

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 8/7/2014
RFI-DTCVA0010NP2014V0002098

Direzione Tecnica
Il Direttore

RETE FERROVIARIA ITALIANA
(secondo indirizzo)
LORO SEDI

**IMPRESE FERROVIARIE IN POSSESSO
DI CERTIFICATO DI SICUREZZA**
(secondo indirizzo)
LORO SEDI

**VERIFICATORI INDIPENDENTI DI
SICUREZZA**
(secondo indirizzo)
LORO SEDI

**CENTRI DI FORMAZIONE
RICONOSCIUTI**
(secondo indirizzo)
LORO SEDI

**AGENZIA NAZIONALE PER LA
SICUREZZA DELLE FERROVIE**
Piazza della Stazione n° 45
50123 FIRENZE

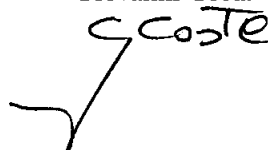
p.c. **RETE FERROVIARIA ITALIANA**
Sig. Amministratore Delegato
SEDE

Oggetto: Trasmissione della Disposizione di Esercizio n° 8 del 30/06/2014

Allegati n. 1

Unita alla presente si trasmette la Disposizione di Esercizio n° 8 del 30/06/2014 recante le procedure di interfaccia concernenti il recepimento dei principi del RCF inerenti a: dispositivi e collegamenti di sicurezza; circolazione treni non protetti dal sistema di protezione della marcia; rallentamenti non protetti dal sistema di protezione della marcia dei treni; passaggi a livello.

Giovanni Costa



Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
a norma dell'art. 2497 sexies cod. civ. e D.Lgs. n. 188/2005

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. euro 32.007.632.680,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 - R.F. A. 758300

Direzione Tecnica
Il Direttore

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO N° 8 del 30 GIU. 2014

“Procedure di interfaccia. Recepimento dei principi del Regolamento per la Circolazione Ferroviaria inerenti a:

- **dispositivi e collegamenti di sicurezza;**
- **circolazione treni non protetti dal sistema di protezione della marcia;**
- **rallentamenti non protetti dal sistema di protezione della marcia dei treni;**
- **passaggi a livello”.**

**Il Gestore dell’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale
Rete Ferroviaria Italiana - RFI S.p.A**

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” e successive modifiche e integrazioni;

VISTO il decreto n. 4/2012 del 9 agosto 2012 e la direttiva n. 1/dir/2012 del 9 agosto 2012 emanati dal Direttore dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie;

VISTA la nota RFI-DTC\A0011\P\2012\0003721 del 19/12/2012 con cui RFI comunica di aver assunto il “sistema di riferimento” di cui alla direttiva ANSF n. 1/dir/2012;

VISTA la disposizione di RFI n. 7 del 13/3/2003 concernente le Istruzioni per la gestione dei rallentamenti con SCMT ad uso del personale della manutenzione;

VISTE le disposizioni di esercizio di RFI n. 1 del 13/2/2013, n. 5 del 27/02/2013 e n. 1 del 27/01/2014;

Pagina 1 di 7

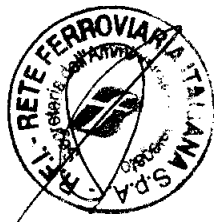
Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
Codice dell’art. 2497 sexies cod. civ. e D.Lgs. n. 188/2005

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. euro 32.007.632,680,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma.
C.F. e P. Iva: 01585570581 e P. Iva: 01008081000 - R.I.A. 758300

La presente disposizione è composta di n° 7 pagine

COPIA CONFORME ALL’ORIGINALE





VISTA la nota RFI-DTC\A0011\P\2014\0000951 del 19/3/2014 con cui la Direzione Tecnica di RFI ha inviato, per osservazioni e commenti, alle Imprese ferroviarie, ai Verificatori indipendenti di sicurezza, ai Centri di formazione riconosciuti, nonché all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, una bozza di disposizione di esercizio recante le procedure di interfaccia inerenti al recepimento di taluni principi del Regolamento per la circolazione ferroviaria;

VISTA la nota inviata dall'impresa ferroviaria InRail del 1/4/2014 (rif. GB/dg 14-124) avente per oggetto "Osservazioni inerenti la Bozza di disposizione di esercizio recante le procedure di interfaccia inerenti al recepimento di taluni principi del Regolamento per la circolazione ferroviaria";

VISTA la nota inviata dall'impresa ferroviaria FuoriMuro del 14/4/2014 (rif. Ssi/uu 14-172) avente per oggetto "Bozza disposizione RFI recante le procedure di interfaccia inerenti al recepimento di taluni principi del Regolamento per la circolazione ferroviaria";

