



Rete Ferroviaria Italiana  
02/11/2005  
RFI-DTC\  
A0011\P\2005\0001657



Direzione Tecnica  
il Direttore

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**  
**Dipartimento per i trasporti terrestri**  
**Direzione Generale del Trasporto Ferroviario**  
Via Caraci, 36 00157 Roma

**IMPRESE FERROVIARIE**  
(secondo indirizzo) Loro Sedi

**ISPETTORATO LOGISTICO DELL'ESERCITO**  
**Rep. Coordinamento e Supporti Generali**  
**Uff. Movimenti e Trasporti**  
V.le Castro Pretorio, 123 00185 Roma

**RETE FERROVIARIA ITALIANA**  
Sig. Amministratore Delegato Sede

**RETE FERROVIARIA ITALIANA**  
(secondo indirizzo) Loro Sedi

**OGGETTO:** Trasmissione della Disposizione n° 69 del 2 novembre 2005 recante "Norme particolari per l'esercizio degli impianti di rilevamento temperatura boccole (RTB) sulla linea ad Alta Capacita/Alta Velocità (AC/AV) Torino - Novara, attrezzata con ERTMS/ETCS L2. Appendice alla Disposizione n° 51 del 10 agosto 2005"

L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone – nonché a qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura.

In conformità a quanto sopra si trasmette la Disposizione recante "Norme particolari per l'esercizio degli impianti di rilevamento temperatura boccole (RTB) sulla linea ad Alta Capacita/Alta Velocità (AC/AV) Torino - Novara, attrezzata con ERTMS/ETCS L2. Appendice alla Disposizione n° 51 del 10 agosto 2005".

Si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato.

Michele Elia

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 26.866.132.112,00  
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma  
Cod. Fisc. 01585570581 - P. Iva 01008081000 - R.E.A. 758300



Direzione Tecnica  
il Direttore

DISPOSIZIONE N° 69 del 2 NOV. 2005

**Norme particolari per l'esercizio degli impianti di rilevamento temperatura boccole (RTB) sulla linea ad Alta Capacità/Alta Velocità (AC/AV) Torino - Novara, attrezzata con ERTMS/ETCS L 2  
Appendice alla Disposizione n° 51 del 10 agosto 2005"**

**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 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 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;

VISTO il combinato disposto degli artt. 96-99 del sopra citato 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;

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

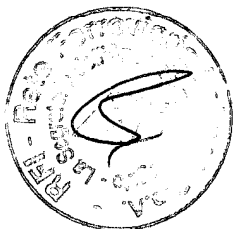
RFI S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato  
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.  
a norma dell'art. 2497 sexies cod. civ. e del D. Lgs n. 188/2003

Sede Sociale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
Capitale Sociale: Euro 26.866.132.112,00  
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma  
Cod. Fisc. 01585570581 - P. Iva 01008081000 - R.E.A. 758300

In presente disposizione è compresa di n° 5 pagine

IN COPIA CON FERROVIE ALTERNATIVE  
COMUNICAZIONE N° 5

Pagina 1 di 2





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/MV/ del 02/11/05 dei Responsabili delle competenti Strutture Operative Centrali della Direzione Tecnica, con cui si propone l'emanazione di una disposizione recante "Norme particolari per l'esercizio degli impianti di rilevamento temperatura boccole (RTB) sulla linea ad Alta Capacità/Alta Velocità (AC/AV) Torino - Novara, attrezzata con ERTMS/ETCS L2 - Appendice alla Disposizione n° 51 del 10 agosto 2005";

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

## DELIBERA

### Art. 1

La presente disposizione disciplina le norme particolari per l'esercizio degli impianti di rilevamento temperatura boccole (RTB) sulla linea ad Alta Capacità/Alta Velocità (AC/AV) Torino - Novara, attrezzata con ERTMS/ETCS L2.

