

Direzione Tecnica  
il Direttore

Ferrovie dello Stato  
05/02/2007  
RFI-DTC\  
A0011\IP\2007\0000172

**DIREZIONE COMPARTIMENTALE  
MOVIMENTO**

Torino

**DIREZIONE COMPARTIMENTALE  
INFRASTRUTTURA**

Torino

**DIREZIONE MOVIMENTO**

Sede

**DIREZIONE MANUTENZIONE**

Sede

p.c. **MINISTERO DEI TRASPORTI**  
**Dipartimento per i trasporti terrestri**  
**Direzione Generale del Trasporto Ferroviario**  
Via Caraci, 36 **00157 Roma**

OGGETTO: Prescrizione: Linea AC/AV Torino - Novara attrezzata con ERTMS/ETCS Livello 2  
- Circolazione convogli diagnostici non muniti di apparecchiature ERTMS/ETCS di  
bordo.

L'entrata in vigore del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, impone, fra gli altri obblighi, alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone – nonché a 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. – l'osservanza delle disposizioni e prescrizioni del gestore dell'infrastruttura.

In conformità a quanto sopra, sulla linea AC/AV Torino - Novara attrezzata con sistema ERTMS/ETCS Livello 2, per la circolazione dei convogli diagnostici non equipaggiati con apparecchiature ERTMS/ETCS di bordo, in attesa del loro attrezzaggio, dovranno essere adottati i provvedimenti tecnico-normativi di seguito specificati:

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

RFI S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato  
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.  
a norma dell'art. 2497 sexies cod. civ. e del D. Lgs. n. 188/2003

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
Capitale Sociale: Euro 32.623.697.107,00  
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma  
Cod. Fisc. 01585570581 - P. Iva 01008081000 - R.E.A. 758300



- la circolazione dei convogli in oggetto sulla linea AC/AV dovrà avvenire in regime di interruzione di binario; l'interruzione sarà delimitata da:
  - senso di circolazione Torino – Novara: da Bivio Stura (e) al segnale di protezione di Novara Boschetto (segnale di confine in uscita);
  - senso di circolazione Novara - Torino: da Novara Boschetto (e) al segnale di protezione di Bivio Stura (segnale di confine in uscita);
- ciascun convoglio dovrà essere scortato da un Agente della manutenzione, in possesso dell'abilitazione Modulo D "Accompagnamento treni della manutenzione", che svolge anche le funzioni di titolare dell'interruzione; tale agente dovrà curare i rapporti con il DCO e con il DM del Bivio Stura e di Novara Boschetto;
- sui tratti afferenti al tratto interrotto la circolazione dei convogli dovrà avvenire con le norme previste per i treni ordinari;
- il mezzo di trazione dovrà essere di tipo politensione, in grado di poter circolare con alimentazione a 25 kV c.a.;
- i convogli dovranno essere equipaggiati con le apparecchiature telefoniche previste dalla Disposizione 27/2006 (cab radio oppure in alternativa con idoneo telefono palmare) inserite ed efficienti, in grado di inviare e ricevere la "chiamata di emergenza";
- durante la marcia dovrà essere prevista l'attivazione di un canale, funzionante su apparecchiature telefoniche distinte da quelle di cui sopra, che trasmetta con continuità (tipo "tono continuo" ovvero "nota faro") un segnale GSM-R tra treno e Posto Centrale che sia interrompibile dal DCO al Posto Centrale. Il PdC dovrà interpretare la suddetta interruzione come ordine di arresto immediato del treno;
- i dispositivi RTB compresi nei tratti interessati devono essere mantenuti attivi. In caso di allarme RTB rilevato al Posto Centrale, il DCO dovrà intervenire sulla marcia del convoglio e prendere i provvedimenti previsti dalla Disposizione 69/2005;
- l'Agente di scorta della manutenzione resta incaricato di praticare al PdC, utilizzando il modulo M 40:
  - d'iniziativa:
    - ✓ le prescrizioni relative alla circolazione sul binario interrotto;
    - ✓ le limitazioni di velocità relative alla circolazione del convoglio;
  - dietro comunicazione del DCO:
    - ✓ i PCF eventualmente attivi da rispettare;
    - ✓ l'ordine di ripresa della corsa, qualora sia previsto dal programma di circolazione o in caso di anormalità;
    - ✓ le eventuali ulteriori restrizioni;
  - dietro ordine del DM del Bivio Stura:
    - ✓ l'ordine di superamento del segnale di protezione di Bivio Stura, se disposto a via impedita;
  - dietro ordine del DM di Novara Boschetto:
    - ✓ l'ordine di superamento del segnale di protezione di Novara Boschetto, se disposto a via impedita;



