



Direzione Tecnica  
il Direttore

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**  
**Dipartimento per i trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici**

**Direzione Generale del Trasporto Ferroviario**

Via Caraci, 36

00157 Roma

**IMPRESE FERROVIARIE**

(secondo indirizzo)

Loro sedi

**ISPETTORATO LOGISTICO DELL'ESERCITO**

**Rep. Coordinamento e Supporti Generali**

**Uff. Movimenti e Trasporti**

V.le Castro Pretorio, 123

00185 Roma

**RETE FERROVIARIA ITALIANA**

Sig. Amministratore Delegato

Roma

**RETE FERROVIARIA ITALIANA**

(secondo indirizzo)

Loro sedi

**OGGETTO:** Trasmissione della disposizione n° 31 del 25.10.2002 "Chiavi di manovra nei PdS delle linee esercitate con SCC".

**Allegato: 1**

Con l'entrata in vigore del D.P.R. 146 - Artt. 7 e 11 - viene stabilito l'obbligo, da parte delle Imprese Ferroviarie che espletano sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone - nonché di qualsiasi altro soggetto la cui attività interferisca con l'esercizio ferroviario e la circolazione dei treni, ivi comprese le strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - di osservanza delle disposizioni e prescrizioni emesse dal gestore dell'infrastruttura in materia di requisiti di sicurezza applicabili al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna.

In conformità a quanto sopra, si trasmette la disposizione in oggetto che entrerà in vigore il 1 febbraio 2003.

Si invitano le Strutture in indirizzo a voler confermare il ricevimento della presente restituendo l'allegato modello prestampato.

Michele Elia

Direzione Tecnica  
il Direttore

DISPOSIZIONE N° 31 del 25 OTT. 2002 "Chiavi di manovra nei PdS delle linee esercitate con SCC"

### 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;

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 comunicazione organizzativa n° 1/AD del 16 luglio 2001 dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che riconferma missioni e responsabilità delle Strutture Organizzative già facenti parte della Divisione Infrastruttura delle Ferrovie dello Stato S.p.A.;

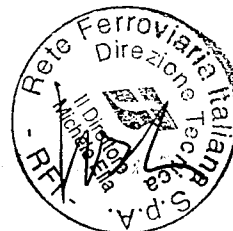
E' COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE  
COMPOSTA DI N° 4 PAGINE

La presente disposizione è composta di n° 4 pagine

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato  
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
Cap. Soc. Euro 20.338.109.932  
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma  
Cod. Fisc. n. 01585570581

Pagina 1 di 3





Vista la relazione dei Responsabili delle competenti Strutture Operative Centrali di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., n° RFI/TC.MV.RG/SCC/292 del 21/10/2002 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 propone l'emanazione di una disposizione concernente le norme da adottare per l'impiego delle chiavi di manovra.

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

## DELIBERA

### Art. 1

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 un solo binario telecomandato che deve:
  - essere munito di adeguati tronchini o aste di manovra che lo rendono indipendente dagli altri binari dell'area telecomandata;
  - non interessare i binari di corsa o quelli di collegamento con una linea diramata;
  - essere collegato con il binario adiacente della rimanente area telecomandata mediante comunicazioni con manovra elettrica;
  - essere collegato con il binario secondario mediante comunicazione con manovra a mano e attrezzata con fermascambio a chiave che deve essere bloccabile nella sola posizione normale;
- 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.

### Art. 2

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 treni le zone di manutenzione che interferiscono con la zona di manovra;
- le comunicazioni di confine tra il binario telecomandato interessante la zona di manovra ed il binario adiacente della rimanente area telecomandata siano nella posizione che ne 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 dalle Unità periferiche interessate, in relazione alla misura dell'intervista esistente fra tale binario e quello escluso (quando tale 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 il binario della zona di manovra e il binario adiacente della rimanente area telecomandata nella posizione che consente la circolazione sul binario attiguo rimasto in esercizio;
- inibizione dello sbloccamento di tutte le chiavi per la manovra a mano delle comunicazioni di confine fra il binario della zona di manovra e il binario adiacente della 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 della zona 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'art. 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 e la chiave di manovra sono regolarmente inserite nelle rispettive unità bloccabile.

