

Direzione Tecnica
il Direttore

DISPOSIZIONE N° 71 del - 7 NOV. 2005

“Modifiche al Regolamento per la Circolazione dei Treni, al Regolamento sui Segnali ed al Decreto Dirigenziale 13 aprile 2005, n. 301/2005/Div. 6 concernenti l’esercizio col sistema ERTMS/ETCS L2”

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 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 Legislativo 24 maggio 2001, n. 299, recante "Attuazione della direttiva 96/48/CE relativa all'interoperabilita' del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocita";

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 il Decreto Legislativo 30 settembre 2004, n. 268, recante “Attuazione della direttiva 2001/16/CE in materia di interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale”;

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;

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;

VISTI il Decreto Dirigenziale 13 aprile 2004, n. 301/2005/Div. 6 e la nota n. 86/2005/Div.6 dell’11 luglio 2005 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con i quali sono state approvate le modifiche al Regolamento per la Circolazione dei Treni e al Regolamento sui Segnali proposte dal Gestore dell’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale per la fase di pre-esercizio del Sistema ERTMS/ETCS L2 sulla linea AV/AC Roma-Napoli e sulla sub-tratta AV/AC Torino-Novara;

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 Sociale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Capitale Sociale: Euro 26.866.132.112,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 01585570581 - P. Iva 01008081000 - R.E.A. 758300





VISTO i regolamenti emanati ai sensi dell'art. 95 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 sopra citato;

VISTO l'articolo 1 comma 1 bis del Regolamento per la Circolazione dei Treni, in base al quale, per imprescindibili necessità di sperimentazione, è consentito di deliberare in via provvisoria norme di esercizio derogatorie di quelle regolamentari vigenti;

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 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 della Direzione Tecnica, prot. n° RFI/TC.NSC/00091 del 26/10/2005, con cui si propone l'emanazione di una Disposizione recante modifiche di carattere sperimentale concernenti l'esercizio col sistema ERTMS/ETCS L2 e riguardanti il Regolamento per la Circolazione dei Treni, il Regolamento sui segnali ed il Decreto Dirigenziale 13 aprile 2004, n. 301/2005/Div. 6 sopra citato;

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

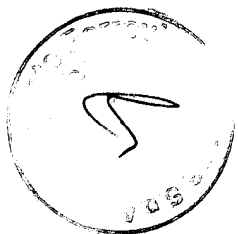
DELIBERA

Art. 1

All'art. 6 del Regolamento per la Circolazione dei Treni è apportata la seguente modifica:

Il primo capoverso del comma 11 è così sostituito:

11. Il macchinista di un treno, che debba d'iniziativa osservare la marcia a vista o che ne abbia ricevuto specifico ordine, deve procedere in modo da poter fermare prontamente il treno stesso nel tratto di visuale libera appena se ne manifesti il bisogno (presenza di eventuali rotabili od ostacoli fissi in genere) senza mai superare la velocità di 30 Km/h,





salvo che sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 ove la velocità da non superare mai è di 60 Km/h.

Art. 2

All'art. 14 del Regolamento per la Circolazione dei Treni è apportata la seguente modifica:

Dopo il comma 7 è inserito il seguente comma:

8. Su determinati tratti fra due stazioni, serviti da più linee affiancate a doppio binario, di cui una esercitata col blocco radio e le altre col blocco elettrico, può essere ammesso, in deroga alle norme comuni e in base a disposizioni particolari emanate dalle Unità periferiche interessate, che i treni impostati sulla linea esercitata col blocco radio vengano all'occorrenza istradati su altra linea esercitata col blocco elettrico senza che si faccia luogo ad operazioni di soppressione ed effettuazione.

Art. 3

All'Allegato del decreto Dirigenziale 13 aprile 2005, n. 301/2005/Div. 6 del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti concernente l'istituzione del comma 25 bis dell'art. 6, è apportata la seguente modifica:

Il primo capoverso del comma 25 bis è così modificato:

25 bis Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, quando occorra istituire un rallentamento o notificare lo spostamento di un rallentamento già istituito, il Capo Reparto Esercizio Infrastrutture ne dovrà dare tempestiva comunicazione, con l'indicazione di tutti gli estremi necessari, al Capo Reparto Movimento, a mezzo dell'apposito modulo previsto per le altre linee.

Art. 4

All'art. 33 del Regolamento sui Segnali è apportata la seguente modifica:

Dopo il comma 6 è inserito il seguente comma:

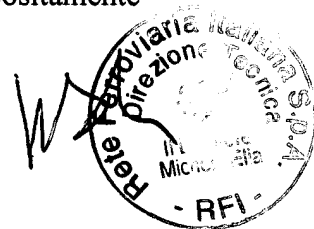
7. Le linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 sono prive di indicatori di velocità massima.

