

Macchine Elettriche
Il Direttore

| | | | |
|------|---|-------|------------------|
| | COMANDO LOGISTICO DELL'ESERCITO S.M. Uff. Movimenti e Trasporti V.le Castro Pretorio, 123 | 00185 | <u>Roma</u> |
| | RETE FERROVIARIA ITALIANA Sig. Amministratore Delegato | | <u>Sede</u> |
| | RETE FERROVIARIA ITALIANA (secondo indirizzo) | | <u>Loro Sedi</u> |
| p.c. | AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE Piazza della Stazione, 45 | 50123 | <u>Firenze</u> |
| p.c. | IMPRESE FERROVIARIE (secondo indirizzo) | | <u>Loro Sedi</u> |

OGGETTO: Trasmissione delle Disposizioni di Esercizio n° 07 – 08 – 09 – 10 - 11 del 26 giugno 2009 concernenti modifiche sperimentali per l'attivazione del pre-esercizio sulla linea Bologna - Firenze .

Allegati n. 6

Unite alla presente si trasmettono le Disposizioni di Esercizio n° 07 – 08 – 09 – 10 - 11 del 26 giugno 2009 concernenti modifiche sperimentali per l'attivazione del pre-esercizio sulla linea Bologna - Firenze.

Disposizione n. 07:

- Modifiche al Regolamento per la circolazione dei treni (RCT);
- Modifiche al Regolamento sui Segnali (RS);
- Modifiche alla Prefazione Generale all'Orario di Servizio (PGOS);
- Modifiche alle "norme per l'Esercizio delle Linee AV/AC attrezzate con ERTMS/ETCS L 2 prive di segnali fissi luminosi".

Disposizione n. 08:

- Modifiche alle Disposizioni per l'esercizio in telecomando (DET)
- Modifiche alle Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2;
- Modifiche alle "Norme particolari per l'esercizio degli impianti di rilevamento temperatura boccole (RTB) sulla linea ad alta velocità/alta capacità (AV/AC) Milano –



Bologna ed estensione alla linea AV/AC Bologna-Firenze attrezzate con ERTMS/ETCS L 2 (Disp. RFI 29/08);

- Modifiche alla Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco radio ETCS L2 senza segnali fissi luminosi;
- Modifiche all'Istruzione per il Servizio dei Deviatori;
- Modifiche all'Istruzione per la Protezione dei Cantieri.

Disposizione n. 09:

- Modifica alle Norme per la Circolazione dei Rotabili (NCR I e II);
- Modifica alle Istruzioni per l'Esercizio in Telecomando ad uso del personale dei treni (IET);
- Modifica alle Istruzioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 ad uso del personale dei treni;
- Modifica all'Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni (ISPAT);
- Modifica alle "Norme particolari per l'esercizio degli impianti di rilevamento temperatura boccole (RTB) sulla linea ad alta velocità/alta capacità (AV/AC) Milano – Bologna ed estensione alla linea AV/AC Bologna - Firenze attrezzata con ERTMS/ETCS L 2 (Disp. RFI 28/08).

Disposizione n. 10:

- Attivazione sperimentale della Istruzione per l'Esercizio dell'Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACCM) della linea ad Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC) Milano – Firenze attrezzata con ERTMS/ETCS L2.

Disposizione n. 11:

- Attivazione sperimentale alla "Istruzione per la gestione dell'Interfaccia Operatore RBC della linea ad Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC) Bologna – Firenze attrezzata con ERTMS/ETCS L2".

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

Giovanni Costa

Direzione Tecnica
Il Direttore

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO N° 08 del 27/07/2009

«**Modifiche sperimentali per il pre-esercizio della linea AV/AC Bologna-Firenze:**

- 1) alle Disposizioni per l'esercizio in telecomando (DET)**
- 2) alle Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2**
- 3) alle "Norme particolari per l'esercizio degli impianti di rilevamento temperatura boccole (RTB) sulla linea ad alta velocità/alta capacità (AV/AC) Milano – Bologna e l'estensione Bologna-Firenze attrezzate con ERTMS/ETCS L 2 (Disp. RFI 29/08)**
- 4) alla Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco radio ETCS L2 senza segnali fissi luminosi**
- 5) all'Istruzione per il Servizio dei Deviatori concernenti il sistema ERTMS/ETCS L2**
- 6) all'Istruzione per la Protezione dei Cantieri »**

**Il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**

VISTO il D.Lvo. n. 162 del 10 agosto 2007 recante attuazione delle Direttive 2004/49/CE e 2005/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, all'art. 4 comma 7 e 8 e all'art. 6 comma 2 lettera a);

VISTO il decreto dirigenziale n. 2043 del 10 giugno 2008 che ratifica l'assunzione delle attribuzioni in materia di sicurezza del trasporto ferroviario indicate nel verbale n° 1 del 6 giugno 2008, ai sensi dell'art. 4, comma 8 del D.Lvo 10 agosto 2007 n° 162;

VISTO il decreto del Direttore dell'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle Ferrovie n° 1/2008 del 9 dicembre 2008, concernente "Modifiche ed integrazioni alla Normativa di esercizio per le linee AV/AC necessarie a seguito dell'introduzione di alcune migliorie tecnologiche sulla linea AV/AC Milano – Bologna";

VISTO il decreto del Direttore dell'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle Ferrovie n° 1/2009 del 6 aprile 2009, concernente le attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria;

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato

Società soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato
a norma dell'art. 2497 sexies cod. civ. e D.Lgs. n. 188/2003

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Cap. Soc. Euro 32.341.275.131,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 - R.E.A. 758300

Pagina 1 di 2

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

La presente disposizione è composta di n° 14 pagine





VISTA l'autorizzazione dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie emanata con nota n. ANSF 03428/09 del 26/06/09;

emana la seguente

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO

Art. 1

Per l'attivazione del pre-esercizio della linea AV/AC Bologna-Firenze sono emanate in via sperimentale le seguenti norme:

- modifiche alle Disposizioni per l'esercizio in telecomando (DET). (Allegato 1)
- modifiche alle Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 . (Allegato 2)
- modifica alle norme particolari per l'esercizio degli impianti di rilevamento temperatura boccole (RTB) sulla linea ad alta velocità/alta capacità (AV/AC) Milano – Bologna ed estensione alla linea AV/AC Milano Firenze attrezzate con ERTMS/ETCS L 2 (Disp. RFI 29/08). (Allegato 3)
- modifiche alla Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco radio ETCS L2 senza segnali fissi luminosi. (Allegato 4)
- norme di modifica all'Istruzione per il Servizio dei Deviatori concernenti il sistema ERTMS/ETCS L2. (Allegato 5)
- modifiche all'Istruzione per la Protezione dei Cantieri. (Allegato 6)

Gli allegati summenzionati costituiscono parte integrante e costitutiva della presente Disposizione di Esercizio.

La presente Disposizione di Esercizio è pubblicata quale supporto in formato pdf nel "Quadro Normativo" a cura della Direzione Tecnica sul sito www.rfi.it.

