

Direzione Tecnica
il Direttore

DISPOSIZIONE N° 73 del 15 luglio 2005

“Modifiche alla Disposizione 47 del 15 luglio 2005 concernente “Norme per l’esercizio degli impianti di trazione elettrica a 25 kV relative ai rapporti tra il personale del Movimento, degli impianti elettrici e dei Treni”

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;

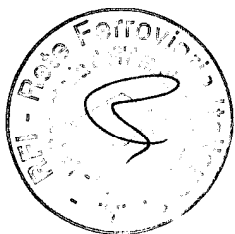
VISTO il Decreto Dirigenziale 22 maggio 2000, n° 247/VIG3, emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie ed avente come oggetto la definizione degli standard e delle norme di sicurezza per l’esercizio ferroviario;

VISTI il Decreto Dirigenziale 13 aprile 2005, 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 26.800.132.112,00
Isentata al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 01585570581 - P. Iva 01008081000 - R.F.A. 758300



IN COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE
COMPLETATA DA: 8
E' presente un altro esemplare composto da n. 8





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 Disposizione n° 47 del 15 luglio 2005 recante le "Norme per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica a 25 kV relative ai rapporti tra il personale del Movimento, degli Impianti Elettrici e dei Treni";

VISTA la relazione dei Responsabili delle competenti Strutture Organizzative Centrali della Direzione Tecnica, prot. n° RFI/TC.NSC/00103 del 14/11/2005, con cui si propone l'emanazione di una Disposizione avente per oggetto "Modifiche alla Disposizione 47 del 15 luglio 2005 concernente "Norme per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica a 25 kV relative ai rapporti tra il personale del Movimento, degli Impianti Elettrici e dei Treni"";

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

DELIBERA

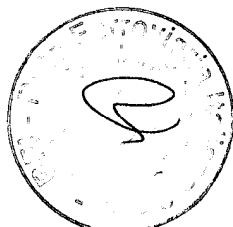
Art. 1

L'articolo 5 delle "Norme per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica a 25 kV relative ai rapporti tra il personale del Movimento, degli impianti elettrici e dei Treni" è così sostituito:

Art. 5

Alimentazione dei Posti di Cambio Fase (PCF)

1. Le alimentazioni della linea di contatto sono garantite dal DOTE, cui compete definirne gli assetti in base alle disposizioni allo scopo impartite dalle Unità competenti (centrali e periferiche).
Spetta pertanto allo stesso DOTE farsi carico di gestire l'alimentazione della linea e di individuare i PCF che dovranno essere mantenuti disalimentati (attivi) e quelli che dovranno invece essere assicurati alimentati (non attivi), in relazione alle esigenze di esercizio.





2. Il DOTE segnalerà con dispaccio all'Operatore RBC (le cui funzioni sono svolte dal DCO) i PCF che verranno mantenuti nello stato di disalimentato e/o quelli che eventualmente dovranno essere rialimentati, utilizzando la seguente formula A:

A) *“Operatore RBC configurate il/i PCF del/i binario/i pari/dispari di ubicato/i al km..... con linea di contatto disalimentata. Contestualmente configurate il/i PCF del/i binario/i pari/dispari di..... ubicato/i al km..... con linea di contatto alimentata”.*

3. La modifica dello stato di alimentazione di un PCF su un binario deve essere effettuata con linea di contatto disalimentata; la modifica dello stato di alimentazione di un PCF comporta la modifica dello stato del corrispondente PCF dell'altro binario.

Per esigenze di circolazione o di esercizio degli impianti TE la modifica può essere effettuata anche con circolazione di mezzi elettrici in atto, ma comunque in assenza di tensione. In tali circostanze il DOTE, se ritenuto necessario, richiederà al DCO informazioni relative alla circolazione dei treni.

Il DCO rileva lo stato di alimentazione dei PCF su apposito visualizzatore dell'SCC; la modifica dello stato dei PCF è trasmessa su tale visualizzatore in automatico, a seguito delle manovre effettuate dal DOTE.

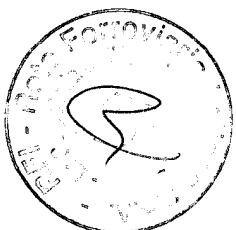
Lo stato di alimentazione di un PCF può essere modificato a causa di:

- a) esigenze improvvise di circolazione, dovute ad assenza di Autorizzazione al Movimento concessa dal sistema;
- b) esigenze di esercizio degli impianti TE;
- c) attivazione di riduzione di velocità inferiore a 50 km/h su tratti interessanti posti di cambi fase disalimentati (attivi).

4. Esigenze improvvise di circolazione

Nel caso in cui un treno è fermo in corrispondenza di un segnale imperativo di protezione o partenza e sull'itinerario da percorrere con marcia degradata è ubicato un PCF che dall'apposito visualizzatore dell'SCC a disposizione del DCO risulta disalimentato, il DCO ne dovrà chiedere con dispaccio la rialimentazione al DOTE.

