaie e le rotaie di controllo devono essere determinate in base alle sale montate dei veicoli ferroviari e tranviari.

5. La velocità massima della linea tranviaria in corrispondenza di un passaggio a livello è determinata sulla base delle raccomandazioni del fabbricante della soluzione tecnica utilizzata in tale passaggio.

Articolo 11. Sui binari adiacenti all'attraversamento a raso e sull'attraversamento stesso, sono ammesse soluzioni tecniche per prevenire lo scorrimento delle rotaie o dispositivi di compensazione se la progettazione dell'attraversamento consente tale fenomeno. L'applicazione di soluzioni tecniche per prevenire lo strisciamento delle rotaie o di dispositivi di compensazione è stabilita dal progettista dell'intersezione in consultazione con il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e il gestore della linea tranviaria.

Articolo 12. In un passaggio a livello, l'altezza della sospensione del filo della catenaria tranviaria deve soddisfare i requisiti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria per il sistema di catenaria ferroviaria.

Articolo 13. 1. La lunghezza della zona pericolosa a passaggio a livello è la somma delle seguenti lunghezze:

- 1) lo spazio di frenatura della linea tranviaria, fissato a 42 metri;
- 2) Il passaggio, misurato in metri lungo l'asse della linea tranviaria, calcolato:
 - a) il segnale stradale al meccanismo della barriera di attraversamento dall'altra parte dell'attraversamento per un passaggio dotato di un sistema di passaggio a livello come un passaggio a livello di categoria A o B, come definito nel regolamento sugli attraversamenti ferroviari;
 - b) tra il segnale stradale e la sagoma della struttura sul lato opposto dell'attraversamento in caso di attraversamenti dotati di sistemi di attraversamento a livello come i passaggi a livello ferroviario-stradali di categoria C ai sensi del regolamento sugli attraversamenti ferroviari-stradali;
- 3) la lunghezza dell'insieme dei veicoli tranviari, che è di 65 metri, fatto salvo l'articolo 15, paragrafo 1, punto 5.

2. Nel caso di un passaggio a livello dotato di un sistema di passaggio a livello come per un passaggio a livello ferroviario-stradale di categoria B ai sensi del regolamento sugli attraversamenti ferroviari, il tempo necessario per lasciare la zona pericolosa dell'attraversamento di un gruppo di veicoli tranviari con una lunghezza di 65 m deve essere preso in considerazione nel determinare il tempo di ritardo, fatto salvo l'articolo 15, paragrafo 1, punto 5.

Articolo 14. 1. Un passaggio a livello ferroviario con una velocità unitaria di attraversamento superiore a 40 km/h e inferiore o uguale a 80 km/h deve essere dotato di

sistemi di passaggio a livello come per i passaggi a livello delle strade ferrate di categoria A, B o C, come definito nel regolamento sugli attraversamenti ferroviari, e deve garantire condizioni di visibilità come per i passaggi a livello ferroviario-stradale di categoria A.

2. In un passaggio a livello su un raccordo ferroviario o su una linea ferroviaria in cui la velocità non supera i 40 km/h, sono garantite condizioni di visibilità come per un passaggio a livello ferroviario-stradale di categoria D e il passaggio a livello è attrezzato come per un passaggio a livello ferroviario-stradale di categoria D o con sistemi di passaggio a livello come per un passaggio a livello ferroviario-stradale di categoria A, B o C, di cui al regolamento relativo ai passaggi a livello ferroviario-stradale, e sono garantite condizioni di visibilità come per un passaggio a livello ferroviario-stradale di categoria A, alle seguenti condizioni:

- 1) L'attrezzatura per l'attraversamento come per un passaggio a livello ferroviario-stradale di categoria D viene utilizzata solo se l'angolo di incrocio tra i binari della ferrovia e quelli della tramvia non è inferiore a 45 gradi.
- 2) Se l'attraversamento è dotato di sistemi di passaggio a livello come per un passaggio a livello ferroviario-stradale di categoria A, B o C e sono utilizzati punti di commutazione mobili o alamari mobili, il sistema di passaggio a livello è integrato o dipendente dalle apparecchiature della stazione.

