



RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

Direzione Tecnica
il Direttore

DISPOSIZIONE N° 55 del 29 NOV. 2007

“Modifiche al Regolamento per la circolazione dei treni, al Regolamento sui Segnali, all’Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive, alla Disposizione n° 41 del 23 ottobre 2007 concernente Modifiche all’Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive all’Istruzione per l’esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco elettrico automatico – Linee a dirigenza locale, all’Istruzione per l’esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco elettrico automatico – Linee in telecomando,”.

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 10 agosto 2007, n. 162, recante “Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie”;

VISTO il Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 163, recante “Attuazione della direttiva 2004/50/CE che modifica le direttive 96/48/CE e 2001/16/CE relative all’interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo”;

VISTO il Decreto del Ministro dei Trasporti n. 138-T del 31 ottobre 2000, recante l’atto di concessione alla “Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni” per la gestione dell’infrastruttura ferroviaria nazionale;

VISTO il Decreto Dirigenziale 22 maggio 2000, n. 247/VIG3, avente ad oggetto la definizione degli standard e delle norme di sicurezza applicabili al trasporto ferroviario;

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

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.

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Cap. Soc. Euro 32.623.697.107,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. N. 01585570581 - P. Iva 01008081000 - R.E.A. 758300

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

La presente disposizione è composta di n. 8 pagine

Pagina 1 di 8





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 artt. 96-99 del sopra citato D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, degli artt. 10 secondo e terzo comma, e 36 primo comma, del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e degli artt. 25 terzo comma, 27 terzo comma del Decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162;

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.;

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 della 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 RFI/DTC, NSC 000120 del 22/11/2007 dei Responsabili delle competenti Strutture Operative Centrali della Direzione Tecnica, con cui si propone l'emanazione di una disposizione recante "Modifiche al Regolamento per la circolazione dei treni, al Regolamento sui Segnali, all'Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive, alla Disposizione n° 41 del 23 ottobre 2007 concernente Modifiche all'Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive all'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco elettrico automatico – Linee a dirigenza locale, all'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco elettrico automatico – Linee in telecomando,".

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

DELIBERA

Art. 1

All'articolo 21 del Regolamento per la Circolazione dei treni è apportata la seguente modifica:

- Nel comma 1bis, alla fine del punto b) è inserito il seguente capoverso:

Inoltre, qualora nel tratto interessato al guasto vi sia una località di servizio intermedia impresenziata, al treno deve essere prescritto anche di osservare le cautele previste dall'articolo 48 comma 7 del Regolamento sui Segnali superando i segnali di protezione e/o partenza a via impedita e con lettera luminosa "P" accesa a luce fissa o lampeggiante.





Art. 2

All'art. 48 del Regolamento sui segnali sono apportate le seguenti modifiche:

- Il comma 6 è così sostituito:

6. Quando, per guasto del blocco automatico, i treni circolano col regime del blocco telefonico da stazione a stazione, il macchinista, per i segnali di blocco intermedi permissivi interessati al guasto e per i quali ha ricevuto esplicito esonero (art. 37 comma 3 IPCL), anziché applicare d'iniziativa le norme di cui ai commi 3, 4 e 5 si atterrà alle prescrizioni ricevute.

- Dopo il comma 6 è inserito il seguente comma :

7. Nel caso di circolazione con il regime del blocco telefonico, qualora il tratto di linea interessato al guasto del blocco automatico comprenda località di servizio intermedie impresenziate, per il superamento dei relativi segnali di protezione/partenza, ai quali sia stata conferita la permissività temporanea, incontrati dal treno a via impedita, deve essere rispettato quanto di seguito indicato.

a) *Segnale di protezione di stazione a via impedita con lettera "P" accesa a luce fissa*, il macchinista deve riprendere la corsa d'iniziativa e proseguire effettuando la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h fino al successivo segnale di partenza; il macchinista dovrà inoltre rispettare d'iniziativa la specifica marcia a vista (art. 6 comma 17 RCT e corrispondente art. 20 comma 10 IPCL) in corrispondenza di tutti i PL protetti dal segnale di protezione (comma 2).

b) *Segnale di partenza di stazione a via impedita con lettera "P" accesa a luce fissa*, il macchinista deve riprendere la corsa d'iniziativa e proseguire effettuando la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h fino al termine dell'itinerario di partenza; il macchinista dovrà inoltre rispettare d'iniziativa la specifica marcia a vista (art. 6 comma 17 e corrispondente art. 20 comma 10 IPCL) in corrispondenza di tutti i PL protetti dal segnale di partenza (comma 2). Quando i PL protetti dal segnale di partenza siano ubicati oltre il termine dell'itinerario di partenza, l'obbligo della marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h deve essere rispettato fino al raggiungimento dell'ultimo PL protetto. Tale procedura deve essere applicata anche per i segnali di protezione di Bivio e PC incontrati a via impedita con lettera "P" accesa a luce fissa.

