

## **Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 aprile 2014**

Norme Tecniche per gli attraversamenti ed i parallelismi di condotte e canali convoglianti liquidi e gas con ferrovie ed altre linee di trasporto.

*Gazzetta Ufficiale 28/04/2014, n. 97*

### **IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

Visto l'art. 61 del decreto 31 luglio 1934 del Ministero dell'interno, che ha approvato le norme di sicurezza per la lavorazione, l'immagazzinamento, l'impiego e la vendita di oli minerali e per il trasporto degli oli stessi;

Visto il decreto ministeriale 21 gennaio 1963, n. 2755, con il quale è stato istituito presso la Direzione generale della Ferrovie dello Stato un comitato incaricato dell'esame dei progetti di attraversamenti di linee ferroviarie con gasdotti, elettrodotti ed acquedotti;

Visto il decreto ministeriale 23 febbraio 1971, n. 2455 del Ministero dei trasporti, con il quale sono state approvate le «Norme tecniche per gli attraversamenti e per i parallelismi di condotte e canali convoglianti liquidi e gas con ferrovie ed altre linee di trasporto»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753 recante nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto;

Visto il decreto 24 novembre 1984 del Ministero dell'interno recante norme di sicurezza antincendio per il trasporto, la distribuzione, l'accumulo e l'utilizzazione del gas naturale con densità non superiore a 0,8;

Visto il decreto ministeriale 2 novembre 1987, n. 975 del Ministro dei trasporti, con il quale è stata approvata la parziale modifica delle disposizioni concernenti la sistemazione delle apparecchiature di controllo e dei congegni di intercettazione espresse al punto 2.5.1 delle norme tecniche di cui al citato decreto ministeriale n. 2445/1971, con il quale è stato stabilito che le linee ferroviarie, realizzate nell'ambito di centri abitati, con impianti aventi caratteristiche costruttive di linea metropolitana, debbano essere considerate, sotto il profilo tecnico, tranvie ai sensi dell'art. 12 del D.lt. n. 303 del 23 febbraio 1919, pertanto non soggette alle norme relative agli attraversamenti di cui al predetto decreto n. 2445/1971;

Visto il decreto 16 novembre 1999 del Ministero dell'interno recante modifiche al citato decreto ministeriale 24 novembre 1984 della medesima Amministrazione;

Visto il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 recante norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle Amministrazioni pubbliche e s.m.i.;

Visto il decreto 10 agosto 2004 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti recante modifiche alle «Norme tecniche per gli attraversamenti e per i parallelismi di condotte e canali convoglianti liquidi e gas con ferrovie ed altre linee di trasporto»;

Visto il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 recante l'attuazione delle Direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE, relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;

Visto il decreto ministeriale 14 gennaio 2008 del Ministero delle infrastrutture di concerto con il Ministero dell'interno e il Dipartimento della protezione civile recante «Nuove Norme Tecniche per le Costruzioni»;

Visto il decreto 16 aprile 2008 del Ministero dello sviluppo economico di concerto con il Ministero dell'interno recante la Regola tecnica per la progettazione, costruzione, collaudo, esercizio e sorveglianza delle opere e dei sistemi di distribuzione e di linee dirette del gas naturale con densità non superiore a 0,8;

Visto il decreto 17 aprile 2008 del Ministero dello sviluppo economico di concerto con il Ministero dell'interno recante la Regola tecnica per la progettazione, costruzione, collaudo, esercizio e sorveglianza delle opere e degli impianti di trasporto di gas naturale con densità non superiore a 0,8;

Visto il Regolamento (CE) n. 352/2009 e s.m.i. della Commissione del 24 aprile 2009 relativo all'adozione di un metodo comune di determinazione e di valutazione dei rischi di cui all'art. 6, paragrafo 3, lettera a), della Direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo del Consiglio;

Ritenuta la necessità di procedere ad una revisione delle norme di cui al citato decreto ministeriale n. 2445/1971, come modificato dal decreto 10 agosto 2004 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in relazione alle innovazioni tecnologiche concernenti le modalità di posa e di esercizio di condotte interrato e dei relativi materiali utilizzati;

