



Direzione Tecnica
il Direttore

DISPOSIZIONE N° 46 del 22 SET. 2006

Modifiche alle Disposizioni per l'esercizio in telecomando, alla Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco radio – ETCS L2 senza segnali fissi luminosi”, alla Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive, alla Prefazione generale all’orario di servizio, alla Disposizione n° 51 del 10/08/2005 concernente “Normativa per l’esercizio degli impianti di rilevamento temperatura boccole (RTB) per linee AC/AV, attrezzate con ERTMS/ETCS L2”; alla Disposizione n° 52 del 10/08/2005 concernente “Disposizioni per l’esercizio delle linee AC/AV attrezzate con ERTMS/ETCS L2”; alla Disposizione n° 72 del 15/11/2005 concernente “Istruzioni per la gestione dell’Interfaccia Operatore RBC – Linea AC/AV Roma – Napoli”, alla Disposizione N° 05 del 16/01/2006 concernente “Istruzioni per la gestione dell’interfaccia operatore RBC linea AC/AV Torino – Novara, alla Disposizione n° 73 del 15/11/2005 concernente “Modifiche alla Disposizione n° 47 del 15/07/2005”; alla Disposizione n° 49 del 16/10/2003 concernente “Istruzione per l’Esercizio con gli Apparatì Centrali Statici – Condizioni tecniche e disposizioni normative”;

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, 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”;

La presente disposizione è composta di 8 pagine

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

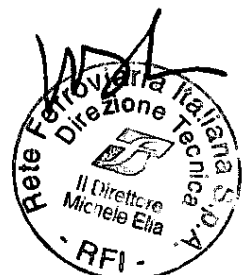
RFI S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato
Società soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.
a norma dell'art. 2497 sexies cod. civ. e del D. Lgs n. 188/2003

Sede Sociale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Capitale Sociale: EURO 26.756.202.833,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 01585570581 - P. Iva 01006081000 - R.E.A. 758300

Pagina 1 di 8



Il Copia Contenzioso
Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma





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;

VISTO 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;

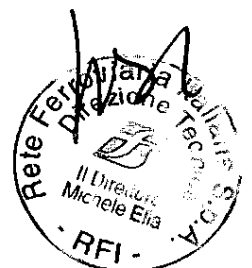
VISTO l'Ordine di Servizio Organizzativo n° 424/AD del 7 maggio 2001 dell'Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato S.p.A. che attribuisce al Responsabile della Direzione Tecnica della Divisione Infrastruttura il compito di emanare disposizioni-istruzioni e prescrizioni in materia di sicurezza 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 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/00083 bis del 22/09/2006 con cui si propone l'emanazione di una Disposizione recante modifiche alle Disposizioni per l'esercizio in telecomando, alla Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco radio – ETCS L2 senza segnali fissi luminosi", alla Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive, alla Prefazione generale all'orario di servizio, alla Disposizione n° 51 del 10/08/2005 concernente "Normativa per l'esercizio degli impianti di rilevamento temperatura boccole (RTB) per linee AC/AV, attrezzate con ERTMS/ETCS L2"; alla Disposizione n° 52 del 10/08/2005 concernente "Disposizioni per l'esercizio delle linee AC/AV attrezzate con ERTMS/ETCS L2"; alla Disposizione n° 72 del 15/11/2005 concernente "Istruzioni per la gestione dell'Interfaccia Operatore RBC – Linea AC/AV Roma – Napoli", alla Disposizione N° 05 del 16/01/2006 concernente "Istruzioni per la gestione dell'interfaccia operatore RBC linea AC/AV Torino – Novara, alla Disposizione n° 73 del 15/11/2005 concernente "Modifiche alla Disposizione n° 47 del 15/07/2005"; alla Disposizione n° 49 del 16/10/2003 concernente "Istruzione per l'Esercizio con gli Apparatati Centrali Statici – Condizioni tecniche e disposizioni normative";

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

DELIBERA





Art. 1

All'Art. 6 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando è apportata la seguente modifica:

l'ultimo capoverso del comma 4 è così sostituito:

L'uso del suddetto tasto da parte dell'agente treno negli impianti impresenziati è sempre subordinato ad apposito dispaccio di autorizzazione. Il DCO, prima di autorizzare lo spiombamento, dovrà comandare l'inibizione apertura segnali secondo quanto stabilito nei successivi articoli.