Articolo 15. 1. Se si utilizza un passaggio a livello:

- 1) dotato di sistemi di passaggio a livello come per i passaggi a livello ferroviari-stradali di categoria A con barriere o per gli attraversamenti pedonali con barriere ai sensi del regolamento sui passaggi ferroviari-stradali, l'attraversamento deve essere dotato di segnali stradali per avvisare gli utenti della strada dell'abbassamento delle barriere e rimanere in stato di allerta, attivati con un tempo iniziale di allerta di almeno 34 secondi prima dell'inizio dell'abbassamento delle barriere e rimanendo in funzione fino a quando le barriere non vengono nuovamente sollevate completamente;
- 2) dotati di sistemi di passaggio a livello come per un passaggio a livello di categoria B, il tempo di preavviso, compresi i tempi minimi di funzionamento dei singoli dispositivi automatici di segnalazione dei sistemi di passaggio a livello di cui al regolamento sui passaggi ferroviari-stradali, deve tenere conto del tempo di preavviso iniziale di uscita, inteso come il tempo che intercorre tra il funzionamento iniziale del segnale luminoso e

l'inizio dell'abbassamento delle barriere,- e tale tempo non deve essere inferiore a 34 secondi;

- 3) i punti di interazione binario-veicolo che attivano il sistema di controllo dell'avvicinamento dei treni al passaggio devono essere situati sul binario a una distanza tale dal passaggio che la notifica automatica avvenga almeno 74 secondi prima che il treno più veloce sulla linea ferroviaria raggiunga il passaggio;
- 4) i coefficienti 5.5 e 3.6, di cui all'allegato 3, parte B, tabella 2 del regolamento per i passaggi ferroviari-stradali, devono essere moltiplicati per il valore di 2,95, in modo che la velocità dei veicoli ferroviari sia limitata in modo tale che la lunghezza calcolata delle sezioni di visibilità della testa del treno L non sia superiore a 1665 m;
- 5) con il consenso del gestore della linea tranviaria, la lunghezza dell'insieme dei veicoli tranviari può essere ridotta a meno di 65 metri.

2. Se la lunghezza del tratto di linea tranviaria tra i binari ferroviari, misurata tra i bordi interni dei binari ferroviari lungo l'asse della linea tranviaria, è pari o superiore a 75 metri, ogni binario ferroviario o gruppo di binari che attraversa la linea tranviaria deve essere considerato come un passaggio a livello separato.

Capitolo 4

Disposizioni provvisorie e disposizioni finali

Articolo 16. 1. Le disposizioni del regolamento non si applicano ai passaggi di linee ferroviarie e raccordi ferroviarie con linee tranviarie:

- 1) esistenti prima della data di entrata in vigore del presente regolamento;
- 2) per i quali, prima della data di entrata in vigore del presente regolamento:
 - a) è stata presentata una domanda di permesso di costruzione, o una domanda di decisione separata sull'approvazione dello sviluppo del terreno o dei locali, o un progetto architettonico e di costruzione, o una domanda di modifica di un permesso di costruzione;
 - b) è stata rilasciata una licenza edilizia o una decisione separata che approva un progetto di sviluppo territoriale o piani e specifiche edilizi;
 - c) è stata presentata una notifica dei lavori di costruzione o di esecuzione di altri lavori di costruzione quando non è richiesto l'ottenimento di una licenza edilizia;

- d) è stata emessa una decisione di legalizzazione ai sensi dell'articolo 49, paragrafo 4, della legge sulla legge edilizia del 7 luglio 1994,- nonché una decisione ai sensi dell'articolo 51, paragrafo 4, della stessa legge.

2. Le disposizioni del regolamento non si applicano agli investimenti relativi agli attraversamenti di linee ferroviarie e binari di raccordo con linee tranviarie per i quali è stata completata una procedura di aggiudicazione di un contratto di progettazione o costruzione prima della data di entrata in vigore del regolamento.

Articolo 17. Su richiesta dell'investitore, presentata all'autorità competente per l'amministrazione dell'architettura e dell'edilizia entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore del regolamento, se:

- 1) è stata presentata una domanda di autorizzazione edilizia o di approvazione dello sviluppo del terreno o dei locali o di un progetto architettonico e di costruzione,
- 2) è stato dato un avviso di costruzione o di altri lavori di costruzione per i quali non è richiesto alcun permesso di costruzione

- si applicano le disposizioni del presente regolamento.

Articolo 18. Su richiesta di un investitore presentata a un'autorità competente per l'amministrazione dell'architettura e dell'edilizia entro 30 giorni dall'entrata in vigore del regolamento, le disposizioni del regolamento si applicano agli investimenti relativi all'attraversamento di linee ferroviarie e di raccordi ferroviari con linee tranviarie, per i quali è stata conclusa una procedura di aggiudicazione di un contratto di progettazione o costruzione prima dell'entrata in vigore del regolamento.

Articolo 19. Il presente regolamento entra in vigore 14 giorni dopo la sua pubblicazione.

**IL MINISTRO DELLE
INFRASTRUTTURE**

di concerto con:

**IL MINISTRO DELLO SVILUPPO E
DELLA TECNOLOGIA**