Qualora i segnali di cui ai punti a) e b), ivi compresi quelli di protezione di Bivio e PC, vengano incontrati a via impedita con lettera "P" accesa a luce lampeggiante, il macchinista, oltre all'osservanza degli obblighi suddetti, deve provvedere anche all'accertamento della regolare disposizione dell'itinerario di corretto tracciato nell'ambito della località di servizio; in tale evenienza il macchinista dovrà fermare il treno prima di impegnare ciascun deviatoio o gruppo di deviatoi, che dovrà poi oltrepassare d'iniziativa con cautela e senza superare i 30 km/h dopo averne accertata la regolare disposizione per il corretto tracciato.

Ai treni interessati dovrà essere comunque prescritto di osservare le cautele di cui al presente comma superando i segnali di protezione e/o partenza delle località intermedie impresenziate (specificando il nominativo delle stesse) a via impedita con lettera "P" accesa a luce fissa o lampeggiante.





- Dopo il nuovo comma 7 è inserito il seguente comma :

8. Nel caso di circolazione con il regime del blocco telefonico, qualora i segnali compresi nel tratto di linea interessato al guasto del blocco automatico (sia di blocco intermedio sia di protezione/partenza di località di servizio) vengano incontrati a via impedita con la lettera "P" spenta, il capotreno, dopo l'arresto del treno, deve mettersi in comunicazione con il DM della successiva stazione per ricevere le occorrenti prescrizioni per il proseguimento della corsa.

Art. 3

All'Allegato XIV ter dell'Istruzione per il Servizio del Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL) sono apportate le seguenti modifiche:

Il testo della lettera a) del punto 18.7 è così modificato:

a) *Guasto/anormalità ad un PI di segnale fisso o PI di linea con visualizzazione dei codici di errore, di progressiva chilometrica e di tratta e del messaggio di guasto/anormalità di terra*

Nel caso di guasto/anormalità ad un PI di segnale fisso o PI di linea con visualizzazione dei codici di errore, di progressiva chilometrica e di tratta e del messaggio di guasto/anormalità di terra il PdC deve:

- riarmare la frenatura premendo e rilasciando il pulsante RF a luce fissa (il pulsante deve spegnersi);
- prendere visione del codice di errore "37" oppure "39", del codice di progressiva chilometrica e di tratta e del messaggio di "Guasto a terra perdita PI di segnale" (vedi punto 18.3) e notificarli al DM/AG/DCO con comunicazione registrata utilizzando, a seconda del punto di arresto del treno, una delle seguenti formule:
 - "SCMT rilevato guasto a terra Codici: 37 o 39 (codice di errore),(codice di progressiva chilometrica),..... (codice di tratta), con arresto del treno tra il km.....ed il km.....(cippi chilometrici limitrofi) tra...e..... ", nel caso di arresto del treno in piena linea;
 - "SCMT rilevato guasto a terra Codici: 37 o 39 (codice di errore),(codice di progressiva chilometrica),..... (codice di tratta), con arresto del treno sull'itinerario di.....(arrivo/partenza) di ", nel caso di arresto del treno nell'ambito di una stazione;
 - "SCMT rilevato guasto a terra Codici: 37 o 39 (codice di errore), (codice di progressiva chilometrica),.....(codice di tratta), con arresto del treno al segnale di.....(protezione/partenza di.....o PBI/PBA N°..... tra.....e.....)", nel caso particolare di arresto del treno al successivo segnale di 1^a Categoria. In tale evenienza, a richiesta del DM/AG/DCO, il PdC deve anche comunicare l'aspetto (via libera o via impedita) del predetto segnale.

Sulle linee a Dirigenza Locale l'anormalità deve essere notificata al DM/AG della stazione stessa, nel caso di arresto del treno sull'itinerario di arrivo/partenza o al segnale di protezione/partenza di una stazione, oppure al DM della successiva stazione, nel caso di arresto del treno in linea o al segnale di PBI/PBA. Sulle linee in telecomando l'anormalità deve essere notificata al DCO di giurisdizione. Il DM/AG/DCO interessato





ordinerà la ripresa della corsa con specifica prescrizione, tenendo presente che nel caso di arresto del treno sull'itinerario d'arrivo di una stazione presenziata, il treno può essere fatto avanzare in stazione con i segnali di manovra (art. 49/4 lettera c) del Regolamento sui Segnali).

