

## **PRESCRIZIONE DI ESERCIZIO N° 05 - 2022**

### **PROCEDURA DI INTERFACCIA.**

### **DISPOSITIVO DI «FUORI SERVIZIO» DI UN BINARIO DI LINEA SULLE TRATTE A SEMPLICE O A DOPPIO BINARIO NON BANALIZZATE**

- Visto il Decreto Legislativo del 14 maggio 2019 n° 50, recante «Attuazione della Direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie»;
  - visto il Decreto n° 04/2012 del 9 agosto 2012 emanato dal Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie - Riordino normativo: emanazione delle «Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria», del «Regolamento per la circolazione ferroviaria» e delle «Norme per la qualificazione del personale impiegato nelle attività di sicurezza della circolazione ferroviaria»;
  - vista la Direttiva n° 01/2012 del 9 agosto 2012 emanata dal Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie «Linee guida per lo svolgimento delle attività a carico degli operatori ferroviari a seguito del riordino del quadro normativo»;
  - viste le norme vigenti sull'infrastruttura ferroviaria gestita da FERROVIENORD;
  - vista la Prescrizione di Esercizio n° 01/2020,
- si prescrive quanto di seguito riportato che costituisce procedura di interfaccia ai sensi del Decreto n° 04/2012 del 09 agosto 2012 per i soli articoli 1., 3. e 6.

#### **1. DISPOSIZIONI GENERALI**

Le stazioni poste sulle linee o tratte di linea a semplice binario oppure a doppio binario non banalizzate possono essere attrezzate con il dispositivo per l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea.

Con la presente Prescrizione di Esercizio vengono aggiornate le specifiche disposizioni relative alle modalità per l'utilizzo del suddetto dispositivo, che sono valide solo sulle linee o tratte di linea attrezzate con il blocco elettrico automatico.

Per le situazioni non previste dalle presenti disposizioni devono essere adottate le comuni norme regolamentari.

Tale dispositivo deve essere utilizzato in caso di interruzione di circolazione di un binario di linea oppure per la liberazione artificiale dei passaggi a livello (PL) di linea, secondo le modalità previste dai successivi articoli.

Le stazioni, in relazione al dispositivo per l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea, si definiscono:

- di tipo «A», quelle dotate dei dispositivi per la richiesta e la concessione del relativo consenso;
- di tipo «B», quelle dotate del solo dispositivo per l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea.

Salvo quanto diversamente specificato, le presenti disposizioni valgono sia per le stazioni di tipo «A» sia per quelle di tipo «B».

I dispositivi di comando e di soccorso, nonché le segnalazioni di controllo, per l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea sono descritti nelle istruzioni di dettaglio relative alle singole stazioni.

La condizione di «fuori servizio» in atto consente anche l'eventuale azionamento del dispositivo per la liberazione delle chiavi occorrenti per la manovra a mano dei deviatori in linea (attivabile tramite il tasto, la funzione o il comando «Fd»).

#### **2. ESCLUSIONE DALLA CIRCOLAZIONE DI UN BINARIO DI LINEA**

##### **2.1. ESERCIZIO NORMALE**

Per l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea (1) è previsto un apposito dispositivo denominato «fuori servizio» (attivabile tramite il tasto, la funzione o il comando «fs»).

Nelle stazioni di tipo «A» l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea per mezzo dell'apposito dispositivo

---

(1) Un binario di linea escluso dalla circolazione per mezzo di tale dispositivo si definisce, più brevemente, «fuori servizio».

avviene mediante la richiesta da parte del dirigente movimento (DM) di una stazione e il consenso da parte del DM della stazione limitrofa [oppure mediante l'apposito comando a uso del Dirigente Centrale Operativo (DCO)]. Nelle stazioni di tipo «B» l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea per mezzo dell'apposito dispositivo non è subordinata ad alcun intervento del DM o del DCO della stazione limitrofa.

L'esclusione dalla circolazione di un binario di linea per mezzo dell'apposito dispositivo inibisce la disposizione a via libera dei segnali che immettono su tale binario, rendendo inefficiente la prima sezione di blocco sul binario stesso (spegnimento delle indicazioni di libero/occupato del blocco).

Il «fuori servizio» su un binario di linea può essere applicato, dalla singola stazione, solo con il blocco orientato per la partenza (linee a semplice binario) o se trattasi del binario legale (linee a doppio binario).