Art. 2 (Avviso)

Le Imprese Ferroviarie, le Direzioni Compartimentali Movimento e le Direzioni Compartimentali Infrastruttura restano incaricate di portare a conoscenza, al proprio personale interessato, per quanto di competenza, i contenuti degli allegati, tenendo presente che gli aggiornamenti ai testi normativi saranno predisposti solo dopo la sperimentazione, il cui termine sarà stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

Art. 3 (Entrata in vigore)

La presente Disposizione di Esercizio entra in vigore alle ore 00,01 del 01 luglio 2009.

Giovanni Costa





Allegato 1

Modifiche alle Disposizioni per l'esercizio in telecomando (DET)

All'art. 3 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando sono apportate le seguenti modifiche:

Il comma 6 è così sostituito:

6. Nell'ufficio del DCO, per le esigenze del suo servizio, esistono un registro mod. M. 55 per le consegne fra gli agenti che si alternano nel servizio, i protocolli M. 100 ed M. 100b per la registrazione dei dispacci, un registro M. 125a nonché i fascicoli dei seguenti moduli: M. 3, M. 40 TELEC/2, M. 45, M. 45a ed M. 40 MAN.

All'art. 4 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando sono apportate le seguenti modifiche:

- Il quarto capoverso del comma 2 è così sostituito:

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, il personale di condotta di un treno fermo ad un segnale imperativo (di PdS o di fine sezione o di Posto di Esodo) oppure di confine, per mancanza di Autorizzazione al Movimento concessa dal sistema, dopo trascorsi 3 minuti dalla fermata, deve darne avviso al DCO di giurisdizione, specificando il segnale in corrispondenza del quale è avvenuto l'arresto del treno. Peraltro il personale di condotta deve mantenersi in contatto telefonico nel caso in cui il DCO gli abbia ordinato, con comunicazione non registrata, di prolungare la sosta fino al ricevimento della predetta Autorizzazione al Movimento e quest'ultima continuasse a non pervenire per un tempo notevole.

- l'ultimo capoverso del comma 2 è così sostituito:

Nel caso particolare di arresto di un treno non in corrispondenza di un segnale imperativo (di PdS o di fine sezione o di Posto di Esodo), oppure di confine per caduta connessione radio od altra anormalità, il personale di condotta deve darne subito avviso al DCO di giurisdizione, specificando la progressiva chilometrica ed il binario in corrispondenza della quale è avvenuto l'arresto del treno.



All'art. 8 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando sono apportate le seguenti modifiche:

Il comma 1 è così modificato:

1. Nell'ufficio movimento di ciascuna stazione normalmente esercitata in telecomando o in teleconsenso esiste una scorta di riepiloghi dei moduli delle prescrizioni di movimento, bollettino di frenatura e composizione (BFC), lista veicoli, una serie di moduli M. 3, M. 40, M. 40 MAN e M. 40 TELECOM/1, un protocollo M. 100b, un libretto M. 36 per le consegne fra gli agenti che presenziano l'impianto, un registro M. 125a.

All'art. 24 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando sono apportate le seguenti modifiche:

- Il primo capoverso del comma 1 è così sostituito:

1. In ogni caso di mancata disposizione a via libera del segnale di un posto di servizio impresenziato, il DCO dovrà effettuare la doppia operazione di ricontrollo per accertare quali siano le condizioni presenti e quali quelle mancanti.

Se a seguito del ricontrollo di cui sopra risulta che:

- esistono i controlli nella posizione voluta di tutti i deviatori interessanti l'itinerario;
- risulta normale il dispositivo di manovra a mano deviatori;
- esiste il bloccamento del punto di origine dell'itinerario;

il treno può essere autorizzato a superare il segnale a via impedita con marcia a vista e non superando la velocità di 30 km/h su tutto l'itinerario; sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, al treno deve essere invece prescritto di non superare la velocità di 60 km/h, quando sia possibile acquisire la certezza della libertà dell'itinerario e, nel caso di segnale di partenza unico od esterno di una stazione oppure del segnale di protezione di un bivio o di un posto di comunicazione, sia possibile accertare anche la libertà del tratto di linea fino al successivo PdS o fino al successivo segnale imperativo di PdE o fino al segnale di confine.

- alla fine del comma 3bis è inserito il seguente testo:

Sui tratti di linea ove sono presenti Posti di Esodo, la circolazione dei treni deve essere sempre regolata previo accertamento della libertà della tratta fino al successivo segnale imperativo di Posto di Esodo oppure, per i soli treni in uscita, fino al segnale di confine.

All'art. 24 ter delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando sono apportate le seguenti modifiche:

- l'ultimo capoverso del comma 3 è così modificato:



Inoltre, qualora trattasi del superamento di un segnale imperativo di partenza, unico o esterno, il DCO deve anche prescrivere di proseguire con marcia a vista fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, oppure fino al segnale di confine; *oppure*, in alternativa, di proseguire fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, oppure fino ad un segnale imperativo di Posto di Esodo, oppure fino al segnale di confine, previo accertamento della libertà della tratta fino al successivo PdS oppure fino al successivo segnale imperativo di PdE.

- l'ultimo capoverso del comma 4 è così modificato:

Inoltre, qualora trattasi del superamento di un segnale imperativo di partenza, unico o esterno, il DCO deve anche prescrivere di proseguire con marcia a vista fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, oppure fino al segnale di confine; *oppure*, in alternativa, di proseguire fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, oppure fino ad un segnale imperativo di Posto di Esodo, oppure fino al segnale di confine, previo accertamento della libertà della tratta fino al successivo PdS oppure, ove previsto, fino al successivo segnale imperativo di PdE.

- Il comma 5 è così modificato:

5. Nel caso di mancata disposizione a via libera di un segnale virtuale di protezione o partenza relativo ad un itinerario ove esiste un cambio fase attivo (disalimentato) il treno può essere inoltrato solo dopo aver provveduto preventivamente alla rialimentazione del cambio fase ed alla riconfigurazione nel Sistema. Nel caso di mancata rialimentazione i treni non debbono essere inoltrati salvo il caso in cui il treno debba essere inviato con riduzione di velocità a 60 km/h secondo quanto stabilito dal precedente art. 24 comma 1. Nel caso di mancata riconfigurazione nel Sistema, in aggiunta alle norme di cui ai precedenti commi 3 e 4, debbono essere adottate quelle previste dalle “Norme per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica”.

- l'ultimo capoverso del comma 6 è così modificato:

Inoltre, qualora trattasi del superamento di un segnale imperativo di partenza, unico o esterno, il DCO deve anche prescrivere di proseguire con marcia a vista fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, oppure fino al segnale di confine; *oppure*, in alternativa, di proseguire fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, oppure fino ad un segnale imperativo di Posto di Esodo, oppure fino al segnale di confine, previo accertamento della libertà della tratta fino al successivo PdS oppure fino al successivo segnale imperativo di PdE.