- i PdS posti all'interno del tratto interrotto, da impegnare a velocità superiore a 60 km/h, devono essere sempre presenziati ad eccezione di quelli ove tutti i deviatori siano immobilizzati con i dispositivi di cui all'Art. 8 ISD;
- i DM che presenziano i PdS, prima di concedere il benestare al DCO, dovranno:
  - ✓ prima del comando di itinerario, posizionare e confermare con comando singolo da tastiera i deviatori di percorso per la posizione richiesta;
  - ✓ disalimentare con comando da tastiera i deviatori di percorso;
  - ✓ comandare la formazione dell'itinerario e verificare la disposizione a via libera dei segnali virtuali;
- i PdS posti all'interno del tratto interrotto, da impegnare a velocità fino a 60 km/h, possono essere gestiti anche in telecomando; in tali PdS, per la formazione di itinerari, il DCO deve:
  - per il corretto tracciato:
    - ✓ istituire in ogni impianto il regime TP/J;
    - ✓ comandare la formazione dell'itinerario e verificare la disposizione a via libera dei segnali virtuali;
    - ✓ accertare l'esistenza di tutte le condizioni di cui al 2° cpv dell'art. 24/1 delle DET ad eccezione dei deviatori dei PdS immobilizzati di cui all'art. 8 ISD
  - per la deviata:
    - ✓ comandare la formazione dell'itinerario;
    - ✓ attivare il segnale virtuale di avanzamento o di avvio a luce fissa per l'itinerario richiesto;
    - ✓ accertare l'esistenza di tutte le condizioni di cui al 2° cpv dell'art. 24/1 delle DET;
- l'Agente di scorta della manutenzione deve tempestivamente richiedere al DCO la conferma dell'interruzione occorrente in base al programma di circolazione del convoglio;
- il DCO concederà l'interruzione solo dopo aver:
  - eseguito quanto previsto dalle DET, fatta eccezione per l'impiego dei dispositivi di esclusione del binario;
  - eseguito quanto previsto per i PdS eventualmente gestiti in telecomando;
  - ricevuto il benestare scritto dai D.M. che presenziano i PdS;
- nella conferma di interruzione dovranno essere specificate:
  - le velocità da non superare per ciascun tratto di linea, in relazione al programma di circolazione previsto ed alle condizioni di presenziamento dei PdS;
  - le eventuali ulteriori restrizioni di velocità relative a rallentamenti e/o riduzioni di velocità,
  - le modalità per il ricovero nella stazione dove termina la corsa del convoglio;
- una volta confermata l'interruzione al titolare, il DCO trasmetterà, con comunicazione registrata, al DM di Bivio Stura o di Novara Boschetto il nulla osta per l'ingresso dei convogli in oggetto sul binario interrotto.
- in caso di anomalità sopravvenuta durante la circolazione del convoglio, il DM che presenzia il PdS interessato, dovrà immediatamente avvisare il DCO che, a sua volta, dovrà disporre per l'immediato arresto del convoglio con la revoca della "nota faro".  
Il convoglio dovrà proseguire con le norme comuni fino al superamento del PdS interessato; a tale scopo, l'Agente di scorta dovrà ricevere dal DCO le occorrenti istruzioni non superando comunque la velocità di 60 km/h in linea.