Analogamente, nel caso di mancata concessione di un'Autorizzazione al Movimento da parte del sistema ad un treno fermo ad un segnale imperativo di fine sezione che delimita una sezione di blocco radio ove è presente un PCF disalimentato, **dopo essere stato avvisato dal Personale di Condotta (PdC) dell'assenza di Autorizzazione al Movimento concessa dal sistema**, il DCO ne dovrà chiedere la rialimentazione con dispaccio al DOTE.





Per modificare lo stato di un PCF bisogna procedere come segue:

- il DCO chiede al DOTE con dispaccio, di rialimentare il PCF sul binario interessato, utilizzando la seguente formula **B**:

B) *“Capo turno DOTE per esigenze di circolazione treni configurate il/i PCF del/i binario/i pari/dispari diubicato/i al km.....,con linea di contatto alimentata”.*

- il DOTE, eseguite le manovre previste, dà comunicazione all’Operatore RBC del nuovo assetto dei PCF, tramite dispaccio, utilizzando la formula **A**:

A) *“Operatore RBC configurate il/i PCF del/i binario/i pari/dispari diubicato/i al km..... con linea di contatto disalimentata. Contestualmente configurate il/i PCF del/i binario/i pari/dispari diubicato/i al km..... con linea di contatto alimentata”.*

Nel caso in cui il DOTE non potesse dar corso alla richiesta di modifica dello stato di alimentazione dei PCF, ne darà immediato avviso scritto al DCO utilizzando la seguente formula **C**:

C) *“DCO non attuata modifica dello stato di alimentazione del PCF diubicato al km*

L’Operatore RBC, ricevuto il dispaccio del DOTE relativo al nuovo assetto del PCF deve, tramite l’interfaccia operatore RBC, provvedere tempestivamente all’inserimento del nuovo assetto.

Il DCO, nel caso riceva con dispaccio dal DOTE l’avviso della mancata rialimentazione di un PCF ubicato a valle di un segnale imperativo di protezione o di partenza, non deve autorizzare il movimento del treno; nel caso invece il PCF sia ubicato a valle di un segnale imperativo di fine sezione, il DCO deve autorizzare il superamento del segnale distanziando il treno con il giunto telefonico.

Dopo che è stato configurato il nuovo assetto del PCF, il DCO può autorizzare il proseguimento del treno dal segnale imperativo di protezione o di partenza; il proseguimento del treno da un segnale imperativo di fine sezione è autorizzato automaticamente dal Sistema in modo On Sight (art. 21 bis – B lettera b) del R.S.).

Nel caso di mancato inserimento, il DCO deve:

- per il PCF alimentato e non riconfigurato
autorizzare il superamento del segnale imperativo con marcia a vista;
- per il PCF disalimentato e non riconfigurato
 - effettuare l’operazione di “ inibizione apertura segnali”, per l’arresto dei treni, su entrambi i binari nei PdS attigui al PCF disalimentato;





- notificare la seguente prescrizione **E** ai treni che debbono percorrere il PCF disalimentato e non inserito in RBC (non segnalato in cabina di guida al PdC):

E) *“PCF ubicato alla progressiva chilometrica..... tra..... e..... disalimentato”.*

Per il PCF disalimentato e non riconfigurato l'Operatore RBC deve inserire la limitazione di velocità a 150 km/h su entrambi i binari della tratta delimitata dagli stessi PdS.

Nel caso di mancato inserimento della riduzione di velocità a 150 km/h il DCO deve integrare la formula **E**, notificata agli stessi treni, con l'ulteriore prescrizione:

“Non superate la velocità di 150 km/h tra e (PdS attigui al PCF disalimentato)”

Le prescrizioni ai treni relative ai PCF disalimentati (attivi) e non inseriti in RBC debbono essere notificate nei PdS attigui ai PCF stessi. Tali prescrizioni non devono essere notificate ai treni nel caso venga ordinata dal DCO l'autorizzazione al movimento con via libera di giunto telefonico.

L'Operatore RBC, alla riattivazione dell'interfaccia, deve inserire in RBC le informazioni di riconfigurazione dei PCF rimaste sospese.

Ripristinata la regolare marcia dei treni, il DCO deve comunicare con dispaccio al DOTE la cessazione dell'esigenza del PCF alimentato, utilizzando la seguente formula **F**:

F) *“Capo turno DOTE..... per cessata esigenza di circolazione treni potete disalimentare il PCF di ubicato al km”*

5. Esigenze di esercizio degli impianti TE

La riconfigurazione dei PCF potrà essere eseguita dal DOTE, previa intese con il DCO, senza necessità di arrestare la circolazione.

- Il DOTE, eseguite le manovre necessarie, deve immediatamente avvisare con dispaccio l'Operatore RBC del nuovo assetto dei PCF, utilizzando la formula **A**:

A) *“Operatore RBC configurate il/i PCF del/i binario/i pari/dispari di ubicato/i al km..... con linea di contatto disalimentata. Contestualmente configurate il/i PCF del/i binario/i pari/dispari di ubicato/i al km..... con linea di contatto alimentata”.*

- L'Operatore RBC tramite interfaccia provvederà tempestivamente all'inserimento del nuovo assetto.