- Il primo capoverso del comma 7 è così modificato:

7. Nel caso di mancata concessione in linea di Autorizzazione al Movimento da parte del Sistema a causa della occupazione di una o più sezioni di blocco radio, per il superamento di un segnale imperativo di fine sezione il DCO deve ordinare, con apposita prescrizione, il superamento di tale segnale e la marcia a vista fino al segnale che delimita l'anormalità. In ogni caso non deve essere mai oltrepassato un segnale imperativo di protezione; nel caso esistano segnali imperativi di fine sezione interposti, deve prescrivere, inoltre, di non tenere conto di tali segnali. In alternativa, deve ordinare di proseguire fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, oppure fino ad un segnale imperativo di Posto di Esodo, oppure fino al segnale di confine, previo accertamento della libertà della tratta fino al successivo PdS oppure fino al successivo segnale imperativo di PdE.

Il primo capoverso del comma 9 è così modificato

9. Nel caso particolare di arresto di un treno non in corrispondenza di un segnale fisso (imperativo di PdS o di fine sezione o di Posto di Esodo oppure di confine), per caduta connessione radio od altra anormalità, qualora la sezione di blocco radio successiva risulti libera, il DCO deve autorizzare il proseguimento del treno con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h fino al successivo segnale fisso (imperativo di protezione o di fine sezione o di Posto di Esodo oppure di confine); *oppure*, in alternativa, di proseguire fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, oppure fino ad un segnale imperativo di Posto di Esodo, oppure fino al segnale di confine, previo accertamento della libertà della tratta fino al successivo PdS oppure fino al successivo segnale imperativo di PdE.

All'Allegato 1 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando è apportata la seguente modifica:

I fax-simile del modulo M. 40 TELECOM/1 (Blocco Radio), M. 40 TELECOM/2 (Blocco Radio) sono così sostituiti:



M. 40 TELECOM/1 (Blocco Radio)

Data
N. / del DCO/DM (1)
Ora di Trasmissione

Si ordina al MACCHINISTA del treno fermo al:

- Segnale Imperativo di di (2)
- Segnale Imperativo di Fine Sezione n° (2)
- Segnale di Confine Km (2)
- Km su (2)

di rispettare le sottoindicate prescrizioni indicate con le lettere la cui casella è da barrare e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

- A1** Dovete istradarvi sul binario n° Avanzate in manovra sull'itinerario di ARRIVO interessato fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatori e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione secondo quanto previsto dalle IET punti 1.2.5 e 1.2.5 bis.
- A2** Dovete istradarvi sul binario di SINISTRA/DESTRA (1) verso Avanzate in manovra sull'itinerario di PARTENZA interessato fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatori e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione secondo quanto previsto dalle IET punti 1.2.5 e 1.2.5 bis.
- B** Proseguire fino al successivo (3) segnale fisso (4) con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h.
- C** Proseguire fino al successivo (3) segnale fisso (4) non superando la velocità di 60 Km/h.
- D** Proseguire fino al segnale (5) ubicato al Km (6) con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h e non tenendo conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi.
- E** Proseguire fino al segnale (5) ubicato al Km (6) non superando la velocità di 60 Km/h e non tenendo conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi.
- F** Per riduzione di velocità da a non superare la velocità di Km/h (7).
-
-

Cognome del DCO/DM (1)

Firma del DM

Il Macchinista

.....

.....

.....

Il Macchinista deve ripetere il dispaccio e trasmettere al DCO/DM (1) il N. / (progressivo / saltuario).

- (1) Depennare la dizione non occorrente
- (2) Barrare la casella della dizione interessata e completare la dizione stessa indicando la specifica funzione del segnale di protezione o di partenza e relativo PdS oppure del segnale di PdE e relativa denominazione oppure il numero del segnale di fine sezione oppure la progressiva chilometrica del segnale di confine oppure la progressiva chilometrica ed il relativo binario interessato (di sinistra o di destra) o itinerario interessato (di arrivo o di partenza).
- (3) Nel caso il treno sia fermo non in corrispondenza di un segnale fisso, per successivo deve intendersi il primo segnale fisso incontrato dal treno stesso.
- (4) Per segnale fisso deve intendersi il segnale imperativo di protezione, di partenza, di Posto di Esodo o di fine sezione oppure il segnale di confine per l'uscita dalla linea con Blocco Radio.
- (5) Indicare il segnale imperativo di protezione e relativo PdS oppure di PdE e relativa denominazione oppure di fine sezione e relativo numero oppure il segnale di confine.
- (6) Indicare la progressiva chilometrica del segnale quale risulta dal FL.
- (7) La riduzione di velocità deve essere rispettata sempre con tutto il convoglio.



-Retro M. 40 TELECOM/1 (Blocco Radio)-

GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI

Il presente modulo, ad uso del DM e del personale di condotta, deve essere utilizzato sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2.

| | |
|--------------------------|--|
| Intestazione | <p>Deve essere completata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Indicando la data, il numero di dispaccio (progressivo/saltuario), l'ora di trasmissione ed il numero del treno; - Barrando la casella relativa al punto di arresto del treno (segnale imperativo di protezione o di partenza oppure segnale imperativo di PdE oppure segnale imperativo di fine sezione oppure segnale di confine oppure progressiva chilometrica) ed indicando, nella dizione interessata, la specifica funzione del segnale imperativo di protezione o partenza e relativo PdS oppure del segnale di PdE e relativa denominazione oppure il numero del segnale di fine sezione oppure la progressiva chilometrica del segnale di confine oppure la progressiva chilometrica ed il binario di sinistra o di destra (o l'itinerario di arrivo o di partenza) interessato; - Indicando le lettere relative alle prescrizioni da rispettare. |
| A1 | <p>Deve essere notificata, quando mancano una o più determinate condizioni impiantistiche sull'itinerario di arrivo interessato e completata indicando il numero del binario. Tale prescrizione autorizza il movimento del treno fino al successivo segnale di partenza oppure di protezione nel caso di itinerario di arrivo interno o intermedio.</p> |
| A2 | <p>Deve essere notificata, quando mancano una o più determinate condizioni impiantistiche sull'itinerario di partenza interessato e completata depennando il binario di sinistra o di destra non interessato ed indicando il successivo PdS oppure il successivo segnale di partenza nel caso di itinerario di partenza interno o intermedio oppure il successivo segnale imperativo di PdE. Nel caso di itinerario di partenza unico o esterno, tale prescrizione deve essere notificata congiuntamente alla prescrizione B o C o D o E. Tale prescrizione autorizza il movimento del treno fino al termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea (itinerario unico o esterno) oppure fino al successivo segnale di partenza interno o esterno nel caso di segnalamento plurimo di partenza.</p> |
| B | <p>Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione C nel caso di proseguimento, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino al successivo segnale fisso (segnale imperativo di protezione o di PdE o di fine sezione o segnale di confine).</p> |
| C | <p>Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione B nel caso di proseguimento, non superando la velocità di 60 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o imperativo di PdE o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino al successivo segnale fisso.</p> |
| D | <p>Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione E nel caso di proseguimento, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino ad un segnale fisso non successivo.</p> |
| E | <p>Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione D nel caso di proseguimento, non superando la velocità di 60 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o imperativo di PdE o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino ad un segnale fisso non successivo.</p> |
| F | <p>Deve essere notificata quando sia necessario notificare ai treni una riduzione di velocità sia in linea che nell'ambito di un PdS. Deve essere completata indicando i punti che delimitano il tratto interessato e il limite di velocità da non superare.</p> |
| <input type="checkbox"/> | <p>Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni che si rendessero necessarie (es: ordine di viaggiare con il SSB isolato, notifica della posizione che deve assumere un deviatoio rispetto al movimento in atto, autorizzazione a riprendere la corsa dal segnale di protezione di un PdS, ordine di non tener conto del segnale di partenza di un PdS), riportando nella corrispondente casella vuota la relativa lettera progressiva e barrando la casella stessa. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.</p> |