Nell'Allegato 1 viene riportato un esempio di schema-tipo dell'impianto.

#### Art. 3

L'effettuazione dei movimenti di manovra mediante l'impiego della chiave di manovra è ammessa solo nel caso in cui l'impianto sia gestito in regime "J". Qualora non sia possibile estrarre la chiave di manovra le operazioni di manovra nel PdS devono essere effettuate con l'adozione delle norme comuni (art. 15 DET e corrispondente punto 1.4.4 IET).

Durante il periodo in cui una zona di manovra è esclusa, i movimenti dei treni sono ammessi a condizione che vengano effettuati con la disposizione a via libera dei segnali oppure con l'attivazione a luce fissa del segnale di avanzamento o di avvio. Qualora non sia possibile garantire le predette condizioni, prima di disporre per il movimento dei treni, le manovre devono essere sospese e la chiave di manovra relativa alla zona in atto deve essere reinserita e bloccata nell'unità bloccabile.

Nel caso di esclusione di una zona di manovra, il cambio di regime da "J" a "SPT" (oppure "EDCO") può avvenire solo dopo che le chiavi di manovra siano state inserite nelle rispettive unità bloccabili oppure, in caso di impossibilità, siano state consegnate all'agente che presenzia il posto.

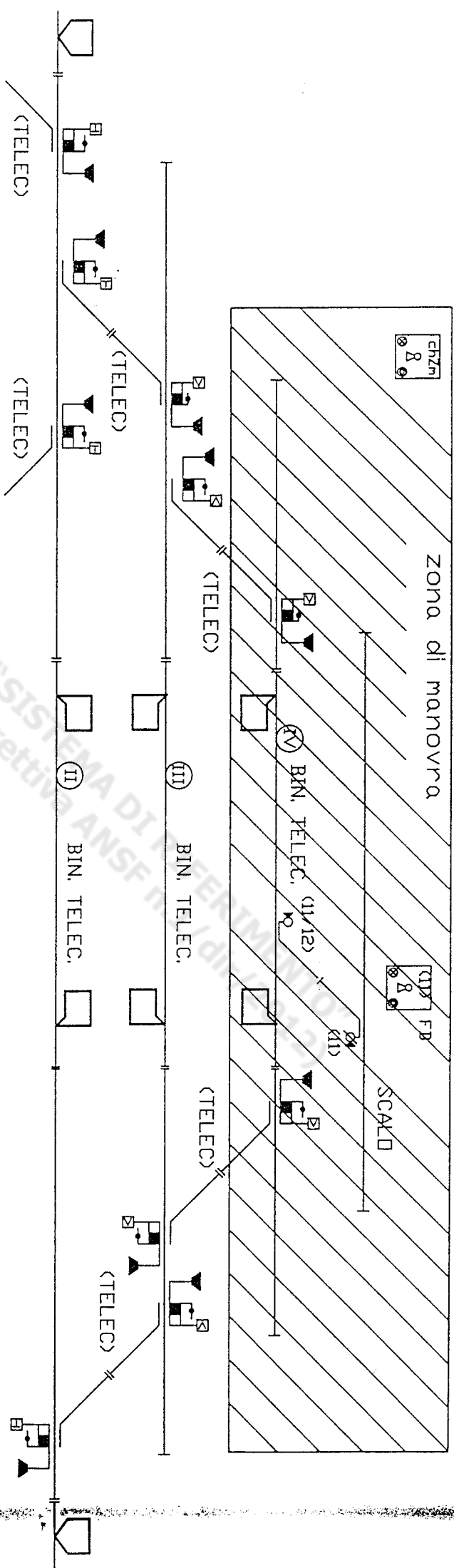
#### Art. 4

L'individuazione degli impianti ove prevedere le zone di manovra nonché il loro numero (massimo due) spetta alle Unità periferiche interessate, in relazione alle caratteristiche dell'impianto ed alle esigenze commerciali.

Michele Elia



# Allegato 1



stralcio indicativo di zona di manovra

"SISTEMA DI FERIMENTO" (Direttiva ANSF)

