

NORME PARTICOLARI PER LA CIRCOLAZIONE DEGLI ETR 463 SULLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE

Le presenti norme particolari, emanate con apposita disposizione del Direttore della Direzione Tecnica di RFI S.p.a., devono essere applicate per l'esercizio degli ETR463 sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

1. CARATTERISTICHE TECNICHE

1.1 COMPOSIZIONE

Gli elettrotreni ETR463 sono costituiti da "composizioni bloccate" formate da "Unità di Trazione" (UdT) e "veicoli rimorchiati" (R).

Le "Unità di Trazione" sono costituite da due veicoli [BAC+BB] o [BA+BB] così classificati:

BAC(1)	001,007,008	veicolo motore tipo A di testa con pantografo 3000 Vcc.
BAC(2)	051,057,058	veicolo motore tipo A di testa con pantografo 3000 Vcc.
BB(1)	201,207,208	veicolo motore tipo B [associato alla BAC(1)].
BB(2)	251,263,265	veicolo motore tipo B [associato alla BAC(2)].
BB(2)	252,264,266	veicolo motore tipo B [associato alla BA(2)].
BA(2)	101,107,108	veicolo motore tipo A [associato alla BB(2)].

I "veicoli rimorchiati" sono classificati:

RA(2)	301,307,308	veicolo rimorchiato;
RH(1)	501,507,508	veicolo rimorchiato con posti per diversamente abili;
RB	401,407,408	veicolo rimorchiato per bar e servizi.

Si possono comporre varie configurazioni di treno fino ad un massimo di nove veicoli: 3(UdT)+3R; tale composizione, definita di base ed utilizzata nel normale esercizio, è la seguente:

$$[BAC(1)+BB(1)]+RH(1)+RB+[BA(2)+BB(2)]+RA(2)+[BB(2)+BAC(2)]$$

Il numero (1) o (2), evidenziato sulle fiancate dei veicoli in corrispondenza delle porte di salita viaggiatori, è relativo alla caratteristica "1^a - 2^a classe" del veicolo interessato.

Appositi intercomunicanti permettono il passaggio da un rotabile all'altro e tramite un corridoio di servizio è possibile l'accesso alle cabine di guida.

1.2. CIRCOLABILITA' - VELOCITA' MASSIMA

Gli ETR463 possono viaggiare soltanto isolati.

In caso di richiesta di soccorso devono essere rispettate le norme di cui al successivo punto 1.5.

La velocità massima consentita in esercizio è di 250 Km/h.

Sono ammessi a circolare, al rango di velocità più elevato, sulle linee ed alle condizioni stabilite da RFI.

Il limite di velocità del "Rango P" può essere raggiunto a condizione che i dispositivi per l'assetto variabile siano efficienti su tutto il treno.

È vietata la circolazione su linee di raccordo e linee di cintura aventi raggio di curvatura inferiore a 110



Ai fini della normativa della scheda treno gli ETR 463 devono considerarsi inseriti nel raggruppamento "A" della "tabella di accesso alle sigle" riportata sui fascicoli linea ove hanno autorizzata la circolabilità.

1.3. CARATTERISTICHE DEI VEICOLI

MASSA IN ASSETTO DI SERVIZIO

Veicolo		Massa a vuoto	Massa del carico
		t	t
BAC(1)	001,007,008	54	4
BAC(2)	051,057,058	54	5
BB(1)	201,207,208	53	4
BB(2)	251,263,265	53	5,5
BB(2)	252,264,266	53	5,5
BA(2)	101,107,108	51	5,5
RA(2)	301,307,308	45	5,5
RH(1)	501,507,508	45	3
RB	401,407,408	46	--

MASSA DA FRENARE (a vuoto) e MASSA FRENATA

Veicolo		Massa da frenare a vuoto	Massa frenata		Posti di comando del freno a mano
			con freno continuo	a mano (*)	
BAC(1)	001,007,008	54	78	18	1
BAC(2)	051,057,058	54	78	18	1
BB(1)	201,207,208	53	78	18	1
BB(2)	251,263,265	53	78	18	1
BB(2)	252,264,266	53	78	18	1
BA(2)	101,107,108	51	78	18	1
RA(2)	301,307,308	45	73	14	1
RH(1)	501,507,508	45	73	14	1
RB	401,407,408	46	73	14	1

(*) da ogni posto di comando si agisce su due dischi, uno per asse, di un carrello

