

Direzione Tecnica
il Direttore

DISPOSIZIONE N° 88 del 30 LUG. 2004

“Modifiche ai testi normativi (Disposizioni e Istruzioni)”

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, che dispone il recepimento nell’ordinamento giuridico italiano 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, 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 degli articoli da 96 a 99 del 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, emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie ed avente come oggetto la definizione degli standard e delle norme di sicurezza per l’esercizio ferroviario;

La presente disposizione è composta di n° 30 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 20.338.109.932
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. n. 01585570581

Pagina 1 di 30





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/39 del 30/07/04, con cui si propone l'emanazione di una Disposizione concernente modifiche ai testi normativi (Disposizioni e Istruzioni);

Ritenuta la necessità e l'opportunità di emanare la predetta Disposizione;

DELIBERA

Art. 1

All'art. 16 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando è apportata la seguente modifica:

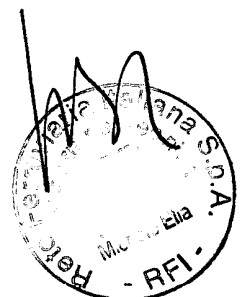
Nel comma 2, il 2° capoverso del punto b) è soppresso.

Art. 2

All'art. 24 bis delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando è apportata la seguente modifica:

La nota 1 del comma 1 è così sostituita:

(1) Utilizzando l'apposito mod. M. 40 DCO/SCC (per deviatori) in dotazione al personale dei treni oppure le righe in bianco del mod. M 40 DCO.





Art. 3

All'art. 1 delle Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate sono apportate le seguenti modifiche:

- Nel comma 7 il quinto capoverso è così sostituito:

In partenza da tali stazioni non è ammessa la marcia parallela, salvo casi particolari autorizzati dall'Unità centrale competente.

- Nel comma 8 alla fine del testo concernente "Linee con BA" è inserito il seguente capoverso:

L'identificazione di un PBA con il numero della sezione di blocco a monte con l'aggiunta della dicitura "bis" (oppure "ter") può essere impiegata anche per i segnali permanentemente permissivi, per particolari contingenti situazioni di impianto.

Art. 4

All'art. 2 delle Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate sono apportate le seguenti modifiche:

- Nel comma 5 il quarto e il quinto capoverso sono così sostituiti:

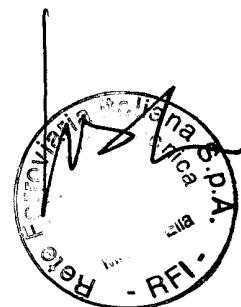
Al fine di evitare lo scambio del dispaccio d'inteso, la richiesta di interruzione deve essere rivolta, per quanto possibile, all'operatore del PdS ove il blocco è orientato per le partenze.

Nell'eventualità che l'interruzione si estenda tra il segnale di protezione e lo scambio estremo di un PdS il dispaccio di inteso deve essere sempre trasmesso, precisando tale particolarità.

- Nel comma 14 il primo capoverso è così sostituito:

14. Nel caso di arresto di un treno circolante nel senso di sinistra per guasto (con conseguente richiesta di soccorso), dovendosi escludere dalla circolazione il binario occupato dal treno stesso e qualora sul tratto interessato esistano PL, il DM del PdS attiguo verso il quale il treno è diretto, deve ordinare verbalmente al capotreno di non riprendere la corsa se non dopo suo esplicito ordine scritto e riceverne conferma con dispaccio. Il capotreno, prima di trasmettere il dispaccio di conferma (1) al DM, deve consegnarne copia al macchinista ritirandone la firma. La ripresa della corsa deve essere autorizzata dal DM con ordine scritto al capotreno che ne consegnerà copia al macchinista ritirandone la firma.

(1) "Treno del confermasi ripresa della corsa solo dopo ricevimento vostro nulla osta."





Art. 5

All'art. 3 delle Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate sono apportate le seguenti modifiche:

- Nel comma 5 il terzo capoverso è così sostituito:

All'occorrenza, in tale dispaccio deve essere precisato che l'interruzione si estende tra il segnale di protezione e lo scambio estremo di tale PdS.

