

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

**ITALFERR S.p.A.**  
Direzione Tecnica  
U.O. Sicurezza, Manutenzione ed  
Interoperabilità  
[m.foresta@italferr.it](mailto:m.foresta@italferr.it)

**AGENZIA NAZIONALE PER LA  
SICUREZZA DELLE FERROVIE**  
piazza della Stazione, 45  
50123 FIRENZE

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

**Oggetto: Trasmissione della disposizione di esercizio "Procedura di interfaccia. Modifiche al Regolamento sui segnali in uso sull'infrastruttura ferroviaria nazionale".**

Allegato: 1.

Unita alla presente si trasmette la disposizione di esercizio "Procedura di interfaccia. Modifiche al Regolamento sui segnali in uso sull'infrastruttura ferroviaria nazionale".

La suddetta disposizione di esercizio entrerà in vigore nel rispetto della tempistica stabilita all'articolo 4 della medesima.

Cordiali saluti,

Donato Carillo



Direzione Tecnica  
Il Direttore

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO N° 07 del 26 MAG. 2016

**“Procedura di interfaccia. Modifiche al Regolamento sui segnali in uso  
sull’infrastruttura ferroviaria nazionale”**

**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 2005/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie” e successive modifiche e integrazioni;

VISTI 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 Rete Ferroviaria Italiana (RFI) comunica di aver assunto il “sistema di riferimento” di cui alla direttiva ANSF n. 1/dir/2012;

VISTE le norme vigenti sull’infrastruttura ferroviaria nazionale;

VISTA la nota ANSF n. 638/2016 del 19/01/2016;

VISTA la nota ANSF n. 1198/2016 del 1/02/2016;

VISTA la nota RFI-DTC\A0010\P\2016\0000790 del 03/05/2016 con cui è stata trasmessa la bozza della disposizione di esercizio “Procedura di interfaccia. Modifiche al Regolamento sui segnali in uso sulla infrastruttura ferroviaria nazionale”;

VISTA la norma europea CENELEC EN 16494 (Aprile 2015) inerente ai requisiti standard dei segnali per le linee attrezzate con ERTMS;

Pagina 1 di 8

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. 112/2015  
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
Cap. Soc. euro 51.525.279.633,00  
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma  
Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01068081000 - R.E.A. 758300



La presente disposizione è composta di n° 8 pagine



VISTE le osservazioni ricevute con posta elettronica certificata da TRAINING il 6/05/2016;

VISTE le osservazioni pervenute dall'impresa ferroviaria Trenitalia spa con la nota TRNIT-DT\P\2016\0026857 del 11/05/2016;

VISTE le osservazioni ricevute con posta elettronica certificata da SNCF VOYAGES ITALIA il 13/05/2016;

VISTE le osservazioni pervenute dalla SO Sicurezza di Rete di RFI con la nota RFI-SDR-SE\A0011\P\2016\0000024 del 17/05/2016

VISTA la relazione finale RFI-DTC-NCR\A0011\P\2016\001101 del 23/05/2016, elaborata ai sensi della procedura DTC PSE 16 1 0;

emana la seguente:

## DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO

### Articolo 1

(Finalità e campo di applicazione)

1. La presente disposizione apporta le seguenti modifiche al testo vigente del Regolamento sui segnali in uso sull'infrastruttura ferroviaria nazionale:

- ampliare il significato di alcuni aspetti di segnali di prima categoria con avviso accoppiato per tener conto della particolare caratteristica del segnalamento introdotta con le disposizioni di esercizio n. 60 del 13/12/2006 e n. 3 del 03/03/2016 (rispettivamente "*Gestione Passante ferroviario di Milano: tratta Milano Certosa – Milano Porta Vittoria*" e "*Procedura di interfaccia. Norme particolari per l'esercizio della linea Roma Ostiense – Fiumicino Aeroporto con il sistema del blocco contassi multisezione*") in ottemperanza alla nota ANSF n. 638/2016 del 19/01/2016;
- uniformare le informazioni comunicate all'agente di condotta per la ripresa della marcia in corrispondenza di un PBI disposto a via impedita con lettera "A" spenta, nei due casi di PBI che svolge anche la funzione di PVB e di PBI privo di tale funzione per ottemperare alla nota ANSF n. 1198/2016 del 01/02/2016;
- introdurre per le nuove linee attrezzate con ERTMS/ETCS L2 i segnali previsti dalle vigenti norme europee (CENELEC), in attesa del programma della loro implementazione sulle linee già in esercizio;
- estendere a tutte le linee l'utilizzo delle tabelle per l'individuazione dei posti di esodo, attualmente limitate alle sole linee attrezzate con ERTMS/ETCS L2;
- estendere l'utilizzo della tabella di avviso di cui alla lettera b) del paragrafo 3bis