Art. 2

All'Art. 15 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando è apportata la seguente modifica:

il 2° capoverso del comma 4 è così sostituito:

L'avvenuto sbloccamento delle chiavi da parte del DCO equivale ad autorizzazione alla manovra. In caso di mancato sbloccamento delle chiavi il DCO, prima di autorizzare lo spiombamento e, quindi, autorizzare l'effettuazione della manovra, dovrà comandare l'inibizione apertura segnali su ambedue i lati della stazione, inibizione che sarà mantenuta fino a quando il capotreno non abbia comunicato con dispaccio l'ultimazione della manovra.

Art. 3

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

il 2° capoverso del comma 1 è così sostituito:

Se a seguito del ricontrollo di cui sopra risulta che:

- esistono i controlli nella posizione voluta di tutti i deviatori interessanti l'itinerario;
- risulta normale il dispositivo di manovra a mano deviatori;
- esiste il bloccamento del punto origine dell'itinerario;

il treno può essere autorizzato a superare il segnale a via impedita con marcia a vista e non superando la velocità di 30 km/h su tutto l'itinerario; sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, nel caso di segnale di partenza unico od esterno di una stazione oppure del segnale di protezione di un bivio o di un posto di comunicazione, al treno deve essere invece prescritto di non superare la velocità di 60 km/h, quando sia possibile acquisire la certezza della libertà dell'itinerario stesso e del tratto di linea fino al successivo PdS.





Art. 4

All'Art. 3 della Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco radio – ETCS L2 senza segnali fissi luminosi è apportata la seguente modifica:

il comma 6 è così sostituito:

6. La caduta della connessione radio nelle modalità operative Supervisione Completa o con Marcia a Vista determina la frenatura d'emergenza fino all'arresto del treno salvo il ripristino prima dell'arresto; a treno fermo l'Autorizzazione al Movimento viene cancellata.

Dopo l'arresto del treno il PdC deve comunicare l'anormalità verbalmente al DCO, precisando la progressiva chilometrica.

Qualora la sezione di blocco radio successiva risulti libera, il DCO deve autorizzare il proseguimento del treno con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h fino al successivo segnale fisso (imperativo di protezione o di fine sezione oppure di confine); oppure, in alternativa, di proseguire fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, oppure fino al segnale di confine, previo accertamento della libertà della tratta. In presenza di POC o PCF attivi, il DCO deve distanziare i treni col giunto telefonico fino al successivo segnale fisso (imperativo di protezione o di fine sezione oppure di confine).

Qualora invece una o più sezioni di blocco radio risultino occupate devono essere adottate le procedure di cui al precedente comma 3.

Art. 5

All'Allegato XV bis dell'Istruzione per il Servizio del Personale di Condotta delle Locomotive istituito con la Disposizione n° 56 del 29 agosto 2005 successivamente modificato con la Disposizione n° 75 del 6 dicembre 2005 sono apportate le seguenti modifiche:

- la lettera d) del punto 4.2 è così sostituita:

d) per due treni consecutivi si manifestano, per lo stesso rilevatore e per lo stesso senso di marcia, segnalazioni di allarme senza che alcuna irregolarità venga rilevata con la verifica a terra.

- il terzo capoverso del punto 4.4 è così sostituito:

Nel caso di contemporaneo fuori servizio di due Posti di Rilevamento RTB consecutivi il DCO, per la circolazione dei treni nella tratta interessata, dovrà inserire immediatamente una riduzione di velocità a 150 km/h sul binario interessato e per ogni senso di marcia, estesa dal PVB relativo al primo Posto di Rilevamento in fuori servizio fino alla progressiva del Punto Informativo RTB relativo al primo Posto di rilevamento attivo, a valle del secondo Posto di Rilevamento in fuori servizio. Tale riduzione di velocità dovrà essere mantenuta fino alla ripresa del servizio di almeno uno dei due Posti di Rilevamento





