



Direzione Tecnica
Il Responsabile

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie
Via Caraci, 36 00157 Roma

IMPRESE FERROVIARIE Loro sedi
(vedi elenco annesso)

ISPETTORATO LOGISTICO DELL'ESERCITO
Rep. Coordinamento e Supporti Generali
Uff. Movimenti e Trasporti
V.le Castro Pretorio, 123 00185 Roma

RETE FERROVIARIA ITALIANA
Sig. Amministratore Delegato Roma

RETE FERROVIARIA ITALIANA Loro sedi
(vedi elenco annesso)

Oggetto: "Disposizione n° 11 del 1/03/2002 concernente modifiche alle Disposizioni n° 5 del 28/02/2001, n° 26 e 27 del 28/09/2001, n° 50 del 27/12/2001, n° 4 del 07/01/2002 e n° 6 del 07/01/2002".

Con l'entrata in vigore del D.P.R. 146 – Art. 11 – viene stabilito l'obbligo, da parte delle Imprese Ferroviarie che espletano sull'Infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci o di persone, di osservanza delle prescrizioni emesse dal Gestore dell'Infrastruttura in materia di requisiti di sicurezza applicabili al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna delle Imprese Ferroviarie.

In conformità a quanto sopra si trasmette la Disposizione n° 11 del 1/03/2002; la data di entrata in vigore della Disposizione stessa verrà comunicata successivamente.

Tale Disposizione è stata emanata al fine di rendere congruente il testo con quanto previsto dalle altre pubblicazioni; si fa inoltre presente che le modifiche introdotte sono state già inserite negli aggiornamenti delle pubblicazioni in corso di distribuzione.

Si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato.

Michele ELIA



Direzione Tecnica
il Direttore

DISPOSIZIONE N° 11 del - 1 MAR. 2002 "Modifiche alle Disposizioni n. 5 del 28 febbraio 2001, n. 26 e 27 del 28 settembre 2001, n. 50 del 27 dicembre 2001 e n. 4 e 6 del 7 gennaio 2002".

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;

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 Comunicazione Organizzativa n° 1/AD del 16 luglio 2001 dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che riconferma missioni e responsabilità delle Strutture Organizzative già facenti parte della Divisione Infrastruttura delle Ferrovie dello Stato S.p.A.;

E' COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE
COMPOSTA DI N° 8 (o.k.) PAGINE

La presente disposizione è composta di n° 8 pagine

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 16.722.911.639
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. n. 01585570581

Pagina 1 di 8





Vista la Disposizione n° 05 del 28 febbraio 2001 del Direttore della Divisione Infrastruttura delle Ferrovie dello stato S.p.A., concernente gli accertamenti delle caratteristiche tecniche dei rotabili in composizione ai treni e l'emissione dei documenti di scorta e prescrizione ai treni;

Vista la Disposizione 18 del 26 luglio 2001 dell'Amministratore Delegato di RFI concernente la "Disciplina delle attività che le imprese Ferroviarie, che circolano sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, devono svolgere in caso di anomalità rilevanti o incidenti di esercizio";

Vista la Disposizione n° 26 del 28 settembre 2001 del Responsabile della Direzione Tecnica di Rete Ferroviaria Italiana, concernente modifiche all'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – parte IV – Blocco elettrico manuale tipo FS;

Vista la Disposizione n° 27 del 28 settembre 2001 del Responsabile della Direzione Tecnica di Rete Ferroviaria Italiana, concernente modifiche all'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – parte V – Blocco elettrico conta-assi;

Vista la Disposizione n° 50 del 27 dicembre 2001 del Responsabile della Direzione Tecnica di Rete Ferroviaria Italiana, concernente modifiche alle Disposizioni per l'esercizio in telecomando e alle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni;

Vista la Disposizione n° 4 del 7 gennaio 2002 del Responsabile della Direzione Tecnica di Rete Ferroviaria Italiana, concernente modifiche all'Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive;