- Nel comma 14 il primo capoverso è così sostituito:

14. Nel caso di arresto di un treno circolante nel senso di sinistra per guasto (con conseguente richiesta di soccorso), dovendosi escludere dalla circolazione il binario occupato dal treno stesso e qualora sul tratto interessato esistano PL, il DM del PdS attiguo verso il quale il treno è diretto deve ordinare verbalmente al capotreno di non riprendere la corsa se non dopo suo esplicito ordine scritto. Il capotreno, prima di trasmettere il dispaccio di conferma (1) al DM, deve consegnarne copia al macchinista ritirandone la firma. La ripresa della corsa deve essere autorizzata dal DM con ordine scritto al capotreno che ne consegnerà copia al macchinista ritirandone la firma.

(1) "Treno..... del..... confermasi ripresa della corsa solo dopo ricevimento vostro nulla osta."

Art. 6

All'art. 4 delle Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate sono apportate le seguenti modifiche:

- Il comma 7 è così sostituito:

7. Se sul binario da interrompere il blocco è orientato per le partenze dal PdS telecomandato, il DCO deve avvisare con il seguente dispaccio l'agente che presenzia il PdS corrispondente: "...binario(pari o dispari) fra e interrotto (per le interruzioni di servizio dovrà precisare il motivo: per)" e quindi provvederà a comandare il "fuori servizio".

Se invece sul binario da interrompere il blocco è orientato per le partenze dal PdS presenziato, il DCO, con dispaccio, deve avvisare ed autorizzare a comandare il "fuori servizio", oppure concedere il consenso per il comando dello stesso dal PdS presenziato (in tal caso non occorre il dispaccio) l'agente che presenzia il PdS:

"...binario(pari o dispari) fra e interrotto (per le interruzioni di servizio dovrà precisare il motivo: per). Autorizzo azionare relativo dispositivo di "fuori servizio".

L'operatore che presenzia il PdS deve dare conferma con dispaccio al DCO solo nel caso in cui il comando del "fuori servizio" non sia andato a buon fine.





- Il comma 8 è così sostituito:

8. Il DCO deve avvisare dell'interruzione l'operatore che presenzia il PdS e che ha il blocco orientato per le partenze ed autorizzarlo a comandare il "fuori servizio" con dispaccio: "...binario(pari o dispari) fra e interrotto (per le interruzioni di servizio dovrà precisare il motivo: per). Autorizzo azionare relativo dispositivo di "fuori servizio".

Inoltre, il DCO dovrà trasmettere con dispaccio all'operatore del PdS attiguo: "...binario(pari o dispari) fra e interrotto (per le interruzioni di servizio dovrà precisare il motivo: per)". L'operatore che presenzia il PdS deve dare conferma con dispaccio al DCO solo nel caso in cui il comando del "fuori servizio" non sia andato a buon fine.

- Il comma 10 è così sostituito:

10. Se sul binario da interrompere il blocco è orientato per le partenze dal PdS telecomandato, il DCO deve avvisare con il seguente dispaccio il D.M. che presenzia il PdS corrispondente: "...binario(pari o dispari) fra e interrotto (per le interruzioni di servizio dovrà precisare il motivo: per)" e quindi provvederà a comandare il "fuori servizio".

Se invece sul binario da interrompere il blocco è orientato per le partenze dal PdS presenziato, il DCO, avvisa ed autorizza, con dispaccio, a comandare il "fuori servizio" il D.M. che presenzia il PdS: "...binario(pari o dispari) fra e interrotto (per le interruzioni di servizio dovrà precisare il motivo: per). Autorizzo azionare relativo dispositivo di "fuori servizio".

Il D.M. che presenzia il PdS deve dare conferma con dispaccio al DCO solo nel caso in cui il comando del "fuori servizio" non sia andato a buon fine.

