



Direzione Tecnica  
il Responsabile

DISPOSIZIONE N° 43 del 28 SET. 2001 "Modifiche all'Ordine di Servizio n° 27/1994 concernente "Disposizione dei deviatori per il movimento dei treni"

### Il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

Visto il D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, recante "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e altri sistemi di trasporto";

Vista la legge 17 maggio 1985, n. 210, recante "Istituzione dell'Ente Ferrovie dello Stato";

Visto il D.L. 11 luglio 1992, n. 333, convertito nella legge 8 agosto 1992, n. 359 recante "Misure urgenti per il risanamento della finanza pubblica";

Visto il D.P.R. 8 luglio 1998, n. 277, concernente "Regolamento recante norme d'attuazione della direttiva 91/440/CEE, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie";

Visto il D.P.R. 16 marzo 1999, n. 146, concernente "Regolamento recante norme d'attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e della direttiva 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacità d'infrastruttura ferroviaria e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura";

Visto l'art. 131 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2001)";

Visto il Decreto del Ministro dei Trasporti n. 138-T del 31 ottobre 2000, concernente il rilascio alle "Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni" della concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;

Visti i regolamenti emanati ai sensi dell'art. 95 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 sopra citato;

Visto il Decreto Dirigenziale 22 maggio 2000, n. 247/VIG3, avente come oggetto la definizione degli standard e delle norme di sicurezza ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 8 luglio 1998 n. 277 (quest'ultimo modificato dall'art. 7 comma 1 del D.P.R. 16 marzo 1999 n. 146) emanato dal Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie del Ministero dei Trasporti e della Navigazione;

La presente disposizione è composta di n° 5 pagine

2 COPIE CONFORMI ALL'ORIGINALE  
COMPOSITA DI N° 5 PAGINE

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana SpA - Gruppo Ferrovie dello Stato

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Cap. Soc. Lire 32.380.072.121.000 i.v.

Iscr. n. 7847/1992 del Registro delle Imprese di Roma (Tribunale di Roma)

Cod. Fisc. n. 01585570581 - P. Iva 01008081000





Visto l'Ordine di Servizio Organizzativo n° 424/AD del 7 maggio 2001 dell'Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato S.p.A. che attribuisce al Responsabile della Direzione Tecnica della Divisione Infrastruttura il compito di emanare disposizioni-istruzioni e prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario;

Vista la relazione dei Responsabili delle Strutture Operative Centrali Competenti della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., RFI./TC./MOV.OS.27-94/592 del 27/09/2001 con la quale, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 96 del D.P.R. 753/1980 e agli artt. 7 e 11 del D.P.R. 146/1999, si propongono modifiche alle Disposizioni per l'esercizio con dirigente centrale;

Ritenuta la necessità e l'opportunità di emanare le predette modifiche;

DELIBERA

Art. 1

**Al Capitolo I dell'Ordine di Servizio n° 27/1994 sono apportate le seguenti modifiche:**

**Dopo il punto 1 è inserito il seguente nuovo punto 1bis:**

1bis. Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di protezione, gli itinerari di arrivo sono denominati e s'intendono delimitati come segue:

a) *itinerario di arrivo esterno*

Si estende dal segnale di protezione esterno fino al successivo segnale di protezione interno.

b) *itinerario di arrivo intermedio*

Si estende tra due segnali di protezione interni consecutivi.

c) *itinerario di arrivo interno*

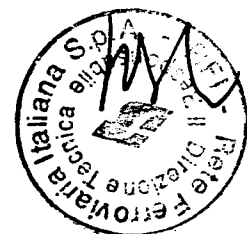
S'intende delimitato come segue:

- arrivo su binario di ricevimento provvisto di distinto segnale di partenza: l'itinerario si estende dal segnale di protezione posto subito prima del binario di ricevimento (o stazionamento) fino al primo (o unico) segnale di partenza successivo (2);

- arrivo su binario di ricevimento privo di segnale di partenza o con segnale di partenza comune ad altri binari: l'itinerario si estende dal segnale di protezione posto subito prima del binario di ricevimento (o stazionamento), fino al primo ente (traversa limite, punta di deviatoio, paraurti di binario tronco, segnale di partenza) situato oltre il punto di normale fermata del treno di massima composizione ammesso a circolare sulla linea o, in mancanza di tale ente, fino all'anzidetto punto di normale fermata.

