

Direzione Tecnica  
il Direttore

DISPOSIZIONE N° 29 del 16 MAG. 2005

**“Modifiche all’Istruzione per il Servizio dei Deviatori.”**

**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 dei Trasporti e della Navigazione – 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° 10 pagine

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

RFI S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato

Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A. a norma dell’art. 2497 sexies cod. civ. e del D. Lgs. n. 188/2003

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

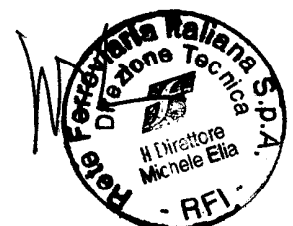
Capitale Sociale: Euro 26.756.202.833,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. 01585570581 - P. Iva 01008081000 - R.E.A. 758300

E’ COPIA CONFORME ALL’ORIGINALE  
COMPOSTA DI N° 10 PAGINE

Pagina 1 di 10





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 Organizzative Centrali di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., prot. n° RFI/TC.MV.RG/38 del 20/04/2005, con cui si propone l'emanazione di una Disposizione concernente modifiche all'Istruzione per il Servizio dei Deviatori;

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

### **DELIBERA**

#### **Art. 1**

**All'art. 1 della Istruzione per il servizio dei deviatori è apportata la seguente modifica:**

**Il secondo capoverso del comma 4 è così sostituito:**

Inoltre, deve essere in possesso delle specifiche abilitazioni richieste per l'espletamento delle sue mansioni nell'impianto (blocco elettrico, blocco radio, apparati centrali, ecc.).

#### **Art. 2**

**All'art. 2 della Istruzione per il servizio dei deviatori sono apportate le seguenti modifiche:**

**- Dopo il comma 2 bis è inserito il seguente comma:**

**2 ter.** Nelle stazioni poste su linee munite di attrezzature atte a realizzare sistemi per il controllo della marcia dei treni ed il segnalamento in cabina di guida dei rotabili con blocco radio e prive di segnali fissi luminosi (ERTMS/ETCS L 2), gli itinerari di arrivo si estendono come nei precedenti commi 2 e 2 bis, ma sono delimitati dai segnali fissi previsti su tali linee e definiti nel Regolamento sui Segnali.





**- Il comma 3 è così sostituito:**

**3.** 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 estende per 50 metri nei casi *a)* del comma 2 (3), ed *a), b)* e *c)* primo alinea del comma 2 *bis* (3) e per 100 metri nel caso *b)* del comma 2, nel caso *c)* secondo alinea del comma 2 *bis* e nel caso del comma 2 *ter*.

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 (comma 4 *bis*, punti *a)* e *b)* e 4 *quater*).

**- Dopo il comma 4 *ter* è inserito il seguente comma:**

**4 *quater*.** Nelle stazioni poste su linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L 2, gli itinerari di partenza si estendono come nei precedenti commi 4 e 4 *bis*, ma sono delimitati dai segnali fissi previsti su tali linee e definiti nel Regolamento sui Segnali.

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

**Art. 3**

**All'art. 4 della Istruzione per il servizio dei deviatori è apportata la seguente modifica:**

**Alla fine del comma 9 è inserito il seguente capoverso:**

Il significato dei simboli grafici usati per i piani schematici del sistema per il controllo della marcia dei treni, il distanziamento ed il segnalamento in cabina di guida dei rotabili (ERTMS/ETCS L2) sono riportati nell'Allegato 4 *ter*.

**Art. 4**

**All'art. 12 della Istruzione per il servizio dei deviatori è apportata la seguente modifica:**

**Dopo il comma 2 è inserito il seguente comma:**

**2 *bis*.** Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, il collegamento di sicurezza è un vincolo d'impianto tra le apparecchiature atte alla concessione di una Autorizzazione al Movimento e gli enti interessati dal movimento autorizzato, tale da soddisfare le seguenti condizioni:

*a)* per la concessione dell'Autorizzazione al Movimento è necessario che gli enti interessati al movimento siano disposti ed assicurati nella posizione voluta;





b) per rimuovere gli enti da questa posizione occorre che la concessione dell'Autorizzazione al Movimento, relativa al tratto che interessa gli enti, sia stata annullata e, se il treno non ha ancora impegnato i deviatori, revocata a bordo.

Il predetto collegamento è sempre integrato da un dispositivo di bloccamento degli enti che soddisfa alla seguente ulteriore condizione:

c) per rimuovere gli enti dalla posizione indicata al precedente punto a) occorre, altresì, che il treno si trovi in posizione tale da garantire che la rimozione stessa si effettui in condizioni di sicurezza.

## Art. 5 .

All'art. 15 della Istruzione per il servizio dei deviatori sono apportate le seguenti modifiche:

### - Il comma 5 è così sostituito:

5. Ai fini delle operazioni di incrocio, l'accertamento della completezza dei treni in arrivo in stazione, da tratti di linea attigui attrezzati con blocco elettrico automatico, conta-assi o con blocco radio, deve essere compiuto dal D.M. tramite le suddette attrezzature.

