

Direzione Tecnica  
*Il Direttore*

**RETE FERROVIARIA ITALIANA**  
(secondo indirizzo)  
LORO SEDI

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

**AZIENDE FERROVIARIE  
DI CUI AL D.M. 5/8/2016**  
(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  
ROMA

**AGENZIA NAZIONALE PER LA  
SICUREZZA DELLE FERROVIE**  
Via Alamanni, 2  
50123 FIRENZE

**MINISTERO DELLE  
INFRASTRUTTURE E DEI  
TRASPORTI**  
Direzione generale per il trasporto e le  
infrastrutture ferroviarie  
Via Caraci 36  
00157 ROMA

p.c. **RETE FERROVIARIA ITALIANA**  
Sig. Amministratore Delegato e Direttore Generale  
SEDE

**Oggetto:** Trasmissione della disposizione di esercizio n. 10 del 17/05/2019 .  
**All.to:** 1.



Unità alla presente si trasmette la disposizione di esercizio n. 10 del 17/5/2019, recante "Procedura di interfaccia. Modifiche al RS e alla PGOS concernenti il sistema ERTMS/ETCS in sovrapposizione al sistema di controllo della marcia del treno di tipo nazionale (SCMT) e segnali fissi luminosi".

Il provvedimento entra in vigore il 20/06/2019 e si applica all'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Paola Firmi

Direzione Tecnica  
Il Direttore

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO N° 70 del 17 MAG. 2013

**“Procedura di interfaccia. Modifiche al RS e alla PGOS concernenti il sistema ERTMS/ETCS in sovrapposizione al sistema di controllo della marcia del treno di tipo nazionale (SCMT) e segnali fissi luminosi”**

**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 (ANSF);

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;

VISTE le norme vigenti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale;

VISTA la nota RFI-DTC-NCR\A0011\P\2018\0003054 del 22/10/2018 con la quale RFI ha trasmesso alle IF, per osservazioni e commenti, la bozza di disposizione di esercizio;

VISTA la nota TRNIT-DT.SESLAQSSL\P\2018\0061871 del 22/11/2018 con cui Trenitalia ha trasmesso le proprie osservazioni alla bozza di disposizione di esercizio;

Pagina 1 di 7

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

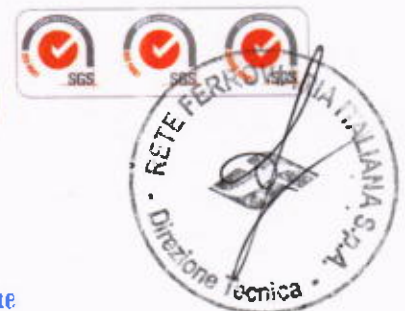
Rete Ferroviaria Italiana – Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane  
Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di  
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 sexies del  
cod. civ. e del D.Lgs. n. 112/2015

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

Cap. Soc. euro 31.528.425.067,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma —

Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01000801000 – R.E.A. 758300



La presente disposizione è composta di n° 7 pagine



VISTA la relazione finale RFI-DTC-NCR\A0011\P\2019\000506 del 17/5/2019, elaborata ai sensi della procedura DTC PSE 16 1 0;

emana la seguente:

## DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO

### Articolo 1 (Finalità)

1. Con la presente disposizione di esercizio si apportano modifiche:
  - al Regolamento sui segnali in uso sull'infrastruttura nazionale (RS);
  - alla Prefazione Generale all'Orario di Servizio in uso sull'infrastruttura ferroviaria nazionale – Estratto contenente le norme di interfaccia ad uso delle imprese ferroviarie (PGOS-IF);
  - alla Prefazione Generale all'Orario di Servizio in uso sull'infrastruttura ferroviaria nazionale per i convogli di RFI (PGOS-RFI),

al fine di adeguarne i contenuti rispetto alla realizzazione delle linee attrezzate con sistema ERTMS/ETCS livello 1 con Radio Infill e segnali fissi luminosi.

2. Il campo di applicazione della presente disposizione di esercizio è costituito dall'infrastruttura ferroviaria nazionale.

3. La presente disposizione di esercizio costituisce procedura di interfaccia ai sensi del decreto ANSF n. 4/2012 del 9/8/2012.

### Articolo 2 (Modifiche al RS)

**All'articolo 5 è apportata la seguente modifica:**

- *Alla fine del comma 1 è aggiunto un nuovo alinea:*
- g) sulle linee attrezzate con ERTMS/ETCS all'apparire sul DMI dell'apposita icona di "richiesta di emissione sonora".

**All'articolo 21 bis è apportata la seguente modifica:**

- *Il primo capoverso del comma 1 della parte B) è così sostituito:*





Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare sistemi rispondenti agli standard tecnico-funzionali del sistema interoperabile europeo di comando e controllo della marcia dei treni ERTMS/ETCS, indicate nell'orario di servizio, la circolazione dei treni è regolata mediante Autorizzazioni al Movimento concesse per un determinato percorso e visualizzate in cabina di guida attraverso particolari segnalazioni.