M. 40 TELECOM/2 (Blocco Radio)

Data
N. / del DCO
Ora di Trasmissione

Si ordina al MACCHINISTA del treno fermo al:

- Segnale Imperativo di di (1)
- Segnale Imperativo di Fine Sezione n° (1)
- Segnale di Confine Km (1)
- Km su (1)

di rispettare le sottoindicate prescrizioni indicate con le lettere la cui casella è da barrare e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

- A1** Dovete istradarvi sul binario n° Avanzate in manovra sull'itinerario di ARRIVO interessato fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatori e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione secondo quanto previsto dalle IET punti 1.2.5 e 1.2.5 bis.
- A2** Dovete istradarvi sul binario di SINISTRA/DESTRA (2) verso Avanzate in manovra sull'itinerario di PARTENZA interessato fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatori e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione secondo quanto previsto dalle IET punti 1.2.5 e 1.2.5 bis.
- B** Proseguire fino al successivo (3) segnale fisso (4) con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h.
- C** Proseguire fino al successivo (3) segnale fisso (4) non superando la velocità di 60 Km/h.
- D** Proseguire fino al segnale (5) ubicato al Km (6) con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h e non tenendo conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi.
- E** Proseguire fino al segnale (5) ubicato al Km (6) non superando la velocità di 60 Km/h e non tenendo conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi.
- F** Per riduzione di velocità da a non superare la velocità di Km/h (7).
-
-

Firma del DCO

Cognome del Macchinista

.....

.....

Il Macchinista deve ripetere il dispaccio e trasmettere al DCO il N. / (progressivo / saltuario).

- (1) Barrare la casella della dizione interessata e completare la dizione stessa indicando la specifica funzione del segnale di protezione o di partenza e relativo PdS oppure del segnale di PdE e relativa denominazione oppure il numero del segnale di fine sezione oppure la progressiva chilometrica del segnale di confine oppure la progressiva chilometrica ed il relativo binario interessato (di sinistra o di destra) o itinerario interessato (di arrivo o di partenza)
- (2) Depennare la dizione non occorrente
- (3) Nel caso il treno sia fermo non in corrispondenza di un segnale fisso, per successivo deve intendersi il primo segnale fisso incontrato dal treno stesso.
- (4) Per segnale fisso deve intendersi il segnale imperativo di protezione, di partenza, di Posto di Esodo o di fine sezione oppure il segnale di confine per l'uscita dalla linea con Blocco Radio.
- (5) Indicare il segnale imperativo di protezione e relativo PdS oppure di PdE e relativa denominazione oppure di fine sezione e relativo numero oppure il segnale di confine.
- (6) Indicare la progressiva chilometrica del segnale quale risulta dal FL.
- (7) La riduzione di velocità deve essere rispettata sempre con tutto il convoglio.



-Retro M. 40 TELEC/2 (Blocco Radio)-

GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI

Il presente modulo, ad uso del DCO, deve essere utilizzato sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2.

| | |
|--------------------------|---|
| Intestazione | Deve essere completata: <ul style="list-style-type: none">- Indicando la data, il numero di dispaccio (progressivo/saltuario), l'ora di trasmissione ed il numero del treno;- Barrando la casella relativa al punto di arresto del treno (segnale imperativo di protezione o di partenza oppure segnale imperativo di PdE oppure segnale imperativo di fine sezione oppure segnale di confine oppure progressiva chilometrica) ed indicando, nella dizione interessata, la specifica funzione del segnale imperativo di protezione o partenza e relativo PdS oppure del segnale di PdE e relativa denominazione oppure il numero del segnale di fine sezione oppure la progressiva chilometrica del segnale di confine oppure la progressiva chilometrica ed il binario di sinistra o di destra (o l'itinerario di arrivo o di partenza) interessato;- Indicando le lettere relative alle prescrizioni da rispettare. |
| A1 | Deve essere notificata, quando mancano una o più determinate condizioni impiantistiche sull'itinerario di arrivo interessato e completata indicando il numero del binario. Tale prescrizione autorizza il movimento del treno fino al successivo segnale di partenza oppure di protezione nel caso di itinerario di arrivo interno o intermedio. |
| A2 | Deve essere notificata, quando mancano una o più determinate condizioni impiantistiche sull'itinerario di partenza interessato e completata depennando il binario di sinistra o di destra non interessato ed indicando il successivo PdS oppure il successivo segnale di partenza nel caso di itinerario di partenza interno o intermedio oppure il successivo segnale imperativo di PdE. Nel caso di itinerario di partenza unico o esterno, tale prescrizione deve essere notificata congiuntamente alla prescrizione B o C o D o E. Tale prescrizione autorizza il movimento del treno fino al termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea (itinerario unico o esterno) oppure fino al successivo segnale di partenza interno o esterno nel caso di segnalamento plurimo di partenza. |
| B | Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione C nel caso di proseguimento, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino al successivo segnale fisso (segnale imperativo di protezione o di PdE o di fine sezione o segnale di confine). |
| C | Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione B nel caso di proseguimento, non superando la velocità di 60 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o imperativo di PdE o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino al successivo segnale fisso. |
| D | Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione E nel caso di proseguimento, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino ad un segnale fisso non successivo. |
| E | Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione D nel caso di proseguimento, non superando la velocità di 60 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o imperativo di PdE o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino ad un segnale fisso non successivo. |
| F | Deve essere notificata quando sia necessario notificare ai treni una riduzione di velocità sia in linea che nell'ambito di un PdS. Deve essere completata indicando i punti che delimitano il tratto interessato e il limite di velocità da non superare. |
| <input type="checkbox"/> | Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni che si rendessero necessarie (es: ordine di viaggiare con il SSB isolato, notifica della posizione che deve assumere un deviatore rispetto al movimento in atto, autorizzazione a riprendere la corsa dal segnale di protezione di un PdS, ordine di non tener conto del segnale di partenza di un PdS), riportando nella corrispondente casella vuota la relativa lettera progressiva e barrando la casella stessa. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea. |



Allegato 2

Modifiche alle Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2

All'Art. 1 delle Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 sono apportate le seguenti modifiche:

- Il secondo capoverso del comma 5 è così sostituito:

Quando nel tratto di linea compreso tra due PdS esiste una sola sezione di blocco per ciascun binario, essa è delimitata dal segnale imperativo di partenza di un PdS e dal segnale imperativo di protezione del posto successivo. Se nel tratto di linea compreso tra due PdS esistono più sezioni di blocco, esse possono essere delimitate da segnali imperativi di Posti di Esodo e/o da segnali imperativi di fine sezione.

