



Direzione Tecnica  
il Responsabile

DISPOSIZIONE N° 23 del 28 SET. 2001 "Modifiche all'Istruzione per il servizio dei deviatori"

### 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 nella legge 8 agosto 1992, n. 359 recante "Misure urgenti per il risanamento della finanza pubblica";

Visto il D.P.R. 8 luglio 1998, n. 277, concernente "Regolamento recante norme d'attuazione della direttiva 91/440/CEE, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie";

Visto il D.P.R. 16 marzo 1999, n. 146, concernente "Regolamento recante norme d'attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e della direttiva 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacità d'infrastruttura ferroviaria e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura";

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 del Ministro dei Trasporti n. 138-T del 31 ottobre 2000, concernente il rilascio alle "Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni" della concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;

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

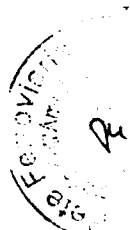
Visto il Decreto Dirigenziale 22 maggio 2000, n. 247/VIG3, avente come oggetto la definizione degli standard e delle norme di sicurezza ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 8 luglio 1998 n. 277 (quest'ultimo modificato dall'art. 7 comma 1 del D.P.R. 16 marzo 1999 n. 146) emanato dal Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie del Ministero dei Trasporti e della Navigazione;

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE  
COMPOSTA DI N° 15 PAGINE

La presente disposizione è composta di n° 15 pagine

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana SpA - Gruppo Ferrovie dello Stato  
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
Cap. Soc. Lire 32.380.072.121.000 i.v.  
Iscr. n. 7847/1992 del Registro delle Imprese di Roma (Tribunale di Roma)  
Cod. Fisc. n. 01585570581 - P. Iva 01008081000





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 relazione dei Responsabili delle Strutture Operative Centrali Competenti della Rete Ferroviaria Italiana, RFI/TC./MOD.ISD/584 del 27/09/2001 con la quale, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 96 del D.P.R. 753/1980 e agli artt. 7 e 11 del D.P.R. 146/1999, si propongono modifiche all'Istruzione per il servizio dei deviatori;

Ritenuta la necessità e l'opportunità di emanare le predette modifiche;

## DELIBERA

### Art. 1

All'indice organico dell'Istruzione per il servizio dei deviatori sono apportate le seguenti modifiche:

**Il titolo dell'articolo 3 è così sostituito:**

**Piombamento e spiombamento delle apparecchiature di sicurezza.**

### Art. 2

All'indice degli allegati dell'Istruzione per il servizio dei deviatori sono apportate le seguenti modifiche:

**Dopo l'allegato 1 è inserito il seguente nuovo allegato:**

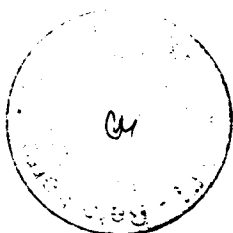
1.bis - Norme particolari per i collegamenti telefonici terra-treno e bordo-bordo .....158/1

### Art. 3

All'indice alfabetico dell'Istruzione per il servizio dei deviatori sono apportate le seguenti modifiche:

- Dopo la voce "Collegamento" è inserita la seguente nuova voce:

**Comunicazioni telefoniche terra-treno e bordo-bordo ..... All. 1bis**



2 - Dt. 23/2001





- Alla voce “**Itinerario di arrivo**” l’indicazione dell’articolo è così sostituita: **2.2.2bis**
- Alla voce “**Itinerario di partenza**” l’indicazione dell’articolo è così sostituita: **2.4.4bis**
- Alla voce “**Piombatura** procedura per spiombare e ripiombare” l’indicazione dell’articolo è così sostituita: **3.6**

#### Art. 4

All’articolo 2 dell’Istruzione per il servizio dei deviatori sono apportate le seguenti modifiche:

**E’ inserito il seguente nuovo comma 2 bis:**

**2 bis.** Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di protezione, gli itinerari di arrivo sono denominati e si intendono delimitati come segue:

a) *itinerario di arrivo esterno*

Si estende dal segnale di protezione esterno fino al successivo segnale di protezione interno.

b) *itinerario di arrivo intermedio*

Si estende tra due segnali di protezione interni consecutivi.