POSTI A SEDERE OFFERTI AI VIAGGIATORI

Veicolo	Posti offerti
BAC(1) 001,007,008	49
BAC(2) 051,057,058	66
BB(1) 201,207,208	52
BB(2) 251,263,265	69
BB(2) 252,264,266	69
BA(2) 101,107,108	68
RA(2) 301,307,308	69
RH(1) 501,507,508	38 di cui 2 per diversamente abili
RB 401,407,408	--

Nei casi di straordinario affollamento determinati da precise condizioni di emergenza (quali ad esempio trasbordo dei viaggiatori da altro treno, interruzione linea, ecc...), sono ammessi n° 20 viaggiatori in piedi per ogni veicolo (ad esclusione del veicolo RB), in tal caso, il proseguimento del servizio è ammesso con impianto assetto variabile della cassa escluso.



La composizione utilizzata nel normale esercizio, (9 elementi 3 UdT + 3 R), e definita al punto 1.1, ha una massa di:

454 t a vuoto,

492 t a carico (peso del carico 38 t).

1.4 PRESTAZIONI

Viene di seguito indicato, relativamente alle composizioni utilizzate nel normale esercizio (9 elementi: 3UdT+3R) , il massimo grado di prestazione a cui è possibile accedere anche nel caso di esclusione di una o due Unità di Trazione (UdT).

<i>Unità di Trazione</i>	<i>Grado di Prestazione</i>
Tutte Incluse	30
Una UdT Esclusa	22
Due UdT Escluse	9

1.5 RICHIESTA DI SOCCORSO

Gli ETR sono dotati, sulle testate aerodinamiche dei veicoli BAC di Aggancio Automatico.

In caso di guasto che ne impedisca il proseguimento con i propri mezzi, gli ETR possono essere soccorsi esclusivamente tramite l'apposito dispositivo in dotazione (maschera di recupero di emergenza per gancio automatico ripieghevole tipo Scharfenberg), con locomotiva elettrica o diesel nei seguenti modi:

- a) con locomotive che permettono il recupero per traino e spinta ⁽¹⁾:
E 633 (escluso 001÷004), E 632, E 652, E 402A, E 402B, E 412, D 145 , D255.
- b) con tutte le altre Locomotive solo per traino.

Procedura di recupero con le locomotive di cui al punto a)

Ad aggancio avvenuto il convoglio può essere recuperato non superando la velocità massima, rispetto agli organi di trazione, di **100 Km/h⁽²⁾** in caso di traino e di **50 Km/h⁽²⁾** in caso di spinta.

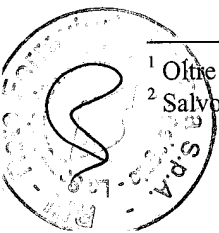
Procedura di recupero con le locomotive di cui al punto b)

Ad aggancio avvenuto il convoglio può essere trainato alla velocità massima, rispetto agli organi di trazione, di **50 Km/h⁽²⁾**.

E' tassativamente vietata qualsiasi manovra di spinta dell'ETR.

¹ Oltre ai gruppi di Locomotive autorizzate nelle rispettive Normative Particolari di Circolazione.

² Salvo diversa prescrizione prevista nella Normativa Particolare di Circolazione del rotabile che presta soccorso.



2. NORME PARTICOLARI

2.1 IMPIEGO DELL'ETR IN ESERCIZIO (Manuali)

Gli ETR463 sono dotati di Guida Operatore Informatica (GDI) visualizzabile sul monitor diagnostico installato sul banco di manovra e di "Manualistica di bordo" costituita da:

Manuale di Condotta (MC);
Guida di Depannage Allegata (GDA)

2.2 ASSETTO CASSA

Gli ETR463 sono dotati di Impianto di "assetto variabile della cassa"; il macchinista deve inserire l'impianto prima della partenza dalla stazione d'origine del treno e disattivarlo a termine corsa.

L'efficienza dell'impianto viene segnalata dalla accensione della segnalazione "Rotazione Attiva" sul banco di manovra.

L'inefficienza dell'impianto viene segnalata sul banco di manovra, dall'accensione del "pulsante luminoso avaria rotazione" congiuntamente ad una "segnalazione acustica" tacitabile premendo il pulsante suddetto; il macchinista deve ridurre la velocità, da quella prevista al rango "P", a quella del rango inferiore.