- Il terzo capoverso del comma 7 è così sostituito:

Sullo stante dei segnali imperativi di partenza è applicato un ulteriore cartello su cui sono riportati la località di servizio, il numero del relativo binario e la direzione d'inoltro, mentre sullo stante dei segnali imperativi di Posto di Esodo è applicata un'ulteriore tabella avente le caratteristiche di cui all'art. 65 bis comma 3 figura 1 del Regolamento sui Segnali.

- Il quinto capoverso del comma 15 è così sostituito:

Per l'attivazione dei rallentamenti il DCO deve accertare la libertà della tratta interessata e comandare l'inibizione apertura dei segnali attigui che la delimitano (segnali imperativi di PdS, segnali imperativi di PdE, segnali imperativi di fine sezione).

- Il comma 25 è così sostituito:

25. La circolazione dei treni materiali e dei carrelli è ammessa solo in regime d'interruzione. In linea, nonché sulle relative interconnessioni, sono ammessi a circolare solo carrelli che garantiscono l'occupazione dei cdb.

Durante la circolazione in regime di interruzione, i treni materiali e i carrelli, in relazione alle caratteristiche degli impianti provvisti delle segnalazioni di cui ai punti 23, 23 bis e 23 ter dell'Allegato 1 del Regolamento sui Segnali ("C", "L" e "V" luminose), dovranno essere scortati da un agente pratico di tali circolazioni e degli impianti, al quale è affidata la responsabilità del rispetto del segnalamento e dello svolgimento dei movimenti.



All'Art. 2 delle Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 sono apportate le seguenti modifiche:

- Il comma 12 è così sostituito:

12. L'inversione del blocco avviene mediante specifico comando del DCO sull'apposito dispositivo, se entrambi i PdS attigui al binario interessato sono telecomandati dal DCO. Sui tratti di linea ove sono presenti Posti di Esodo, per ottenere l'inversione del blocco è necessario che in uscita dal successivo PdS il blocco di uno dei due binari sia orientato per le partenze.



Allegato 3

Modifiche alle Norme particolari per l'esercizio degli impianti di rilevamento temperatura boccole sulla linea ad Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC) Milano-Bologna ed estensione alla linea AC/AV Bologna-Firenze attrezzate con ERTMS/ETCS L2.

Il titolo della Disposizione n° 29 del 22 settembre 2008 e del relativo Allegato è così sostituito:

“NORME PARTICOLARI PER L’ESERCIZIO DEGLI IMPIANTI DI RILEVAMENTO TEMPERATURA BOCCOLE (RTB) SULLA LINEA AD ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ (AV/AC) MILANO - FIRENZE ATTREZZATA CON ERTMS/ETCS L2 - APPENDICE ALLA DISPOSIZIONE N° 51 DEL 10 AGOSTO 2005

Il testo della premessa dell’Allegato 1 della Disposizione n° 29 del 22/09/2008 è così sostituito:

L’Allegato 1 “Norme particolari per l’esercizio degli impianti di rilevamento temperatura boccole (RTB) sulla linea ad Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC) Milano - Firenze attrezzata con ERTMS/ETCS L2” è parte integrante e costitutiva della presente Disposizione e costituisce Appendice alla Disposizione del Gestore dell’Infrastruttura n° 51 del 10 agosto 2005.

Il quinto capoverso dell’art. 1 dell’Allegato 1 della Disposizione n° 29 del 22/09/2008 è così sostituito:

I PVB possono coincidere con i segnali imperativi dei PdS, con i segnali imperativi di fine sezione, con i segnali imperativi di PdE e con i segnali di confine.

Il punto 6 dell’art. 4 dell’Allegato 1 della Disposizione n° 29 del 22/09/2008 è così sostituito:

6. GESTIONE DEGRADO VISUALIZZAZIONI SINOTTICO GENERALE

Qualora sul sinottico generale non sia presente alcuna visualizzazione dell’icona treno, per la mancanza di informazioni provenienti da SCC-M e RBC (vedere le “Istruzioni per la gestione dell’Interfaccia Operatore RBC - Linea AC/AV Milano-Bologna” e Linea AC/AV Bologna-Firenze e l’appendice inerente il Sinottico Generale alle “CONDIZIONI TECNICHE E DISPOSIZIONI NORMATIVE - APPARATO CENTRALE COMPUTERIZZATO MULTISTAZIONE”) e qualora il DCO debba prescrivere un’Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione, dovrà verificare sempre lo stato



degli allarmi RTB per quel treno sulla pagina Allarmi di SCC-M o sull'apparecchiatura di Posto Centrale RTB.



Allegato 4

Modifiche alla Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco radio ETCS L2 senza segnali fissi luminosi

All'art. 1 della Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco radio ETCS L2 senza segnali fissi luminosi sono apportate le seguenti modifiche:

- **L'ultimo capoverso del comma 1 è così sostituito:**

Sui quadri luminosi dell'Ufficio Movimento dei PdS ed al Posto centrale sono rappresentate ripetizioni di segnali virtuali di protezione, di partenza e dei Posti di Esodo che forniscono l'indicazione di via impedita e di via libera e ripetizioni di segnali virtuali di avanzamento e di avvio che forniscono l'aspetto di attivo e di inattivo.

- **Il primo capoverso del comma 2 è così modificato:**

Quando nel tratto di linea compreso tra due PdS esiste una sola sezione di blocco per ciascun binario, essa è delimitata dal segnale imperativo di partenza di un PdS e dal segnale imperativo di protezione del posto successivo. Se nel tratto di linea compreso tra due PdS esistono più sezioni di blocco, esse possono essere delimitate da segnali imperativi di Posti di Esodo e/o da segnali imperativi di fine sezione

- **dopo il quarto capoverso del comma 2 è inserito il seguente capoverso:**

Sui tratti di linea ove sono presenti i Posti di esodo, il blocco radio consente di avere un solo treno fra due Posti di Esodo gestiti dal Sistema.

- **Il penultimo capoverso del comma 3 dell'articolo 1 è così modificato**

Sullo stante dei segnali imperativi di partenza è applicato un ulteriore cartello su cui sono riportati la località di servizio, il numero del relativo binario e la direzione d'inoltro, mentre sullo stante dei segnali imperativi di Posto di Esodo è applicata un'ulteriore tabella avente le caratteristiche di cui all'art. 65bis comma 3 figura 1 del Regolamento sui Segnali.