c) *itinerario di arrivo interno*

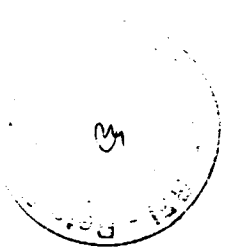
Si intende delimitato come segue:

- arrivo su binario di ricevimento provvisto di distinto segnale di partenza: l’itinerario si estende dal segnale di protezione posto subito prima del binario di ricevimento (o stazionamento) fino al primo (o unico) segnale di partenza successivo (2);

- arrivo su binario di ricevimento privo di segnale di partenza o con segnale di partenza comune ad altri binari: l’itinerario si estende dal segnale di protezione posto subito prima del binario di ricevimento (o stazionamento), fino al primo ente (traversa limite, punta di deviatoio, paraurti di binario tronco, segnale di partenza) situato oltre il punto di normale fermata del treno di massima composizione ammesso a circolare sulla linea o, in mancanza di tale ente, fino all’anzidetto punto di normale fermata.

**E’ inserita la nota (2) al comma 2 bis:**

(2) Nel caso che al segnale di partenza sia applicato il segnale di prosecuzione di itinerario e questo risulti acceso, l’itinerario termina, in deroga a quanto previsto sopra, al successivo segnale di partenza comune ad altro binario o fascio di binari.



3 - D. 23/2001





**Il comma 3 è così sostituito:**

**3.** La zona di uscita è una zona di sicurezza, situata oltre il termine dell'itinerario di arrivo.

Tale zona ha inizio dal termine dell'itinerario di arrivo e si estende per 50 metri nei casi *a)* del comma 2 (3) e *a)*, *b)* e *c)* primo alinea del comma 2bis (3) e per 100 metri nel caso *b)* del comma 2 e nel caso *c)* secondo alinea del comma 2bis.

Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, tali norme devono essere adottate anche per i deviatori compresi nella zona di uscita oltre il termine degli itinerari di partenza interni ed intermedi (comma 4bis, punti *a)* e *b)*.

**La nota (2) riportata in calce alla pagina 24 è così sostituita:**

(3) Nel caso di attivazione del segnale di prosecuzione d'itinerario, di cui alle note 1 del precedente comma 2 e 2 del precedente comma 2 *bis*, la zona di uscita si estende per metri 50 oltre il secondo segnale di partenza.

**Dopo il comma 4 è inserito il seguente nuovo comma 4 bis:**

**4 bis.** Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, gli itinerari di partenza sono denominati e s'intendono delimitati come segue:

*a) itinerario di partenza interno*

Si estende dal binario di ricevimento (o di stazionamento) fino al successivo segnale di partenza interno o esterno.

*b) itinerario di partenza intermedio*

Si estende da un segnale di partenza interno successivo al primo fino al successivo segnale di partenza interno o esterno.

*c) itinerario di partenza esterno*

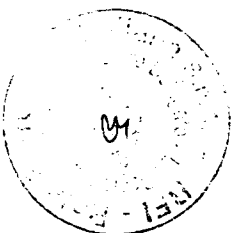
Si estende dal segnale di partenza esterno fino alla piena linea.

**Dopo il comma 4 bis è inserito il seguente nuovo comma 4 ter:**

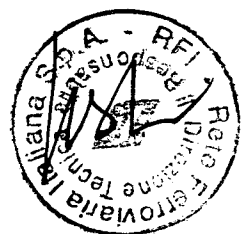
**4 ter.** Il termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea è così individuato:

*a)* sulle linee a semplice binario, sulle linee a doppio binario banalizzate e sulle linee non banalizzate, nelle stazioni munite del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale, dal segnale di protezione per gli arrivi in senso opposto;

*b)* sulle linee a doppio binario non banalizzate, nelle stazioni non munite del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale, dall'allineamento con il segnale di protezione per gli arrivi in senso opposto e dallo stesso segnale se l'inoltro del treno avviene sul binario illegale.



4 - D. 23/2001





Per individuare il termine dell'itinerario di partenza, coincidente con l'inizio della piena linea, quando il segnalamento di protezione in senso opposto è plurimo, si deve fare riferimento al segnale di protezione esterno e, in tal caso, il termine dell'itinerario di partenza deve essere sempre segnalato sul terreno dall'apposita tabella di individuazione del termine dell'itinerario di partenza.