Nel caso di mancato inserimento del PCF disalimentato e non riconfigurato, il DCO deve:

- effettuare l'operazione di "inibizione apertura segnali", per l'arresto dei treni, su entrambi i binari nei PdS attigui al PCF disalimentato
- notificare la seguente prescrizione **E** ai treni che debbono percorrere il PCF disalimentato e non inserito in RBC (non segnalato in cabina di guida al PdC):
E) *"PCF ubicato alla progressiva chilometrica.....trae..... disalimentato"*.

Per il PCF disalimentato e non riconfigurato l'Operatore RBC deve inserire la limitazione di velocità a 150 km/h su entrambi i binari della tratta delimitata dagli stessi PdS.

Nel caso di mancato inserimento della riduzione di velocità a 150 km/h il DCO, deve integrare la formula **E**, notificata agli stessi treni, con l'ulteriore prescrizione:

"Non superate la velocità di 150 km/h tra e (PdS attigui al PCF disalimentato)"

Le prescrizioni ai treni relative ai PCF disalimentati (attivi) e non inseriti in RBC debbono essere notificate nei PdS attigui ai PCF stessi. Tali prescrizioni non devono essere notificate ai treni nel caso venga ordinata dal DCO l'autorizzazione al movimento con via libera di giunto telefonico.

Il DCO, alla riattivazione dell'interfaccia, deve inserire in RBC le informazioni di riconfigurazione dei PCF rimaste sospese.

6. Attivazione di rallentamenti o riduzioni di velocità inferiori a 50 km/h su tratti interessanti posti di cambio fase

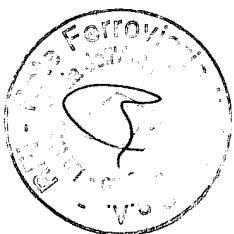
Ogni qualvolta si renda necessario attivare rallentamenti o riduzioni di velocità inferiori a 50 km/h su tratti che comprendono posti di cambio fase disalimentati (attivi), le Unità periferiche interessate devono valutare la necessità o meno di procedere alla rialimentazione dei PCF stessi per tutta la durata del rallentamento.

Art. 2

All'articolo 11 delle "Norme per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica a 25 kV relative ai rapporti tra il personale del Movimento, degli impianti elettrici e dei Treni" sono apportate le seguenti modifiche:

Il comma 2 è così sostituito

2. Quando sia necessario istituire un abbassamento pantografi programmato il personale che ne predispose l'istituzione dovrà avvisare con dispaccio il DCO.





Il comma 3 è così sostituito:

3. L'istituzione dei relativi segnali dovrà avvenire in regime di interruzione, dandone successiva comunicazione al DCO con la seguente formula **P**:

P) "DCO.....dalle ore istituito abbassamento archetti per tutti i treni elettrici nel tratto compreso fra km e km del binario pari/dispari.

Sono esposti relativi segnali alle seguenti progressive:

- Marcia sinistra: preavviso abbassamento km, abbassamento km, alzamento km.....
- Marcia destra: preavviso abbassamento km, abbassamento km, alzamento km.....

Il DCO, dopo aver accertato la libertà della tratta interessata e comandato l'inibizione apertura segnali nei due PdS attigui, deve provvedere all'inserimento nel RBC della limitazione di velocità a 150 km/h nel tratto interessato.

Il comma 4 è soppresso

Il comma 7 è così sostituito:

7. Nei casi di abbassamento pantografi non programmati il personale che ne dispone l'istituzione dopo aver esposto i relativi segnali secondo quanto previsto al precedente comma 2, avviserà il DCO con dispaccio, utilizzando la seguente formula **P**:

P) "DCOdalle ore istituito abbassamento archetti per tutti i treni elettrici nel tratto compreso fra km e km del binario pari/dispari.

Sono esposti relativi segnali alle seguenti progressive:

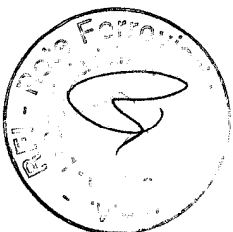
- Marcia sinistra: preavviso abbassamento km, abbassamento km, alzamento km.....
- Marcia destra: preavviso abbassamento km, abbassamento km, alzamento km.....

Il comma 8 è così sostituito:

8. Venendo meno la necessità di abbassamento dei pantografi, il DCO dovrà essere avvisato dal personale della manutenzione con la seguente formula **R**:

R) "DCOdalle ore cessa l'obbligo di abbassamento pantografi per i treni circolanti sul binario pari/dispari tra km e km Effettuata rimozione dei relativi segnali di avviso ai treni".

Il comma 9 è così sostituito:





9. Dopo il ricevimento della formula "R" il DCO provvederà a rimuovere il limite di velocità a 150 km/h.

Art. 3

La presente Disposizione entrerà in vigore alle ore 00.01 del 19 dicembre 2005.


Michele ELIA

