

**DECRETO n. 13/2010**

**Modifiche alla disposizione di RFI n. 31 del 25/10/2002 "Chiavi di manovra nei PdS delle linee esercitate con SCC".**

IL DIRETTORE DELL'AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, recante nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto, e successive modifiche e integrazioni;

VISTO il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria;

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, con particolare riferimento:

- all'articolo 4, commi 7 e 8, che prevede l'assunzione da parte dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (di seguito Agenzia) delle attribuzioni nella materia della sicurezza del trasporto ferroviario già esercitate dal Ministero dei Trasporti e dal Gruppo FS, prevedendo una fase di prima applicazione del medesimo decreto legislativo sulla base di apposite Convenzioni fra Ministero, Agenzia e Gruppo FS,
- all'articolo 6, comma 2, lettera a), che prevede che l'Agenzia definisca il quadro normativo in materia di sicurezza, proponendone il necessario riordino e che emani, anche su proposta dei Gestori delle infrastrutture e delle Imprese ferroviarie, le norme tecniche e gli standard di sicurezza e vigili sulla loro applicazione;

VISTO il decreto dirigenziale n. 2043 D.G.4-Div.5 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che ha, tra l'altro, ratificato il verbale n. 1 del 6 giugno 2008, sottoscritto in attuazione della Convenzione del 21 maggio 2008 stipulata fra Ministero dei Trasporti, Agenzia e Gruppo FS, con il quale sono attribuiti all'Agenzia i seguenti compiti:

- emanazione di Norme e Standard di sicurezza della circolazione ferroviaria,
- omologazione di materiale rotabile o di sue parti, per gli aspetti connessi con la sicurezza della circolazione,
- rilascio, rinnovo, modifica e revoca del certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie, ivi comprese le attività relative ai sistemi di gestione di sicurezza,
- attività di ispezione ed audit nonché di monitoraggio;

VISTO il decreto dirigenziale n. 5035 del Direttore della Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che ha ratificato il verbale n. 2 del 22 dicembre 2009, sottoscritto in attuazione della citata Convenzione del 21 maggio 2008, con cui sono trasferite all'Agenzia le seguenti restanti attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione precedentemente in capo al Gestore dell'Infrastruttura RFI:

- autorizzazione per la messa in esercizio dei sottosistemi strutturali di RFI,
- omologazione dei sistemi strutturali di terra utilizzati da RFI e connessi con la sicurezza della circolazione,
- validazione dei sistemi di gestione della sicurezza e dei sistemi di mantenimento delle competenze di RFI,
- rilascio, rinnovo, modifica e revoca dell'autorizzazione di sicurezza di RFI,
- attività di ispezione e audit nonché di monitoraggio sull'attività di RFI;

VISTO il decreto n. 1/2009 del 6 aprile 2009 del Direttore dell'Agenzia, concernente le attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria, e le successive modifiche e integrazioni;

VISTA la nota RFI-DTC/A0011/P/2009/0002229 del 15/7/2009 con cui il Gestore dell'Infrastruttura ha proposto a questa Agenzia una prescrizione di esercizio volta a modificare in parte la



disposizione n. 31/2002 in modo da rendere possibile la realizzazione di una zona di manovra per l'effettuazione di alcuni movimenti di manovra nella stazione di S. Severo;

VISTA la nota ANSF n. 04446/09 del 06/085/2009 con cui questa Agenzia si è dichiarata favorevole all'adozione del provvedimento proposto dal Gestore dell'infrastruttura con la nota di cui al precedente "visto" ma nello stesso tempo ha chiesto al suddetto Gestore una proposta di modifica della normativa supportata da idonea analisi di rischio;

VISTA la nota RFI-DTC/A0011/P/2010/0000491 del 26/1/2010 con cui il Gestore dell'Infrastruttura ha fatto seguito alla precedente nota RFI-DTC/A0011/P/2009/0002229 del 15/7/2009 con la proposta di modifica del testo della disposizione n. 31/2002;

VISTA la nota ANSF n. 00883/10 del 15/2/2010 con cui questa Agenzia ha preso atto della modifica normativa proposta dal Gestore dell'Infrastruttura con la nota RFI-DTC/A0011/P/2010/0000491 del 26/1/2010 e ha rilevato la mancanza dell'analisi di rischio come richiesto, sollecitandone di conseguenza l'invio;

VISTA la nota RFI-DTC/A0011/P/2010/0001900 del 21/5/2010 con cui il Gestore dell'Infrastruttura ha fatto seguito alla precedente nota RFI-DTC/A0011/P/2010/0000491 del 26/1/2010 trasmettendo la "documentazione di valutazione dei rischi relativi alla proposta di modifica";

RITENUTO necessario apportare modifiche alla disposizione n. 31 del 25/10/2002 di Rete Ferroviaria Italiana;