Art. 5

Dopo l'art. 77 del Regolamento sui Segnali è inserito il seguente articolo:

Art. 78 - TABELLA DI "START OF MISSION" PER TRENI ATTREZZATI CON SISTEMA ERTMS/ETCS L2

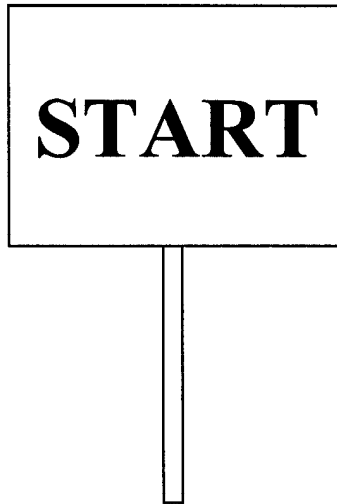
Nelle località di servizio, ubicate sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 i segnali imperativi di partenza di determinati binari appositamente





attrezzati per lo Start of Mission sono preceduti da un'apposita tabella a fondo bianco ad alto potere rifrangente recante, dipinta in nero, la scritta "START".

Su tali binari la procedura di inizio missione (Start of Mission) deve essere eseguita con il treno attestato in precedenza a tale tabella.



Art. 5

All'Allegato 1 del Regolamento sui Segnali sono apportate le seguenti modifiche:

- All'indice dell'Allegato il titolo del punto 19) è così sostituito:

19) Targhe di individuazione dei portali T.E. su linee alimentate a corrente continua.

- All'indice dell'Allegato il titolo del punto 20) è così sostituito:

20) Segnalazione di finti portali T.E. su linee alimentate a corrente continua.

- Il titolo del punto 19 è così sostituito:

19) Targhe di individuazione dei portali T.E. su linee alimentate a corrente continua.

- Il titolo del punto 20 è così sostituito:

20) Segnalazione di finti portali T.E. su linee alimentate a corrente continua.





Art. 6

All'Allegato del Decreto Dirigenziale 13 aprile 2005, n. 301/2005/Div. 6 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti concernente modifiche all'art. 21 del Regolamento per la Circolazione dei Treni, sono apportate le seguenti modifiche:

- L'ultimo capoverso del comma 1 è così sostituito:

Sulle linee esercitate col blocco radio, in mancanza di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, i treni vengono distanziati con marcia a vista, salvo che nelle situazioni di esercizio di seguito riportate, nelle quali la circolazione deve essere regolata con dispacci di giunto: da un posto di servizio, da un segnale imperativo di fine sezione, da un segnale di confine o dalla piena linea (progressiva chilometrica), fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, al successivo segnale imperativo di fine sezione, o fino ad un segnale di confine:

- a) lavori di manutenzione/riparazione delle attrezzature di blocco radio nei casi previsti dall'Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco radio;
- b) guasto del blocco radio con circolazione in entrambi i sensi su un solo binario;
- c) mancata inversione dell'orientamento del blocco radio;
- d) guasto del dispositivo di riattivazione di un binario;
- e) mancanza di Autorizzazione al Movimento in Supervisione Completa in corrispondenza di punti singolari del sistema elettrico di alimentazione (Posti di cambio Tensione o Posti di Cambio Fase di Linea);
- f) guasto all'apparecchiatura di bordo.

- Il comma 1 *ter* è così sostituito:

1 *ter*. Il dirigente che sulle linee esercitate con blocco radio deve autorizzare la partenza di un treno privo di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, ai fini del distanziamento, deve praticare al treno le prescrizioni:

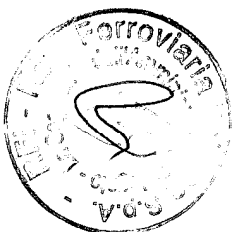
- di superare il segnale imperativo di..... (partenza di....., fine sezione n°) *oppure* il segnale di confine;

in caso di distanziamento con marcia a vista:

- di proseguire con marcia a vista non superando la velocità di 60 km/h fino al segnale imperativo di protezione di..... (posto di servizio successivo) *oppure* al segnale imperativo di fine sezione n° *oppure* al segnale di confine, ubicato al km, per mancanza di via libera;
- di non tener conto dei segnali imperativi di fine sezione incontrati, ove esistenti;

in caso di distanziamento con dispaccio di giunto:

- di proseguire fino al segnale imperativo di protezione di (posto di servizio successivo), *oppure* fino al successivo segnale imperativo di fine sezione n°, *oppure* fino al segnale di confine, ubicato al km, non superando la velocità di 60 km/h. Tratto libero da treni;
- di non tener conto dei segnali imperativi di fine sezione incontrati, ove esistenti.





Art. 7

All'Allegato del Decreto Dirigenziale 13 aprile 2005, n. 301/2005/Div. 6 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti concernente l'istituzione dell'art. 21 bis nel Regolamento sui Segnali, è apporata la seguente modifica:

la lettera b) del punto B) è così sostituita:

b) Autorizzazione al Movimento con Marcia a Vista

L'Autorizzazione al Movimento con Marcia a Vista concessa dal Sistema, in presenza di particolari anomalie, per il tratto di linea fino al successivo segnale imperativo, con marcia a vista non superando la velocità di 60 km/h, viene visualizzata attraverso l'icona riportata in Allegato 4 figura 2.

Tale Autorizzazione al Movimento deve essere riconosciuta dal macchinista.

Il macchinista, dopo il riconoscimento di cui sopra e dopo aver ricevuto, se previsto (artt. 24, 24 bis e 25), il segnale di «pronti» dal capotreno, riprenderà la corsa fino al successivo segnale imperativo (di località di servizio o di fine sezione), oppure di confine, con marcia a vista non superando la velocità di 60 Km/h.


Michele ELIA