VISTA la nota inviata dall'impresa ferroviaria Trenitalia del 15/04/2014 (prot. TRNIT-DT\P\2014\0020248) avente per oggetto "Osservazioni sulla bozza di disposizione di esercizio recante le procedure di interfaccia inerenti il recepimento di taluni principi del Regolamento per la circolazione ferroviaria";

VISTA la nota inviata dall'impresa ferroviaria SVI del 15/4/2014 (prot. SVI-U-2014-0088-DPS) avente per oggetto "Commenti alla bozza di disposizione di esercizio recante le procedure di interfaccia inerenti al recepimento di taluni principi del Regolamento per la circolazione ferroviaria";

VISTA la nota inviata dall'impresa ferroviaria NTV del 18/4/2014 (prot. 14/108.01/P_FTR) avente per oggetto "Commenti alla bozza di disposizione di esercizio recante le procedure di interfaccia inerenti al recepimento di taluni principi del Regolamento per la circolazione ferroviaria";

VISTA la nota inviata dall'impresa ferroviaria Sangritana del 18/4/2014 (prot. 2852/2014/FOR) avente per oggetto "Bozza di disposizione di esercizio del 19.03.14 recante le procedure di interfaccia inerenti al recepimento di taluni principi del Regolamento per la circolazione ferroviaria";

VISTA la nota inviata dall'impresa ferroviaria SAD del 18/4/2014 (prot. 2307) avente per oggetto "Osservazioni alla bozza di disposizione di esercizio recante le procedure di interfaccia inerenti al recepimento di taluni principi del Regolamento per la circolazione ferroviaria cui nota del 19/03/2014";

VISTA la relazione finale RFI-DTC-NCR\A0011\P\2014\0002087 del 12/06/2014 elaborata ai sensi della procedura RFI SDR SIGS P 16 1 2;

emana la seguente:





DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO

Articolo 1

(Finalità e campo di applicazione)

1. La presente disposizione stabilisce le procedure di interfaccia fra il personale di RFI e il personale delle Imprese ferroviarie in applicazione di specifici principi innovativi, contenuti nel Regolamento per la circolazione ferroviaria emanato dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) con decreto n. 4/2012 del 9 agosto 2012.

Nei seguenti articoli sono riportate le singole procedure di interfaccia, correlandole ai rispettivi principi innovativi dell'ANSF.

2. L'ambito di applicazione della presente disposizione di esercizio è il medesimo della disposizione di esercizio n. 1 del 27/01/2014, ad eccezione di quanto previsto all'art. 5 che invece è da estendersi all'intera Infrastruttura ferroviaria nazionale.

Articolo 2

(Dispositivi e collegamenti di sicurezza)

In attuazione di quanto prescritto ai punti 8.3 e 8.5 del Regolamento per la circolazione ferroviaria, emanato dall'ANSF con il decreto n. 4/2012:

1. Tutti i deviatori di linea e delle località di servizio inseriti sui binari percorsi dai treni devono essere muniti di fermascambi di sicurezza.

2. I collegamenti di sicurezza fra i segnali e i deviatori, in linea e nelle località di servizio, devono essere realizzati in modo completo.

Articolo 3

(Circolazione treni non protetti dal sistema di protezione della marcia)

In attuazione di quanto prescritto al punto 12.3 del Regolamento per la circolazione ferroviaria, emanato dall'ANSF con il decreto n. 4/2012:

1. La circolazione di treni con sistema di protezione della marcia escluso per guasto o anomalia alle apparecchiature del sottosistema di bordo (SSB), verificatosi in corso di viaggio, deve essere limitata al percorso strettamente necessario a raggiungere la località di servizio più idonea a consentire la risoluzione del guasto/anomalia o il ricovero del treno. Tale località deve essere individuata dal DCCM, sentito il Referente accreditato dell'Impresa ferroviaria. Per la circolazione di tali treni – che, in base alle norme stabilite dall'ANSF, non possono superare la velocità di 50 km/h – devono essere applicate le procedure di cui ai commi seguenti.





2. Il DM/DCO/DPC, nei casi in cui – secondo le modalità previste dalle procedure di interfaccia vigenti – sia stato avvertito dall'agente di condotta della necessità di escludere il SSB del sistema di protezione della marcia, dovrà preventivamente informare il DCCM per l'individuazione della località di cui al comma 1 e successivamente avvisare il DM/DCO/DPC della località di servizio successiva, ricadente nel tratto citato, che il treno circola con SSB escluso, ricevendone conferma con comunicazione registrata («Inteso treno viaggiante con sistema di protezione della marcia escluso fino a ...»). Analoghi avviso e conferma dovranno essere trasmessi da ciascun DM/DCO/DPC delle altre località di servizio comprese nel tratto che deve essere percorso dal treno con sistema di protezione escluso.