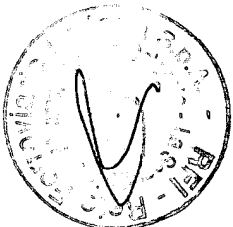
### Art. 2

L'Allegato 1 "Norme particolari per l'esercizio degli impianti di rilevamento temperatura boccole (RTB) sulla linea ad Alta Capacità/Alta Velocità (AC/AV) Torino - Novara, attrezzata con ERTMS/ETCS L2" è parte integrante e costitutiva della presente disposizione e costituisce Appendice alla Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n° 51 del 10 agosto 2005.

### Art. 3

La presente Disposizione entrerà in vigore alle ore 00.01 del 2 novembre 2005.

Michele Elia





Allegato 1 alla Disposizione n° 69 del ..... del ..... - 2 NOV. 2005

**“Norme particolari per l’esercizio degli impianti di rilevamento temperatura boccole (RTB) sulla linea ad Alta Capacità/Alta Velocità (AC/AV) Torino - Novara, attrezzata con ERTMS/ETCS L2  
Appendice alla Disposizione n° 51 del 10 agosto 2005”**

**PREMESSA**

Le norme della presente appendice integrano e modificano la Disposizione n° 51 del 10 agosto 2005 e sono applicabili alla linea Alta Capacità/Alta Velocità (AC/AV) Torino – Novara attrezzata con ERTMS/ETCS L2.

**Art. 1  
NORME GENERALI**

**Il 5° cpv è così integrato:**

I PVB possono coincidere, oltre che con i segnali imperativi dei PdS, anche con i segnali imperativi di fine sezione.

**Art. 2  
CARATTERISTICHE DEGLI IMPIANTI RTB**

**Punto 2 “Allarmi”**

**Il 2° cpv è così sostituito:**

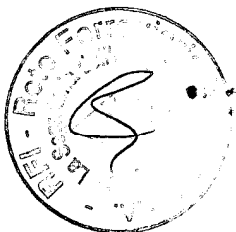
I Posti di Rilevamento sono realizzati in modo da rilevare lo stato termico delle boccole dei treni circolanti sia sul binario di sinistra, sia sul binario di destra. Un Posto di Rilevamento può essere attivo per uno solo o per entrambi i sensi di un binario.

**Art. 3  
NORME DI ESERCIZIO IN CONDIZIONI DI NORMALE FUNZIONAMENTO  
DEGLI IMPIANTI RTB**

**Punto 1 “Processo di gestione allarme caldissimo” 2° cpv**

**Il quarto “punto elenco” è così sostituito:**

- in caso di allarme Caldissimo, il treno viene arrestato dal sistema in corrispondenza del segnale imperativo del PdS o di fine sezione coincidente con il PVB. Nel caso il PVB sia un PdS, il DCO deve attivare il comando di inibizione apertura segnali sul segnale virtuale coincidente con il PVB dove il treno verrà arrestato. Tale operazione potrà essere effettuata anche a seguito dell’arresto del treno. Nei casi di Regimi SP, SPT e EDCO del PdS in cui è ubicato il PVB, la suddetta funzione è demandata al DM, che opererà in base alle informazioni di allarme ottenute dal DCO e/o dal PdC del treno arrestato.





## **Punto 2 “Processo di gestione allarme caldo” – 2° cpv.**

### **Il quarto “punto elenco” è così sostituito:**

- in relazione al successivo rilevamento RTB, si possono avere le seguenti condizioni:
  - Allarme caldissimo: il treno viene fermato al successivo PVB;
  - Nuovo allarme caldo: la riduzione di velocità viene estesa dal sistema fino al successivo posto di rilevamento RTB. Il DCO in questo caso dovrà operare in modo tale da arrestare il treno al PVB successivo e quindi richiedere la visita del materiale da parte del PdC, tenendo presente che nella specificazione del tipo di allarme deve indicare “caldissimo”; tale visita non occorre nel caso che al passaggio su quest’ultimo RTB non venga segnalato alcun allarme. Qualora il PVB coincida con un segnale imperativo di fine sezione, il treno deve essere arrestato nel PdS, ubicato a monte od a valle dello stesso PVB, stabilito dall’Unità centrale competente e riportato nel Registro Disposizioni del Posto Centrale;
  - Nessun allarme: viene rimossa la limitazione di velocità senza ulteriori provvedimenti.