- Il comma 11 è così sostituito:

11. Il DCO deve avvisare dell'interruzione il D.M. che presenzia il PdS e che ha il blocco orientato per le partenze ed autorizzarlo a comandare il "fuori servizio" con dispaccio: "...binario(pari o dispari) fra e interrotto (per le interruzioni di servizio dovrà precisare il motivo: per). Autorizzo azionare relativo dispositivo di "fuori servizio".

Inoltre, il DCO dovrà trasmettere con dispaccio al D.M. del PdS attiguo: "...binario(pari o dispari) fra e interrotto (per le interruzioni di servizio dovrà precisare il motivo: per)". Il D.M. che presenzia il PdS deve dare conferma con dispaccio al DCO solo nel caso in cui il comando del "fuori servizio" non sia andato a buon fine.

- Nel comma 25 il primo capoverso è così sostituito:

25. Nei PdS di cui all'art.1 comma 5/a, la prescrizione di cui al precedente comma 24 va praticata a tutti i treni istradati sul binario di destra, anche se il segnale imperativo di blocco a valle degli scambi è disposto a via libera.





Art. 7

All'art. 1 dell'Istruzione per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate (ad uso del personale dei treni) sono apportate le seguenti modifiche:

- Nel comma 7 il quinto capoverso è così sostituito:

In partenza da tali stazioni non è ammessa la marcia parallela, salvo casi particolari autorizzati dall'Unità centrale competente.

- Nel comma 8 dopo il sesto capoverso è inserito il seguente capoverso:

L'identificazione di un PBA con il numero della sezione di blocco a monte con l'aggiunta della dicitura "bis" (oppure "ter") può essere impiegata anche per i segnali permanentemente permissivi, per particolari contingenti situazioni di impianto.

- Il primo capoverso del comma 21 è così sostituito:

21. Nel caso di arresto di un treno circolante nel senso di sinistra per guasto (con conseguente richiesta di soccorso), dovendosi escludere dalla circolazione il binario occupato dal treno stesso e qualora sul tratto interessato esistano PL, il DM del PdS attiguo verso il quale il treno è diretto deve ordinare verbalmente al capotreno di non riprendere la corsa se non dopo suo esplicito ordine scritto. Il capotreno, prima di trasmettere il dispaccio di conferma (1) al DM, deve consegnarne copia al macchinista ritirandone la firma. La ripresa della corsa deve essere autorizzata dal DM con ordine scritto al capotreno che ne consegnerà copia al macchinista ritirandone la firma.

(1) "Treno del confermasi ripresa della corsa solo dopo ricevimento vostro nulla osta."

Art. 8

Al punto 1.1.5 delle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni è apportata la seguente modifica:

Il quinto capoverso è così sostituito:

Nelle tradotte con il mezzo di trazione affidato ad un solo agente di condotta e non scortate da capotreno, le funzioni di agente treno ed i compiti del capotreno, previsti dalla presente Istruzione sono affidati all'agente di scorta in possesso di specifica abilitazione; tale agente può svolgere le incombenze di cui al punto 1.1.9 (compilazione del bollettino di frenatura e composizione e delle prescrizioni tecniche) solo se in possesso dell'apposita abilitazione.





Art. 9

Al punto 1.6.2 delle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni è apportata la seguente modifica :

Il secondo capoverso è così sostituito:

Qualora il dispaccio di nulla osta sia ricevuto dal capotreno, questi ne dovrà consegnare copia al macchinista ritirandone la firma. Il treno vincolato a nulla osta non dovrà, in ogni caso, riprendere la corsa prima di aver ricevuto il relativo dispaccio di svincolo anche se nel frattempo il segnale di partenza si fosse disposto a via libera. Il dispaccio di svincolo da parte del D.C.O. autorizza la partenza del treno solo se il relativo segnale si dispone a via libera; in caso contrario occorreranno anche le previste prescrizioni mediante il mod. M40 DCO.