Ai fini delle operazioni di precedenza, non occorre l'accertamento della completezza dei treni che cedono il passo, in arrivo da tratti di linea attigui attrezzati con blocco elettrico automatico, conta-assi o con blocco radio.

### - Il primo capoverso del comma 6 è così sostituito:

6. Ai fini dello snellimento del servizio, in determinate stazioni stabilite dalle Unità periferiche interessate, il D.M. o il deviatore o entrambi potranno essere esonerati sia dal presenziamento sia dall'accertamento della completezza dei treni in arrivo da tratti di linea attigui attrezzati con blocco elettrico automatico, conta-assi o con blocco radio, e dei treni in partenza verso i tratti suddetti.

### - Il comma 7 è così sostituito:

7. In particolari situazioni d'impianto (binari di circolazione decentrati, casi in cui l'intensità della circolazione e la contemporaneità dei movimenti siano tali da rendere difficoltoso il presenziamento, ecc.), le Unità periferiche interessate possono esonerare il D.M. dal presenziamento anche in assenza delle attrezzature di blocco elettrico automatico, conta-assi o di blocco radio.

### - Il punto a) del primo capoverso del comma 8 è così sostituito:

a) in caso di istituzione del blocco telefonico, anche se in aggiunta al blocco automatico o conta-assi o blocco radio, fatta eccezione per il caso di invio treni a seguito a distanza di blocco elettrico o blocco radio;





## Art. 6

All'art. 17 della Istruzione per il servizio dei deviatori è apportata la seguente modifica:

Dopo il comma 18 è inserito il seguente comma:

19. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, per la formazione degli itinerari valgono le norme previste dalla presente Istruzione e dall'Istruzione per l'esercizio degli apparati centrali statici su linee AC/AV con ERTMS/ETCS L2, prive di segnali fissi luminosi.

## Art. 7

All'art. 19 della Istruzione per il servizio dei deviatori sono apportate le seguenti modifiche:

- Dopo il comma 8 è inserito il seguente comma:

8 bis. Nelle stazioni poste su linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, prive di segnali fissi luminosi, la concessione o meno del consenso al Sistema in relazione alle condizioni di impianto esistenti, per autorizzare il movimento dei treni in base all'itinerario predisposto dal dirigente, viene evidenziata sul quadro luminoso dell'apparato mediante apposite segnalazioni definite "segnali virtuali".

Sono previsti segnali virtuali di protezione, di partenza, di avanzamento e di avvio.

I segnali virtuali di protezione e di partenza sono normalmente a via impedita e si dispongono a via libera dopo la predisposizione del relativo itinerario; essi si ridispongono automaticamente a via impedita all'atto dell'occupazione dell'itinerario.

- Dopo il primo capoverso del comma 9 è inserito il seguente capoverso:

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, prive di segnali fissi luminosi, occorrendo eccezionalmente modificare l'itinerario predisposto per un treno quando sia già stato effettuato il comando per l'apertura dei relativi segnali virtuali, anche se questi ultimi non si sono ancora disposti a via libera, si deve effettuare il comando di chiusura segnali virtuali, accertare che sia riuscita efficace agli effetti dell'arresto del treno e vincolare con dispaccio il proseguimento del treno stesso al proprio nulla osta.

- Il secondo capoverso del comma 9 è così sostituito:

Negli impianti in cui esiste il dispositivo di approccio di cui all'art. 12/2 e 12/2bis non è necessario il preventivo arresto del treno se tale dispositivo non è stato ancora impegnato dal treno medesimo.





## Art. 8

All'art. 26 della Istruzione per il servizio dei deviatori è apportata la seguente modifica:

Dopo il secondo capoverso del comma 4 è inserito il seguente capoverso:

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L 2 i lavori di manutenzione debbono essere eseguiti secondo quanto previsto dalle Disposizioni e dalle Istruzioni per l'esercizio delle linee AC/AV ERTMS/ETCS L2.

## Art. 9

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

- Dopo il punto 2 è inserito il seguente punto:

**2 bis.** Determinate linee sono munite di attrezzature atte a realizzare sistemi per il controllo della marcia dei treni, il distanziamento ed il segnalamento in cabina di guida dei rotabili (ERTMS/ETCS L2). Con questi sistemi la circolazione dei treni è regolata mediante la concessione di "Autorizzazioni al Movimento" definite nel Regolamento sui Segnali. Tale concessione è vincolata in modo che ciascuna sezione non possa essere impegnata che da un treno per volta.

Nel tratto precedente al punto della linea in cui ha termine una Autorizzazione al Movimento in supervisione completa il sistema impone una velocità limitata. L'estensione del tratto ed il limite di velocità sono stabilite nelle Disposizioni per l'esercizio delle linee AC/AV ERTMS/ETCS L2.

Per l'esercizio di tali sistemi debbono essere osservate le specifiche norme contenute nelle Disposizioni per l'esercizio delle linee AC/AV ERTMS/ETCS L2.