VISTA la nota ANSF n. 04438/10 del 12/07/2010 con cui è stato inviato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, agli operatori ferroviari, ai verificatori indipendenti di sicurezza, alle associazioni di settore e alle organizzazioni sindacali lo schema di decreto H/2010 concernente modifiche alla disposizione di RFI n. 31/2002 del 25/10/2002 "Chiavi di manovra nei PdS delle linee esercitate con SCC";

VISTA la nota n. IF/2691/10/ACA del 11/08/2010 con cui l'impresa ferroviaria Hupac comunica di condividere i contenuti del suddetto schema di decreto H/2010;

VISTA la nota RFI-DTC\A0011\P\2010\0003639 del 05/11/2010 con cui il Gestore dell'infrastruttura comunica di non avere osservazioni né commenti in merito allo schema di decreto H/2010;

AL FINE di rendere possibile, nei posti di servizio ubicati sulle linee esercitate con SCC, la realizzazione di zone di manovra comprendenti più binari telecomandati anche collegati ad una linea diramata, come nel caso del posto di servizio di S. Severo;

emana il seguente

#### **DECRETO n. 13/2010**

**Modifiche alla disposizione di RFI n. 31 del 25/10/2002 "Chiavi di manovra nei PdS delle linee esercitate con SCC".**

#### **Articolo 1 Modifiche normative**

*Alla disposizione n. 31 del 25/10/2002 "Chiavi di manovra nei PdS delle linee esercitate con SCC" sono apportate le seguenti modifiche:*

- *Il testo dell'articolo 1 è sostituito dal seguente:*

Ai sensi dell'articolo 15, comma 13, delle Disposizioni per l'Esercizio in Telecomando, nei PdS delle linee esercitate con SCC possono essere individuate, nell'ambito dell'area telecomandata, opportune zone denominate zone di manovra escludibili dalla circolazione

treni e carrelli, al fine di facilitare le operazioni di manovra per l'accesso e l'uscita dai binari secondari (scali, raccordi, ecc).

Le zone devono avere le seguenti caratteristiche:

- interessare uno o più binari telecomandati che devono essere muniti di adeguati dispositivi di armamento che li rendano indipendenti dagli altri binari dell'area telecomandata esterni alla zona di manovra;
- non interessare i binari di corsa;
- essere collegate con il binario adiacente della rimanente area telecomandata mediante comunicazioni con manovra elettrica;
- essere collegate con binari secondari mediante comunicazioni con manovra a mano e attrezzate con fermascambi a chiave che devono essere bloccabili nella sola posizione che garantisca l'indipendenza.

Nel caso particolare in cui la zona di manovra comprenda uno o più binari collegati con una linea diramata non muniti di adeguati dispositivi di armamento che li rendano indipendenti dalla stessa linea diramata, l'utilizzo di detta zona è ammesso a condizione che la circolazione sulla linea diramata medesima sia sospesa durante l'intero periodo in cui è in atto la manovra tramite l'adozione delle norme comuni vigenti nello specifico, adottando procedure di circolazione in analogia a quelle di cui all'articolo 6, comma 22, del Regolamento per la Circolazione dei Treni. Tale provvedimento deve essere riportato nel Registro delle disposizioni di servizio dell'impianto.

In un punto opportuno del piazzale, deve essere prevista una unità bloccabile ove va inserita e bloccata una chiave, denominata chiave di manovra, che è sbloccabile dal DCO mediante apposito comando. Il tasto "TI" di liberazione artificiale della chiave deve essere piombato con piombo senza aletta.

- Il testo dell'articolo 2 è sostituito dal seguente:

Per l'esclusione dalla circolazione e la inclusione di ciascuna zona di manovra sono previsti nel posto centrale appositi comandi.

Il comando del DCO per l'esclusione della zona di manovra ha efficacia se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

- non siano in atto movimenti di treni o carrelli interessanti la zona di manovra da escludere;
- non siano in atto movimenti di treni con segnali di avanzamento o di avvio a luce lampeggiante;
- non siano escluse alla circolazione dei treni le zone di manutenzione che interferiscono con la zona di manovra;
- le comunicazioni di confine tra la zona di manovra e la rimanente area telecomandata siano nella posizione che garantisce l'indipendenza.

