



DISPOSIZIONE N° 04 del 26 GEN. 2004

“Utilizzazione del personale della manutenzione per lo svolgimento di operazioni di circolazione negli impianti posti sulle linee telecomandate nel caso di guasto alle apparecchiature.”

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 Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante “Attuazione delle direttive comunitarie 2001/12/CE, 2001/13/CE, e 2001/14/CE in materia ferroviaria”;

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, recante l’atto di concessione alla “Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni” 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 degli artt. 96-99 del sopra citato D.P.R.: 11 luglio 1980, n. 753 e artt. 4 secondo comma, 10 secondo e terzo comma, 11 quarto comma e 36 primo comma, del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, che demandano al Gestore dell’Infrastruttura di emanare, anche alla luce delle norme e degli standard emanati nella competenza ministeriale, disposizioni e prescrizioni per lo svolgimento dell’esercizio ferroviario in condizioni di sicurezza;

Visto il Decreto Dirigenziale 22 maggio 2000, n. 247/VIG3, avente ad oggetto la definizione degli standard e delle norme di sicurezza.;

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;

La presente disposizione è composta di 7 pagine

È COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE
COMPOSTA DI N° 7 PAGINE
Pagina 1 di 7





Vista la Comunicazione Organizzativa n° 1/AD del 16 luglio 2001 dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che conferma 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/171 del 09/12/2003, con cui si propone l'emanazione di una disposizione concernente modifiche ai testi regolamentari (Disposizioni e Istruzioni);

Ritenuta l'opportunità di effettuare le predette modifiche:

DELIBERA

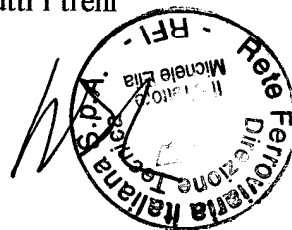
Art. 1

- 1.1. La presente Disposizione disciplina le procedure da osservare su linee telecomandate per la circolazione dei treni nel caso di utilizzazione del personale della manutenzione già intervenuto nell'impianto per lavori di manutenzione o riparazione.
- 1.2. L'AM (Agente della Manutenzione), utilizzato nell'impianto, deve essere in possesso di specifica abilitazione.
- 1.3. L'AM deve essere utilizzato in via prioritaria per predisporre l'impianto, laddove è possibile, in regime di TP/EDCO o AutA/EDCO. L'AM, ricevuta l'autorizzazione verbale del DCO, deve disporre l'impianto in tale regime e confermare con dispaccio al DCO.
L'utilizzazione dell'AM per lo svolgimento delle operazioni di cui ai successivi articoli deve essere valutata dal DCO.
- 1.4. Per la formazione degli itinerari devono essere osservate le norme previste dall'art. 21 ISD.
- 1.5. La notifica di eventuali prescrizioni ai treni è di esclusiva competenza del DCO che deve provvedervi direttamente.

Art. 2

Guasto telecomando su linee esercitate in CTC/SCC

- 2.1. L'AM, ricevuta l'autorizzazione verbale del DCO, dovrà disporre l'impianto in EDCO e confermare con dispaccio al DCO.
Il DCO non deve fornire notizie inerenti la circolazione dei treni all'AM utilizzato nell'impianto.
L'AM, salvo diversa disposizione impartita con dispaccio dal DCO, dovrà ricevere tutti i treni sul binario di corretto tracciato.





- 2.2. Il DCO, in caso d'incrocio o precedenza, dovrà avvisare tempestivamente l'AM con il dispaccio:
“Per incrocio (o precedenza) treno proveniente da arriva in binario.... Treno proveniente da.... arriva in binario...”
Qualora l'incrocio o la precedenza sia decisa dal DCO dopo che il primo treno è già arrivato sul binario di corsa, il DCO avviserà l'AM con il seguente dispaccio: **“Per incrocio (o precedenza) treno proveniente da ... arriva in binario...”**
- 2.3. Per le partenze dei treni, l'AM dovrà richiedere verbalmente il N.O. al DCO che lo concederà con il dispaccio: **“Nulla Osta partenza treno dal binario ... diretto a (sul binario di destra/sinistra nel caso di linee a doppio binario banalizzate. Per i treni in partenza aventi servizio viaggiatori aggiungere alle ore)”**
- 2.4. L'AM dovrà comunicare verbalmente al DCO l'avvenuto arrivo, transito o partenza di ogni treno.
- 2.5. Nel caso in cui i movimenti dei treni debbano avvenire con segnali a via impedita, l'AM dovrà avvisare tempestivamente il DCO. In tale evenienza devono essere adottate le procedure previste, a seconda dei casi, nei successivi articoli.
- 2.6. Al termine del presenziamento l'AM dovrà riportare l'impianto in regime di telecomando e darne conferma al DCO con dispaccio.