La stessa tabella deve essere applicata anche nelle stazioni prive di segnalamento di protezione plurimo quando, per caratteristiche di tracciato, risulta difficoltosa l'individuazione del termine dell'itinerario di partenza.

In casi particolari, le Unità periferiche interessate possono individuare il termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea, con un punto a valle dell'ultimo ente controllato dall'apparato di stazione, che dovrà essere segnalato sul terreno con l'apposita tabella di individuazione del termine dell'itinerario di partenza.

I suddetti criteri valgono anche per le località di servizio diverse dalle stazioni (bivi, posti di comunicazione, ecc.).

**Nel comma 9 sostituire il numero della nota (3) con il numero 4.**

#### **Art. 5**

**All'articolo 3 dell'Istruzione per il servizio dei deviatori sono apportate le seguenti modifiche:**

**Il titolo dell'articolo è così sostituito:**

**Piombamento e spiombamento delle apparecchiature di sicurezza.**

**Dopo il comma 1 è inserito il seguente nuovo comma 1 bis:**

**1 bis.** Determinate apparecchiature, il cui uso è in ogni caso subordinato allo spiombamento di altre apparecchiature, sono mantenute permanentemente spiombate.

Le suddette apparecchiature devono essere indicate nelle Istruzioni di dettaglio dell'apparato e riportate nei Registri delle disposizioni di servizio.

Particolari apparecchiature, normalmente spiombate, debbono essere piombate nelle situazioni previste dalla presente Istruzione e dalle Istruzioni per i vari tipi di apparati.





**Il punto a) del comma 2 è così sostituito:**

a) i tasti di soccorso o di tacitazione (3), da azionare in caso di anormalità, per escludere determinate condizioni. Per quelli piombati con piombo ad aletta, non è necessario procedere all'immediata ripiombatura, che dovrà essere effettuata solo dopo la rimozione dell'anormalità o al termine della particolare situazione di esercizio che ne ha determinato l'uso. Inoltre, sul registro dei guasti M. 125a le prescritte annotazioni devono essere limitate alla prima spiombatura ed alla ripiombatura dopo la cessazione dell'uso del tasto; in caso di consegne occorre comunque provvedere alla ripiombatura. Fanno eccezione determinati tasti stabiliti dalle specifiche Istruzioni di servizio, i quali dovranno essere ripiombati di volta in volta subito dopo il loro uso;

**Il punto d) del comma 2 è così sostituito:**

d) la manovella o la leva per l'effettuazione della manovra a mano di un deviatoio con manovra elettrica e la chiave a filetto per le casse di manovra munite di dispositivo di intallonabilità permanente;

**Il punto e) del comma 2 è così sostituito:**

e) la chiave per lo svincolo artificiale dei fermascambi elettrici;

**Dopo il comma 3 è inserito il seguente nuovo comma 3 bis:**

**3 bis.** In caso di necessità, il personale addetto all'esercizio degli impianti, in assenza degli agenti della manutenzione, può eseguire le operazioni di riarmo di determinati interruttori a scatto, normalmente in uso al personale della manutenzione.

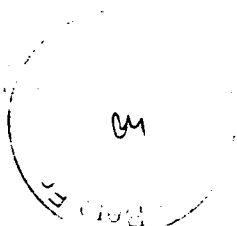
Anche altri agenti preventivamente individuati non addetti all'esercizio degli impianti possono eseguire il riarmo degli interruttori in uso sia al personale del movimento e sia al personale della manutenzione, in assenza di tale personale.

Gli interruttori accessibili a detto personale e le modalità di intervento debbono risultare da specifiche disposizioni locali.

Le suddette operazioni di riarmo possono effettuarsi a condizione che:

- l'ordine venga impartito verbalmente da un operatore con funzione di coordinamento (D.C.O., D.U., Dirigente Coordinatore Impianti Elettrici, ecc.);
- l'agente incaricato dell'operazione sia preventivamente istruito;
- gli interruttori a scatto siano resi indipendenti dalle altre apparecchiature e siano facilmente individuabili.

L'esito dell'operazione deve essere comunicato verbalmente all'operatore che ha impartito l'ordine e, in caso di risultato negativo, il riarmo dell'interruttore non dovrà essere ripetuto.



6 D. 23/2001





L'anormalità deve essere annotata sul mod. M.125a e ne deve essere avvisato l'agente della manutenzione che provvederà al controllo dell'ente interessato ed alla ripiombatura degli interruttori che, normalmente piombati, sono stati spiombati.