- premere il pulsante di riconoscimento RIC (accesso a luce fissa). Il SSB passerà in "Predisposizione SCMT" (funzione SCMT non attiva) rimanendo in tale modalità fino al primo PI di segnale di 1^a Categoria incontrato (o al primo PI in uscita da una località di servizio qualora il successivo segnale non sia un segnale di 1^a Categoria), dove avverrà la riattivazione della funzione SCMT.

Eseguite le predette operazioni e dopo aver ricevuto gli ordini dal DM/AG/DCO, il PdC deve proseguire la corsa nel rispetto degli ordini ricevuti e percorrendo comunque il tratto di linea interessato all'anormalità (dal punto dove avviene il passaggio del SSB in Predisposizione SCMT a quello dove avviene la riattivazione automatica della funzione SCMT) rispettando anche le seguenti restrizioni:

- con i treni serviti da rotabile munito di SCMT ed affidato ad un agente di condotta senza superare la velocità di 100 km/h oppure di 50 km/h nel caso la funzione vigilante non possa essere mantenuta inserita (vedi punto 13.7);
- con i treni serviti da rotabile munito di SCMT ed affidato a due agenti di condotta senza superare la velocità di 100 km/h solo con i treni merci e treni viaggiatori a lunga percorrenza, con i quali la funzione vigilante non possa essere mantenuta inserita nei casi previsti (vedi punto 13.7).

Il testo della lettera b) del punto 18.7 (già modificato con la Disposizione n° 41 del 23/10/2007) è così sostituito:

b) Guasto/anormalità ad un PI di segnale fisso con visualizzazione dell'icona di TRAIN-TRIP.

Qualora il guasto/anormalità interessi un PI di segnale fisso ovvero venga ricevuta un'errata informazione di via impedita dal PI di un segnale fisso non disposto a via impedita con visualizzazione dell'icona di TRAIN-TRIP, il PdC deve:

- riarmare la frenatura premendo e rilasciando il pulsante RF a luce fissa (il pulsante deve spegnersi);
- notificare l'anormalità al DM/AG/DCO con comunicazione registrata utilizzando, a seconda del punto di arresto del treno, una delle seguenti formule:
 - "SCMT rilevato guasto con visualizzazione dell'icona di **TRAIN-TRIP**, con arresto del treno tra il km.....ed il km.....(*cippi chilometrici limitrofi*) trae.....", *nel caso di arresto del treno in piena linea;*
 - "SCMT rilevato guasto con visualizzazione dell'icona di **TRAIN-TRIP**, con arresto del treno sull'itinerario di(*arrivo/partenza*) di.....", *nel caso di arresto nell'ambito di una stazione;*
 - "SCMT rilevato guasto con visualizzazione dell'icona di **TRAIN-TRIP**, con arresto del treno al segnale di.....(*protezione/partenza di.....o PBI/PBA N°..... tra.....e.....*)", *nel caso particolare di arresto del treno al successivo segnale di 1^a Categoria. In tale evenienza, a richiesta del DM/AG/DCO, il PdC deve anche comunicare l'aspetto (via libera o via impedita) del predetto segnale.*





Sulle linee a Dirigenza Locale l'anormalità deve essere notificata al DM/AG della stazione stessa, nel caso di arresto del treno sull'itinerario di arrivo/partenza o al segnale di protezione/partenza di una stazione, oppure al DM della successiva stazione nel caso di arresto del treno in linea o al segnale di PBI/PBA. Sulle linee in telecomando l'anormalità deve essere notificata al DCO di giurisdizione. Il DM/AG/DCO interessato ordinerà la ripresa della corsa con specifica prescrizione, tenendo presente che nel caso di arresto del treno sull'itinerario d'arrivo di una stazione presenziata, il treno può essere fatto avanzare in stazione con i segnali di manovra (art. 49/4 lettera c) del Regolamento sui Segnali).

Eseguite le predette operazioni il PdC riprenderà la corsa nel rispetto degli ordini ricevuti dal DM/AG/DCO interessato.

Art. 4

All'art. 1 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee a Dirigenza Locale – Linee a Doppio binario banalizzate è apportata la seguente modifica:

- Il primo capoverso del comma 4 è così sostituito:

I segnali di blocco intermedi aventi anche la funzione di proteggere punti singolari della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.) ed i relativi avvisi, nonché quelli con accoppiato avviso del segnale di protezione sono sempre accesi. I rimanenti segnali di blocco intermedi ed i relativi eventuali segnali di avviso isolati sono accesi solo nel senso di orientamento del BA.