L'accensione del "pulsante avaria rotazione" può avvenire con due aspetti:

- a) acceso a luce lampeggiante: l'impianto di assetto cassa è in "stato di attesa";
- b) acceso a luce fissa: l'impianto di assetto cassa è in avaria;

- nel caso a) l'impianto non deve essere disattivato; successivamente potranno presentarsi, o la situazione di "efficienza impianto" (spegnimento del "pulsante avaria rotazione" ed accensione della segnalazione "rotazione attiva"), oppure quella di "avarìa dell'impianto" di cui al caso b);
- nel caso b) l'impianto deve essere escluso tramite l'apposito commutatore sul banco di manovra; tale esclusione, se in marcia, deve essere realizzata in un tratto di linea in rettilineo. In seguito, dopo almeno un minuto, potrà essere effettuato un tentativo di reinclusione dell'impianto; tale operazione deve essere eseguita possibilmente a treno fermo o comunque a velocità inferiore a 70 Km/h.

L'esclusione dell'impianto di assetto cassa deve essere inoltre comandata:

- in caso di inefficienza di una segnalazione del banco di manovra (luminosa o acustica);
- in caso di traino dell'ETR per richiesta soccorso.

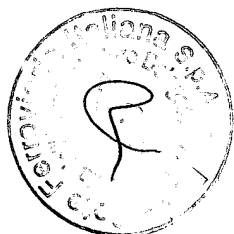
In caso di esclusione dell'impianto di assetto cassa, nel successivo percorso dovrà essere limitata la velocità massima a 220 Km/h.

2.3 APPARATO CONTROLLO INSTABILITA' CARRELLI

Gli ETR463 sono dotati di "apparato controllo instabilità carrelli", attivo per velocità superiore a 220 Km/h. L'accensione della segnalazione "SERPEGGIO CARRELLI" sul Banco di Manovra, impone al macchinista di ridurre la velocità fino al valore suddetto.

Tale segnalazione è accompagnata da un suono dell'avvisatore acustico, tacitabile premendo il pulsante "avarìa rotazione" che per tale situazione risulterà spento.

Qualora riprendendo la velocità di marcia ad un valore superiore a 220 Km/h si ripresenti la situazione suddetta, nel successivo percorso dovrà essere limitata la velocità massima a **220 km/h**.



2.4 FRENO

2.4.1 GENERALITA'

Gli ETR463 sono dotati di frenatura elettrica (reostatica, a recupero, mista) e di frenatura pneumatica a dischi a comando pneumatico (continuo) ed elettropneumatico (EP).

Il comando del freno è realizzato con rubinetto elettronico di tipo "Wabcotrol"; l'utilizzo del rubinetto in funzione "Depannage", deve essere limitato al raggiungimento del termine corsa.

Sono ammesse solo la prova del freno completa (tipo A) e la prova di continuità (tipo D); nei cambi di cabina di guida per posizionatura materiale, restano tuttavia applicabili le procedure ammesse dall'art. 15 c.1 -2° cpv I.E.F.C.A.

Prima di eseguire la prova del freno continuo, si deve disattivare sull'intero convoglio, il freno elettropneumatico (EP) aprendo l'apposito interruttore automatico in cabina di guida.

La prova del freno continuo va eseguita, con le modalità previste dall'art 15 IEFCA.

Durante la prova del freno completa (tipo "A") o di continuità (tipo "D"), l'ordine "Sfrenate", da parte dell'Agente di macchina che esegue l'accertamento, deve essere dato scaricando completamente la C.G. mediante l'apertura del rubinetto di emergenza o portando nella posizione di frenatura "rapida" il manipolatore del freno automatico nella cabina di guida della BAC di coda (il rubinetto di emergenza dovrà essere richiuso o il manipolatore dovrà essere riportato nella posizione "neutra" solo quando sarà cessato completamente lo scarico d'aria dalla Condotta Generale). Il macchinista, prima di procedere alla sfrenatura, deve accertarsi che la Condotta Generale stessa si sia svuotata completamente (i rubinetti di emergenza presenti sulle motrici, in deroga a quanto prescritto dall'art.11 PGOS, non devono essere piombati).

L'inefficienza del freno EP non modifica il valore della massa frenata dei rotabili.

I raccordi flessibili delle condotte pneumatiche (2 per la Condotta Generale e 2 per la Condotta Principale) sulle testate piane, devono essere entrambi in opera ed i relativi rubinetti disposti in posizione di aperto. Nel caso di isolamento di raccordi flessibili di testata della CG e/o CP, è ammesso proseguire il servizio con la continuità di ogni condotta realizzata dall'altro raccordo, fino al rientro per turno in un Impianto di Manutenzione.

