

Direzione Tecnica
il Direttore

DISPOSIZIONE N° 86 del 27 DIC. 2005

“Modifiche alla Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL), alle Istruzioni per l’esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni (IET) ed alle Istruzione per l’esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 ad uso del personale dei treni (IELB/AC/AV/ 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’interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità”;

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 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;

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

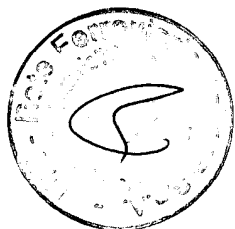
RFI S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.
a norma dell’art. 2497 sexies cod. civ. e del D. Lgs. n. 188/2003

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

La presente disposizione è composta di 7 pagine

È COME CONFORME AL
COMPOSTA DI N° 7 PAGINE

Pagina 1 di 7





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 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 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 conferma missioni e responsabilità delle Strutture Organizzative già facenti parte della Divisione Infrastruttura delle Ferrovie dello Stato S.p.A.;

VISTA la relazione RFI/TC.NSC/00118 del 23.12.2005 dei Responsabili delle competenti Strutture Organizzative Centrali della Direzione Tecnica, con cui si propone l'emanazione di una disposizione avente per oggetto "Modifiche alla Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL), alle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni (IET) ed alle Istruzione per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 ad uso del personale dei treni (IELB/AC/AV/ ERTMS/ETCS L2)".

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

DELIBERA

Art. 1

All'art 37 della Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL), è apportata la seguente modifica:

- Il comma 5 bis, introdotto dalla Disposizione n° 56 del 28/08/2005 e modificato dalla Disposizione 76 del 06/12/2005, è così sostituito:

5 bis. – Sulle linee esercitate con blocco radio, in mancanza di Autorizzazione al Movimento concessa dal sistema (art. 21 bis – B lettere a) e b) del Regolamento sui Segnali), ai treni devono essere praticate, ai fini del distanziamento, le prescrizioni:

in caso di distanziamento con marcia a vista:

- di proseguire fino al successivo segnale fisso oppure fino al segnale imperativo di protezione di (posto di servizio successivo) o fino al segnale imperativo di





fine sezione n° o fino al segnale di confine, ubicato al km, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h;

- di non tener conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi, quando esistenti.

in caso di distanziamento con dispaccio di giunto:

- di proseguire fino al successivo segnale fisso oppure fino al segnale imperativo di protezione di (posto di servizio successivo) o fino al segnale imperativo di fine sezione n° o fino al segnale di confine, ubicato al km, non superando la velocità di 60 km/h;
- di non tener conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi, quando esistenti.

Art. 2

Alle Istruzioni per l'Esercizio in Telecomando ad uso del personale dei Treni (IET) è apportata la seguente modifica:

Il punto 1.1.7 bis introdotto con Disposizione 38 del 20/06/2005, è così sostituito:

1.1.7 bis. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L 2, oltre al modulo M 40 vengono utilizzati i modd. M 40 TELEC/2 (Blocco Radio) dal DCO ed i modd. M 40 TELEC/1 (Blocco Radio) dal personale di condotta e delle stazioni (entrambi in duplice copia), per prescrizioni specifiche che sono prestampate sui moduli stessi (Allegato 5 bis). Nelle righe in bianco dei predetti moduli possono essere praticate ulteriori prescrizioni.

Nella compilazione dei moduli M 40 TELEC (Blocco Radio) le prescrizioni non notificate debbono ritenersi annullate.

Il DCO, quando deve comunicare al personale di condotta prescrizioni di movimento che prevedono l'uso del Mod. M 40 TELEC (Blocco radio), compilerà il Mod. M 40 TELEC/2 (Blocco Radio) in suo possesso e ne trasmetterà il contenuto come un dispaccio indicando i riferimenti d'ordine delle prescrizioni da praticare le cui corrispondenti caselle dovranno essere barrate. In ogni caso il DCO deve dettare testualmente il contenuto di ogni prescrizione da rispettare. Nel trasmettere il contenuto del modulo il DCO deve indicare la data, il numero progressivo del modulo, completato da un numero saltuario di due cifre, le ore di trasmissione e la sua firma.

Il personale di condotta (agente ricevente) ha l'obbligo di compilare il mod. M 40 TELEC/1 (Blocco Radio) in suo possesso, completando o depennando il testo prestampato man mano che lo riceve. Ultimata la compilazione, deve effettuare il collazionamento, ripetendo, oltre al riferimento d'ordine delle caselle barrate anche il testo relativo alle prescrizioni da rispettare. Il personale di condotta a collazionamento ultimato dovrà trasmettere il numero progressivo del suo modulo completato da un numero saltuario di due cifre facendolo seguire dalla propria firma.