3. Nelle località di servizio l'arrivo, la partenza o il transito di un treno non protetto dal sistema di protezione sono ammessi contemporaneamente ad altri movimenti di treno solo quando ricorrano le condizioni di cui ai commi 14 e 14bis dell'articolo 4 del Regolamento per la circolazione dei treni di cui al "sistema di riferimento" stabilito dalla direttiva ANSF n. 1/dir/2012 del 9/8/2012. Resta inteso che per l'eventuale partenza da una località di servizio devono essere applicate anche le procedure specifiche per la partenza senza la completa protezione offerta dal sistema SCMT/SSC di cui all'articolo 8 della disposizione di esercizio n. 1/2014.

I medesimi provvedimenti devono essere adottati anche nella località di servizio che delimita il tratto percorso dal treno senza la protezione del SCMT/SSC.

4. Qualora sul binario attiguo a quello che deve percorrere il treno non protetto dal sistema di protezione della marcia sia in atto un'interruzione (programmata o accidentale), al treno stesso dovrà essere praticata la seguente prescrizione: «Non superate velocità di 30 km/h emettendo ripetuti fischi da ... a ... per possibile presenza personale al lavoro sul binario attiguo». Il tratto da indicare nella prescrizione deve corrispondere al tratto interrotto sul binario attiguo.

5. Le misure di cui ai commi 2, 3 e 4 devono essere adottate anche quando, per guasto del blocco elettrico o del sistema di protezione della marcia, sia ordinata all'agente di condotta l'esclusione del sistema di protezione o di sue funzioni per un determinato tratto di linea. Nel caso particolare di istituzione del blocco telefonico per guasto del blocco elettrico le suddette procedure sono applicate d'iniziativa dai DM/DCO/DPC delle località di servizio del tratto in soggezione.





Articolo 4

(Rallentamenti non protetti dal sistema di protezione della marcia dei treni)

In attuazione di quanto prescritto al punto 13.6 del Regolamento per la circolazione ferroviaria, emanato dall'ANSF con il decreto n. 4/2012:

1. In caso di rallentamenti determinati da necessità improvvise, fino a quando gli stessi non vengano gestiti dal sistema di protezione della marcia attivo sul tratto di linea interessato, il DM/DCO/DPC deve notificare ai treni interessati con comunicazione registrata una riduzione di velocità pari alla velocità del rallentamento, da rispettare a partire dal punto in cui avviene la notifica e fino al primo cippo chilometrico o località di servizio ubicati oltre il termine del rallentamento stesso («Non superate velocità di km/h da a»). La necessità di prescrivere ai treni quest'ultima riduzione di velocità cesserà quando l'AM avrà notificato con comunicazione registrata al DM/DCO/DPC che il rallentamento è gestito dal sistema SCMT/SSC attivo sul tratto di linea e di conseguenza il rallentamento verrà notificato nei modi d'uso.

2. Nel caso dei rallentamenti di cui al comma 1, la posa in opera dei segnali di rallentamento di cui al Regolamento sui segnali (articoli 28 e 30) può avvenire solo contestualmente alla posa degli appositi PI.

3. Qualora il rallentamento non gestito dal sistema di protezione ricada completamente nell'ambito di una località di servizio, la riduzione di velocità può essere limitata all'itinerario – di arrivo, partenza o transito – comprendente per intero l'estesa del rallentamento («Non superate velocità di km/h sull'itinerario di (arrivo oppure partenza oppure transito) a, per rallentamento non gestito dal sistema di protezione della marcia»). In tal caso i treni dovranno essere preventivamente fermati al segnale che comanda tale itinerario e, dopo la notifica della riduzione di velocità, fatti proseguire disponendo il segnale a via libera.

4. In caso di circolazione di treni con il sistema di protezione della marcia escluso su un tratto interessato da rallentamenti con velocità inferiore a 50 km/h, ai treni stessi deve essere prescritta una riduzione di velocità pari a quella prevista dal rallentamento più basso. Pertanto nei casi di cui all'art. 3 della presente disposizione, prima di consentire la partenza o la ripresa della corsa, ciascun DM/DCO/DPC interessato dovrà verificare se sulla tratta fino alla successiva località di servizio esistono rallentamenti con velocità inferiore a 50 km/h e, in caso affermativo, dovrà notificare all'agente di condotta una riduzione di velocità, pari a quella prevista dal rallentamento più basso, dal punto in cui avviene la notifica fino al primo cippo chilometrico o località di servizio ubicati oltre il termine del rallentamento («Non superate velocità di km/h da a per sistema di controllo velocità di rallentamento non attivo»).