## **Punto 8 “Situazioni particolari”**

**Punto A), i paragrafi “Treno con Allarme Caldissimo” e “Treno con allarme Caldo” sono sostituiti dal seguente testo:**

### **Treno con Allarme Caldissimo**

In tale situazione dovranno essere applicate le seguenti procedure:

- prima di prescrivere l’Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione il DCO deve:
  - se il successivo PVB coincide con un PdS: verificare che siano sospesi gli automatismi relativi alla formazione degli itinerari nel PdS, sede di PVB, interessato. Quindi dovrà attivare il comando Inibizione Apertura Segnali sul segnale virtuale del PVB dove il treno verrà arrestato; l’Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione non dovrà, in ogni caso, superare il PVB interessato;
  - se il successivo PVB coincide con un segnale imperativo di fine sezione: operare in modo tale da arrestare il treno nel primo PdS incontrato dove dovrà adottare le procedure del precedente alinea. Qualora il suddetto PdS sia ubicato a valle del PVB interessato, unitamente all’Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione, il DCO deve notificare al treno la prescrizione di inserire la limitazione di velocità stabilita dall’Unità centrale competente in relazione alla tipologia del convoglio per treno segnalato con Allarme Caldissimo con la formula: *“Inserite limitazione di velocità Km/h.....per treno con Allarme Caldissimo”*.
- Dopo l’arresto del treno nel PdS (coincidente o meno con il PVB) dovranno essere applicate le procedure di gestione dell’allarme Caldissimo di cui al precedente punto 1.

### **Treno con allarme caldo**

In tale situazione dovranno essere applicate le seguenti procedure:

- prima di prescrivere l’Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione il DCO deve:





- se il PVB ubicato immediatamente a valle del successivo posto di rilevamento RTB coincide con un PdS, attivare il comando inibizione apertura segnali del PdS stesso;
- se il PVB ubicato immediatamente a valle del successivo posto di rilevamento RTB coincide con un segnale imperativo di fine sezione, operare in modo tale da arrestare il treno nel PdS, ubicato a monte od a valle dello stesso PVB, stabilito dall'Unità centrale competente e riportato nel Registro Disposizioni del Posto Centrale;
- unitamente all'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione, il DCO deve notificare al treno la prescrizione di inserire la limitazione di velocità stabilita dall'Unità centrale competente in relazione alla tipologia del convoglio per treno segnalato con Allarme Caldo con la formula: *"Inserite limitazione di velocità Km/h.....per treno con Allarme Caldo"*;
- Il PdC prima di riprendere la corsa dovrà modificare il dato treno relativo alla velocità massima ammessa dal convoglio, nel caso questa fosse superiore alla limitazione di velocità prescritta;
- Il DCO, dopo l'arresto del treno, nel PdS dove ha attivato il comando inibizione apertura segnali deve:
  - nel caso di ulteriore degrado dell'allarme caldo in allarme caldissimo, operare come previsto al punto 1;
  - nel caso di conferma dell'allarme caldo richiedere la visita del materiale da parte del PdC;
  - nel caso di assenza di allarme, richiedere la rimozione della limitazione di velocità precedentemente prescritta, con la formula *"Rimuovete limitazione di velocità inserita per treno con allarme caldo"*. In tale evenienza il PdC, prima di riprendere la corsa, dovrà rimuovere la limitazione di velocità, se precedentemente immessa.