All'art. 3 della Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco radio ETCS L2 senza segnali fissi luminosi sono apportate le seguenti modifiche:

- **Il comma 2 è così sostituito:**

2. Nel caso di occupazione, di una sezione di blocco radio, in assenza di treni localizzati sulla stessa, o di lavori di manutenzione su una sezione di blocco radio di cui è garantita l'occupazione, il Sistema concede una Autorizzazione al movimento con Marcia a Vista non superando comunque la velocità di 30 km/h fino al successivo segnale imperativo.



Sui tratti di linea ove sono presenti i Posti di esodo, la concessione di tale autorizzazione al movimento è subordinata ad una specifica funzione di soccorso da effettuare previa accertamento della libertà della tratta e secondo quanto stabilito nelle apposite Istruzioni. In tal caso il DCO non deve praticare nessuna prescrizione.

- **Il comma 3 è così sostituito:**

3. In assenza di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema il DCO deve autorizzare il proseguimento di un treno adottando, a seconda dei casi, una delle seguenti procedure:

- a) in caso di distanziamento con marcia a vista:
- di proseguire fino al successivo segnale fisso (1) (segnale imperativo di protezione, imperativo di fine sezione, di confine), oppure fino al segnale imperativo di protezione di (posto di servizio successivo), oppure fino al segnale imperativo di fine sezione n°, oppure fino al segnale di confine, ubicato al km con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h;
 - di non tener conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi, quando esistenti;

Sui tratti di linea ove sono presenti i Posti di Esodo gestiti dal Sistema, il ricorso al distanziamento con la marcia a vista è ammesso, fino al successivo segnale, nel solo caso di caduta connessione radio con arresto del treno.

- b) in caso di distanziamento previo accertamento della libertà della tratta interessata, da effettuare con dispaccio di giunto *oppure*, quando possibile, tramite determinate apparecchiature stabilite dall'Unità centrale competente:
- di proseguire fino al successivo segnale fisso (1) (segnale imperativo di protezione, imperativo di fine sezione, imperativo di posto di esodo, di confine), oppure di proseguire fino al segnale imperativo di protezione di (posto di servizio successivo), oppure fino al segnale imperativo di fine sezione n°, oppure fino al segnale imperativo di Posto di Esodo di, oppure fino al segnale di confine, ubicato al km non superando la velocità di 60 km/h;
 - di non tener conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi, quando esistenti.

Inoltre, sui tratti di linea ove sono presenti i Posti di Esodo, nel caso in cui il distanziamento venga esteso oltre un PdS, al treno possono essere notificate anche le seguenti prescrizioni:

- siete autorizzati a riprendere la corsa dal segnale imperativo di protezione di (posto di servizio interessato);
- di non tener conto del segnale imperativo di partenza di (posto di servizio interessato).

- **Alla fine del comma 4 è inserito il seguente capoverso:**

Sui tratti di linea ove sono presenti Posti di Esodo, la circolazione dei treni deve essere sempre regolata previo accertamento della libertà della tratta fino al successivo Posto di Esodo oppure, per i soli treni in uscita, fino al segnale di confine.



- Il penultimo capoverso del comma 6 è così sostituito:

Qualora la sezione di blocco radio successiva risulti libera, il DCO deve autorizzare il proseguimento del treno con marcia a vista non superando la velocità di 30km/h fino al successivo segnale fisso (imperativo di protezione o di Posto di Esodo o di fine sezione oppure di confine); oppure, in alternativa, di proseguire fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione oppure fino al segnale imperativo del Posto di Esodo, oppure fino al segnale di confine, previo accertamento della libertà della tratta fino al successivo PdS oppure fino al successivo segnale imperativo di PdE. In presenza di POC o PCF attivi, il DCO deve distanziare i treni col giunto telefonico fino al successivo segnale fisso (imperativo di protezione o di fine sezione o di PdE oppure di confine).

Alla parte Allegati della Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco radio ETCS L2 senza segnali fissi luminosi è apportata la seguente modifica:

L'Allegato 1 è così sostituito:



M. 40 TELECOM/1 (Blocco Radio)

Data
N. / del DCO/DM (1)
Ora di Trasmissione

Si ordina al MACCHINISTA del treno fermo al:

- Segnale Imperativo di di (2)
- Segnale Imperativo di Fine Sezione n° (2)
- Segnale di Confine Km (2)
- Km su (2)

di rispettare le sottoindicate prescrizioni indicate con le lettere la cui casella è da barrare e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

- A1** Dovete istradarvi sul binario n° Avanzate in manovra sull'itinerario di ARRIVO interessato fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatori e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione secondo quanto previsto dalle IET punti 1.2.5 e 1.2.5 bis.
- A2** Dovete istradarvi sul binario di SINISTRA/DESTRA (1) verso Avanzate in manovra sull'itinerario di PARTENZA interessato fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatori e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione secondo quanto previsto dalle IET punti 1.2.5 e 1.2.5 bis.
- B** Proseguire fino al successivo (3) segnale fisso (4) con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h.
- C** Proseguire fino al successivo (3) segnale fisso (4) non superando la velocità di 60 Km/h.
- D** Proseguire fino al segnale (5) ubicato al Km (6) con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h e non tenendo conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi.
- E** Proseguire fino al segnale (5) ubicato al Km (6) non superando la velocità di 60 Km/h e non tenendo conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi.
- F** Per riduzione di velocità da a non superare la velocità di Km/h (7).
-
-

| | | |
|------------------------|--------------|----------------|
| Cognome del DCO/DM (1) | Firma del DM | Il Macchinista |
| | | |

Il Macchinista deve ripetere il dispaccio e trasmettere al DCO/DM (1) il N. / (progressivo / saltuario).

(1) Depennare la dizione non occorrente

(2) Barrare la casella della dizione interessata e completare la dizione stessa indicando la specifica funzione del segnale di protezione o di partenza e relativo PdS oppure del segnale di PdE e relativa denominazione oppure il numero del segnale di fine sezione oppure la progressiva chilometrica del segnale di confine oppure la progressiva chilometrica ed il relativo binario interessato (di sinistra o di destra) o itinerario interessato (di arrivo o di partenza).

(3) Nel caso il treno sia fermo non in corrispondenza di un segnale fisso, per successivo deve intendersi il primo segnale fisso incontrato dal treno stesso.

(4) Per segnale fisso deve intendersi il segnale imperativo di protezione, di partenza, di Posto di Esodo o di fine sezione oppure il segnale di confine per l'uscita dalla linea con Blocco Radio.

(5) Indicare il segnale imperativo di protezione e relativo PdS oppure di PdE e relativa denominazione oppure di fine sezione e relativo numero oppure il segnale di confine.

(6) Indicare la progressiva chilometrica del segnale quale risulta dal FL.

(7) La riduzione di velocità deve essere rispettata sempre con tutto il convoglio.