dell'Allegato 1 ("Tabella per l'individuazione dei PL su linee in servizio") a tutti i PL posti ad una distanza superiore a 2000 m dal segnale di blocco che li protegge. Ciò al fine di facilitare, da parte dell'agente di condotta, l'individuazione del PL in caso di marcia a vista, anche se prescritta.

## Articolo 2

(Modifiche al Regolamento sui segnali in uso sull'infrastruttura ferroviaria nazionale)

### All'articolo 43 sono apportate le seguenti modifiche:

- Il testo relativo al terzo esempio, "una luce gialla", è così sostituito:

Via libera. Preavvisa inoltre un successivo segnale a via impedita (1).

(1) Su determinati tratti di linea indicati in FL può inoltre preavvisare un successivo segnale posto a distanza ridotta o anormalmente ridotta e recante l'aspetto di via libera con avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta (gruppo di due luci gialle).

- Il testo relativo al quarto esempio, "una luce gialla lampeggiante", è così sostituito:

Via libera. Preavvisa inoltre che il prossimo segnale è a via libera per il corretto tracciato ma si trova a distanza ridotta rispetto al successivo segnale che è disposto a via impedita, oppure a via libera per un percorso deviato (2).

(2) Su determinati tratti di linea indicati in FL, può inoltre preavvisare un successivo segnale recante una luce gialla posto a distanza anormalmente ridotta.

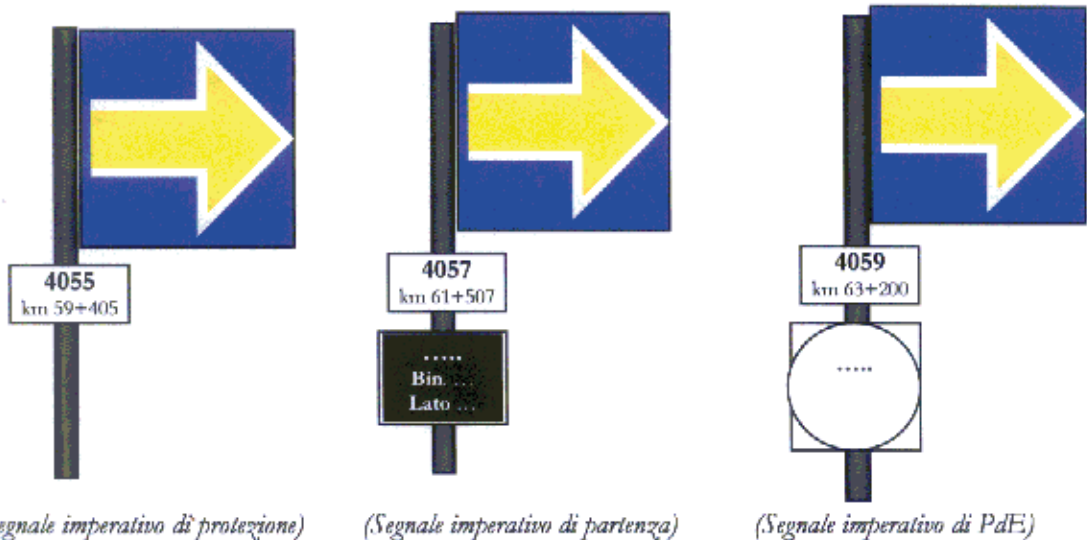
### All'articolo 43 bis è apportata la seguente modifica:

- Alla fine del testo è aggiunto il seguente nuovo comma:

4. Su determinate linee attrezzate con ERTMS/ETCS L2 i segnali imperativi di località di servizio (protezione e partenza) e di Posto di Esodo sono costituiti da una tabella quadrata ad alto potere rifrangente di colore blu recante una freccia di colore giallo rivolta verso il binario a cui si riferisce. Tale tabella è applicata su stante apposito di colore grigio. Sullo stesso stante è applicato un cartello su cui è riportato il numero della sezione di blocco e della progressiva chilometrica.