Art. 10

All'art. 15 della Istruzione per il servizio dei deviatori è apportata la seguente modifica:

Il secondo capoverso del comma 3 è così sostituito:

Sui tratti di linea ove non esistono impianti di rilevamento termico delle boccole ed i F.V. sono ubicati tutti dallo stesso lato, deve essere garantito il presenziamento dal lato opposto del F.V. in opportune stazioni o altri impianti distanziati non oltre i 60 km, salvo i casi di distanze maggiori, con il massimo di 70 km, autorizzati dall'Unità centrale competente per consentire il raggiungimento della località di servizio che possa garantire il presenziamento.

Art. 11

All'allegato 1 della Istruzione per il servizio dei deviatori sono apportate le seguenti modifiche:

- Il paragrafo a) del punto 11 è così sostituito:

a) Sono *ordinari* i treni indicati come tali nell'orario di servizio.

L'orario dei treni ordinari può essere diramato in occasione dell'attivazione dell'orario di servizio o nel corso della sua validità. Sulle linee dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, l'orario dei treni ordinari può essere modificato durante il periodo di validità dell'orario secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.

Sono denominati *periodici* i treni ordinari che circolano per uno o alcuni giorni, per determinati periodi oppure per l'intera validità dell'orario ma hanno prescritta la soppressione per più di due giorni della settimana, per la maggioranza delle settimane dell'orario. Sulle linee dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, la periodicità dei treni periodici può essere modificata durante il periodo di validità dell'orario secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.





- Alla fine del punto 38 è inserito il seguente capoverso:

Quando ci si trovi nell'impossibilità di comunicare per iscritto una precedenza anormale, la stazione che invia un treno diverso da quello atteso dai posti intermedi predetti, deve notificare al treno stesso di fermarsi al segnale di protezione di tali posti e di annunciarsi per telefono all'agente che li presenzia, per identificare il treno e ricevere istruzioni con dispaccio per il proseguimento. In tal caso, l'agente che presenzia il posto deve confermare al capotreno con comunicazione registrata la validità della via libera del segnale di protezione, precisando il numero del treno. Lo stesso agente deve considerare non individuati tutti i treni che provengono dalla precedente stazione dopo quello ricevuto con la procedura sopra descritta. I successivi treni devono essere fermati al segnale di protezione che potrà essere disposto a via libera solo dopo il riconoscimento da effettuarsi mediante scambio di comunicazioni registrate.

Art. 12

All'articolo 15 della Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello è apportata la seguente modifica:

Nel comma 4 il quarto, il quinto e il sesto capoverso sono così sostituiti:

L'A.M., nel caso esista il tasto di esclusione del consenso del P.L. (o dei P.L.) di cui all'art. 6 comma 10, oltre a riportare nella colonna "Altri meccanismi" i P.L. interessati, deve sempre specificare nella colonna "Osservazioni" del modulo stesso se il tasto è utilizzabile o meno. In mancanza di tale annotazione il D.M. non deve controfirmare o autorizzare la firma del modulo e deve invitare l'agente della manutenzione a riportarla.

Il D.M. (o il D.C.O.) che ha ricevuto il modulo o l'avviso dell'emissione del mod. M.45, prima di controfirmarlo o di autorizzarne la firma, deve accertare che nella tratta interessata non vi siano treni eventualmente in circolazione ed avvisare con dispaccio i posti corrispondenti interessati precisando la possibilità o meno di utilizzare il citato tasto.

Ai treni inoltrati dal lato protetto dai segnali propri dovrà essere praticata, oltre alla prescrizione di marcia a vista, anche quella di non tenere conto dell'aspetto dei segnali stessi. Se i P.L. sono protetti da segnale di partenza di stazione il segnale potrà essere disposto a via libera qualora l'A.M. abbia indicato sul modulo che il tasto di esclusione del consenso è utilizzabile e la stazione è abilitata; se la stazione è disabilitata l'uso di tale tasto da parte dell'A.G. non è ammesso e di conseguenza il movimento dei treni dovrà avvenire con segnale a via impedita. Se i P.L. sono protetti da segnale di un posto di blocco intermedio presenziato, il segnale stesso dovrà essere mantenuto a via impedita.