In ogni caso di manipolazione dei rubinetti di testata (CG o CP), prima della ripresa della marcia, dovrà essere eseguita una prova del freno di continuità (tipo D).

2.4.2 VELOCITA' MASSIMA RISPETTO LA FRENATURA

La velocità massima rispetto alla frenatura degli ETR463 utilizzati nel normale esercizio, 9 veicoli (3 UdT+3R), si ricava consultando la tabella del presente articolo in relazione alla linea percorsa ed al numero dei carrelli eventualmente isolati dall'azione del freno continuo:

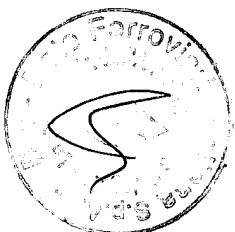
Linea con scheda treno:

la tabella indica la "sigla di composizione".

Linea senza scheda treno:

la tabella indica le caratteristiche tecniche (Percentuale di Massa Frenata e l'eventuale limitazione della velocità massima).

La velocità massima rispetto la frenatura deve essere in ogni caso ricavata dalla consultazione della tabella B (quadro 1°) o delle tabelle B speciale (quadro 1° bis, 1°quater) dell'art. 81 P.G.O.S., senza tuttavia superare l'eventuale velocità limite indicata.



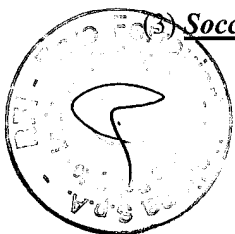
COMPLESSI ETR 463
TABELLA PER LA DETERMINAZIONE DELLA VELOCITA' MASSIMA
RISPETTO LA FRENATURA ⁽¹⁾
9 veicoli (3 Unità di Trazione-3 Veicoli Rimorchiati)

Numero di carrelli (2) motorizzati o portanti con freno pneumatico escluso	
0	A
1	B
2	C
3	D
4 (3)	E
5 o 6 (3)	F
7 e più	Z

INDICE	Linea con utilizzazione scheda treno	Linea senza utilizzazione scheda treno
A	VS250 P 135 %	P.M.F. 135 %
B	VS200 P 130 %	P.M.F. 130 %
C	VS200 P 120 %	P.M.F. 120 %
D	VS160 P 115 %	P.M.F. 115 % Velocità limite 160 Km/h
E	VS160 P 105 %	P.M.F. 105 % Velocità limite 160 Km/h
F	VS130 P 90 %	P.M.F. 90 %
Z	SOCCORSO Il complesso non deve essere messo in movimento con i propri mezzi	

- (1) L'utilizzo o meno del freno elettropneumatico (EP) e/o del freno elettrico, non comporta variazioni di "sigla di composizione" o del valore della "massa frenata".
- (2) L'isolamento di 1 singolo asse o (due assi di carrelli diversi), è da considerare equivalente all'isolamento di un carrello. L'isolamento di un distributore (veicolo), corrisponde all'isolamento di 2 carrelli.

(3) Soccorso in caso di esclusione del freno pneumatico dei 4 carrelli di coda (ultimi 2 veicoli)



2.5 ALLARME PASSEGGERI

I veicoli degli ETR463 sono dotati, in sostituzione del "freno di emergenza", di un sistema denominato "ALLARME PASSEGGERI", attivabile mediante maniglie a disposizione dei viaggiatori (due maniglie per ogni comparto viaggiatori).

L'attivazione dell'"Allarme Passeggeri" determina la massima frenatura di servizio comandata dal rubinetto Wabcotrol.

Il sistema consente tuttavia al macchinista di "neutralizzare" l'effetto frenante per evitare l'arresto del treno in galleria; in tale situazione il proseguimento della marcia dovrà tuttavia avvenire limitatamente al superamento della condizione suddetta ed informando prima possibile il Capo Treno, il quale dovrà attivarsi per rilevare le cause dell'azionamento del sistema. In tutti i casi di intervento del sistema in partenza da una località di servizio, il macchinista dovrà comandare immediatamente l'arresto del convoglio, mediante l'azionamento della frenatura rapida in sovrapposizione a quella comandata dal sistema.

In caso di avaria al sistema "allarme passeggeri" o di utilizzo del rubinetto Wabcotrol in funzione "Depannage", l'azionamento delle maniglie "allarme passeggeri", provoca lo scarico totale della condotta generale.