Art. 3

Guasto segnale di protezione

3.1. Linee esercitate con sistema CTC

- 3.1.1 Nel caso di impianto gestito in telecomando, per il movimento dei treni, non è previsto l'intervento dell'AM.
- 3.1.2 Nel caso di impianto gestito in teleconsenso l'AM, al ricevimento del consenso del DCO, deve predisporre l'itinerario richiesto ed attivare, se possibile, il segnale di avanzamento. Nel caso in cui non sia possibile utilizzare il segnale di avanzamento, l'AM dovrà predisporre l'itinerario e darne conferma al DCO con il dispaccio: **“Disposto arrivo treno proveniente da...in binario...”** (per tale comunicazione possono essere utilizzati come riferimenti identificativi dell'itinerario anche il punto iniziale e finale). Il DCO, ricevuta tale comunicazione, disporrà il movimento dei treni considerando l'itinerario bloccato e praticando al treno le occorrenti prescrizioni.
- 3.1.3 Nel caso di impianto gestito in EDCO, per il ricevimento dei treni dovranno essere adottate le medesime procedure previste all'Art. 2. L'AM dovrà ricevere i treni utilizzando il segnale di avanzamento.





- 3.1.4. Nel caso in cui il segnale di avanzamento non sia utilizzabile o non sia esistente, l'AM deve predisporre l'itinerario e darne conferma con il dispaccio al DCO: "**Disposto arrivo treno proveniente da...in binario...**"(per tale comunicazione possono essere utilizzati come riferimenti identificativi dell'itinerario anche lo scudetto iniziale e finale).
Il DCO, ricevuta tale comunicazione, disporrà il movimento dei treni considerando l'itinerario bloccato e praticando al treno le occorrenti prescrizioni.

3.2. Linee esercitate con sistema SCC

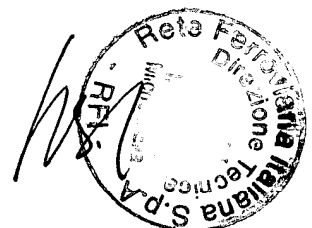
- 3.2.1 Nel caso di impianto in telecomando per il ricevimento dei treni non è previsto l'intervento dell'AM.
- 3.2.2 Nel caso di impianto in EDCO per il ricevimento dei treni dovranno essere adottate le medesime procedure previste all'Art. 2. L'AM, dovrà ordinare l'ingresso dei treni utilizzando il segnale di avanzamento.
- 3.2.3 Nel caso in cui il segnale di avanzamento non sia utilizzabile, l'AM predisposto l'itinerario, ne darà conferma con il dispaccio al DCO: "**Disposto arrivo treno proveniente da...in binario...**"(per tale comunicazione possono essere utilizzati come riferimenti identificativi dell'itinerario anche lo scudetto iniziale e finale).
Il DCO, ricevuta tale comunicazione, disporrà il movimento dei treni considerando l'itinerario bloccato e praticando al treno le occorrenti prescrizioni.

Art. 4

Guasto segnale di partenza

4.1. Linee esercitate con sistema CTC

- 4.1.1 Nel caso di impianto in telecomando, l'impianto stesso potrà continuare ad essere gestito in telecomando, ricorrendo all'AM per la conferma delle condizioni di linea (consensi PL, ecc.).
- 4.1.2 Nel caso di impianto in teleconsenso, l'AM, al ricevimento del consenso del DCO, dovrà predisporre l'itinerario richiesto e darne conferma con il dispaccio al DCO: "**Disposta partenza treno da...binario... diretto a..... (sul binario di destra/sinistra, nel caso di linee a doppio binario banalizzate) eventualmente Esiste via libera di blocco elettrico**" (per tale comunicazione possono essere utilizzati come riferimenti identificativi dell'itinerario anche lo scudetto iniziale e finale).
Il DCO, ricevuta tale comunicazione, disporrà il movimento dei treni considerando l'itinerario bloccato e praticando al treno le occorrenti prescrizioni.





- 4.1.3 Nel caso di impianto in EDCO, per la partenza dei treni dovranno essere attuate le procedure previste all'Art. 2 salvo il dispaccio di N.O. del DCO.
L'AM, predisposto l'itinerario, ne dovrà dare conferma con dispaccio al DCO: **“disposta partenza treno da...binario... diretto a..... (sul binario di destra/sinistra, nel caso di linee a doppio binario banalizzate) eventualmente Esiste via libera di blocco elettrico”** (per tale comunicazione possono essere utilizzati come riferimenti identificativi dell'itinerario anche lo scudetto iniziale e finale).
Il DCO, ricevuta tale comunicazione, disporrà il movimento dei treni considerando l'itinerario bloccato e praticando al treno le occorrenti prescrizioni.
- 4.2. Linee esercitate con sistema SCC**
- 4.2.1 Nel caso di impianto in telecomando, l'impianto stesso potrà continuare ad essere gestito in telecomando, ricorrendo, eventualmente all'AM per la conferma delle condizioni di linea (consensi PL, ecc.)
- 4.2.2 Nel caso di impianto in EDCO, per la partenza dei treni dovranno essere attuate le procedure previste all'Art. 2.
L'AM, dovrà ordinare la partenza dei treni utilizzando il segnale di avvio o di avanzamento, nel caso di segnalamento di partenza plurimo.
- 4.2.3 Nel caso in cui il segnale di avanzamento/avvio non sia utilizzabile, l'AM, predisposto l'itinerario, dovrà darne conferma con il dispaccio al DCO: **“Disposta partenza treno da...binario... diretto a..... (sul binario di destra/sinistra, nel caso di linee a doppio binario banalizzate) eventualmente Esiste via libera di blocco elettrico”** (per tale comunicazione possono essere utilizzati come riferimenti identificativi dell'itinerario anche lo scudetto iniziale e finale).
Il DCO, ricevuta tale comunicazione, disporrà il movimento dei treni considerando l'itinerario bloccato e praticando al treno le occorrenti prescrizioni..