**Il 1° cpv del comma 6 è così sostituito:**

Il personale addetto all'esercizio degli impianti, che si trovi nella necessità di effettuare la spiombatura di una delle apparecchiature che esso è autorizzato a spiombare in base alla presente Istruzione, e secondo altre Istruzioni e norme di dettaglio di ciascun posto, effettuata l'operazione che ha richiesto la spiombatura, deve procedere alla ripiombatura con le modalità previste al comma 2, prelevando dalla serie dei piombi in dotazione il piombo recante il numero più basso ed applicando questo con la propria tenaglia.

**La nota (6) del comma 6 è così sostituita:**

- (6) Ore ..... spiombato ..... (indicare l'apparecchiatura) per ..... (indicare il motivo). Piombo tolto N. ....  
Ore.....ripiombato .....(indicare l'apparecchiatura) con piombo N. ....

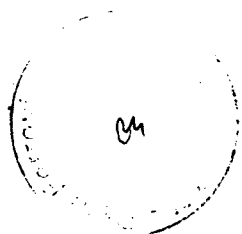
**Il comma 7 è soppresso.**

**La nota (8) del comma 9 è così sostituita:**

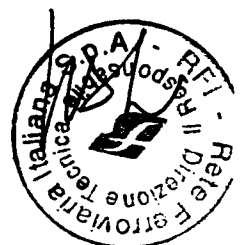
- (8) Ore ..... spiombato dal deviatore (o guardablocco o D.M., ecc.) .....(indicare l'apparecchiatura) per ..... (indicare il motivo). Piombo tolto N.....  
Ore ..... ripiombato dall'A.M. .... (indicare l'apparecchiatura) con piombo N.....

**La nota (9) del comma 10 è così sostituita:**

- (9) "Ore ..... spiombato ..... (indicare l'apparecchiatura) per manutenzione.  
Piombo tolto N. .... consegnato al deviatore (o guardablocco o D.M., ecc).  
Ore ..... ripiombato ..... (indicare l'apparecchiatura) con piombo N....."



7 - D. 23 / 2001





## Art. 6

**All'articolo 4 dell'Istruzione per il servizio dei deviatori è apportata la seguente modifica:**

**Il 1° cpv del comma 12 è così sostituito:**

12. Ad ogni cambiamento o modificazione dell'orario dei treni, il Capo Reparto Territoriale Movimento deve stabilire il programma di servizio per il ricevimento, la partenza ed il transito dei treni nelle stazioni di giurisdizione, compilando l'apposito prospetto mod. M.53. In esso sono indicati cronologicamente tutti i treni ordinari, straordinari e straordinari resi ordinari periodici, la loro provenienza e destinazione, l'ora di arrivo, di partenza o di transito, gli eventuali incroci e precedenza, gli eventuali giorni di soppressione, i giorni di effettuazione dei treni periodici, nonché il binario assegnato a ciascun treno; tale binario non deve essere variato senza esplicito ordine da parte del D.M..

## Art. 7

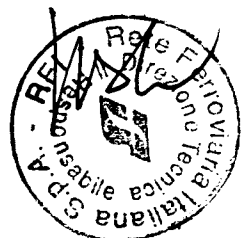
**All'articolo 14 dell'Istruzione per il servizio dei deviatori è apportata la seguente modifica:**

**Il 1° cpv del comma 2 è così sostituito:**

2. Fra i deviatori che si succedono in servizio nello stesso posto devono essere fatte le consegne scritte sul libretto mod. M. 36, dalle quali il deviatore che subentra deve poter rilevare senza incertezze se vi siano anomalie nel funzionamento degli impianti. Il deviatore cessante deve, inoltre, indicare gli eventuali accertamenti e visite da eseguire e fornire tutte le notizie sulle condizioni del servizio al momento della consegna (soppressioni giornaliere e fino a nuovo ordine, effettuazioni, anticipi di corsa, precedenza, spostamenti di incrocio, eventuale cambiamento del binario di ricevimento, ecc.), in modo che il subentrante possa assicurarne prontamente la continuità. Nelle consegne si deve indicare la situazione dei piombi ad aletta assegnati al posto di servizio, e, cioè, la rimanenza dei piombi stessi, il numero del primo piombo da utilizzare, nonché la quantità dei piombi usati che vengono lasciati in consegna.