Vista la Disposizione n° 6 del 7 gennaio 2002 del Responsabile della Direzione Tecnica di Rete Ferroviaria Italiana, concernente modifiche alla Prefazione generale all'orario di servizio;

Vista la relazione dei Responsabili delle competenti Strutture Operative Centrali della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. RFI/TC.MOV.RG/MOD.DIS/103 del 26/02/2002 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 n. 5 del 28 febbraio 2001, n. 26 e 27 del 28 settembre 2001, n. 50 del 27 dicembre 2001 e n° 4 e 6 del 7 gennaio 2002;

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

DELIBERA

Art. 1

All'art. 8 della Disposizione n° 26 del 28 settembre 2001, concernente modifiche all'art. 20 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – parte IV (Blocco elettrico manuale tipo FS – Istruzione per i guardablocco e i dirigenti movimento), il testo della modifica alla nota (1) del comma 3 è così sostituito:

(1) Il guardablocco compilerà il mod. M 40 D.L. praticando: la prescrizione N. 1 o 2; le prescrizioni N. 7, 9 e 10; la prescrizione N. 5 (se trattasi di stazione); occorrendo, la prescrizione N. 13 (se trattasi di linea a semplice binario) o 18 (se trattasi di linea a doppio binario).





Art. 2

All'art. 9 della Disposizione n° 26 del 28 settembre 2001, concernente modifiche all'art. 22 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – parte IV (Blocco elettrico manuale tipo FS – Istruzione per i guardablocco e i dirigenti movimento), il testo della modifica alla nota (1) del comma 3 è così sostituito:

(1) Per i posti di blocco intermedi e per le stazioni disabilitate funzionanti come posti intermedi di blocco elettrico, il guardablocco compilerà il modulo M 40 D.L. praticando: la prescrizione N. 1 o 2; la prescrizione N. 6 oppure le prescrizioni N. 7, 9, 10 oppure la prescrizione N. 8; occorrendo: la prescrizione N. 5 (se trattasi di stazione); la prescrizione N. 13 (se trattasi di linea a semplice binario) o 18 (se trattasi di linea a doppio binario).

Art. 3

All'art. 8 della Disposizione n° 27 del 28 settembre 2001, concernente modifiche all'art. 9 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – parte V (Blocco elettrico conta-ssi), il testo della modifica all'ultimo capoverso del comma 3 è così sostituito:

Sia sulle linee a semplice, sia sulle linee a doppio binario, l'A.G. completate le previste incombenze ed espletati gli accertamenti di sua spettanza, deve consegnare al macchinista il modulo M 40 D.L. praticando: la prescrizione N. 1 o 2; la prescrizione N. 5; le prescrizioni N. 7, 9 e 10; occorrendo, la prescrizione N. 13 (sulle linee a semplice binario) o N. 18 (sulle linee a doppio binario).

Art. 4

All'art. 8 della Disposizione n° 5 del 28 febbraio 2001, concernente modifiche all'art. 8 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando, il testo della modifica al primo comma è così sostituito:

1. Nell'ufficio movimento di ciascuna stazione normalmente esercitata in telecomando o in teleconsenso esiste una scorta di riepiloghi dei moduli delle prescrizioni di movimento, fogli di corsa, lista veicoli, una serie di moduli M.3, M.40, M.40DCO/1 ed M.46, un protocollo M.100b, un libretto M.36 per le consegne fra gli agenti che presenziano l'impianto, un registro M.125a.

Art. 5

All'art. 36 della Disposizione n° 5 del 28 febbraio 2001, concernente modifiche alla parte I – Capitolo I dell'Istruzione per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni, il testo della modifica del punto 1.1.6 è così sostituito:





1.1.6 Nell'Ufficio Movimento di ciascuna stazione normalmente esercitata in telecomando o teleconsenso esiste una scorta di riepiloghi prescrizioni di movimento, fogli di corsa, lista veicoli, una serie di moduli M.3, M.40 DCO/1, M.40 e un protocollo M.100b.