Il convoglio potrà riprendere la marcia alla velocità massima per il tratto interessato solo dopo ordine scritto del DCO;

- il superamento del segnale di protezione di Bivio Stura e di protezione e partenza di Novara Boschetto dovrà avvenire:
  - in ingresso sul tratto interrotto, possibilmente con i segnali disposti a via libera;
  - in uscita dal tratto interrotto, tenendo conto dell'aspetto del segnale;
- il PdC dovrà rispettare d'iniziativa tutti i POC; i PCF, salvo diversa prescrizione, dovranno essere considerati tutti alimentati.
- i convogli in oggetto, sul tratto interrotto, non dovranno superare le velocità di:
  - 150 km/h da Bivio Stura a Novara Boschetto per il senso di circolazione Torino – Novara e da Novara Boschetto a Bivio Stura per il senso di circolazione Novara – Torino; tale limitazione di velocità deve essere osservata anche nell'ambito dei PdS presenziati. Per i PdS telecomandati, qualora sia previsto il passaggio sui binari di corretto tracciato senza l'arresto del convoglio, non dovrà essere superata la velocità di 60 km/h dal secondo segnale imperativo di fine sezione precedente a quello imperativo di protezione del P.M. interessato fino al primo segnale imperativo di fine sezione incontrato in linea dopo il P.M. stesso (nella prescrizione relativa dovranno essere specificati il numero dei segnali interessati e le rispettive progressive chilometriche); nei rimanenti casi devono essere adottate le procedure di cui ai due successivi alinea;
  - eventuali ulteriori restrizioni previste da rallentamenti e/o riduzioni di velocità, relative ad esigenze tecniche della manutenzione;
- qualora il programma di circolazione del convoglio diagnostico preveda l'arresto in un P.M. con rilevazioni sia su binari di corretto tracciato che non di corretto tracciato, ferma restando la delimitazione dell'interruzione da Torino Stura (e) a Novara Boschetto (e):
  - non dovrà essere superata la velocità di 60 km/h dal secondo segnale imperativo di fine sezione precedente a quello imperativo di protezione del P.M. interessato fino al P.M. stesso (nella prescrizione relativa dovranno essere specificati il numero del segnale interessato e la sua progressiva chilometrica);
  - il convoglio dovrà arrestarsi nel P.M. interessato;
- per la ripresa della corsa da un P.M. intermedio, se prevista dal programma di circolazione:
  - occorre il nulla osta da parte del DCO; in caso di P.M. presenziato, il DCO concederà tale nulla osta solo dopo aver ricevuto dal D.M. che presenzia il posto il benestare relativo all'itinerario interessato;
  - non dovrà essere superata la velocità 60 km/h dal P.M. interessato fino al primo segnale imperativo di fine sezione incontrato in linea;
- qualora il programma di circolazione del convoglio diagnostico preveda il transito in un PdS con impegno delle comunicazioni pari/dispari in posizione rovescia:
  - dovranno essere interrotti entrambi i binari da Torino Stura (e) a Novara Boschetto (e);
  - i PdS in cui sono ubicate le comunicazioni pari/dispari interessate dovranno essere presenziati;
  - nell'ambito di tali PdS non dovrà essere superata la velocità di 150 km/h.

La Direzione Compartimentale Movimento resta incaricata di elaborare ed emanare le disposizioni attuative sulla base delle quali dovrà avere luogo la circolazione dei treni in oggetto e di stabilire le stazioni di origine e termine corsa dei convogli sulla linea tradizionale.



Le strutture interessate dovranno garantire che la presente prescrizione sia in possesso del PdC in servizio ai convogli in oggetto.

Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188.

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

La presente entra in vigore alle ore 00.01 del 10/02/2007. Dalla stessa data e ora la Prescrizione RFI-DTC\A0011\P\2005\0001941 del 09/12/2005 è abrogata.

Giorgio Di Marco

"SISTEMA DI RIFERIMENTO"  
(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)