8 - 5 . 23 / 2001







#### Art. 8

All'articolo 17 dell'Istruzione per il servizio dei deviatori sono apportate le seguenti modifiche:

**Il punto b) del comma 2 è così modificato:**

b) assicurarsi che l'itinerario sia libero da rotabili. Tale accertamento può essere effettuato a mezzo di c.d.b., secondo quanto stabilito all'articolo 23. Agli effetti dell'occupazione dei binari da parte dei carrelli non si deve peraltro fare affidamento sui circuiti stessi.

#### Art. 9

All'articolo 18 dell'Istruzione per il servizio dei deviatori sono apportate le seguenti modifiche:

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

Tali avvisi devono essere dati per iscritto con modulo M 40 o con dispaccio (1), salvo le eccezioni di cui al successivo comma 3.

**E' inserita la nota (1) al comma 1:**

(1) Per dispaccio s'intende sempre una comunicazione firmata, registrata per scritto e trasmessa per telefono od altro mezzo.

#### Art. 10

All'articolo 19 dell'Istruzione per il servizio dei deviatori è apportata la seguente modifica:

**Il primo capoverso del comma 9 è così sostituito:**

9. Occorrendo eccezionalmente modificare l'itinerario predisposto per un treno quando sono già state manovrate le leve dei relativi segnali, anche se questi ultimi non si sono ancora disposti a via libera, occorre l'esplicito ordine del D.M.. Prima della modifica, si devono ridisporre le relative leve nella posizione corrispondente alla via impedita dei segnali ed il D.M. deve accertare, come previsto dal Regolamento sui Segnali, che la chiusura dei segnali stessi sia riuscita efficace agli effetti dell'arresto del treno.



9 - D. 23/2001





## Art. 11

**All'articolo 23 dell'Istruzione per il servizio dei deviatori sono apportate le seguenti modifiche:**

**L'ultimo capoverso del comma 2 è così sostituito:**

Se l'occupazione del c.d.b. non deriva da una delle cause precedenti (corpo estraneo o difetto d'armamento), il circuito stesso deve ritenersi guasto e, per i successivi movimenti dei treni o manovre, la visita di cui sopra può essere omessa, fermo restando gli accertamenti previsti dall'art. 17/2.

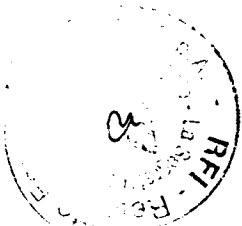
In caso di occupazione di un c.d.b. decentrato rispetto ai posti di servizio delle stazioni, l'Unità centrale competente può autorizzare che la visita al tratto di binario relativo al circuito occupato venga sempre omessa e che l'operatore per accertare la libertà dell'itinerario da rotabili si avvalga delle indicazioni del Q.L.. In tal caso l'operatore competente deve autorizzare il movimento del treno, sull'itinerario comprendente il circuito di binario che risulta occupato, con segnale a via impedita e con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h; inoltre, nel caso si debba provvedere alla liberazione artificiale del percorso, l'operatore stesso può avvalersi delle indicazioni del quadro luminoso per accertare la libertà dell'itinerario, secondo le modalità particolari previste dalle apposite Istruzioni.

## Art. 12

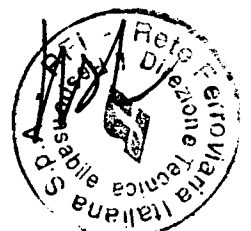
**All'articolo 25 dell'Istruzione per il servizio dei deviatori sono apportate le seguenti modifiche:**

**Il comma 2 è così sostituito:**

2. Verificandosi un'anormalità che impedisca la disposizione a via libera del segnale di protezione di una stazione disabilitata, l'A.G., eseguiti i necessari accertamenti e verifiche sull'itinerario di arrivo, adottando eventualmente le procedure di cui ai commi 5, 6 e 7, farà entrare il treno stesso con segnale di avanzamento, con segnale a mano o con prescrizione. L'attivazione del segnale di avanzamento potrà avvenire previo spiombamento dell'apposito tasto di esclusione delle condizioni temporanee o di esclusione di tutte le condizioni, comprese quelle permanenti (1), attenendosi alle norme previste nelle Istruzioni per l'esercizio degli Apparati Centrali e nelle disposizioni di carattere locale.