Sullo stante dei segnali imperativi di partenza è applicato un ulteriore cartello su cui sono riportati il nome della località di servizio, il numero del relativo binario e la direzione d'oltro; sullo stante dei segnali imperativi dei Posti di Esodo è applicata un'ulteriore tabella avente le caratteristiche di cui alla figura 1 dell'articolo 65 bis, comma 3.





(Segnale imperativo di protezione)

(Segnale imperativo di partenza)

(Segnale imperativo di PdE)

Il personale di condotta, arrestatoosi ad un segnale imperativo di località di servizio (di protezione o di partenza) o ad un segnale imperativo di Posto di Esodo, per mancanza di Autorizzazione al Movimento (art. 21 bis – B), trascorsi tre minuti dalla fermata deve mettersi in comunicazione con il DCO.

Il DCO dopo aver adottato le procedure previste dalle apposite Disposizioni per l'esercizio in telecomando, in assenza di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema (art. 21 bis – B, comma 1 a) e b)), per il superamento del segnale imperativo di località di servizio o di Posto di Esodo deve autorizzare il movimento con apposita prescrizione (art. 21 bis – B, comma 1 c)).



(Segnale imperativo di fine sezione)

Inoltre, sulle medesime linee i segnali imperativi di fine sezione sono costituiti da una tabella quadrata ad alto potere rifrangente di colore bianco recante una freccia di colore nero rivolta verso il binario a cui si riferisce. Tale tabella è applicata su stante apposito di colore grigio, oppure su palo TE, in corrispondenza del termine di sezione di blocco.

Sullo stesso stante è applicato un cartello su cui è riportato il numero della sezione di blocco e della progressiva chilometrica.





Il personale di condotta, arrestatosi ad un segnale imperativo di fine sezione per mancanza di Autorizzazione al Movimento (art. 21 bis - B), trascorsi 3 minuti dalla fermata, deve mettersi in comunicazione col DCO.

Il DCO, qualora gli risulti che il tratto di linea sia ancora occupato da un treno precedente a quello fermo al segnale, ordinerà con comunicazione non registrata al personale di condotta del treno fermo di prolungare la sosta finché non pervenga l'Autorizzazione al Movimento concessa dal sistema. Se il DCO non è in grado di conoscere il motivo della mancanza della Autorizzazione al Movimento, per il superamento del segnale imperativo di fine sezione, deve autorizzare il movimento con apposita prescrizione (art. 21 bis - B, comma 1 c)) con le procedure previste dalle Disposizioni per l'esercizio in telecomando.

Le caratteristiche tecniche dei segnali di cui al presente comma sono conformi agli standard europei.

L'adozione dei suddetti segnali è indicata nell'orario di servizio.

#### **All'articolo 48 ter è apportata la seguente modifica:**

- *Il secondo capoverso del comma 17 è così sostituito:*

Inoltre, se trattasi di segnale con funzione di posto di verifica boccole, in caso di spegnimento della lettera "A" luminosa per guasto e in assenza di allarme RTB, il Dirigente dovrà integrare le prescrizioni necessarie per il proseguimento del treno con il segnale a via impedita e lettera "A" spenta, esonerando l'agente di condotta dall'eseguire la visita al materiale (1).

(1) «Nessun allarme RTB associato a vostro treno (oppure RTB km ... guasto). Siete esonerato dall'eseguire la visita al materiale».

#### **All'articolo 54 è apportata la seguente modifica:**

- *Il primo capoverso del comma 1 è così sostituito:*

1. I segnali fissi di 1ª categoria e di avviso, i segnali di attenzione, i segnali di avviso di rallentamento o di avviso di fermata notificata, i segnali di protezione propria dei passaggi a livello di cui all'art. 53, comma 1 b) e relativi avvisi, i segnali di protezione di cui all'art. 53 bis c) e i segnali di Posto di Esodo (ad eccezione di quelli di cui al comma 2) devono essere visibili, in condizioni atmosferiche normali, alla distanza di almeno 150 metri se la velocità massima dei treni sul tratto di linea in precedenza ai segnali è inferiore a 90 km/h, e di almeno 200 metri se detta velocità massima è di 90 km/h o maggiore.