Art. 5

All'art. 3 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee a Dirigenza Locale – Linee a Doppio binario banalizzate è apportata la seguente modifica:

- Alla fine del comma 10 è inserito il seguente capoverso:

Inoltre, qualora nel tratto interessato al guasto vi sia una località di servizio intermedia impresenziata, ai treni dovrà essere praticata, utilizzando le righe in bianco del Mod. M40 D.L. (BA), anche la seguente prescrizione:

- “Osservate le cautele di cui all'articolo 48/7 RS superando i segnali di protezione e/o partenza di a via impedita e con lettera “P” accesa a luce fissa o lampeggiante”.

Art. 6

All'art. 3 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee a Dirigenza Locale - Linee a Doppio binario non banalizzate è apportata la seguente modifica:





- Alla fine del comma 10 è inserito il seguente capoverso:

Inoltre, qualora nel tratto interessato al guasto vi sia una località di servizio intermedia impresenziata, ai treni dovrà essere praticata, utilizzando le righe in bianco del Mod. M40 D.L. (BA), anche la seguente prescrizione:

- "Osservate le cautele di cui all'articolo 48/7 RS superando i segnali di protezione e/o partenza di a via impedita e con lettera "P" accesa a luce fissa o lampeggiante".

Art. 7

All'art. 3 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee a Dirigenza Locale - Linee a Semplice binario - è apportata la seguente modifica:

- Alla fine del comma 11 è inserito il seguente capoverso:

Inoltre, qualora nel tratto interessato al guasto vi sia una località di servizio intermedia impresenziata, ai treni dovrà essere praticata, utilizzando le righe in bianco del Mod. M 40 D.L. (BA), anche la seguente prescrizione:

- "Osservate le cautele di cui all'articolo 48/7 RS superando i segnali di protezione e/o partenza di a via impedita e con lettera "P" accesa a luce fissa o lampeggiante".

Art. 8

All'art. 1 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee a Dirigenza Locale – Singoli impianti in telecomando – Linee a doppio binario banalizzate - è apportata la seguente modifica:

- Il primo capoverso del comma 4 è così sostituito:

I segnali di blocco intermedi aventi anche la funzione di proteggere punti singolari della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.) ed i relativi avvisi, nonché quelli con accoppiato avviso del segnale di protezione sono sempre accesi. I rimanenti segnali di blocco intermedi ed i relativi eventuali segnali di avviso isolati sono accesi solo nel senso di orientamento del BA.

Art. 9

All'art. 3 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee a Dirigenza Locale – Singoli impianti in telecomando – Linee a doppio binario banalizzate - è apportata la seguente modifica:





- Alla fine del comma 10 è inserito il seguente capoverso:

Inoltre, qualora nel tratto interessato al guasto vi sia una località di servizio intermedia impresenziata, ai treni dovrà essere praticata, utilizzando le righe in bianco dell'apposito modulo, anche la seguente prescrizione:

- "Osservate le cautele di cui all'articolo 48/7 RS superando i segnali di protezione e/o partenza di a via impedita e con lettera "P" accesa a luce fissa o lampeggiante".

Art. 10

All'art. 3 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee in telecomando – Linee a doppio binario banalizzate – è apportata la seguente modifica:

- Il primo capoverso del comma 4 è così sostituito:

I segnali di blocco intermedi aventi anche la funzione di proteggere punti singolari della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.) ed i relativi avvisi, nonché quelli con accoppiato avviso del segnale di protezione sono sempre accesi. I rimanenti segnali di blocco intermedi ed i relativi eventuali segnali di avviso isolati sono accesi solo nel senso di orientamento del BA.

Art. 11

All'art. 3 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico – Parte III – Blocco Elettrico Automatico – Linee in telecomando – Linee a doppio binario banalizzate – è apportata la seguente modifica:

- Alla fine del comma 6 è inserito il seguente capoverso:

Inoltre, qualora nel tratto interessato al guasto vi sia un posto di servizio in tracciato permanente escluso dal telecomando, ai treni dovrà essere praticata, utilizzando le righe in bianco del Mod. M40 TELECOM (BA), anche la seguente prescrizione:

- "Osservate le cautele di cui all'articolo 48 comma 7 RS superando i segnali di protezione e/o partenza di a via impedita e con lettera "P" accesa a luce fissa o lampeggiante".

Art. 12

La presente Disposizione entrerà in vigore alle ore 00.01 del 01 marzo 2008.

Giorgio Di Marco