-Retro M. 40 TELEC/I (Blocco Radio)-

GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI

Il presente modulo, ad uso del DM e del personale di condotta, deve essere utilizzato sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2.

| | |
|--------------------------|--|
| Intestazione | <p>Deve essere completata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Indicando la data, il numero di dispaccio (progressivo/saltuario), l'ora di trasmissione ed il numero del treno; - Barrando la casella relativa al punto di arresto del treno (segnale imperativo di protezione o di partenza oppure segnale imperativo di PdE oppure segnale imperativo di fine sezione oppure segnale di confine oppure progressiva chilometrica) ed indicando, nella dizione interessata, la specifica funzione del segnale imperativo di protezione o partenza e relativo PdS oppure del segnale di PdE e relativa denominazione oppure il numero del segnale di fine sezione oppure la progressiva chilometrica del segnale di confine oppure la progressiva chilometrica ed il binario di sinistra o di destra (o l'itinerario di arrivo o di partenza) interessato; - Indicando le lettere relative alle prescrizioni da rispettare. |
| A1 | <p>Deve essere notificata, quando mancano una o più determinate condizioni impiantistiche sull'itinerario di arrivo interessato e completata indicando il numero del binario.</p> <p>Tale prescrizione autorizza il movimento del treno fino al successivo segnale di partenza oppure di protezione nel caso di itinerario di arrivo interno o intermedio.</p> |
| A2 | <p>Deve essere notificata, quando mancano una o più determinate condizioni impiantistiche sull'itinerario di partenza interessato e completata depennando il binario di sinistra o di destra non interessato ed indicando il successivo PdS oppure il successivo segnale di partenza nel caso di itinerario di partenza interno o intermedio oppure il successivo segnale imperativo di PdE. Nel caso di itinerario di partenza unico o esterno, tale prescrizione deve essere notificata congiuntamente alla prescrizione B o C o D o E.</p> <p>Tale prescrizione autorizza il movimento del treno fino al termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea (itinerario unico o esterno) oppure fino al successivo segnale di partenza interno o esterno nel caso di segnalamento plurimo di partenza.</p> |
| B | <p>Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione C nel caso di proseguimento, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino al successivo segnale fisso (segnale imperativo di protezione o di PdE o di fine sezione o segnale di confine).</p> |
| C | <p>Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione B nel caso di proseguimento, non superando la velocità di 60 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o imperativo di PdE o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino al successivo segnale fisso.</p> |
| D | <p>Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione E nel caso di proseguimento, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino ad un segnale fisso non successivo.</p> |
| E | <p>Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione D nel caso di proseguimento, non superando la velocità di 60 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o imperativo di PdE o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino ad un segnale fisso non successivo.</p> |
| F | <p>Deve essere notificata quando sia necessario notificare ai treni una riduzione di velocità sia in linea che nell'ambito di un PdS. Deve essere completata indicando i punti che delimitano il tratto interessato e il limite di velocità da non superare.</p> |
| <input type="checkbox"/> | <p>Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni che si rendessero necessarie (es: ordine di viaggiare con il SSB isolato, notifica della posizione che deve assumere un deviatore rispetto al movimento in atto, autorizzazione a riprendere la corsa dal segnale di protezione di un PdS, ordine di non tener conto del segnale di partenza di un PdS), riportando nella corrispondente casella vuota la relativa lettera progressiva e barrando la casella stessa. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.</p> |



M. 40 TELEC/2 (Blocco Radio)

Data
N. / del DCO
Ora di Trasmissione

Si ordina al MACCHINISTA del treno fermo al:

- Segnale Imperativo di di (1)
- Segnale Imperativo di Fine Sezione n° (1)
- Segnale di Confine Km (1)
- Km su (1)

di rispettare le sottoindicate prescrizioni indicate con le lettere la cui casella è da barrare e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

A1 Dovete istradarvi sul binario n° Avanzate in manovra sull'itinerario di ARRIVO interessato fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatori e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione secondo quanto previsto dalle IET punti 1.2.5 e 1.2.5 bis.

A2 Dovete istradarvi sul binario di SINISTRA/DESTRA (2) verso Avanzate in manovra sull'itinerario di PARTENZA interessato fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatori e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione secondo quanto previsto dalle IET punti 1.2.5 e 1.2.5 bis.

B Proseguire fino al successivo (3) segnale fisso (4) con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h.

C Proseguire fino al successivo (3) segnale fisso (4) non superando la velocità di 60 Km/h.

D Proseguire fino al segnale (5) ubicato al Km (6) con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h e non tenendo conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi.

E Proseguire fino al segnale (5) ubicato al Km (6) non superando la velocità di 60 Km/h e non tenendo conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi.

F Per riduzione di velocità da a non superare la velocità di Km/h (7).

Firma del DCO

Cognome del Macchinista

Il Macchinista deve ripetere il dispaccio e trasmettere al DCO il N. / (progressivo / saltuario).

- (1) Barrare la casella della dizione interessata e completare la dizione stessa indicando la specifica funzione del segnale di protezione o di partenza e relativo PdS oppure del segnale di PdE e relativa denominazione oppure il numero del segnale di fine sezione oppure la progressiva chilometrica del segnale di confine oppure la progressiva chilometrica ed il relativo binario interessato (di sinistra o di destra) o itinerario interessato (di arrivo o di partenza)
- (2) Depennare la dizione non occorrente
- (3) Nel caso il treno sia fermo non in corrispondenza di un segnale fisso, per successivo deve intendersi il primo segnale fisso incontrato dal treno stesso.
- (4) Per segnale fisso deve intendersi il segnale imperativo di protezione, di partenza, di Posto di Esodo o di fine sezione oppure il segnale di confine per l'uscita dalla linea con Blocco Radio.
- (5) Indicare il segnale imperativo di protezione e relativo PdS oppure di PdE e relativa denominazione oppure di fine sezione e relativo numero oppure il segnale di confine.
- (6) Indicare la progressiva chilometrica del segnale quale risulta dal FL.
- (7) La riduzione di velocità deve essere rispettata sempre con tutto il convoglio.



-Retro M. 40 TELEC/2 (Blocco Radio)-

GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI

Il presente modulo, ad uso del DCO, deve essere utilizzato sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2.