L'azionamento del dispositivo del «fuori servizio» è efficace solo quando, sul binario interessato, il blocco sia orientato per le partenze (solo per le linee a semplice binario), siano libere le sezioni di blocco tra le due stazioni limitrofe e non vi siano itinerari di partenza o richieste del consenso elettrico di chiusura di PL in atto; nel caso in cui la successiva stazione sia disabilitata e impresenziata (linee esercitate a dirigenza locale) o sia esercitata in regime TP/EDCO (linee esercitate in telecomando), la verifica e il «fuori servizio» si estendono automaticamente fino alla successiva stazione abilitata o telecomandata.

L'esclusione dalla circolazione di un binario di linea determina sul binario stesso l'inefficacia del dispositivo di rilevamento della temperatura delle boccole e degli assi frenati (RTB/RTF).

## **2.2. ESCLUSIONE DALLA CIRCOLAZIONE DI UN BINARIO DI LINEA CON UNA O PIÙ SEZIONI OCCUPATE**

L'esclusione dalla circolazione di un binario di linea, con una o più sezioni occupate, è possibile mediante l'impiego del tasto o della funzione «Tbfs» previsto nelle stazioni limitrofe (oppure mediante l'apposito comando a uso del DCO).

L'utilizzo del suddetto tasto o funzione (oppure comando) è subordinato all'accertamento che l'ultimo treno che ha impegnato la relativa tratta sia effettivamente giunto completo nella stazione interessata, salvo il caso previsto dal successivo articolo 6.

## **3. PASSAGGI A LIVELLO**

L'avvenuta esclusione dalla circolazione di un binario di linea per mezzo dell'apposito dispositivo determina sul binario stesso la liberazione artificiale di tutti i PL di linea, nonché l'inefficacia del comando per la richiesta del consenso elettrico di chiusura dei PL con barriere manovrate automaticamente dai treni e la disattivazione dei dispositivi per la richiesta di chiusura degli altri PL.

L'utilizzo del suddetto dispositivo per la liberazione artificiale dei PL di linea è subordinato all'accertamento che l'ultimo treno che ha impegnato la relativa tratta sia effettivamente giunto completo nella stazione interessata, salvo il caso previsto dal successivo articolo 6.

All'atto della riattivazione del binario di linea, si determina la reinserzione del comando per la richiesta del consenso elettrico di chiusura dei PL con barriere manovrate automaticamente dai treni e la riattivazione dei dispositivi per la richiesta di chiusura degli altri PL.

## **4. DISPOSIZIONI PER L'INTERRUZIONE DI UN BINARIO DI LINEA**

Qualora occorra interrompere alla normale circolazione un binario di linea, quest'ultimo va posto «fuori servizio» con l'impiego dell'apposito dispositivo, salvo il caso di circolazione dei mezzi d'opera in regime di interruzione per trasferimento con l'ausilio dei segnali.

In ogni caso devono essere osservate le norme previste dal Regolamento per la circolazione dei treni (RCT) e dalle Disposizioni per l'esercizio in telecomando (DET) relative alle interruzioni di circolazione tenendo presente che il dispositivo per l'esclusione di un binario di linea è atto a evitare l'esposizione del segnale di fermata sul binario interrotto.

## **5. RIATTIVAZIONE DI UN BINARIO DI LINEA**

### **5.1. ESERCIZIO NORMALE**

Un binario di linea escluso dalla circolazione per mezzo del dispositivo del «fuori servizio» può essere riattivato mediante l'azionamento, in senso inverso, del medesimo tasto o comando «fs» con cui è stata effettuata l'esclusione oppure tramite la funzione di rimozione del «fs».

La riattivazione, per caratteristiche di impianto, non è subordinata ad alcun intervento del DM o del DCO nella

stazione limitrofa; pertanto, deve essere richiamata verbalmente l'attenzione di quel DM o del DCO, al quale perviene comunque la segnalazione di riattivazione.

Nelle stazioni di tipo «A», il DM o il DCO nella stazione limitrofa non può togliere il consenso di esclusione dalla circolazione precedentemente trasmesso, che viene automaticamente annullato dall'operazione di riattivazione.

In ogni caso devono essere osservate le norme previste dal RCT e dalle DET relative alla riattivazione della circolazione dopo un'interruzione e, in caso di circolazione a binario unico su linea a doppio binario non banalizzata, al ripristino del servizio a doppio binario.

## **5.2. GUASTO DEL DISPOSITIVO DI RIATTIVAZIONE DI UN BINARIO DI LINEA**

Qualora non si possa ottenere la riattivazione del binario di linea precedentemente escluso dalla circolazione con l'apposito dispositivo del «fuori servizio», il DM o il DCO può disporre per la riattivazione solo con la comunicazione registrata prevista dal RCT, tenendo presente che, se nel tratto di binario di linea precedentemente escluso esistono dei PL, la riattivazione con comunicazione registrata è ammessa solo a condizione che venga ristabilito il «fuori servizio» per mezzo dell'apposito dispositivo.

