



DISPOSIZIONE N° 35 del 12 SET. 2003 "Modifiche all'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico - Parte V B.ca - .

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 in 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 di 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 di attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacità dell'infrastruttura 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, in particolare, il combinato disposto articolo 96 del sopra citato D.P.R. 753/80 e articoli 7 e 11 D.P.R. 146/99 che demanda a disposizioni del Gestore dell'Infrastruttura di disciplinare le modalità d'esecuzione delle diverse mansioni del personale addetto al servizio ferroviario;

La presente disposizione è composta di n° 4 pagine

E' COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE
COMPOSTA DI N° 4 PAGINE





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 delle Infrastrutture e dei Trasporti;

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.;

Vista la relazione dei Responsabili delle competenti Strutture Operative Centrali di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., prot. n° RFI/TC.MV.RG/131ter del 10.09.2003, con cui si propone l'emanazione di una disposizione con cui si modifica il titolo l'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico - Parte V B.ca - e alcuni articoli della stessa;

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

DELIBERA

Art. 1

Il titolo della vigente "Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico Parte V Blocco Elettrico Conta Assi" è sostituito dal seguente:

"Istruzione per l'esercizio con sistemi di Blocco Elettrico Conta Assi - Sezione I - Linee a semplice e a doppio binario non banalizzate".

Art. 2

All'art. 2 di cui all'art. 1, è apportata la seguente modifica:

Il 3° cpv è così sostituito:

In tutti gli altri casi, indipendentemente dal valore della differenza, segnala l'occupazione della sezione. I punti di conteggio, contando in ambo i sensi di marcia, e cioè in aumento (ingresso in sezione) o in diminuzione (uscita dalla sezione), rendono possibile il controllo del movimento dei veicoli in qualsiasi senso, anche contemporaneamente, in entrambi i punti di conteggio.





Art. 3

All'art. 7 di cui all'art. 1, è apportata la seguente modifica:

A) LINEE A DOPPIO BINARIO

Il punto b) del comma 2 bis relativo alla "Mancata apertura segnale PBI" è così sostituito:

b) <<A>> lampeggiante – Se la lettera <<A>> è accesa a luce lampeggiante il macchinista, oltre all'osservanza di quanto previsto al precedente punto a) dovrà fermare il treno prima di impegnare il deviatore protetto dal segnale del PBI che dovrà oltrepassare con cautela e comunque senza superare la velocità di 30 Km/h dopo averne accertata la regolare disposizione per il corretto tracciato.

Il 2° cpv del comma 5 è così sostituito:

Nel caso che tra due stazioni presenziate esista una stazione disabilitata o impresenziata oppure uno o due P.B.I., il D.M. della stazione che inoltra i treni verso tali località sul binario interessato all'anormalità, deve avvisare per iscritto il D.M. della successiva stazione abilitata con il seguente dispaccio:

"Blocco conta- assi non funziona frae (posti limitrofi alla tratta in cui il B.ca è inefficiente). Circolazione tutti treni sul binario (pari/dispari) fra (stazione) e (stazione) regolata con il blocco telefonico dopo passaggio treno Treni non esonerati (o esonerati) dal rispetto del segnale di partenza di (o del segnale del P.B.I. n° ...)."

Il 2° cpv del comma 6 è così sostituito

Nel caso in cui non si ottenga la liberazione del B.ca dovrà ripetersi l'operazione della liberazione artificiale dopo la circolazione nella tratta del primo treno con blocco inefficiente.

B) LINEE A SEMPLICE BINARIO

Il 1° cpv del comma 7 è così sostituito:

Perdurando la mancata presa di senso per più di un treno o non riuscendo a ripristinare il regolare funzionamento dell'indicatore libero/occupato con l'uso del TI B.ca, il D.M. può comunque, se lo reputa opportuno, istituire il blocco telefonico per la circolazione di tutti i treni avvisando il D.M. dell'altra stazione con il seguente dispaccio:

"Blocco conta-assi non funziona fra e (posti limitrofi alla tratta in cui il B.ca è inefficiente). Circolazione tutti treni regolata con il blocco telefonico dopo passaggio treno Treni non esonerati (o esonerati) dal rispetto del segnale di partenza di"





Art. 4

All'art. 9 di cui all'art.1, è apportata la seguente modifica:

Dopo il comma 5 è inserito il seguente comma

6) Nel caso particolare in cui la località di servizio che delimita tratti di linea esercitati con diversi sistemi di blocco elettrico sia una stazione disabilitata, qualora si verifichi il mancato funzionamento di un sistema di blocco che comporti l'istituzione del blocco telefonico, si dovrà considerare fuori servizio anche l'altro sistema di blocco.

Ai treni dovranno essere partecipate le necessarie prescrizioni utilizzando i moduli previsti per il sistema esistente su ciascun tratto.

Art. 5

All'allegato 1 sono riportate le seguenti modifiche:

La nota “(*) Consultare la fiancata principale del F.O. per eventuale esistenza di avviso accoppiato ai segnali (di partenza da stazioni, fermata, bivi, ecc.) da superare a via impedita”, riportata in calce al Mod. M.40 D.L. /d.b è così sostituita:

(*) Consultare la fiancata principale del F.L. per eventuale esistenza di avviso accoppiato ai segnali (di partenza da stazioni, fermate, bivi, ecc.) da superare a via impedita.

La nota “(*) Consultare la fiancata principale del F.O. per eventuale esistenza di avviso accoppiato ai segnali (di partenza da stazioni, fermata, bivi, ecc.) da superare a via impedita”, riportata in calce al Mod. M.40 D.L. /s.b è così sostituita:

(*) Consultare la fiancata principale del F.L./F.O. per eventuale esistenza di avviso accoppiato ai segnali (di partenza da stazioni, fermate, bivi, ecc.) da superare a via impedita.

Art.6

La presente disposizione entrerà in vigore alle ore 00.01 del 14.12.2003.

Michele Elia