10 - D. 23/2001





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

3. Verificandosi un'anormalità che impedisca la disposizione a via libera del segnale di partenza di una stazione disabilitata, che non funzioni come posto di blocco intermedio, l'A.G., eseguiti i necessari accertamenti e verifiche sull'itinerario di partenza, adottando eventualmente le procedure di cui ai commi 5, 6 e 7, autorizzerà con modulo M. 40 D.L. il treno a partire con il segnale di partenza a via impedita, praticando, oltre alle altre prescrizioni occorrenti, la prescrizione n. 1 o 2 e la prescrizione n. 5.

**La nota (2) del comma 3 è soppressa.**

**L'ultimo capoverso del comma 10 è così sostituito:**

Nelle stazioni munite di segnale di avanzamento per gli arrivi dal binario illegale, l'A.G. non deve mai utilizzare tale segnale.

**Art. 13**

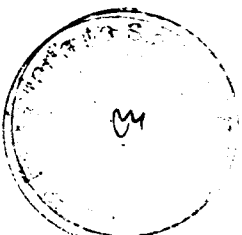
**All'allegato 1 dell'Istruzione per il servizio dei deviatori sono apportate le seguenti modifiche:**

**Il paragrafo a) del punto 11 è così sostituito:**

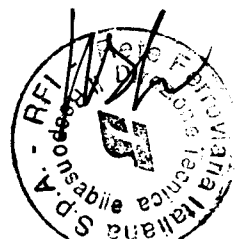
a) Sono *ordinari* i treni indicati come tali nell'orario di servizio. Sono denominati *periodici* i treni ordinari che circolano per uno o alcuni giorni, per determinati periodi oppure per l'intera validità dell'orario ma hanno prescritta la soppressione per più di due giorni della settimana, per la maggioranza delle settimane dell'orario. Per determinati treni ordinari periodici l'orario può essere diramato a parte secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.

**Il paragrafo b) del punto 11 è così sostituito:**

b) Sono *straordinari* quei treni la cui effettuazione ha luogo soltanto quando se ne manifesti il bisogno. Il loro orario può essere compreso nell'orario di servizio oppure diramato a parte secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente. Sono pure straordinari quei treni che si effettuano senza la preventiva indicazione delle ore di partenza e di arrivo nelle singole località di servizio (treni ad orario libero).  
Sulle linee ove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci e per i posti di linea è sempre esclusa la protezione a tempo, i treni straordinari possono



11 - D. 23 / 2001





essere resi ordinari periodici secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.

**Il punto 22 è così sostituito:**

**22.** Costituisce ingombro un qualsiasi ostacolo posto prima del o sul binario di ricevimento, oppure all'uscita di esso a meno di 50 o 100 metri oltre il termine dell'itinerario di arrivo di cui rispettivamente all'art. 2 commi 2 *a)*, 2 bis *a)*, 2 bis *b)* e 2bis *c)* primo alinea o all'art. 2 commi 2 *b)* e 2 bis punto *c)* secondo alinea della presente Istruzione, salvo specifiche deroghe previste dalle Istruzioni di servizio e salvo la presenza di un P.L. nella zona di uscita di una stazione con segnale di partenza comune a più binari. In questo caso, il P.L. si considera comunque protetto quando sia a distanza non inferiore a metri 50 dal segnale stesso.

Per indicare l'ingombro deve essere esposto, a seconda dei casi, un segnale di arresto a mano a 100 metri dall'ostacolo oppure in corrispondenza dello stesso. Se trattasi del paraurti di binario tronco è sufficiente che questi sia munito di segnale di arresto.

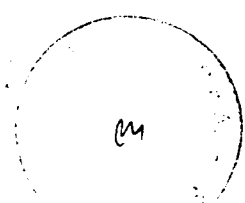
Salvo determinati casi stabiliti dal Regolamento per la circolazione dei treni, i treni che devono entrare in stazione sul binario di ricevimento ingombro anche solo all'uscita o tronco con paraurti, nei limiti anzidetti, devono essere avvisati, per iscritto o con dispaccio, del ricevimento su binario ingombro o tronco (1) e ricevuti con il segnale di protezione a via impedita. In tal caso, non deve essere utilizzato il segnale di avanzamento e il segnale d'arresto deve essere posto in corrispondenza dell'ostacolo.