Art. 6

Al Capitolo II dell'Allegato VI bis della Prefazione generale all'orario di servizio istituito con la Disposizione n° 49 del 29 luglio 2005, successivamente modificato con le Disposizioni n° 55 del 29 agosto 2005 e n°75 del 6 dicembre 2005, è apportata la seguente modifica:

il sesto capoverso del comma 4 dell'art. 5 è così sostituito:

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 fine sezione, deve autorizzare il superamento del segnale distanziando il treno con il giunto telefonico. Nel caso invece il PCF sia ubicato a valle di un segnale imperativo di protezione o partenza il DCO non deve autorizzare il movimento del treno salvo il caso in cui il treno debba essere inoltrato da un segnale di partenza unico o esterno di una stazione oppure da un segnale di protezione di un bivio o posto di comunicazione ed il movimento possa avvenire con riduzione di velocità a 60 km/h, quando sia possibile acquisire la certezza della libertà dell'itinerario stesso e del tratto di linea fino al successivo PdS.

Art. 7

All'Art. 4 della Disposizione n° 51 del 16/08/2005 concernente "Normativa per l'esercizio degli impianti di rilevamento temperatura boccole (RTB) per linee AC/AV, attrezzate con ERTMS/ETCS L2" è apportata la seguente modifica:

il terzo capoverso del comma 4 è così sostituito:

Nel caso di contemporaneo fuori servizio di due Posti di Rilevamento RTB consecutivi, il DCO, per la circolazione dei treni nella tratta interessata, dovrà inserire immediatamente una riduzione di velocità a 150 km/h, sul binario interessato e per ogni senso di marcia, estesa dal PVB relativo al primo Posto di Rilevamento in fuori servizio fino alla progressiva del Punto Informativo RTB relativo al primo Posto di rilevamento attivo, a valle del secondo Posto di Rilevamento in fuori servizio. Tale riduzione di velocità dovrà essere mantenuta fino alla ripresa del servizio di almeno uno dei due Posti di Rilevamento.

Art. 8

All'Art. 14 della Disposizione n° 52 del 10/08/2005 concernente "Disposizioni per l'esercizio delle linee AC/AV attrezzate con ERTMS/ETCS L2" è apportata la seguente modifica:

il punto b del comma 8 è così sostituito:

b) Nell'ambito dei PdS

Nel caso di mancata disposizione a via libera di un segnale virtuale di protezione o partenza relativo ad un itinerario ove esiste un cambio fase attivo (disalimentato) il treno può essere inoltrato solo dopo aver provveduto preventivamente alla rialimentazione del cambio fase ed





alla riconfigurazione nel Sistema. Nel caso di mancata rialimentazione i treni non debbono essere inoltrati salvo il caso in cui il treno debba essere inoltrato da un segnale di partenza unico o esterno di una stazione oppure da un segnale di protezione di un bivio o posto di comunicazione ed il movimento possa avvenire con riduzione di velocità a 60 km/h secondo quanto stabilito dall'art. 24 comma 1 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando. Nel caso di mancata riconfigurazione nel Sistema, in aggiunta alle norme di cui al precedente comma 4, debbono essere adottate quelle previste dalle "Norme per l'esercizio degli impianti di trazione a 25 kV ca".

Art. 9

All'Art. 6 della Disposizione n° 72 del 15/11/2005 concernente "Istruzioni per la gestione dell'Interfaccia Operatore RBC – Linea AC/AV Roma – Napoli" è apportata la seguente modifica:

l'ottavo capoverso del comma 6.2.1 è così sostituito:

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 fine sezione, deve autorizzare il superamento del segnale distanziando il treno con il giunto telefonico. Nel caso invece il PCF sia ubicato a valle di un segnale imperativo di protezione o partenza il DCO non deve autorizzare il movimento del treno salvo il caso in cui il treno debba essere inoltrato da un segnale di partenza unico o esterno di una stazione oppure da un segnale di protezione di un bivio o posto di comunicazione ed il movimento possa avvenire con riduzione di velocità a 60 km/h, secondo quanto stabilito dall'art. 24 comma 1 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando.