L'attuazione del predetto comando determina i seguenti effetti:

- liberazione della chiave di manovra dall'unità bloccabile;
- inibizione della registrazione di movimenti treni o carrelli che interessano la zona;
- degradazione dei codici sul binario di corsa, se adiacente alla zona, quando ciò sia ritenuto necessario dal Gestore dell'infrastruttura, in relazione alla misura dell'intervista esistente fra tale binario e quello escluso più vicino (quando detta condizione sia richiesta dalle norme vigenti, in relazione alla velocità massima ammessa sui binari di corsa);
- bloccamento e inibizione della manovra elettrica delle comunicazioni di confine fra la zona di manovra e la rimanente area telecomandata nella posizione che consente la circolazione sul binario attiguo rimasto in esercizio;
- inibizione della manovra elettrica dei deviatori interamente contenuti nella zona di manovra;
- sbloccamento della chiave per la manovra a mano dei deviatori interamente contenuti

- nella zona di manovra;
- inibizione alla manovra dei segnali di protezione e partenza di eventuali linee diramate collegate con i binari della zona di manovra;
  - inibizione dello sbloccamento di tutte le chiavi per la manovra a mano delle comunicazioni di confine fra la zona di manovra e la rimanente area telecomandata;
  - inibizione della esclusione di tutte le zone di manutenzione interferenti con la zona di manovra;
  - inibizione dell'attivazione a luce lampeggiante dei segnali di avanzamento o di avvio.

L'estrazione della chiave di manovra dall'unità bloccabile determina la liberazione della chiave per la manovra a mano della comunicazione di accesso ai binari secondari di cui all'articolo 1.

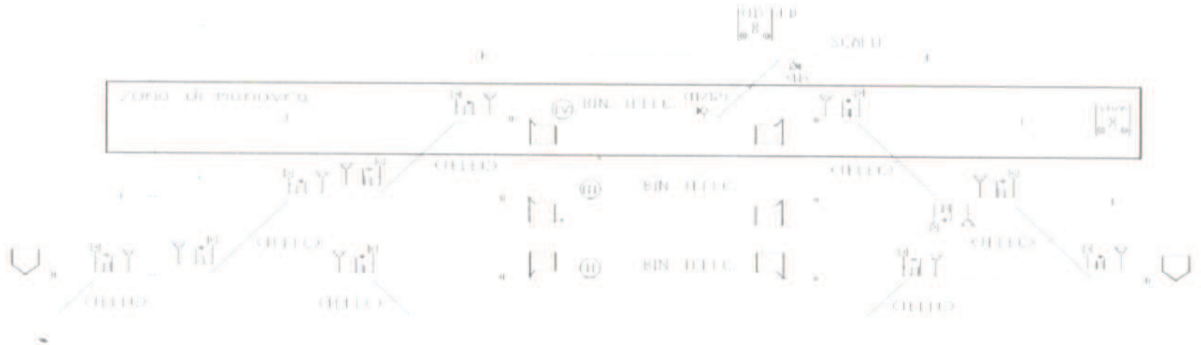
Il comando del DCO per la inclusione della zona di manovra si attua solo se la chiave per la manovra a mano della comunicazione di accesso ai binari secondari, le chiavi per la manovra a mano dei deviatori interamente contenuti nella zona di manovra e la chiave di manovra della zona sono regolarmente inserite nelle rispettive unità bloccabile.

Nell'Allegato 1 vengono riportati alcuni esempi di piani schematici.



- L'allegato 1 è sostituito dal seguente:

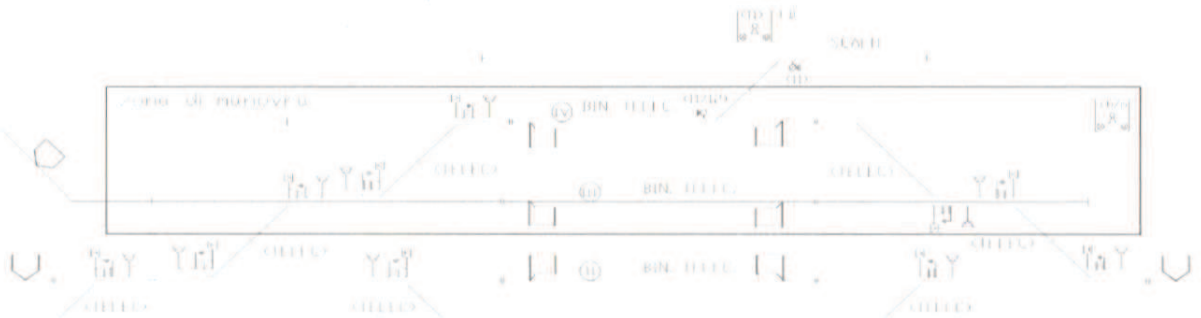
Stralcio indicativo di zona di manovra comprendente un solo binario telecomandato



Stralcio indicativo di zona di manovra comprendente due binari telecomandati



Stralcio indicativo di caso particolare di zona di manovra comprendente due binari telecomandati e interessante un binario di collegamento con una linea diramata



## Articolo 2

### Publicazione ed entrata in vigore

Il presente decreto è pubblicato sul sito internet dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie ([www.ansf.it](http://www.ansf.it)) ed entra in vigore 60 giorni dopo la sua emanazione.

Firenze, **16 NOV. 2010**

IL DIRETTORE  
(ing. Alberto Chiovelli)