Art. 5

Guasto deviatoi su linee esercitate in CTC/SCC

- 5.1. Nel caso di impianto in telecomando, l'AM deve effettuare la visita al deviatoio e, all'occorrenza, provvedere per la manovra a mano del deviatoio.
Qualora necessiti l'azionamento dei tasti di soccorso, l'impianto dovrà essere posto in teleconsenso (per le sole linee in CTC) o in EDCO (SCC/CTC).
- 5.2. Nel caso di impianto in teleconsenso o in EDCO, l'AM deve effettuare la visita al deviatoio e, all'occorrenza, provvedere alla manovra a mano del deviatoio o all'azionamento dei tasti di soccorso.





- 5.3. Nel caso di mancanza di controllo, per il movimento dei treni, devono essere osservate, a seconda dei casi, le procedure previste per il movimento a via impedita di cui agli Artt. 3 e 4.

Art. 6

Guasto c.d.b.

6.1. Linee esercitate con sistema CTC

- 6.1.1 Nel caso di impianto in telecomando, l'AM dovrà eseguire la visita sul posto comunicandone verbalmente l'esito al DCO.
Nel caso di guasto ad un circuito di binario che interessi l'itinerario di partenza, l'AM potrà confermare, con dispaccio, al DCO, l'esistenza delle condizioni di linea.
- 6.1.2 Nel caso di impianto in teleconsenso o in EDCO, l'AM dovrà eseguire la visita sul posto e provvedere alla predisposizione degli itinerari occorrenti.
Per il movimento dei treni dovranno poi essere adottate, a seconda dei casi, le procedure previste ai precedenti Artt. 3 e 4.

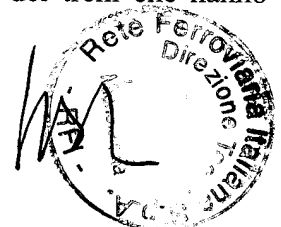
6.2. linee esercitate con sistema SCC

- 6.2.1 Nel caso di impianto in telecomando, l'AM dovrà eseguire la visita sul posto comunicandone verbalmente l'esito al DCO.
Per l'arrivo e la partenza dei treni, il DCO potrà utilizzare, se possibile, il segnale di avanzamento/avvio.
Nel caso in cui non sia utilizzabile il segnale di avvio, l'AM potrà confermare con dispaccio al DCO l'esistenza delle condizioni della linea.
- 6.2.2 Nel caso di impianto in EDCO, l'AM dovrà eseguire la visita sul posto.
Inoltre, l'AM dovrà provvedere alla predisposizione degli itinerari richiesti.
Per il movimento dei treni dovranno poi essere adottate le procedure previste ai precedenti Artt. 3 e 4, a seconda dei casi.

Art. 7

Guasto al blocco su linee esercitate in CTC/SCC

- 7.1. L'Agente della Manutenzione potrà, all'occorrenza, confermare al DCO la completezza dei treni in arrivo. A tale scopo, su richiesta verbale del DCO, l'AM dopo aver verificato la completezza del treno in arrivo o in transito dovrà darne conferma con dispaccio: **"DCO... treno proveniente da (dal binario nel caso di linee banalizzate) giunto a/transitato da con coda regolare"**.
Sulle linee con BA è ammesso richiedere all'AM la completezza solo dei treni che hanno circolato con il "giunto".





Art. 8

Guasto P.L. di stazione su linee esercitate in CTC/SCC

- 8.1. Nel caso di impianto in telecomando, per il movimento dei treni dovranno essere adottate a seconda dei casi le procedure di cui agli Artt. 3 e 4.
All'occorrenza l'AM potrà presenziare il PL e confermare treno per treno la chiusura al DCO.
- 8.2. Nel caso di impianto in teleconsenso o in EDCO, per il movimento dei treni dovranno essere adottate, a seconda dei casi, le procedure di cui agli Artt. 3 e 4, tenendo presente che è consentita l'utilizzazione del segnale di avanzamento solo se il PL è stato presenziato e l'AM abbia ricevuto, treno per treno, la conferma di chiusura da parte dell'agente incaricato del presenziamento.

Art. 9

La presente Disposizione entra in vigore alle ore 00.01 del giorno 08/02/2004

Michele Elia