Qualora il treno esca dalla linea ERTMS/ETCS L2, il DCO dovrà informare il DCO/DM di giurisdizione della prima località di servizio incontrata sulla linea tradizionale, sulla presenza dell'Allarme. Quest'ultimo, dovrà prescrivere la riduzione di velocità stabilita dall'Unità centrale competente in relazione alla tipologia del convoglio sulla linea tradizionale e fino al transito su un successivo impianto RTB (dove verranno applicati gli interventi previsti dalla Disposizione 48/2001), o alla successiva località di servizio, ove possano essere espletati i necessari accertamenti tecnici sullo stato termico delle boccole.









Allegato 1 alla Disposizione n° 69 del ..... del ..... - 2 NOV. 2005

**“Norme particolari per l’esercizio degli impianti di rilevamento temperatura boccole (RTB) sulla linea ad Alta Capacità/Alta Velocità (AC/AV) Torino - Novara, attrezzata con ERTMS/ETCS L2  
Appendice alla Disposizione n° 51 del 10 agosto 2005”**

**PREMESSA**

Le norme della presente appendice integrano e modificano la Disposizione n° 51 del 10 agosto 2005 e sono applicabili alla linea Alta Capacità/Alta Velocità (AC/AV) Torino – Novara attrezzata con ERTMS/ETCS L2.

**Art. 1  
NORME GENERALI**

**Il 5° cpv è così integrato:**

I PVB possono coincidere, oltre che con i segnali imperativi dei PdS, anche con i segnali imperativi di fine sezione.

**Art. 2  
CARATTERISTICHE DEGLI IMPIANTI RTB**

**Punto 2 “Allarmi”**

**Il 2° cpv è così sostituito:**

I Posti di Rilevamento sono realizzati in modo da rilevare lo stato termico delle boccole dei treni circolanti sia sul binario di sinistra, sia sul binario di destra. Un Posto di Rilevamento può essere attivo per uno solo o per entrambi i sensi di un binario.

**Art. 3  
NORME DI ESERCIZIO IN CONDIZIONI DI NORMALE FUNZIONAMENTO  
DEGLI IMPIANTI RTB**

**Punto 1 “Processo di gestione allarme caldissimo” 2° cpv**

**Il quarto “punto elenco” è così sostituito:**

- in caso di allarme Caldissimo, il treno viene arrestato dal sistema in corrispondenza del segnale imperativo del PdS o di fine sezione coincidente con il PVB. Nel caso il PVB sia un PdS, il DCO deve attivare il comando di inibizione apertura segnali sul segnale virtuale coincidente con il PVB dove il treno verrà arrestato. Tale operazione potrà essere effettuata anche a seguito dell’arresto del treno. Nei casi di Regimi SP, SPT e EDCO del PdS in cui è ubicato il PVB, la suddetta funzione è demandata al DM, che opererà in base alle informazioni di allarme ottenute dal DCO e/o dal PdC del treno arrestato.





## **Punto 2 “Processo di gestione allarme caldo” – 2° cpv.**

### **Il quarto “punto elenco” è così sostituito:**

- in relazione al successivo rilevamento RTB, si possono avere le seguenti condizioni:
  - Allarme caldissimo: il treno viene fermato al successivo PVB;
  - Nuovo allarme caldo: la riduzione di velocità viene estesa dal sistema fino al successivo posto di rilevamento RTB. Il DCO in questo caso dovrà operare in modo tale da arrestare il treno al PVB successivo e quindi richiedere la visita del materiale da parte del PdC, tenendo presente che nella specificazione del tipo di allarme deve indicare “caldissimo”; tale visita non occorre nel caso che al passaggio su quest’ultimo RTB non venga segnalato alcun allarme. Qualora il PVB coincida con un segnale imperativo di fine sezione, il treno deve essere arrestato nel PdS, ubicato a monte od a valle dello stesso PVB, stabilito dall’Unità centrale competente e riportato nel Registro Disposizioni del Posto Centrale;
  - Nessun allarme: viene rimossa la limitazione di velocità senza ulteriori provvedimenti.