| | |
|--------------------------|---|
| Intestazione | Deve essere completata: <ul style="list-style-type: none">- Indicando la data, il numero di dispaccio (progressivo/saltuario), l'ora di trasmissione ed il numero del treno;- Barrando la casella relativa al punto di arresto del treno (segnale imperativo di protezione o di partenza oppure segnale imperativo di PdE oppure segnale imperativo di fine sezione oppure segnale di confine oppure progressiva chilometrica) ed indicando, nella dizione interessata, la specifica funzione del segnale imperativo di protezione o partenza e relativo PdS oppure del segnale di PdE e relativa denominazione oppure il numero del segnale di fine sezione oppure la progressiva chilometrica del segnale di confine oppure la progressiva chilometrica ed il binario di sinistra o di destra (o l'itinerario di arrivo o di partenza) interessato;- Indicando le lettere relative alle prescrizioni da rispettare. |
| A1 | Deve essere notificata, quando mancano una o più determinate condizioni impiantistiche sull'itinerario di arrivo interessato e completata indicando il numero del binario. Tale prescrizione autorizza il movimento del treno fino al successivo segnale di partenza oppure di protezione nel caso di itinerario di arrivo interno o intermedio. |
| A2 | Deve essere notificata, quando mancano una o più determinate condizioni impiantistiche sull'itinerario di partenza interessato e completata depennando il binario di sinistra o di destra non interessato ed indicando il successivo PdS oppure il successivo segnale di partenza nel caso di itinerario di partenza interno o intermedio oppure il successivo segnale imperativo di PdE. Nel caso di itinerario di partenza unico o esterno, tale prescrizione deve essere notificata congiuntamente alla prescrizione B o C o D o E. Tale prescrizione autorizza il movimento del treno fino al termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea (itinerario unico o esterno) oppure fino al successivo segnale di partenza interno o esterno nel caso di segnalamento plurimo di partenza. |
| B | Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione C nel caso di proseguimento, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino al successivo segnale fisso (segnale imperativo di protezione o di PdE o di fine sezione o segnale di confine). |
| C | Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione B nel caso di proseguimento, non superando la velocità di 60 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o imperativo di PdE o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino al successivo segnale fisso. |
| D | Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione E nel caso di proseguimento, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino ad un segnale fisso non successivo. |
| E | Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione D nel caso di proseguimento, non superando la velocità di 60 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o imperativo di PdE o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino ad un segnale fisso non successivo. |
| F | Deve essere notificata quando sia necessario notificare ai treni una riduzione di velocità sia in linea che nell'ambito di un PdS. Deve essere completata indicando i punti che delimitano il tratto interessato e il limite di velocità da non superare. |
| <input type="checkbox"/> | Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni che si rendessero necessarie (es: ordine di viaggiare con il SSB isolato, notifica della posizione che deve assumere un deviatore rispetto al movimento in atto, autorizzazione a riprendere la corsa dal segnale di protezione di un PdS, ordine di non tener conto del segnale di partenza di un PdS), riportando nella corrispondente casella vuota la relativa lettera progressiva e barrando la casella stessa. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea. |



Allegato 5

Modifiche all'Istruzione per il Servizio dei Deviatori concernenti il sistema ERTMS/ETCS L2.

All'allegato 1 dell'Istruzione per il Servizio dei Deviatori sono apportate le seguenti modifiche:

- il primo capoverso del punto 2 bis è così sostituito:

2 bis. Determinate linee sono munite di attrezzature atte a realizzare sistemi per il controllo della marcia dei treni, il distanziamento ed il segnalamento in cabina di guida dei rotabili (ERTMS/ETCS L2). Con questi sistemi la circolazione dei treni è regolata mediante la concessione di "Autorizzazioni al Movimento" definite nel Regolamento sui segnali. Tale concessione è vincolata in modo che ciascuna sezione di blocco non possa essere impegnata che da un treno per volta.

- dopo il primo capoverso del punto 2 bis è inserito il seguente capoverso:

Sui tratti di linea ove sono presenti i Posti di Esodo, la concessione dell'Autorizzazione al Movimento è vincolata dal Sistema in modo tale che fra due PdE gestiti dal Sistema possa esserci solo un treno per volta.

- dopo il punto 7 bis è inserito il seguente comma:

7 ter.. Su determinati tratti di linea in galleria, sono presenti punti singolari di linea individuati per l'allontanamento dei viaggiatori in caso di emergenza, denominati Posti di Esodo (PdE). I tratti di linea dove sono presenti i PdE devono essere indicati nell'Orario di Servizio (OS); nell'Orario di servizio devono essere indicati anche i PdE riportando per ognuno degli stessi la progressiva chilometrica del punto di fermata del treno. Tali PdE devono essere segnalati sul terreno attraverso le apposite tabelle di cui all'art. 65 bis comma 3 del Regolamento sui Segnali.

I Posti di Esodo possono svolgere la funzione di distanziamento dei treni. In questo caso i PdE sono anche muniti dei segnali di cui all'Art. 43 bis del Regolamento sui Segnali (segnale imperativo di Posto di Esodo).

Ciascun Posto di Esodo può essere escluso dall'esercizio.



Allegato 6

Modifiche all'Istruzione per la Protezione dei Cantieri

All'Art. 1 dell'Allegato 7 bis della Istruzione per la Protezione dei Cantieri, relativo alle "Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2" sono apportate le seguenti modifiche:

- Il secondo capoverso del comma 5 è così sostituito:

Quando nel tratto di linea compreso tra due PdS esiste una sola sezione di blocco per ciascun binario, essa è delimitata dal segnale imperativo di partenza di un PdS e dal segnale imperativo di protezione del posto successivo. Se nel tratto di linea compreso tra due PdS esistono più sezioni di blocco, esse possono essere delimitate da segnali imperativi di Posti di Esodo e/o da segnali imperativi di fine sezione.

- Il terzo capoverso del comma 7 è così sostituito:

Sullo stante dei segnali imperativi di partenza è applicato un ulteriore cartello su cui sono riportati la località di servizio, il numero del relativo binario e la direzione d'oltro, mentre sullo stante dei segnali imperativi di Posto di Esodo è applicata un'ulteriore tabella avente le caratteristiche di cui all'art. 65 bis comma 3 figura 1 del Regolamento sui Segnali.

- Il quinto capoverso del comma 15 è così sostituito:

Per l'attivazione dei rallentamenti il DCO deve accertare la libertà della tratta interessata e comandare l'inibizione apertura dei segnali attigui che la delimitano (segnali imperativi di PdS, segnali imperativi di PdE, segnali imperativi di fine sezione).

- Il comma 25 è così sostituito:

25. La circolazione dei treni materiali e dei carrelli è ammessa solo in regime d'interruzione.

In linea, nonché sulle relative interconnessioni, sono ammessi a circolare solo carrelli che garantiscono l'occupazione dei cdb.

Durante la circolazione in regime di interruzione, i treni materiali e i carrelli, in relazione alle caratteristiche degli impianti provvisti delle segnalazioni di cui ai punti 23, 23 bis e 23 ter dell'Allegato 1 del Regolamento sui Segnali ("C", "L" e "V" luminose), dovranno essere scortati da un agente pratico di tali circolazioni e degli impianti, al quale è affidata la responsabilità del rispetto del segnalamento e dello svolgimento dei movimenti.



All'Art. 2 dell'Allegato 7 bis della Istruzione per la Protezione dei Cantieri, relativo alle "Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2" sono apportate le seguenti modifiche:

- Il comma 12 è così sostituito:

12. L'inversione del blocco avviene mediante specifico comando del DCO sull'apposito dispositivo, se entrambi i PdS attigui al binario interessato sono telecomandati dal DCO. Sui tratti di linea ove sono presenti Posti di Esodo, per ottenere l'inversione del blocco è necessario che in uscita dal successivo PdS il blocco di uno dei due binari sia orientato per le partenze.