Su ogni veicolo (nel vestibolo, all'interno del vano contenente le bombole estinguente) è disponibile un "rubinetto di emergenza" a disposizione del personale di servizio, il cui azionamento scarica direttamente all'atmosfera l'aria della condotta generale; tale rubinetto è presente anche nel vano Capo Treno dei veicoli RH ed all'interno della cabina di guida dei veicoli BAC.

Il personale di scorta che rilevi la necessità urgente di ottenere l'arresto del treno, dovrà agire su tale rubinetto.

2.6 ANTIPATTINAGGIO

In caso di guasto totale ("base" e "supplementare") del dispositivo antipattinaggio si dovrà provvedere all'isolamento dall'azione del freno continuo del veicolo interessato.

2.7 SEGNALAZIONE ASSE BLOCCATO

All'attivarsi della segnalazione "asse bloccato", il macchinista dovrà fermare il treno ed applicare la Guida di Depannage. Dopo la verifica del regolare rotolamento degli assi segnalati, si dovrà comunque procedere all'isolamento dall'azione del freno continuo del veicolo interessato ed all'esclusione dell'UdT corrispondente se trattasi di veicolo motore. Il proseguimento della marcia dovrà avvenire non superando la velocità massima di 160 Km/h.

2.8 AMMORTIZZATORI ANTISERPEGGIO

Qualora uno o più ammortizzatori antiserpeggio risultino, durante l'esercizio, inefficienti per evidente perdita d'olio o rottura anche parziale dei loro organi di attacco, si dovrà ridurre la velocità a 220 Km/h fino al termine del servizio rispettando il rango di velocità ammesso.

2.9 MODALITA' DI RECUPERO ATTUATO CON LOCOMOTIVA

Il Personale di Condotta curerà l'esecuzione dell'accoppiamento.

L'accoppiamento tra locomotiva di soccorso e l'ETR, attuato nel rispetto di quanto indicato al punto 1.5, dovrà avvenire arrestando la locomotiva con maschera di soccorso, a circa 20-40 cm dall'ETR (distanza misurata tra le teste di accoppiamento) e successivo accostamento a bassissima velocità utilizzando il minimo sforzo. Nessun agente deve introdursi fra i rotabili durante l'accoppiamento. Occorrerà quindi verificare l'avvenuto aggancio tramite l'apposito indicatore sulla testa dell'A.A.



Dovranno essere collegate la Condotta Generale del freno e, qualora l'ETR non fosse in grado di produrre aria per i propri servizi, anche quella Principale tramite gli accoppiatori flessibili in dotazione all'ETR stesso; se necessario, dovrà essere messo in opera il cavo di collegamento AT a doppia testa, in dotazione all'ETR.

Sia utilizzando le locomotive di cui al punto 1.5 comma a) che quelle del comma b), il recupero dovrà avvenire evitando repentine variazioni dello sforzo di trazione in tutte le fasi di marcia sia in accelerazione che decelerazione e limitando, per quanto possibile, lo sforzo di trazione sulla locomotiva di soccorso. La frenatura elettrica, se presente, deve essere esclusa ed è vietato l'uso del freno diretto.

Eventuali limitazioni specifiche, inerenti il rispetto delle norme tecniche di circolazione degli ETR, devono essere messe a conoscenza del Personale di condotta della locomotiva che presta soccorso da parte del Personale di condotta dell'ETR che ha chiesto soccorso.

Terminata la fase di recupero il PdC richiederà sui rispettivi libri di bordo la verifica agli organi di trazione del veicolo BAC dell'ETR e della locomotiva di soccorso utilizzate per il recupero.

2.10 CHIAVI ABILITAZIONE BANCO DI MANOVRA

Gli ETR463 hanno in dotazione due chiavi di abilitazione banco di manovra. Una delle suddette chiavi dovrà essere custodita in un apposito vano chiuso e piombato; la stessa dovrà essere utilizzata solo nei casi di rottura o smarrimento dell'altra.

2.11 ANTINCENDIO

Prima della partenza, dalla cabina utilizzata per l'effettuazione del treno, si dovrà eseguire la prova del dispositivo antincendio (A.I.).

L'Unità di Trazione con dispositivo AI guasto od escluso, dovrà essere esclusa dalla trazione e dalla frenatura elettrica o altrimenti presenziata da personale di servizio.

2.12 NORME ANTINFORTUNISTICHE

Sia per la manipolazione della condotta AT che per l'accesso ai comparti contenenti apparecchiature in alta tensione sono da ritenersi valide, oltre alle prescrizioni riportate nel MC degli ETR460/P (021-027-028), le norme comuni per i mezzi leggeri.