Considerata l'opportunità di istituire un Gruppo di lavoro con il compito di effettuare la suddetta revisione normativa;

Vista la nota del Ministero dell'interno n. 9665 del 23 luglio 2012, con la quale sono stati comunicati i nominativi dei rappresentanti designati a partecipare alle attività del costituendo Gruppo di lavoro;

Vista la nota di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. n. 671 del 13 agosto 2012, con la quale sono stati comunicati i nominativi dei rappresentanti designati a partecipare alle attività del Gruppo di lavoro citato;

Visto il decreto dirigenziale 15 gennaio 2013, n. 1 con il quale è stato istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici - Direzione generale per il trasporto pubblico locale, un Gruppo di lavoro con il compito di procedere ad una revisione delle norme contenute nel decreto ministeriale n. 2445/1971, come modificato dal decreto 10 agosto 2004 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di adeguarlo alle recenti innovazioni tecnologiche e all'evoluzione della normativa di settore;

Visti gli esiti dei lavori del predetto Gruppo;

Decreta:

#### **Art. 1**

Sono approvate le «Norme Tecniche per gli attraversamenti e parallelismi di condotte e canali convoglianti liquidi e gas con ferrovie ed altre linee di trasporto», di cui all'Allegato «A» al presente decreto che dello stesso costituisce parte integrante, in base alle quali dovranno essere progettati, realizzati e gestiti gli impianti per il trasporto e distribuzione di liquidi e gas per la parte interferente con le ferrovie ed altre linee di trasporto.

#### **Art. 2**

Nel caso in cui, per particolari motivi, risulti tecnicamente impossibile attenersi alle disposizioni tecniche di cui all'Allegato «A» del presente decreto, il soggetto attraversante potrà presentare una richiesta di deroga proponendo una soluzione alternativa che tuttavia garantisca un grado di sicurezza non inferiore a quello ottenibile dall'applicazione delle norme.

La richiesta di deroga deve essere sottoposta al Tavolo tecnico, disciplinato dal successivo art. 3, che è deputato ad esprimere un parere vincolante sulla soluzione presentata dal soggetto attraversante.

#### **Art. 3**

È istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici - Direzione generale per il trasporto pubblico locale, un Tavolo tecnico permanente con il compito di esprimere un parere vincolante sulle richieste di deroghe alle «Norme Tecniche», così determinato nella sua composizione:

Presidente: il Direttore della Direzione generale per il trasporto pubblico locale;

Membri effettivi:

due rappresentanti della Direzione generale per il trasporto pubblico locale;

due rappresentanti di R.F.I. S.p.A.;

un rappresentante del Ministero dell'interno - Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile designato dal Capo del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco;  
un rappresentante dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie;  
un rappresentante dei Gestori delle Ferrovie Regionali;

Segretario: un rappresentante della Direzione generale per il trasporto pubblico locale.

In caso di assenza o impedimento dei membri effettivi o del segretario, gli stessi sono sostituiti da altrettanti membri supplenti.

La partecipazione al Tavolo tecnico permanente non comporta oneri a carico del bilancio dello Stato.

#### **Art. 4**

Ultimati gli impianti previsti nella convenzione che disciplina l'attraversamento od il parallelismo oggetto delle presenti norme, si dovrà procedere:

1) ad effettuare tutte le prove e verifiche in contraddittorio tra le parti per accertare la rispondenza fra progetto approvato ed esecuzione degli impianti;

2) a redigere apposito «Verbale di regolare esecuzione» che dovrà essere firmato da funzionari responsabili delle due parti.