Il Mod. M 40 TELEC/1 (Blocco Radio) deve essere compilato a decalco in due esemplari, mancando quello per il capotreno.

Per le prescrizioni da praticarsi dal DM di un PdS questi utilizzerà il Mod. M 40 TELEC./1 (Blocco Radio) compilandolo autonomamente per quanto di sua competenza e aggiungendovi eventualmente anche le prescrizioni di movimento impartite con dispaccio dal DCO.

Il Mod. M 40 TELEC/1 (Blocco Radio) può anche essere trasmesso per telefono dal DM di un PdS al personale di condotta.

Il personale di condotta che presta servizio sulle linee con il sistema ERTMS/ETCS L 2 deve essere munito di un fascicolo di moduli M40 TELEC/1 (Blocco Radio).





Art. 3

Alle Istruzioni per l'Esercizio in Telecomando ad uso del personale dei Treni (IET) è apportata la seguente modifica:

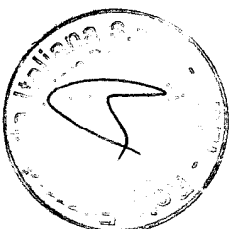
L'ultimo capoverso del punto 1.6.6, inserito con Disposizione 38 del 20/06/2005, è così sostituito:

Le procedure di cui sopra, relative al segnale luminoso da deviatore a luce blu, devono essere altresì osservate, sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, nel caso di ricevimento dal DCO della specifica prescrizione di avanzare in manovra sull'itinerario da percorrere (mod. M40 TELECOMANDO Blocco Radio).

Art. 4

Alle Istruzioni per l'Esercizio in Telecomando ad uso del personale dei Treni (IET) è apportata la seguente modifica:

- L'Allegato 5 bis, introdotto dalla Disposizione 38 del 20/06/2005 e modificato dalla Disposizione n° 76 del 06.12.2005, è così sostituito:





Allegato 5 bis

M 40 TELECOM/1 (Blocco Radio)

Data
N. / del DCO/DM (1)
Ora di trasmissione

Si ordina al MACCHINISTA del treno fermo al:

- Segnale Imperativo di di (2)
- Segnale Imperativo di Fine Sezione n° (2)
- Segnale di Confine km (2)
- Km su (2)

di rispettare le sottoindicate prescrizioni indicate con le lettere la cui casella è da barrare e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni

- A1** Dovete istradarvi sul binario n° Avanzate in manovra sull'itinerario di ARRIVO interessato fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatori e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione secondo quanto previsto dalle IET punti 1.2.5 e 1.2.5 bis.
- A2** Dovete istradarvi sul binario di SINISTRA/DESTRA (1) verso Avanzate in manovra sull'itinerario di PARTENZA interessato fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatori e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione secondo quanto previsto dalle IET punti 1.2.5 e 1.2.5 bis.
- B** Proseguire fino al successivo (3) segnale fisso (4) con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h
- C** Proseguire fino al successivo (3) segnale fisso (4) non superando la velocità di 60 Km/h
- D** Proseguire fino al segnale (5) ubicato al Km (6) con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h e non tenendo conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi
- E** Proseguire fino al segnale (5) ubicato al Km (6) non superando la velocità di 60 Km/h e non tenendo conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi
- F** Per riduzione di velocità da a non superare la velocità di Km/h (7)
-
-

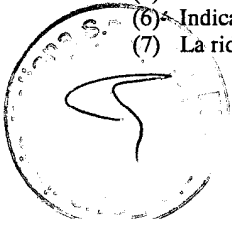
Cognome del DCO/DM (1)

Firma del DM

Il Macchinista

Il Macchinista deve ripetere il dispaccio e trasmettere al DCO/DM (1) il N. / ... (progressivo e saltuario)

- (1) Depennare la dizione non occorrente
- (2) Barrare la casella della dizione interessata e completare la dizione stessa indicando la specifica funzione del segnale di protezione o di partenza e relativo PdS oppure il numero del segnale di fine sezione oppure la progressiva chilometrica del segnale di confine oppure la progressiva chilometrica ed il relativo binario interessato (di sinistra o di destra) o itinerario interessato (di arrivo o di partenza).
- (3) Nel caso il treno sia fermo non in corrispondenza di un segnale fisso, per successivo deve intendersi il primo segnale fisso incontrato dal treno stesso.
- (4) Per segnale fisso deve intendersi il segnale imperativo di protezione, di partenza o di fine sezione oppure il segnale di confine per l'uscita dalla linea con Blocco Radio.
- (5) Indicare il segnale imperativo di protezione e relativo PdS oppure di fine sezione e relativo numero oppure il segnale di confine.
- (6) Indicare la progressiva chilometrica del segnale quale risulta dal FL.
- (7) La riduzione di velocità deve essere rispettata sempre con tutto il convoglio.