Ai fini di quanto previsto dall'art.5 IPCL circa l'ubicazione dei mezzi di segnalazione per l'arresto in caso di emergenza, si considera "cabina di guida" anche il corridoio trasversale di unione delle porte esterne di accesso.

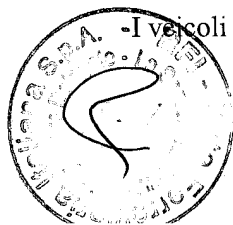
2.13 POSTO DEL CAPOTRENO

Il veicolo "RH" è dotato di locale di servizio ad uso del Personale di Bordo.

2.14 NORME RELATIVE ALLE PORTE

Per l'accesso dei viaggiatori, gli ETR463 sono dotati di porte a comando elettropneumatico.

I veicoli BAC sono dotati inoltre di due porte di servizio a comando manuale.



Il veicolo RB è dotato di due porte a comando elettropneumatico utilizzate normalmente per servizio (carico-scarico). Il comando in apertura e chiusura di dette porte, è realizzabile dal “commutatore locale” ed è svincolato dal consenso apertura centralizzato; tuttavia la telechiusura agisce anche sulla porta del veicolo RB eventualmente aperta, limitatamente al lato da cui la telechiusura stessa è stata comandata.

Tutte le porte (porte di accesso viaggiatori, porte di servizio BAC, porte di servizio RB), sono provviste di controllo centralizzato.

Nel veicolo BAC non presenziato, le porte di servizio e quella di accesso alla cabina di guida, devono essere chiuse a chiave durante il viaggio.

Per quanto riguarda le porte a comando elettropneumatico devono essere osservate le norme di cui all’art. 91 ter della P.G.O.S. relativamente ai treni di mezzi leggeri.

2.15 PANTOGRAFI

Gli ETR463 devono viaggiare, di regola, con in presa il solo pantografo posteriore senso marcia.

Nel caso eccezionale che entrambi i pantografi debbano essere sollevati, e ciò sia necessario per proseguire il servizio, non dovrà essere superata la velocità di 200 Km/h.

Non è ammesso viaggiare con entrambi i pantografi in presa e la configurazione di “Parallelo IR” attiva.

2.16 IMMOBILIZZAZIONE DEL TRENO

Qualora, durante una sosta in linea, venga a mancare la garanzia della immobilizzazione del treno mediante il freno continuo (art.22 c.15 IEFCA), in deroga a quanto previsto dall’art. 78 c.7 P.G.O.S., devono essere azionati i freni a mano di entrambi i veicoli BAC ed utilizzate le staffe in dotazione (4 per ogni BAC).

a) L’azionamento dei freni a mano di entrambi i veicoli BAC e la messa in opera delle staffe in dotazione al treno deve iniziare quando il treno prolunga la propria sosta oltre i 30 minuti come di seguito specificato:

Per le pendenze uguali o inferiori al 20 mm/m:

- azionare i freni a mano di entrambi i veicoli BAC,
- mettere in opera 5 staffe.

Per le pendenze superiori al 20 mm/m:

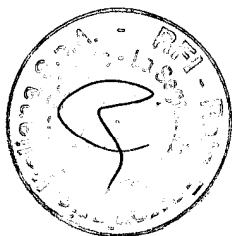
- azionare i freni a mano di entrambi i veicoli BAC,
- mettere in opera 8 staffe.

b) Le staffe devono essere applicate, lato pendenza in discesa, preferibilmente agli assi dei veicoli motori, con esclusione degli assi sui quali è stato azionato il freno a mano.

c) La collocazione delle staffe deve avvenire:

- con la linguetta calzata sotto la ruota in modo da impedirne il moto nel senso della discesa e con l’asta spostata verso l’esterno del binario.
- dalla stessa parte del treno, lato opposto interbinario, in modo da facilitare il controllo ed il loro totale recupero prima della ripresa della marcia.

Laddove la collocazione debba avvenire lato interbinario occorre richiedere la sospensione della circolazione ricevendone conferma scritta dal DM/DCO interessati.



3. DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

3.1 DISPOSIZIONI TRANSITORIE

3.1.1 MANUALI

per memoria

3.2 DISPOSIZIONE FINALE

Per quanto non espressamente previsto nelle presenti norme particolari restano valide le norme comuni vigenti in quanto applicabili.