Tale documento da redigersi in duplice copia, per uso delle parti, autorizza il richiedente a mettere in servizio la condotta con l'attraversamento od il parallelismo della ferrovia;

3) a redigere verbale di constatazione con espressa diffida al soggetto richiedente l'attraversamento, dal mettere in servizio l'impianto qualora l'attraversamento od il parallelismo non dovessero corrispondere a quanto previsto in progetto, discostandosene in modo da non rispettare sia pure in minima parte le presenti norme;

4) negli attraversamenti o parallelismi di cui è prevista la protezione catodica, trascorsi centottanta giorni dalla data di emissione del «Verbale di regolare esecuzione» di cui al precedente punto 2, alla redazione in contraddittorio, a firma di funzionari responsabili delle parti, in duplice copia, di un altro verbale dal quale deve risultare che l'impianto di protezione catodica è funzionante, ben dimensionato e che la condotta ed il relativo tubo di protezione, in relazione alle caratteristiche dell'elettrodo utilizzato, sono mantenuti ad un potenziale tale da garantire una protezione equivalente a quella garantita da un valore di almeno 0,85 Volt negativi con l'utilizzo di elettrodo Cu-CuSO<sub>4</sub>.

Il rilievo del potenziale di protezione catodica deve essere effettuato in conformità delle norme vigenti ed in particolare secondo la norma UNI 11094. I valori di potenziale più positivi di quello di riferimento (-0.85V per elettrodo Cu-CuSO<sub>4</sub>) devono essere conteggiati nella loro durata determinando il tempo complessivo in cui tali fenomeni si sono manifestati nell'arco delle 24 ore.

La misura del potenziale registrata è considerata conforme se nelle 24 ore il tempo totale di permanenza di questi valori è uguale o minore a 3600 secondi purché non continuativi.

La mancata emissione di tale verbale farà decadere dal diritto ad esercitare l'attraversamento od il parallelismo.

5) alla verifica, da parte dell'Esercente entro la fine di ogni anno successivo a quello nel quale è stato attivato l'impianto, del buon funzionamento dell'intero impianto, ivi comprese le apparecchiature di intercettazione manuale o motorizzate e tutte le altre apparecchiature di controllo allarme e sicurezza ubicate lungo la condotta e presso le stazioni di pompaggio e di ricevimento; del regolare funzionamento di quello di protezione catodica che, se necessario, dovrà essere adeguato.

L'apposito verbale dovrà essere redatto in doppia copia, una da conservarsi presso la sede legale dell'Esercente l'impianto e l'altra da inviarsi con raccomandata con ricevuta di ritorno, entro sessanta giorni dalla data della verifica, all'indirizzo indicato nella convenzione che regola i rapporti tra le parti contraenti.

Il verbale non deve essere inviato quando la sede ferroviaria in cui insiste l'attraversamento o il parallelismo sia stata dismessa o nel caso di dismissione della condotta.

Resta inteso che sarà cura dell'Ente gestore delle condotte interrate porre in essere tutti gli accorgimenti necessari, previsti dalle leggi/norme vigenti, a propria cura e spese qualora venga ripristinato l'esercizio ferroviario.

6) ad un'assunzione di responsabilità civile e penale da parte dell'Esercente dell'impianto nei confronti del Gestore dell'Infrastruttura di trasporto e nei confronti dei terzi in generale.

Qualora la gestione dell'impianto in attraversamento o parallelismo non sia regolata da una convenzione, i soprariportati adempimenti tecnici dovranno comunque essere espletati e degli stessi dovrà essere tenuta una idonea registrazione.

#### **Art. 5**

Per attraversamenti e parallelismi esistenti alla data di entrata in vigore del presente decreto, purché realizzati in conformità alla previgente normativa, non è richiesto alcun adeguamento.

Ai progetti di attraversamento e parallelismo presentati per l'approvazione prima della data di entrata in vigore del presente decreto continuano ad applicarsi, in via transitoria, le norme contenute nel decreto ministeriale 23 febbraio 1971, n. 2445, come modificato dal decreto 10 agosto 2004 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

#### **Art. 6**

È abrogato il decreto ministeriale 23 febbraio 1971, n. 2445, come modificato dal decreto 10 agosto 2004 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

#### **Art. 7**

Il presente decreto è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana ed entra in vigore il quindicesimo giorno successivo alla sua pubblicazione.