- Dopo il punto 7 è inserito il seguente punto:

**7 bis.** Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare sistemi per il controllo della marcia dei treni ed il segnalamento in cabina di guida dei rotabili con blocco radio e prive di segnali fissi luminosi (ERTMS/ETCS L2), per la delimitazione delle stazioni e la protezione dei posti di comunicazione e dei bivi sono utilizzati appositi segnali fissi definiti nel Regolamento sui Segnali.

- Il primo capoverso del punto 19 è così sostituito:

**19.** La circolazione dei treni può essere regolata:

- a) col regime del blocco telefonico;
- b) col regime del blocco elettrico (manuale, automatico o conta-assi);
- c) col regime del blocco radio.





**- Dopo il punto 19 è inserito il seguente punto:**

**19 bis.** Le linee esercitate con il regime del blocco radio sono prive di segnali fissi luminosi. Tali linee sono suddivise in tratti (sezioni) delimitati da appositi segnali fissi definiti nel Regolamento sui Segnali.

Il blocco radio garantisce che ciascuna sezione possa essere impegnata da un treno alla volta.

Il blocco radio assicura il distanziamento dei treni per mezzo di informazioni trasmesse via radio a bordo dei treni appositamente attrezzati.

Le norme particolari per l'esercizio con tale sistema sono riportate nell'Istruzione con sistema di blocco radio.

**- Dopo il primo capoverso del punto 22 è inserito il seguente capoverso:**

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L 2, costituisce ingombro all'uscita del binario di ricevimento qualsiasi ostacolo posto a meno di 100 metri oltre il termine dell'itinerario di arrivo.

**- Il terzo capoverso del punto 22 è così sostituito:**

Salvo determinati casi stabiliti dal Regolamento per la circolazione dei treni, i treni che devono entrare in stazione sul binario di ricevimento ingombro anche solo all'uscita o tronco con paraurti, nei limiti anzidetti, devono essere avvisati con prescrizione di movimento scritta a mezzo degli appositi moduli o con dispaccio, del ricevimento su binario ingombro o tronco (1) e ricevuti con il segnale di protezione a via impedita oppure, sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, ricevuti con Autorizzazione al Movimento con apposita prescrizione di movimento scritta a mezzo degli appositi moduli o con dispaccio. In tal caso, non deve essere utilizzato il segnale di avanzamento e il segnale d'arresto deve essere posto in corrispondenza dell'ostacolo.

**- Il punto 45 è così sostituito:**

**45.** Disposizioni in deroga alle norme del presente articolo possono essere impartite dall'Unità centrale competente per determinate linee che siano attrezzate con impianti di segnalamento e di blocco elettrico oppure con blocco radio sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L 2 e prive di segnali fissi luminosi, per la circolazione nei due sensi su uno stesso binario.

#### **Art. 10**



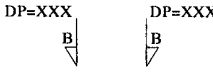
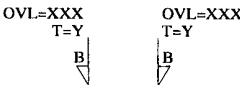

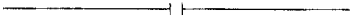
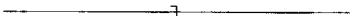

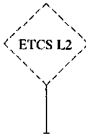
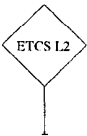

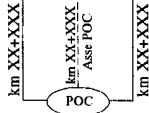



**Dopo l'allegato 4 bis dell'Istruzione per il servizio dei deviatori è inserito il seguente Allegato:**

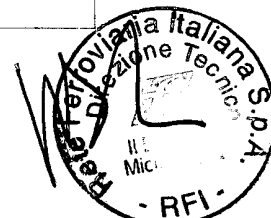
#### **ALLEGATO 4 ter**

### **SIMBOLOGIA GRAFICA PER PIANI E PROFILI SCHEMATICI DEL SISTEMA PER IL CONTROLLO DELLA MARCIA DEI TRENI, IL DISTANZIAMENTO ED IL SEGNALAMENTO IN CABINA DI GUIDA DEI ROTABILI (ERTMS/ETCS L2)**





Denominazione	Segno grafico
Fine sezione di blocco (EOA) (senso di marcia sinistro/destro sul piano schematico)	
Fine sezione di blocco (EOA) con velocità di rilascio calcolata a bordo	
Fine sezione di blocco (EOA) con velocità di rilascio calcolata a bordo, DP= distanza dal punto protetto (Danger Point)	
Fine sezione di blocco (EOA) con velocità di rilascio calcolata a bordo, OVL= estensione della zona di uscita liberata a tempo (Overlap) Y= tempo di liberazione in minuti	
Segnale imperativo di stazione	
Giunto meccanico isolato	
Giunto elettrico	
Giunto elettrico/meccanico isolato	
Cartello avviso inizio/inizio linea AV	
Cartello avviso fine/fine linea AV	
Tratto neutro per cambio fase (alimentabile)	
Posto di Confine (non alimentabile)	
PI composto da due boe fisse	
PI composto da una boa fissa ed una commutata	
PI composto da due boe commutate	







Denominazione	Sigla
Posto di verifica boccole: sigla da apporre ai piedi del segnale cui si riferisce	PVB





**Art. 11**

La presente Disposizione entrerà in vigore alle ore 00.01 del 01 settembre 2005.

Michele ELIA  