Art. 13

All'art. 1 dell'Istruzione per la protezione dei cantieri è apportata la seguente modifica:

Il comma 14 è così sostituito:

14. Sono “ordinari” i treni indicati come tali nell'orario di servizio.

L'orario dei treni ordinari può essere diramato in occasione dell'attivazione dell'orario di servizio o nel corso della sua validità. Sulle linee dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, l'orario dei treni ordinari può essere modificato durante il periodo di validità dell'orario secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.

Sono denominati “periodici” i treni ordinari che circolano per uno o alcuni giorni, per determinati periodi oppure per l'intera validità dell'orario ma hanno prescritta la soppressione per più di due giorni della settimana, per la maggioranza delle settimane dell'orario. Sulle linee dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, la periodicità dei treni periodici può essere modificata durante il periodo di validità dell'orario secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.

Art. 14

All'art. 4 dell'Istruzione per la protezione dei cantieri sono apportate le seguenti modifiche:

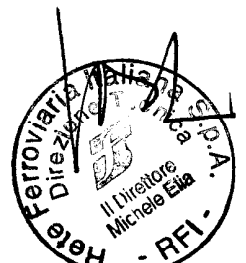
- Nel comma 1 il terzo capoverso è così sostituito:

Sulle linee non elettrificate e su quelle elettrificate sulle quali è attivo il sistema di collegamento terra – treno via radio GSM o GSM-R, i posti telefonici in linea sono indicati nell'Orario di servizio. Sulle rimanenti linee elettrificate, nei tratti allo scoperto, una freccia sui pali di sostegno della linea aerea di contatto indica la direzione del posto telefonico più vicino. Tale freccia indicatrice è riportata sui piedritti delle gallerie delle linee elettrificate, indipendentemente dall'esistenza di sistemi di collegamento terra – treno.

- Nel comma 1 l'ultimo capoverso è soppresso.

- Nel comma 6 il secondo alinea del punto a) è così sostituito:

- nella colonna 3 devono essere riportati il numero progressivo e mensile del protocollo ed un numero saltuario di due cifre da 01 a 99, attribuiti al dispaccio in partenza;





Art. 15

All'art. 14 dell'Istruzione per la protezione dei cantieri sono apportate le seguenti modifiche:

- Nel comma 3 il penultimo capoverso del punto a) è così sostituito:

Per il termine della interruzione dovrà essere comunicata l'ora a tutti gli agenti suddetti (ed al Capo Cantiere della Ditta) che devono porre in atto il regime di protezione su avvistamento del cantiere che continua il lavoro in presenza della circolazione.

- Nel comma 3 il punto c) è soppresso.

- Nel comma 3 il quinto capoverso è soppresso.

Art. 16

L'allegato 2 dell'Istruzione per la protezione dei cantieri è soppresso.

Art. 17

All'art. 3 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico Parte III – Blocco elettrico automatico – Linee a Dirigenza Locale – “Linee a doppio binario banalizzate” è apportata la seguente modifica:

Nel comma 20 l'ultimo capoverso è così sostituito:

Qualora, per variazioni alla successione dei treni o per altri motivi, non possa eccezionalmente essere utilizzato un benessere concesso per l'inoltro di un treno a seguito di altro a distanza di blocco automatico, il DM del PdS che ha ricevuto il predetto benessere deve chiederne l'annullamento con dispaccio e riceverne conferma con dispaccio.

Art. 18

All'art. 3 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico Parte III – Blocco elettrico automatico – Linee a Dirigenza Locale – “Linee a doppio binario non banalizzate” è apportata la seguente modifica:

Nel comma 14 l'ultimo capoverso è così sostituito:

Qualora, per variazioni alla successione dei treni o per altri motivi, non possa eccezionalmente essere utilizzato un benessere concesso per l'inoltro di un treno a seguito di altro a distanza di blocco automatico, il DM della stazione che ha ricevuto il predetto benessere deve chiederne l'annullamento con dispaccio e riceverne conferma con dispaccio.