Analoga procedura deve essere adottata quando l'ingombro si trova prima del binario di ricevimento ed un treno debba eccezionalmente essere ricevuto in stazione (2); in quest'ultimo caso l'ostacolo deve essere sempre protetto con segnale d'arresto a mano a 100 metri.

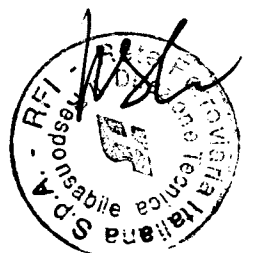
Se il treno venisse ricevuto con l'aspetto specifico del segnale di protezione previsto dal Regolamento sui Segnali per ingresso su binario ingombro o corto (gruppo di due luci gialle), detto segnale di arresto dovrà essere posto in corrispondenza dell'ostacolo.

In determinate stazioni di testa individuate dalle Unità periferiche interessate ed indicate nell'orario di servizio, nelle quali esistono idonee condizioni di illuminazione e limitatamente ai periodi in cui la nebbia è considerata fenomeno eccezionale, per i treni ricevuti con l'aspetto specifico del segnale di protezione di cui sopra, il segnale di arresto in corrispondenza dell'ostacolo può essere omesso a condizione che l'ingombro sia costituito esclusivamente da mezzi di trazione, da carrozze o carri con sagoma chiusa.

- (1) « A ..... sarete ricevuti su binario di ricevimento ingombro (o tronco) ».
- (2) « A ..... sarete ricevuti su itinerario con ingombro prima del binario di ricevimento ».



12 - D. 23/2001





**Il secondo capoverso del punto 38 è così sostituito:**

Le precedenze normali vengono indicate nei fascicoli orario delle linee a semplice binario dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci.

Sulle linee ove non sono in uso i fascicoli orario, spetta al Capo Reparto Territoriale Movimento, avvalendosi dell'orario grafico della linea, determinare e fissare le precedenze da indicare nell'apposito prospetto di stazione.

**Dopo il primo capoverso del punto 39 è inserito il seguente nuovo capoverso:**

Gli incroci vengono indicati nei fascicoli orario delle linee a semplice binario ove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci.

Sulle linee ove non sono in uso i fascicoli orario, spetta al Capo Reparto Territoriale Movimento, avvalendosi dell'orario grafico della linea, determinare e fissare gli incroci da indicare nell'apposito prospetto di stazione.

**Il secondo capoverso del punto 40 è così sostituito:**

Le interruzioni *a)*, *b)*, e *d)* sono delimitate dal transito di determinati treni oppure da determinate ore; sulle linee dove non sono in uso i fascicoli orario le interruzioni *a)* e *b)* sono delimitate solo da ore.

**Il punto 47 è così sostituito:**

47. Le stazioni possono essere disabilitate dal servizio movimento. La disabilitazione può essere disposta con programma oppure accidentale.

Durante la disabilitazione le stazioni possono essere impegnate da treni con o senza fermata, ma non vi si possono effettuare incroci, precedenze o manovre.

Le disabilitazioni programmate per le singole stazioni di ogni linea devono risultare in apposito quadro dell'orario di servizio o in programma diramato con circolare, con l'indicazione dell'ora di inizio e di termine di ciascun periodo.

In evenienze di forza maggiore, un D.M. può disporre per la disabilitazione accidentale della propria stazione, purchè sussistano le condizioni previste dal Regolamento per la Circolazione dei Treni.

**Il punto 48 è così sostituito:**

48. Della disabilitazione, quando non sia indicata nell'orario di servizio, devono essere avvisati i treni aventi fermata, mentre a quelli non aventi fermata l'avviso deve essere dato solo se nella stazione disabilitata il licenziamento dei treni dai binari di corsa non è affidato al capotreno in base all'orario di servizio o se la stazione



13 - D. 23/2001





disabilitata è interessata da prescrizioni a carattere occasionale emesse dalle stazioni limitrofe abilitate.

Quando il treno venga esonerato con prescrizione dal rispetto del segnale di partenza di una stazione disabilitata tale prescrizione vale anche come notifica della disabilitazione della stazione stessa.

L'avviso della disabilitazione può essere dato verbalmente dall'A.G. quando i treni siano ricevuti o fatti proseguire dalla stazione disabilitata con il segnale a via impedita ed ogni qualvolta sia opportuno per il regolare svolgimento del servizio.