## **Punto 8 “Situazioni particolari”**

**Punto A), i paragrafi “Treno con Allarme Caldissimo” e “Treno con allarme Caldo” sono sostituiti dal seguente testo:**

### **Treno con Allarme Caldissimo**

In tale situazione dovranno essere applicate le seguenti procedure:

- prima di prescrivere l’Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione il DCO deve:
  - se il successivo PVB coincide con un PdS: verificare che siano sospesi gli automatismi relativi alla formazione degli itinerari nel PdS, sede di PVB, interessato. Quindi dovrà attivare il comando Inibizione Apertura Segnali sul segnale virtuale del PVB dove il treno verrà arrestato; l’Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione non dovrà, in ogni caso, superare il PVB interessato;
  - se il successivo PVB coincide con un segnale imperativo di fine sezione: operare in modo tale da arrestare il treno nel primo PdS incontrato dove dovrà adottare le procedure del precedente alinea. Qualora il suddetto PdS sia ubicato a valle del PVB interessato, unitamente all’Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione, il DCO deve notificare al treno la prescrizione di inserire la limitazione di velocità stabilita dall’Unità centrale competente in relazione alla tipologia del convoglio per treno segnalato con Allarme Caldissimo con la formula: *“Inserite limitazione di velocità Km/h.....per treno con Allarme Caldissimo”*.
- Dopo l’arresto del treno nel PdS (coincidente o meno con il PVB) dovranno essere applicate le procedure di gestione dell’allarme Caldissimo di cui al precedente punto 1.

### **Treno con allarme caldo**

In tale situazione dovranno essere applicate le seguenti procedure:

- prima di prescrivere l’Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione il DCO deve:





- se il PVB ubicato immediatamente a valle del successivo posto di rilevamento RTB coincide con un PdS, attivare il comando inibizione apertura segnali del PdS stesso;
- se il PVB ubicato immediatamente a valle del successivo posto di rilevamento RTB coincide con un segnale imperativo di fine sezione, operare in modo tale da arrestare il treno nel PdS, ubicato a monte od a valle dello stesso PVB, stabilito dall'Unità centrale competente e riportato nel Registro Disposizioni del Posto Centrale;
- unitamente all'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione, il DCO deve notificare al treno la prescrizione di inserire la limitazione di velocità stabilita dall'Unità centrale competente in relazione alla tipologia del convoglio per treno segnalato con Allarme Caldo con la formula: *"Inserite limitazione di velocità Km/h.....per treno con Allarme Caldo"*;
- Il PdC prima di riprendere la corsa dovrà modificare il dato treno relativo alla velocità massima ammessa dal convoglio, nel caso questa fosse superiore alla limitazione di velocità prescritta;
- Il DCO, dopo l'arresto del treno, nel PdS dove ha attivato il comando inibizione apertura segnali deve:
  - nel caso di ulteriore degrado dell'allarme caldo in allarme caldissimo, operare come previsto al punto 1;
  - nel caso di conferma dell'allarme caldo richiedere la visita del materiale da parte del PdC;
  - nel caso di assenza di allarme, richiedere la rimozione della limitazione di velocità precedentemente prescritta, con la formula *"Rimuovete limitazione di velocità inserita per treno con allarme caldo"*. In tale evenienza il PdC, prima di riprendere la corsa, dovrà rimuovere la limitazione di velocità, se precedentemente immessa.

Qualora il treno esca dalla linea ERTMS/ETCS L2, il DCO dovrà informare il DCO/DM di giurisdizione della prima località di servizio incontrata sulla linea tradizionale, sulla presenza dell'Allarme. Quest'ultimo, dovrà prescrivere la riduzione di velocità stabilita dall'Unità centrale competente in relazione alla tipologia del convoglio sulla linea tradizionale e fino al transito su un successivo impianto RTB (dove verranno applicati gli interventi previsti dalla Disposizione 48/2001), o alla successiva località di servizio, ove possano essere espletati i necessari accertamenti tecnici sullo stato termico delle boccole.