#### **All'articolo 65 bis sono apportate le seguenti modifiche:**

- *Il testo del primo capoverso del comma 3 è così sostituito:*

3. Nei Posti di Esodo per indicare il punto di fermata del treno deve essere impiegata la





tabella di cui alla figura 1. Sulle linee attrezzate con ERTMS/ETCS L2 tale tabella, applicata sullo stante dei segnali imperativi di Posti di Esodo, deve essere preceduta ad almeno 500 m e comunque non oltre i 600 m dalla tabella di avviso di cui alla figura 2. Sulle altre linee la suddetta tabella è applicata su stante apposito ed è integrata da un cartello recante la progressiva chilometrica; essa deve essere preceduta a distanza di frenatura dalla tabella di avviso di cui alla figura 2.

- *Alla fine del comma 3 sono inseriti i seguenti nuovi capoversi:*

Sulle linee attrezzate con ERTMS/ETCS L2 le tabelle di avviso dei Posti di Esodo devono essere precedute dalle tabelle di cui all'art. 65, comma 1 ter.

Sulle altre linee le tabelle di avviso di Posti di Esodo devono essere precedute dalla tabelle di cui all'art. 65, comma 1 (strisce orizzontali).

#### **All'articolo 73 è apportata la seguente modifica:**

- *Dopo il comma 2 è inserito il seguente nuovo comma 2bis:*

2-bis. Su determinate linee attrezzate con ERTMS/ETCS L2, per ordinare l'**abbassamento degli archetti** (pantografi o trolley), si espone, 50 metri avanti l'inizio del tratto da percorrere ad archetti abbassati:



il segnale di «*abbassamento*»

preceduto a distanza variabile secondo le condizioni locali, mai però minore di 500 metri quando il tratto sia in piena via:



dal segnale di «*preavviso*»

e seguito, al termine del tratto stesso



dal segnale di «*alzamento*» degli archetti.

Inoltre, su tali linee per indicare un **tratto neutro** si espone, all'inizio del tratto stesso:



il segnale di «*inizio tratto neutro*»,

preceduto a distanza mai inferiore a 500 metri:





dal segnale di «preavviso»

e seguito, al termine del tratto stesso



dal segnale di «fine tratto neutro».

Le caratteristiche tecniche dei segnali di cui al presente comma sono conformi agli standard europei.

L'adozione dei suddetti segnali è indicata nell'orario di servizio.

**All'Allegato 1 sono apportate le seguenti modifiche:**

- *Il testo della lettera b) del punto 3 bis) è così sostituito:*

b) Tabella rettangolare a fondo giallo rifrangente recante in colore nero la scritta "PL" e il numero dei PL quando essi sono più di uno.

Deve essere ubicata a distanza di frenatura dalla tabella di cui al punto a) qualora il PL, o il primo PL quando sono più di uno, sia ubicato ad una distanza superiore a 2000 metri dal segnale che lo protegge.

- *dopo il punto 26) è inserito il seguente nuovo punto:*

**27) TABELLA IDENTIFICATIVA INIZIO COPERTURA RETE GSM-R SU TRATTI DI LINEA DI CONFINE**



Tabella rettangolare di colore bianco recante il simbolo di un telefono, la sigla "GSM R" e la sigla dello Stato verso il quale il treno è diretto.

Serve per segnalare all'agente di condotta il punto di inizio copertura della rete GSM-R del Gestore confinante.

**Articolo 3**

(Avvisi)

Le imprese ferroviarie, le Direzioni Territoriali Produzione e le Direzioni Direttrice, per quanto di rispettiva competenza e nel rispetto di quanto previsto dal rispettivo Sistema di Gestione della Sicurezza, restano incaricate di portare a conoscenza del dipendente personale interessato il contenuto della presente disposizione di esercizio.







Relativamente al personale di RFI, la presente disposizione di esercizio interessa le Attività di Sicurezza: Gestione della circolazione, Condotta dei treni, Accompagnamento treni, Manutenzione dell'infrastruttura; Ruoli e Contesti operativi: tutti.

#### **Articolo 4**

(Pubblicazione ed entrata in vigore)

La presente disposizione di esercizio, pubblicata a cura della Direzione Tecnica in formato pdf sul sito [www.rfi.it](http://www.rfi.it) e, per il personale di RFI, anche nella banca dati on-line e-POD di RFI, entra in vigore nel rispetto della seguente tempistica:

- il 01/06/2016, per le modifiche relative agli articoli 54 e 65bis (Posti di Esodo sulle linee "convenzionali");
- il 15/01/2017, per la modifica all'Allegato 1, punto 3bis;
- il 15/07/2016, per le restanti modifiche.

Donato Carillo