04

2 - 5.43/2001





**Il punto 5 è così sostituito:**

5. La zona di uscita è una zona di sicurezza, situata oltre il termine dell'itinerario di arrivo.

Tale zona ha inizio dal termine dell'itinerario di arrivo e si stende per 50 metri nei casi *a)* del punto 1(3) e *a)*, *b)* e *c)* primo alinea del punto 1bis (3) e per 100 metri nel caso *b)* del punto 1 e nel caso *c)* secondo alinea del punto 1bis.

Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, tali norme devono essere adottate anche per i deviatori compresi nella zona di uscita oltre il termine degli itinerari di partenza interni ed intermedi (punto 9bis, punti *a)* e *b)*).

**La nota (3) riportata in calce alla pagina 7 è così sostituita:**

(3) Nel caso di attivazione del segnale di prosecuzione d'itinerario, di cui alla nota 2) dei precedenti punti 1 e 1bis, la zona di uscita si estende per metri 50 oltre il secondo segnale di partenza.

**Dopo il punto 9 è inserito il seguente nuovo punto 9bis:**

9bis. Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, gli itinerari di partenza sono denominati e s'intendono delimitati come segue:

*a) itinerario di partenza interno*

Si estende dal binario di ricevimento (o di stazionamento) fino al successivo segnale di partenza interno o esterno.

*b) itinerario di partenza intermedio*

Si estende da un segnale di partenza interno successivo al primo fino al successivo segnale di partenza interno o esterno.

*c) itinerario di partenza esterno*

Si estende dal segnale di partenza esterno fino alla piena linea.

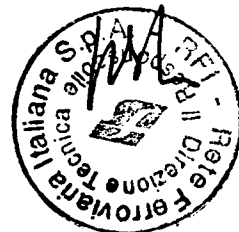
**Dopo il punto 9 bis è inserito il seguente nuovo punto 9 ter:**

9ter. Il termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea è così individuato:

- a) sulle linee a semplice binario, sulle linee a doppio binario banalizzate e sulle linee non banalizzate, nelle stazioni munite del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale, dal segnale di protezione per gli arrivi in senso opposto;

27

3 - D 43 / 2001





- b) sulle linee a doppio binario non banalizzate, nelle stazioni non munite del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale, dall'allineamento con il segnale di protezione per gli arrivi in senso opposto e dallo stesso segnale se l'inoltro del treno avviene sul binario illegale.

Per individuare il termine dell'itinerario di partenza, coincidente con l'inizio della piena linea, quando il segnalamento di protezione in senso opposto è plurimo, si deve fare riferimento al segnale di protezione esterno e, in tal caso, il termine dell'itinerario di partenza deve essere sempre segnalato sul terreno dall'apposita tabella di individuazione del termine dell'itinerario di partenza.

La stessa tabella deve essere applicata anche nelle stazioni prive di segnalamento di protezione plurimo quando, per caratteristiche di tracciato, risulta difficoltosa l'individuazione del termine dell'itinerario di partenza.

In casi particolari, le Unità periferiche interessate possono individuare il termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea, con un punto a valle dell'ultimo ente controllato dall'apparato di stazione, che dovrà essere segnalato sul terreno con l'apposita tabella di individuazione del termine dell'itinerario di partenza.

I suddetti criteri valgono anche per le località di servizio diverse dalle stazioni (bivi, posti di comunicazione, ecc.).

## Art. 2

**Al Capitolo II dell'Ordine di Servizio n° 27/1994 sono apportate le seguenti modifiche:**

**Il punto 15 è così sostituito:**

Il prospetto ritiro chiavi serve per indicare le chiavi dei fermascambi o di eventuali altri meccanismi che occorre ritirare per ogni possibile itinerario di arrivo e di partenza. Quando richiesto, tale prospetto firmato dal Capo Reparto Territoriale Movimento, deve essere esposto nell'ufficio del D.M. ed in ciascun dei posti di deviatore interessati.

Per la compilazione del citato prospetto devono essere seguite, relativamente al ritiro delle chiavi dei fermascambi, le norme di cui al Capitolo I.

**La nota (5) è soppressa.**



4-D.43/2001

04



**Art. 3**

La data di entrata in vigore delle modifiche contenute nella presente **Disposizione** verrà stabilita successivamente e comunicata con apposita **Disposizione**.

**RETE FERROVIARIA ITALIANA**  
Il Responsabile della Direzione Tecnica

Michele Elia



5 -D. 43/2001

