



Direzione Tecnica  
il Direttore

**DISPOSIZIONE N° 51 del - 3 NOV. 2006**

**“Modifiche alle Disposizioni per l’esercizio in telecomando, alla Disposizione n° 38 del 10 Agosto 2006, alla Disposizione n° 40 del 10 Agosto 2006, alla Disposizione n° 46 del 22 Settembre 2006 ed alla Disposizione n° 18 del 29 Aprile 2002”;**

**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”;

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;

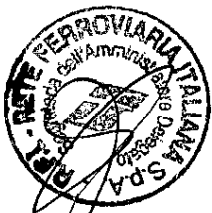
VISTO il Decreto Dirigenziale 13 aprile 2005, n. 301/2005/Div. 6, avente ad oggetto le modifiche al regolamento per la circolazione dei treni e al regolamento sui segnali per la fase di pre-esercizio per la linea AV/AC Roma - Napoli; **COPIA CONFORME ALL’ORIGINALE**

La presente disposizione è composta di n. 5 pagine  
Il presente ordine di servizio è composto di n. 5 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 **Pagina 1 di 5**  
Capitale Sociale Euro 32.623.697.107,00  
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, 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.;

VISTO l'Ordine di Servizio Organizzativo n. 212/AD del 06 settembre 2006 dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che conferma al responsabile della Direzione Tecnica di Rete Ferroviaria Italiana il compito di emanare disposizioni-istruzioni e prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario;

VISTA la relazione dei Responsabili delle competenti Strutture Organizzative Centrali della Direzione Tecnica, prot. n° RFI/TC.NSC/00103 del 27/10/2006 con cui si propone l'emanazione di una Disposizione recante "Modifiche alle Disposizioni per l'esercizio in telecomando, alla Disposizione n° 38 del 10 Agosto 2006, alla Disposizione n° 40 del 10 Agosto 2006, alla Disposizione n° 46 del 22 Settembre 2006 ed alla Disposizione n° 18 del 29 Aprile 2002";

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

## **DELIBERA**

### **Art. 1**

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

il comma 8 bis è così sostituito:

**8 bis.** Le procedure di cui ai precedenti commi devono essere adottate anche nel caso di movimenti con segnali disposti a via impedita nelle stazioni munite di segnalamento plurimo o segnalamento a cascata.

### **Art. 2**

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





**il comma 5 è così sostituito:**

5. 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 dal precedente art. 24 comma 1. Nel caso di mancata riconfigurazione nel Sistema, in aggiunta alle norme di cui ai precedenti commi 3 e 4, debbono essere adottate quelle previste dalle “Norme per l’esercizio degli impianti di trazione elettrica”.

#### **Art. 3**

**All’Art. 27 delle Disposizioni per l’esercizio in telecomando è apportata la seguente modifica:**

**il comma 1 è così sostituito:**

1. La funzione di agente treno per il posto satellite viene sempre svolta dal capotreno o dall’agente che ne assume le mansioni. (Pertanto il mod. M. 40 TELEEC sarà, su tutte le linee, in tre esemplari).

#### **Art. 4**

**Alla Disposizione n° 38 del 10/08/2006 concernente “Modifiche alle Disposizioni per l’esercizio in telecomando e alle Istruzioni per l’esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni derivanti dall’introduzione dei nuovi moduli unificati da utilizzare sulle linee in telecomando” è apportata la seguente modifica:**

- **Nell’Allegato 1 (M. 40 TELEEC) delle Disposizioni per l’esercizio in telecomando la prescrizione 10 del modulo M. 40 TELEEC/2 (BA) è così sostituita:**

**10** Non esiste via libera. Procedete con marcia a vista, salvo ricezione codice in linea, fino al segnale di blocco n° ..... / di protezione di ..... (1) rispettando le relative indicazioni.