-Retro M 40 TELECOM/1 (Blocco Radio)-

Guida per la notifica ed il rispetto delle prescrizioni

Il presente modulo, ad uso del DM e del personale di condotta, deve essere utilizzato sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2.

INTESTAZIONE	<p>Deve essere completata:</p> <ul style="list-style-type: none">- Indicando la data, il numero di dispaccio (progressivo/saltuario), l'ora di trasmissione ed il numero del treno;- Barrando la casella relativa al punto di arresto del treno (segnale imperativo di protezione o di partenza oppure segnale imperativo di fine sezione oppure segnale di confine oppure progressiva chilometrica) ed indicando, nella dizione interessata, la specifica funzione del segnale imperativo di protezione o partenza e relativo PdS oppure il numero del segnale di fine sezione oppure la progressiva chilometrica del segnale di confine oppure la progressiva chilometrica ed il binario di sinistra o di destra (o l'itinerario di arrivo o di partenza) interessato;- Indicando le lettere relative alle prescrizioni da rispettare.
<input type="checkbox"/> A1	<p>Deve essere notificata, quando mancano una o più determinate condizioni impiantistiche sull'itinerario di arrivo interessato e completata indicando il numero del binario. Tale prescrizione autorizza il movimento del treno fino al successivo segnale di partenza oppure di protezione nel caso di itinerario di arrivo interno o intermedio.</p>
<input type="checkbox"/> A2	<p>Deve essere notificata quando mancano una o più determinate condizioni impiantistiche sull'itinerario di partenza interessato e completata depennando il binario di sinistra o di destra non interessato ed indicando il successivo PdS oppure il successivo segnale di partenza nel caso di itinerario di partenza interno o intermedio. Nel caso di itinerario di partenza unico o esterno, tale prescrizione deve essere notificata congiuntamente alla prescrizione B o C o D o E. Tale prescrizione autorizza il movimento del treno fino al termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea (itinerario unico o esterno) oppure fino al successivo segnale di partenza interno o esterno nel caso di segnalamento plurimo di partenza.</p>
<input type="checkbox"/> B	<p>Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione C nel caso di proseguimento, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino al successivo segnale fisso.</p>
<input type="checkbox"/> C	<p>Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione B nel caso di proseguimento, non superando la velocità di 60 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino al successivo segnale fisso.</p>
<input type="checkbox"/> D	<p>Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione E nel caso di proseguimento, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino ad un segnale fisso non successivo.</p>
<input type="checkbox"/> E	<p>Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione D nel caso di proseguimento, non superando la velocità di 60 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino ad un segnale fisso non successivo.</p>
<input type="checkbox"/> F	<p>Deve essere notificata quando sia necessario notificare ai treni una riduzione di velocità sia in linea che nell'ambito di un PdS. Deve essere completata indicando i punti che delimitano il tratto interessato e il limite di velocità da non superare.</p>
<input type="checkbox"/>	<p>Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni che si rendessero necessarie (es: ordine di viaggiare con il SSB isolato, notifica della posizione che deve assumere un deviatoio rispetto al movimento in atto), riportando nella corrispondente casella vuota la relativa lettera progressiva e barrando la casella stessa. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.</p>



Art. 5

Alle Istruzioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 (ad uso del personale dei treni), è apportata la seguente modifica:

- Il comma 13 dell'art 2 è così sostituito:

13. Qualora, pur essendo regolarmente orientato il blocco radio, l'inoltro di un treno dovesse avvenire in assenza di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema (art. 21 bis-B lettere a) e b) del Regolamento sui Segnali) ed il movimento del treno dovesse avvenire in manovra, oltre ad ordinare l'Autorizzazione al movimento con Apposita Prescrizione (art. 21 bis-B lettera c) del regolamento sui Segnali), va dato avviso al treno, con modulo M 40 TELECOM (Blocco Radio), del binario sul quale dovrà istradarsi: *"Dovete istradarvi sul binario di SINISTRA/DESTRA"*.

Art. 6

La presente Disposizione entrerà in vigore dalle ore 00.01 del 18.01.2006.

Michele Elia