La mancata riattivazione del binario di linea determina il mantenimento dello stato di inefficienza del blocco; in tal caso, a integrazione di quanto previsto dall'Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco elettrico automatico, la circolazione dei treni sul binario riattivato con comunicazione registrata deve essere regolata con il regime del blocco telefonico (o previo accertamento della libertà della tratta a cura del DCO).

In caso di mancata riattivazione di un binario con l'apposito dispositivo, per il movimento dei treni con i segnali disposti a via impedita, ai treni deve essere notificata, oltre alle altre necessarie prescrizioni di movimento, anche quella relativa alla marcia a vista specifica in corrispondenza dei PL interessati.

La mancata riattivazione del binario di linea determina il mantenimento dello stato di inefficienza del dispositivo di RTB/RTF.

## **6. ARRESTO DI UN TRENO IN LINEA**

Nel caso di arresto di un treno in linea per investimento, richiesta di intervento del pronto soccorso sanitario, ecc..., allo scopo di riaprire i PL e/o, sulle linee o tratte di linea a doppio binario non banalizzate, consentire la circolazione a binario unico, il DM della stazione limitrofa verso la quale il treno è diretto o il DCO deve ordinare verbalmente all'agente di condotta di non riprendere la corsa se non dopo suo esplicito nulla osta e riceverne conferma con comunicazione registrata (1).

Trasmessa tale conferma, il treno fermo in linea non deve più riprendere la corsa senza la specifica autorizzazione del DM o del DCO al quale è stata trasmessa la conferma.

Il DM che ha ricevuto la conferma di cui sopra dall'agente di condotta o il DCO deve avvisare, con comunicazione registrata, il DM della stazione limitrofa che il proseguimento del treno è stato debitamente vincolato.

Solo dopo aver provveduto a quanto sopra oppure a seguito del ricevimento della richiesta di soccorso da parte dell'agente di condotta e, nel caso di un tratto di linea comprendente più sezioni di blocco, dopo aver accertato che il treno precedente a quello fermo in linea è giunto nella stazione limitrofa abilitata, si può procedere all'esclusione dalla circolazione del binario interessato per mezzo dell'apposito dispositivo.

Nel caso eccezionale di arresto di un treno sulla zona di attraversamento stradale di un PL, prima di provvedere per l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea, occorre il preventivo presenziamento sul posto del PL stesso con le modalità previste dall'Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello.

A seguito dell'azionamento dell'apposito dispositivo, si determina, in corrispondenza e a valle del treno fermo in linea, la riapertura dei PL con barriere manovrate automaticamente dai treni e la liberazione degli altri PL (salvo che ciò venga temporaneamente inibito, sulle linee a doppio binario non banalizzate, dalla circolazione dei treni sul binario attiguo).

Terminata la necessità, il DM o il DCO interessato, dopo aver provveduto alla riattivazione del binario e aver notificato la prescrizione di movimento relativa alla marcia a vista specifica in corrispondenza degli eventuali PL ancora da impegnare dal treno medesimo e le limitazioni previste per gli eventuali deviatoi in linea posti tra il treno fermo e il successivo segnale (poiché in corrispondenza e a valle del treno fermo in linea si devono ritenere persistenti le condizioni determinate dall'esclusione dalla circolazione del binario), può autorizzare l'agente di condotta alla ripresa della corsa del treno stesso con comunicazione registrata (2).

---

(1) Treno ..... fermo in prossimità km ..... (oppure: nella fermata di ....., al segnale di PBA n° ....., ecc...), confermasi ripresa della corsa solo dopo ricevimento vostro nulla osta.

(2) Nulla osta ripresa della corsa del treno ..... da .....

Nel caso di richiesta di soccorso da parte dell'agente di condotta e conseguente invio del convoglio soccorritore, qualora eccezionalmente l'intero convoglio debba retrocedere nella precedente stazione, anziché le norme di cui al precedente capoverso, trovano applicazione quelle previste dal RCT.

Nel caso particolare di altri treni inviati in linea a seguito di quello fermo, devono essere adottati per tutti i treni i provvedimenti sopra descritti relativi alla ripresa della corsa vincolata al ricevimento del nulla osta.