Art. 6

All'art. 5 della Disposizione n° 50 del 27 dicembre 2001, concernente modifiche all'art. 12 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando, il testo della modifica del comma 1 è così sostituito:

1. Al licenziamento dei treni nelle stazioni intermedie, anche se presenziate, provvede il capotreno con la disposizione a via libera del segnale di partenza oppure nel caso di attivazione, ove prevista, del segnale di avanzamento o di avvio. Nel caso di partenza con segnale a via impedita nelle stazioni non presenziate o presenziate da A.I., quando il segnale di avanzamento o di avvio non è attivato, il capotreno provvederà al licenziamento dopo aver ricevuto la prescrizione relativa (M.40/DCO) o dopo che il macchinista, in funzione di agente treno, gliene abbia dato notizia verbale; nelle stazioni presenziate da dirigente movimento, per il licenziamento dei treni devono essere osservate le norme previste dal Regolamento per la circolazione dei treni.

Art. 7

All'art. 14 della Disposizione n° 50 del 27 dicembre 2001, concernente modifiche alla parte I – Capitolo IV dell'Istruzione per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni, il testo della modifica del 1° capoverso del punto 1.4.1 è così sostituito:

1.4.1 Al licenziamento dei treni nelle stazioni intermedie, anche se presenziate, provvede il capotreno con la disposizione a via libera del segnale di partenza oppure con l'attivazione, ove prevista, del segnale di avanzamento o di avvio. Nel caso di partenza con segnale a via impedita, nelle stazioni non presenziate o presenziate da A.I., quando il segnale di avanzamento o di avvio non è attivato, il capotreno provvederà al licenziamento dopo aver ricevuto la prescrizione relativa (M.40/DCO); nelle stazioni presenziate da dirigente movimento, per il licenziamento dei treni devono essere osservate le norme previste dall'art. 6 del Regolamento per la circolazione dei treni (e corrispondente art. 19 IPCL).

Art. 8

All'art. 11 della Disposizione n° 50 del 27 dicembre 2001, concernente l'inserimento del nuovo articolo 24bis nelle Disposizioni per l'esercizio in telecomando, il testo del punto b) del comma 1 è così sostituito:

b) L'accensione a luce lampeggiante del segnale di avanzamento o di avvio è attivabile dal Posto Centrale mediante un apposito comando.

Il DCO, prima di impartire tale comando, deve ordinare all'agente treno, per iscritto, a mezzo degli appositi moduli (M 40/DCO) oppure con comunicazioni verbali registrate, secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente, su quale binario o linea deve istradarsi





(*“Dovete istradarvi sul binario n° .../verso.....”* e, eventualmente, *“Dovete istradarvi sul binario di sinistra/destra”*, *“Dovete percorrere linea.....”*).

Nel caso di attivazione a luce lampeggiante del segnale di avanzamento o di avvio, il macchinista può superare il segnale solo dopo aver ricevuto l'ordine suddetto. In tale evenienza, dopo aver ricevuto l'ordine di partenza se previsto, deve riprendere la corsa osservando, oltre a tutti gli obblighi di cui al precedente punto a), le seguenti procedure:

- proseguire in manovra sull'itinerario interessato e fermare il treno prima di impegnare ciascun deviatoio identificato dall'apposita tabella a fondo giallo ad alto potere rifrangente;
- dopo aver arrestato il treno in corrispondenza del deviatoio, il macchinista ed il capotreno qualora svolga la funzione di agente treno, devono accertare lo stato del deviatoio stesso mediante il segnale luminoso da deviatoio a luce blu (art. 6 comma 3) come segue:
 - se la luce blu è accesa a luce fissa, il deviatoio deve ritenersi regolarmente disposto per la posizione voluta e può essere oltrepassato dal treno con cautela e non superando i 30 km/h;
 - se la luce blu è spenta, l'agente treno deve mettersi in comunicazione con il DCO il quale deve ordinare, per iscritto, con apposita prescrizione ¹ oppure con comunicazioni verbali registrate secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente, la posizione che deve assumere il deviatoio rispetto al movimento in atto (*“Deviatoio n° da impegnare disposto per il corretto tracciato/deviata”*)². Ricevuta la predetta comunicazione, l'agente treno deve accertare l'integrità e la regolare disposizione del deviatoio secondo le indicazioni ricevute dal DCO e, dopo la manovra se necessaria, il deviatoio può essere oltrepassato dal treno con cautela e comunque senza superare i 30 km/h.