Della disabilitazione e dell'impresenziamento devono essere avvistati i treni secondo i seguenti criteri:

- a) se la stazione è munita di segnali dotati di lettere luminose "P", "D" o "A" l'avviso deve essere dato solo quando occorra praticare ai treni stessi prescrizioni relative ad anomalie interessanti anche la stazione disabilitata ed impresenziata (es. mancato funzionamento del blocco elettrico, circolazione sul binario illegale, ecc.);
- b) se i segnali della stazione non sono dotati di lettere luminose "P", "D" o "A" e l'impianto deve essere eccezionalmente impresenziato l'avviso deve essere dato a tutti i treni.

#### Art. 14

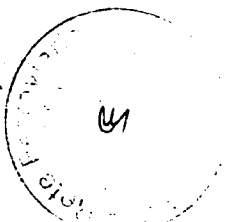
Dopo l'allegato 1 è inserito il seguente nuovo allegato 1 bis con relativo titolo:

#### NORME PARTICOLARI PER IL COLLEGAMENTO VIA RADIO TERRA-TRENO E BORDO-BORDO

1. Le apparecchiature radiotelefoniche in questione, possono essere utilizzate per lo scambio delle comunicazioni, registrate o non, previste dalle norme vigenti o necessarie in situazioni contingenti.

2. Le comunicazioni possono essere effettuate tramite le apparecchiature in oggetto purché siano intelligibili. Per iniziare una conversazione, l'operatore chiamato deve rispondere "Pronto ..... (specificare funzione dell'operatore) del/di ..... (specificare il treno o la località)". L'operatore chiamante, se il corrispondente è quello chiamato, si annuncerà in maniera analoga dando inizio alla conversazione.

3. Le comunicazioni scritte devono essere ricevute e trasmesse direttamente dal personale dei treni interessato a treno fermo, utilizzando i normali moduli in dotazione o predisposti allo scopo. In questi casi, il numero progressivo del modulo utilizzato ed il numero saltuario, che deve essere sempre aggiunto, assumono il significato di numero del dispaccio per chi trasmette e di numero di controllo per chi



14-9.23/2001





riceve. Il dispaccio non potrà essere considerato regolarmente trasmesso finché non siano stati completati il collazionamento e la ricezione del numero di controllo.

L'agente del treno che riceve le predette prescrizioni dovrà trasmettere il numero di controllo del proprio modulo, solo dopo aver provveduto a consegnare agli altri agenti interessati copia del modulo stesso nei casi previsti.

4. Le comunicazioni verbali ricevute e trasmesse dal personale di condotta (di regola dall'agente che svolge la funzione di secondo agente), salvo necessità improvvise legate ad esigenze di sicurezza (segnalazione allarmi, ecc.), devono avvenire preferibilmente in occasione delle fermate e comunque quando non siano presenti particolari condizioni di marcia (esempio: marcia a vista, esecuzione di rallentamenti, ecc.) ed in maniera da non arrecare disturbo all'agente addetto alla guida. Nel caso in cui il mezzo di trazione è affidato al solo guidatore (non coadiuvato da altro agente in cabina di guida) dette comunicazioni, salvo le necessità improvvise sopra richiamate, devono avvenire a treno fermo.

5. Per l'effettuazione delle comunicazioni, il macchinista può, all'occorrenza, avvalersi dell'apparecchiatura radiotelefonica in dotazione al capotreno e viceversa.

6. Restano invariati gli obblighi degli operatori previsti dalla normativa vigente ai fini dello scambio delle comunicazioni.

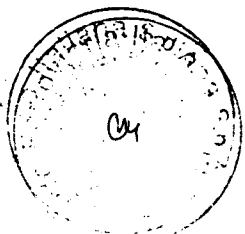
7. Le norme tecniche, le modalità d'impiego nonché gli aspetti organizzativi collegati all'adozione delle apparecchiature in questione, sono disciplinati a parte.

#### Art. 15

La data di entrata in vigore delle modifiche contenute nella presente Disposizione verrà stabilita successivamente e comunicata con apposita Disposizione.

RETE FERROVIARIA ITALIANA  
Il Responsabile della Direzione Tecnica

Michele Elia



15 - D. 23/2001