5. Le stesse procedure si applicano anche alle riduzioni di velocità diverse dai rallentamenti non gestite dal sistema di protezione della marcia.

Articolo 5 (Passaggi a livello)

In attuazione di quanto prescritto ai punti 2.5, 15.1 e 15.3 del Regolamento per la circolazione ferroviaria, emanato dall'ANSF con il decreto n. 4/2012:

1. I passaggi a livello senza barriere devono essere sempre provvisti, lato strada, di segnalazioni luminose costituite da due luci rosse lampeggianti alternativamente, accompagnate da un segnale acustico. Gli stessi PL devono essere protetti lato ferrovia con l'apposito segnale previsto dall'art. 53bis del Regolamento sui segnali in uso sulla infrastruttura ferroviaria nazionale. Le suddette segnalazioni vengono azionate automaticamente dai treni.

2. L'agente di condotta che debba d'iniziativa osservare la marcia a vista in corrispondenza di un PL o che ne abbia ricevuto specifico ordine deve fischiare ripetutamente nell'avvicinarsi ad esso e procedere in modo da poter arrestare tempestivamente il treno qualora rilevi che i dispositivi che inibiscono il transito lato strada del PL non siano in posizione di chiusura o la presenza di un ostacolo sul PL stesso. Nel caso in cui i dispositivi siano in posizione di chiusura e non vi siano ostacoli, il PL potrà essere oltrepassato in marcia a vista non superando la velocità di 4 km/h nell'impegnarlo con la testa del convoglio.

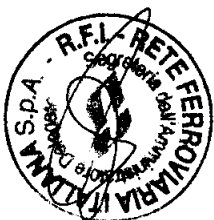
Nel caso in cui l'agente di condotta rilevi l'inefficienza dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada di un PL deve darne comunicazione registrata al DM/DCO/DPC, il quale deve richiedere l'intervento dell'AM nei modi d'uso e informare dell'anormalità, con comunicazione registrata, il DM/DCO/DPC che invia i treni verso il PL in senso opposto.

In ogni caso l'agente di condotta del treno è autorizzato a riprendere la corsa d'iniziativa dopo aver constatato la protezione o l'avvenuta protezione del PL da parte del personale di RFI o degli Organi di Polizia.

Articolo 6 (Norme di interfaccia, misura di salvaguardia, abrogazioni)

1. Il contenuto della presente disposizione costituisce "norma di interfaccia" fra RFI e le Imprese ferroviarie circolanti sulla Infrastruttura ferroviaria nazionale, ai sensi del decreto ANSF n. 4/2012.

2. Con la nota RFI-DTC\A0011\P\2012\0003721 del 19/12/2012, questo gestore ha adottato il "sistema di riferimento" al 31/12/2012 fra le norme di esercizio in vigore sulla Infrastruttura ferroviaria nazionale. A tal proposito, in attesa del completamento del processo di riordino normativo in corso, il contenuto dei provvedimenti normativi in vigore sulla Infrastruttura ferroviaria nazionale (testi





normativi, disposizioni di esercizio, prescrizioni di esercizio, disposizioni, prescrizioni e circolari normative) deve intendersi modificato, per quanto in contrasto con la presente disposizione.

3. Sono abrogati i seguenti provvedimenti normativi:
- disposizione di esercizio n° 5 del 27/02/2013;
 - circolare M.111/4/1.G.- I.E.811/155/201/1496 del 10/01/1964;
 - circolare M.111/63/1.G - I.E.811/398 del 09/10/1965;
 - circolare M.121/10/38.G – L.4./11/114931/23 – IE.5 26935 del 26/05/1983.

Articolo 7

(Adempimenti a carico delle Direzioni Territoriali Produzione)

Le Direzioni Territoriali Produzione devono provvedere ad adeguare gli impianti di giurisdizione che risultino non conformi a quanto previsto dalla presente disposizione di esercizio, prima della sua entrata in vigore.

Articolo 8

(Avvisi)

Le Imprese ferroviarie e le strutture periferiche di RFI, nel rispetto di quanto previsto dai rispettivi Sistemi di Gestione della Sicurezza, restano incaricate di portare a conoscenza del personale interessato i contenuti della presente disposizione.

Articolo 9

(Pubblicazione ed entrata in vigore)

La presente disposizione, che a cura di questa Direzione Tecnica è pubblicata in formato pdf sul sito www.rfi.it e, per il personale di RFI, anche nella banca dati on-line e-POD RFI, entra in vigore il 15/01/2015.