¹ Utilizzando le righe in bianco del modulo M. 40/DCO oppure M. 40a. In tali casi nella prescrizione dovrà farsi riferimento alla prescrizione n° 1 del mod. M. 40/DCO già in possesso del macchinista.

² Nel caso di deviatoio simmetrico tale prescrizione dovrà essere: *“Deviatoio n° da impegnare disposto per la deviata a sinistra oppure per la deviata a destra”*.

Art. 9

All'art. 15 della Disposizione n° 50 del 27 dicembre 2001, concernente l'inserimento del nuovo punto 1.6.6 nella parte I – capitolo VI delle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni, il testo del punto b) del comma 1 è così sostituito:

b) L'accensione a luce lampeggiante del segnale di avanzamento o di avvio è attivabile dal Posto Centrale mediante un apposito comando.

Il DCO, prima di impartire tale comando, deve ordinare all'agente treno, per iscritto, a mezzo degli appositi moduli (M. 40 DCO) oppure con comunicazioni verbali registrate, secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente, su quale binario o linea deve istradarsi (*“Dovete istradarvi sul binario n°/verso.....”*, e, eventualmente, *“Dovete istradarvi sul binario di sinistra/destra”*, *“Dovete percorrere linea.....”*).

Nel caso di attivazione a luce lampeggiante del segnale di avanzamento o di avvio, il macchinista può superare il segnale solo dopo aver ricevuto l'ordine suddetto. In tale





evenienza, dopo aver ricevuto l'ordine di partenza se previsto, deve riprendere la corsa osservando, oltre a tutti gli obblighi di cui al precedente punto a), le seguenti procedure:

- proseguire in manovra sull'itinerario interessato e fermare il treno prima di impegnare ciascun deviatoio identificato dall'apposita tabella a fondo giallo ad alto potere rifrangente;
- dopo aver arrestato il treno in corrispondenza del deviatoio, il macchinista ed il capotreno, qualora svolga le funzioni di agente treno, devono accertare lo stato del deviatoio stesso mediante il segnale luminoso da deviatoio a luce blu (punto 1.2.5 bis) come segue:
 - se la luce blu è accesa a luce fissa, il deviatoio deve ritenersi regolarmente disposto per la posizione voluta e può essere oltrepassato dal treno con cautela e non superando i 30 km/h;
 - se la luce blu è spenta, l'agente treno deve mettersi in comunicazione con il DCO il quale deve ordinare, per iscritto, con apposita prescrizione ¹ oppure con comunicazioni verbali registrate secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente, la posizione che deve assumere il deviatoio rispetto al movimento in atto ("*Deviatoio n°.... da impegnare disposto per il corretto tracciato/deviato*")². Ricevuta la predetta comunicazione, l'agente treno deve accertare l'integrità e la regolare disposizione del deviatoio secondo le indicazioni ricevute dal DCO e, dopo la manovra (vedi allegati 7 e 8) se necessaria, il deviatoio può essere oltrepassato dal treno con cautela e comunque senza superare i 30 km/h.

¹ Utilizzando le righe in bianco del modulo M. 40/DCO oppure M. 40a. In tali casi nella prescrizione dovrà farsi riferimento alla prescrizione n° 1 del mod. M. 40/DCO già in possesso del macchinista.

² Nel caso di deviatoio simmetrico tale prescrizione dovrà essere: "*Deviatoio n° da impegnare disposto per la deviato a sinistra oppure per la deviato a destra*".