Se l'arresto del treno avviene su un tratto di linea comprendente più sezioni di blocco e non siano presenti dei PL, l'esclusione dalla circolazione del binario interessato deve essere subordinata solo all'accertamento che il treno precedente sia giunto nella stazione limitrofa abilitata, fermo restando l'adozione dei provvedimenti sopra descritti relativi agli altri treni inviati in linea a seguito di quello fermo.

Le medesime modalità devono essere adottate nel caso di arresto di un treno nell'ambito di una stazione disabilitata e impresenziata (linee esercitate a dirigenza locale) o esercitata in regime TP/EDCO (linee esercitate in telecomando).

## **7. LOCALITÀ DI SERVIZIO MUNITE DEL DISPOSITIVO DI DISABILITAZIONE**

### **7.1. CARATTERISTICHE DI IMPIANTO**

Le caratteristiche di impianto consentono l'utilizzo del dispositivo di esclusione dalla circolazione di un binario di linea nelle località di servizio munite del dispositivo di disabilitazione, in caso di attivazione di quest'ultimo.

In tale situazione, l'agente sul posto di una località di servizio disabilitata di tipo «A» può, per condizioni di impianto:

- richiedere e concedere il consenso per l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea, solo dopo avere ricevuto e ottenuto analoga richiesta e concessione del consenso, rispettivamente dalla località di servizio precedente e successiva abilitate;
- riattivare il binario precedentemente escluso dalla circolazione, solo dopo che analoga operazione è stata compiuta dalla precedente località di servizio abilitata, il cui comando di riattivazione si stabilizza dopo il completamento del comando di riattivazione effettuato dalla località di servizio disabilitata.

Nella località di servizio disabilitata di tipo «B» esiste la seguente condizione di impianto:

- l'utilizzazione del dispositivo di esclusione dalla circolazione di un binario di linea è possibile solo se è stato posto «fuori servizio» il corrispondente binario di linea sulla precedente tratta (la riattivazione non è subordinata ad alcun intervento dell'agente sul posto).

Analoghe condizioni di impianto sono realizzate qualora vi siano più località di servizio disabilitate consecutive.

Le altre condizioni di impianto relative al suddetto dispositivo e gli effetti prodotti dall'azionamento del dispositivo stesso sono analoghi a quelli descritti negli articoli 2.1. e 5.1. per le località di servizio abilitate.

### **7.2. DISPOSIZIONI DI CIRCOLAZIONE PER LE LOCALITÀ DI SERVIZIO DI TIPO «A»**

Quando un binario deve essere posto «fuori servizio» o riattivato con l'impiego dell'apposito dispositivo da parte dell'agente sul posto, deve essere avvisato verbalmente tale agente a cura del DM interessato o del DCO.

L'agente sul posto è autorizzato a richiedere e concedere il consenso per l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea e a impartire il comando di riattivazione dopo l'effettuazione di analoga operazione da parte della precedente località di servizio.

L'uso da parte dell'agente sul posto del tasto di cui all'articolo 2.2. nel caso in cui una o più sezioni risultino occupate o guaste deve essere autorizzato, con comunicazione registrata, dal DM interessato o dal DCO.

In caso di mancato funzionamento del dispositivo di esclusione dalla circolazione di un binario di linea, il DM interessato o il DCO deve dare i necessari avvisi, con comunicazione registrata, agli agenti sul posto delle località di servizio intermedie disabilitate.

### **7.3. DISPOSIZIONI DI CIRCOLAZIONE PER LE LOCALITÀ DI SERVIZIO DI TIPO «B»**

L'agente sul posto, dopo aver accertato l'effettuazione di analoga operazione da parte della precedente località di servizio, è autorizzato a utilizzare il dispositivo di esclusione dalla circolazione o di riattivazione di un binario di linea quando ha ricevuto l'ordine, con comunicazione registrata, dal DM interessato o dal DCO.

L'uso da parte dell'agente sul posto del tasto di cui all'articolo 2.2. nel caso in cui una o più sezioni risultino occupate o guaste deve essere autorizzato, con comunicazione registrata, dal DM interessato o dal DCO.

In caso di mancato funzionamento del dispositivo di esclusione dalla circolazione di un binario di linea, il DM interessato o il DCO deve dare i necessari avvisi, con comunicazione registrata, agli agenti sul posto delle località di servizio intermedie disabilitate.

## **8. ABROGAZIONI**

La Prescrizione di Esercizio n° 01/2020 è abrogata.

## **9. ENTRATA IN VIGORE**

La presente Prescrizione di Esercizio entra in vigore dalle ore **03.00** del giorno **01 gennaio 2023**.

DIREZIONE TECNICA  
(dott. ing. Giovanni GALLI)