Art. 10

All'Art. 5 della Disposizione n° 05 del 16/01/2006 concernente "Istruzioni per la gestione dell'Interfaccia Operatore RBC – Linea AC/AV Torino – Novara" è apportata la seguente modifica:

il nono capoverso del comma 2 è così sostituito:

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 fine sezione, deve autorizzare il superamento del segnale distanziando il treno con il giunto telefonico. Nel caso invece il PCF sia ubicato a valle di un segnale imperativo di protezione o partenza il DCO non deve autorizzare il movimento del treno salvo il caso in cui il treno debba essere inoltrato da un segnale di partenza unico o esterno di una stazione oppure da un segnale di protezione di un bivio o posto di comunicazione ed il movimento possa avvenire con riduzione di velocità a 60 km/h, secondo quanto stabilito dall'art. 24 comma 1 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando.





Art. 11

L'Art. 8 della Disposizione n° 05 del 16/01/2006 concernente "Istruzioni per la gestione dell'interfaccia operatore RBC linea AC/AV Torino - Novara" è così sostituito:

GUASTO INTERFACCIA OPERATORE RADIO BLOCK CENTER

Il guasto del Radio Block Center, che ne comporta il riavvio, determina la perdita di tutti i dati inseriti relativi a rallentamenti, riduzioni di velocità, stato dei Posti di Cambio Fase, messaggi di emergenza.

In questo caso il DCO deve avvisare il Capo Reparto Esercizio Infrastrutture con apposito dispaccio.

L'avvenuto ripristino del Radio Block Center deve essere comunicato per iscritto dall'A.M. al DCO.

Il DCO deve provvedere all'inserimento di tutti i dati relativi a rallentamenti, riduzioni di velocità, stato dei Posti di Cambio Fase, messaggi di emergenza; ultimata tale operazione, potrà provvedere alla inizializzazione del sistema.

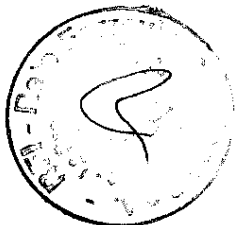
Nel caso eccezionale di mancata immissione di dati, il DCO potrà provvedere alla inizializzazione solo dopo aver adottato i necessari provvedimenti cautelativi per la gestione dei dati non inseriti.

Art. 12

All'Art. 1 della Disposizione n° 73 del 15/11/2005 concernente "Modifiche alla Disposizione n° 47 del 15 luglio 2005 contenente le Norme per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica a 25 kV relative ai rapporti fra il personale del movimento, degli impianti elettrici e dei treni" è apportata la seguente modifica:

Il sesto capoverso del comma 4 dell'art. 5 delle "Norme per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica a 25 kV relative ai rapporti fra il personale del movimento, degli impianti elettrici e dei treni" è così sostituito:

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 fine sezione, deve autorizzare il superamento del segnale distanziando il treno con il giunto telefonico. Nel caso invece il PCF sia ubicato a valle di un segnale imperativo di protezione o partenza il DCO non deve autorizzare il movimento del treno salvo il caso in cui il treno debba essere inoltrato da un segnale di partenza unico o esterno di una stazione oppure da un segnale di protezione di un bivio o posto di comunicazione ed il movimento possa avvenire con riduzione di velocità a 60 km/h, quando sia possibile acquisire la certezza della libertà dell'itinerario stesso e del tratto di linea fino al successivo PdS.





Art. 13

All'Art. 1 della Disposizione n° 49 del 16/10/2003 concernente "Istruzione per l'Esercizio con gli Apparati Centrali Statici – Condizioni tecniche e disposizioni normative" è apportata la seguente modifica:

l'ultimo capoverso è soppresso.

Art. 14

All'Art. 2 della Disposizione n° 49 del 16/10/2003 concernente "Istruzione per l'Esercizio con gli Apparati Centrali Statici – Condizioni tecniche e disposizioni normative" è apportata la seguente modifica:

l'ultimo alinea è così sostituito:

- l'apparato può essere telecomandato.

Art. 15

La presente disposizione entrerà in vigore alle ore 00.01 del giorno 03/12/2006.

Michele Elia