Art. 10

All'art. 18 della Disposizione n° 4 del 7 gennaio 2002, concernente modifiche all'art. 21 della Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive, è apportata la seguente integrazione:

Il comma 1 è così sostituito:

1. – Un treno non deve giungere, partire o transitare da una stazione od altra località di servizio prima dell'ora stabilita e deve rispettare le fermate prescritte dall'orario, salvo i casi specifici previsti dalla presente Istruzione od autorizzati dall'Unità centrale competente.

Art. 11

All'art. 2 della Disposizione n° 4 del 7 gennaio 2002, concernente modifiche all'indice degli Allegati della Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive, è apportata la seguente modifica:





Il titolo dell'Allegato XI è così sostituito:

Obblighi specifici del personale di condotta e scorta dei treni in caso di anomalità rilevanti o incidenti di esercizio

Art. 12

All'art. 41 della Disposizione n° 4 del 7 gennaio 2002, concernente modifiche all'Allegato XI dell'Istruzione per il Servizio del Personale di Condotta delle Locomotive è apportata la seguente modifica:

Il titolo e il testo dell'allegato XI sono sostituiti dai seguenti:

OBBLIGHI SPECIFICI DEL PERSONALE DI CONDOTTA E SCORTA TRENI IN CASO DI ANORMALITÀ RILEVANTI O INCIDENTI DI ESERCIZIO

Il personale dei treni che rilevi un'anormalità deve comunicare l'evento con il mezzo di più rapido reperimento (telefono lungo linea, telefono mobile, telefono terra treno, telefono rete pubblica, ecc.) all'operatore della circolazione interessato: Dirigente Movimento di una delle stazioni limitrofe (DM); Dirigente Centrale (DC); Dirigente Unico (DU); Dirigente Centrale Operativo (DCO).

Il personale dei treni deve fornire tutti i possibili elementi utili ed in particolare:

- la qualifica e le funzioni di chi chiama;
- la località con l'eventuale indicazione della progressiva chilometrica, o del punto singolare della linea, o dell'opera d'arte, o della galleria, che ne consenta l'individuazione;
- la descrizione sintetica dei fatti accaduti, dei passeggeri coinvolti e della entità dei danni;
- gli eventuali treni interessati dall'inconveniente;
- ogni altra notizia ritenuta utile.

Il personale dei treni deve inoltre rispettare eventuali ulteriori procedure emanate dall'Impresa Ferroviaria di appartenenza in base alle Disposizioni del Gestore dell'Infrastruttura.

Art. 13

All'art. 52 della Disposizione n° 6 del 7 gennaio 2002, concernente modifiche all'articolo 63 della Prefazione Generale all'Orario di Servizio, sono apportate le seguenti modifiche:

Al comma 1 il capoverso Rango "P" è così sostituito:

Rango "P". Treni composti da:

- ETR 401;
- altri ETR ad assetto variabile secondo quanto indicato nel Quadro 24 delle PUPOS.





Al comma 1 il capoverso Rango "C" è così sostituito:

Rango "C". Treni composti da:

- materiale per viaggiatori marcato per velocità superiore a 160 Km/h, servito da locomotive ammesse al Rango C secondo quanto indicato nel Quadro 24 delle PUPOS;
- altri ETR secondo quanto indicato nel Quadro 24 delle PUPOS;
- ALe 601 ed ALe 841 secondo quanto indicato nel Quadro 24 delle PUPOS;
- mezzi leggeri contenuti nel seguente prospetto:

Automotrici elettriche	Automotrici termiche	Rimorchi			
ALe 582	ALn 663	Le	480	481	530
ALe 642	ALn 668 serie:		562	581	601
ALe 724	1000 - 1100 - 1200		682	700	724
	1800 - 1900 - 3000		761	763	764
	3100 - 3200 - 3300		780	884	

Tali circolazioni, se programmate in orario, sono contraddistinte dalle lettere "VV".

Art. 14

La data di entrata in vigore delle modifiche contenute nella presente Delibera verrà stabilita con successiva Disposizione.

Michele ELIA