#### **Art. 5**

**Alla Disposizione n° 40 del 10/08/2006 concernente “Modifiche all’Istruzione per l’esercizio con sistemi di blocco elettrico – parte V – Blocco elettrico conta-assi ed all’Istruzione per l’esercizio con sistemi di blocco elettrico – parte III – Blocco elettrico automatico, derivanti dall’introduzione dei nuovi moduli unificati da utilizzare sulle linee in telecomando” è apportata la seguente modifica:**





**Nell'Allegato 2 (Modulo di prescrizioni fisse ai treni) dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – parte III – Blocco elettrico automatico – Linee a Dirigenza Locale - la prescrizione 10 del modulo M. 40 TELEC/2 (BA) è così sostituita:**

- 10** Non esiste via libera. Procedete con marcia a vista, salvo ricezione codice in linea, fino al segnale di blocco n° ..... / di protezione di ..... (1) rispettando le relative indicazioni.

#### **Art. 6**

**Alla Disposizione n° 40 del 10/08/2006 concernente “Modifiche all'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – parte V – Blocco elettrico conta-assi ed all'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – parte III – Blocco elettrico automatico, derivanti dall'introduzione dei nuovi moduli unificati da utilizzare sulle linee in telecomando” è apportata la seguente modifica:**

**Nell'Allegato 1 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – parte III – Blocco elettrico automatico – Linee in telecomando - la prescrizione 10 del modulo M. 40 TELEC/2 (BA) è così sostituita:**

- 10** Non esiste via libera. Procedete con marcia a vista, salvo ricezione codice in linea, fino al segnale di blocco n° ..... / di protezione di ..... (1) rispettando le relative indicazioni.

#### **Art. 7**

**All'Art. 2 della Disposizione n° 46 del 22/09/2006 che modifica l'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 l'agente di cui al primo capoverso del comma 1 non abbia comunicato con dispaccio l'ultimazione della manovra.

#### **Art. 8**

**Nell'Allegato n° 1 della Disposizione n° 18 del 29/04/2002 concernente “Lavori in regime di modulo M 45 agli enti di sicurezza e segnalamento di stazioni impresenziate o posti di blocco intermedi impresenziati con segnali muniti di lettere luminose “P”, “D” ed “A” lavori in regime di M 45 ai segnali permissivi” sono apportate le seguenti modifiche:**





- **il 2° alinea del punto 3 – LINEE TELECOMANDATE – è così sostituito:**
- Se i lavori riguardano segnali permissivi che proteggono PL il DCO che deve inoltrare i treni verso i segnali permissivi indicati nel modulo M 45, deve:
  - ricevere, se possibile, conferma di chiusura, nei modi previsti, per tutti i PL protetti dal citato segnale. Per eventuali PL di cui manchi la conferma di chiusura, praticare ai treni la prescrizione n° 14 del modulo M 40 TELEEC (BA);
  - praticare con il modulo M 40, in aggiunta al modulo M 40 TELEEC (BA), la seguente prescrizione: *“Riferimento prescrizione n° 12 del modulo M 40 TELEEC (BA), ritenete che il segnale permissivo n° ... non protegga passaggi a livello. Osservate marcia a vista in corrispondenza di tale PL solo se in possesso di specifica prescrizione”*;
  - non praticare la prescrizione n° 12 del modulo M 40 TELEEC (BA), solo se, fino alla limitrofa stazione abilitata, non vi sono altri segnali permissivi che proteggono PL (nel caso in cui esistono altri segnali permissivi che proteggono PL indicarli nella prescrizione n° 12 del modulo M 40 TELEEC (BA).
  
- **il 3° alinea del punto 3 – LINEE TELECOMANDATE – è così sostituito:**
- Se i lavori riguardano segnali con permissività temporanea di PBA a protezione di punti singoli della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.) il DCO che deve inoltrare i treni verso i segnali indicati nel modulo M 45, deve:
  - praticare con il modulo M 40, in aggiunta al modulo M 40 TELEEC (BA), la seguente prescrizione: *“Riferimento prescrizione n° 8 (ed, eventualmente, n° 9) del M 40 TELEEC (BA) in vostro possesso, fermate al segnale di PBA n° ....., da considerare a via impedita con lettera P spenta, comunque disposto”*.

#### Art. 9

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

Giorgio Di Marco