**All'articolo 24 è apportata la seguente modifica:**

- *Il secondo capoverso del comma 7 è così sostituito:*

Analoga procedura deve essere rispettata, dopo il ricevimento dell'autorizzazione al movimento, anche nel caso di ripresa della corsa da un segnale imperativo di località di servizio su linea munita di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS.

**All'articolo 39 è apportata la seguente modifica:**

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

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS i principali segnali fissi sono:

- segnali imperativi di località di servizio (di protezione e di partenza);
- segnale imperativo con funzione di protezione di PL (articoli 48 e 53) o punti singolari della linea;
- segnali imperativi di fine sezione;
- segnali imperativi di fine sezione coincidenti con le tabelle poste in prossimità dei PL (articolo 65, comma 3 e allegato 1 n. 3 bis) e in corrispondenza di alcuni punti singolari;
- segnali imperativi di Posto di Esodo.

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

- *Alla fine dell'articolo è aggiunto il seguente comma 5:*

5. Su determinate linee attrezzate con sistema ERTMS/ETCS in sovrapposizione al sistema di controllo della marcia del treno di tipo nazionale (SCMT) e segnali fissi luminosi, i segnali imperativi di cui al precedente comma sono posti in corrispondenza dei punti su cui può terminare una MA, ovvero:

- i segnali luminosi di 1<sup>a</sup> categoria;
- i segnali di protezione propria di PL (articolo 53);
- i punti di inizio dell'attraversamento del PL (individuato dalle tabelle di cui all'articolo 65 e All. 1);
- nei casi di segnali di partenza comune a più binari, il segnale integrativo che indica il binario del quale si deve effettuare la partenza (segnale sussidiario, indicatore basso di





- partenza, segnale basso luminoso di manovra) o in assenza di segnale integrativo il primo ente dell'itinerario di partenza (traversa limite, punta del deviatoio, ecc.);
- il segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale o il segnale di avanzamento dal binario illegale o in precedenza al primo deviatoio di ingresso.

Tali segnali non possono essere superati dall'agente di condotta di un treno attrezzato con SSB ETCS, di propria iniziativa, in assenza di Autorizzazione al Movimento concessa dal sistema (art. 21 bis - B, comma 1 a) e b)).

L'agente di condotta di un treno attrezzato con SSB ETCS, arrestatosi ad un segnale imperativo per mancanza di Autorizzazione al Movimento concessa dal sistema, trascorsi tre minuti dalla fermata deve mettersi in comunicazione con il Regolatore della Circolazione. Questi, dopo aver adottato le procedure previste dalle apposite Istruzioni, in assenza di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema (art. 21 bis - B, comma 1 a) e b)), per il superamento del segnale imperativo deve autorizzare il movimento con apposita prescrizione (art. 21 bis - B, comma 1 c)).

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

- *Il primo capoverso del comma 2-bis è così sostituito:*

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

**Dopo l'articolo 73 ter è aggiunto il seguente articolo 73 quater:**

ART. 73 quater  
TABELLE DI TRANSIZIONE DI LIVELLO ETCS

Nelle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS i punti in cui avviene la transizione di livello sono individuati a terra per mezzo delle tabelle di transizione di livello ETCS.



Il segnale di transizione di livello ETCS è costituito da una tabella quadrata a fondo bianco recante in colore nero gli acronimi LT (Level Transition) ETCS come indicato in figura.



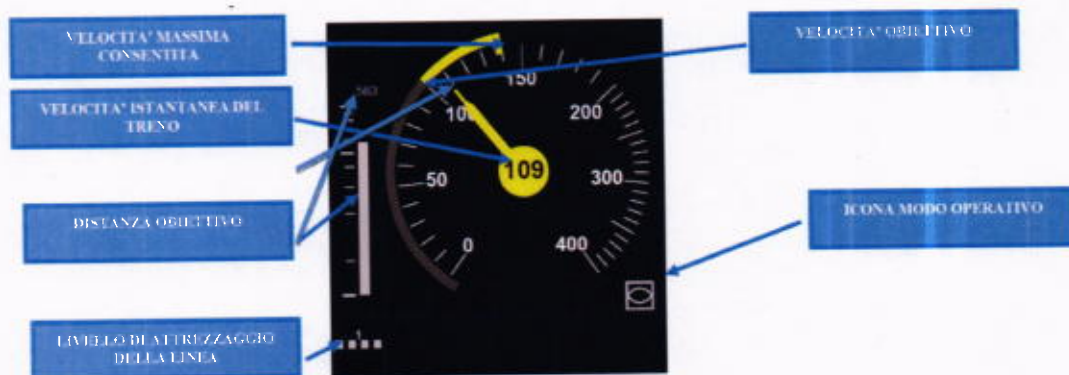


All'allegato 4 sono apportate le seguenti modifiche:

- Il titolo dell'allegato è così modificato:

**PRINCIPALI SEGNALAZIONI E INDICAZIONI VISUALIZZATE IN CABINA DI GUIDA DEI VEICOLI ATTREZZATI CON IL SISTEMA ERTMS/ETCS**

- La figura 1b è così sostituita:



Esempio di indicazione di velocità e spazio con:

- Velocità massima ammessa 140 km/h;
- Velocità obiettivo (riduzione di velocità a 100 km/h);
- Distanza dal punto obiettivo di 583 m;
- Modo operativo Full Supervision;
- Livello di attrezzaggio della linea L1.

### Articolo 3 (Modifiche alla PGOS-IF)

All'articolo 3 è apportata la seguente modifica:

- Al comma 3, dopo la settima indicazione, è aggiunta la seguente indicazione:

- ◆ Tratto di linea attrezzato con il sistema ERTMS/ETCS Livello 1 con Radio Infill e segnali fissi luminosi. Il segno convenzionale va riportato alla destra della simbologia relativa al tipo di blocco e a SCMT. In corrispondenza delle località di servizio dove ha inizio o termine il sistema ERTMS/ETCS Livello 1, deve essere precisato, con una nota in calce, l'inizio o termine del sistema stesso (segnale di partenza, di protezione, ecc.).





**All'articolo 63 è apportata la seguente modifica:**

- Dopo il comma 4 è aggiunto il seguente nuovo comma 4 bis:

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L1 con segnali fissi luminosi, rispetto alla velocità massima della linea, vengono inviati ai treni attrezzati con SSB ETCS, tramite la trasmissione da terra del pacchetto "Static Speed Profile" (SSP), quattro profili di velocità legati all'insufficienza di sopraelevazione massima, corrispondenti a quattro categorie treno previste per ETCS. Tali categorie sono poste in relazione ai quattro ranghi di velocità (A, B, C, P) in uso sulla IFN. I valori di insufficienza di sopraelevazione massima vengono assegnati in fase di messa in servizio e riportati nelle specifiche DPC.

I treni aventi caratteristiche di insufficienza di sopraelevazione massima di 80 mm (PASS1, FP1 e FG1) - inferiore a quanto ammesso dal rango A - non possono circolare.

**Articolo 4**  
(Modifiche alla PGOS-RFI)

**All'articolo 3 è apportata la seguente modifica:**

- Al comma 3, dopo la settima indicazione, è aggiunta la seguente indicazione:

- ◆ Tratto di linea attrezzato con il sistema ERTMS/ETCS Livello 1 con Radio Infill e
- ◆ segnali fissi luminosi. Il segno convenzionale va riportato alla destra della simbologia
- ◆ relativa al tipo di blocco e a SCMT. In corrispondenza delle località di servizio dove
- ◆ ha inizio o termine il sistema ERTMS/ETCS Livello 1, deve essere precisato, con
- ◆ una nota in calce, l'inizio o termine del sistema stesso (segnale di partenza, di protezione, ecc.).

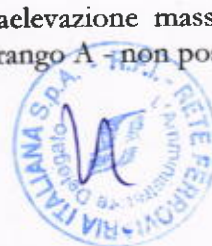
**All'articolo 63 è apportata la seguente modifica:**

- Dopo il comma 4 è aggiunto il seguente nuovo comma 4 bis:

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L1 con segnali fissi luminosi, rispetto alla velocità massima della linea, vengono inviati ai treni attrezzati con SSB ETCS, tramite la trasmissione da terra del pacchetto "Static Speed Profile" (SSP), quattro profili di velocità legati all'insufficienza di sopraelevazione massima, corrispondenti a quattro categorie treno previste per ETCS. Tali categorie sono poste in relazione ai quattro ranghi di velocità (A, B, C, P) in uso sulla IFN.

I valori di insufficienza di sopraelevazione massima vengono assegnati in fase di messa in servizio e riportati nelle specifiche DPC.

I treni aventi caratteristiche di insufficienza di sopraelevazione massima di 80 mm (PASS1, FP1 e FG1) - inferiore a quanto ammesso dal rango A - non possono circolare.







**Articolo 5**  
(Avvisi)

1. Le imprese ferroviarie e le Strutture centrali e periferiche di RFI, nel rispetto di quanto previsto dai rispettivi SGS, restano incaricate di portare a conoscenza del personale interessato i contenuti della presente disposizione di esercizio.

2. 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 6**  
(Pubblicazione ed entrata in vigore)

La presente disposizione di esercizio, che a cura di questa Direzione Tecnica è pubblicata 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 RFI, entra in vigore il 20/06/2019.

Paola Firmi

