

Procedura Esercizio
L.1/Omnibus

	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° 09 del 26 GIU. 2009

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

- 1) alle Norme per la Circolazione dei Rotabili (NCR I e II)**
- 2) alle Istruzioni per l'Esercizio in Telecomando ad uso del personale dei treni (IET)**
- 3) alle Istruzioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 ad uso del personale dei treni**
- 4) all'Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni (ISPAT)**
- 5) 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) »**

**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;

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

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 S.p.A.
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

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

Pagina 1 di 3

La presente disposizione è composta di n° 15 pagine





emana la seguente

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO

Art. 1

(Allegati n.ri 1 , 2 , 3, 4 , 5)

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

- modifiche alle Norme per la Circolazione dei Rotabili (NCR I e II). (Allegato 1)
- modifiche alle Istruzioni per l'Esercizio in Telecomando ad uso del personale dei treni (IET). (Allegato 2)
- modifiche alle Istruzioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 ad uso del personale dei treni. (Allegato 3)
- modifiche all'Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni (ISPAT). (Allegato 4)
- 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 e l'estensione Bologna – Firenze attrezzate con ERTMS/ETCS L 2 (Disp. RFI 28/08). (Allegato 5)

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 Norme per la Circolazione dei Rotabili

All'art. 14 delle Istruzioni per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive sono apportate le seguenti modifiche:

Dopo il comma 12 *bis* sono inseriti i seguenti commi:

12 *ter* - Sulle linee di cui al precedente comma 2 , le stazioni, i posti di comunicazione, ed i bivi sono definiti *posti di servizio*.

12 *quater* .- 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.

All'art. 15 delle Istruzioni per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive sono apportate le seguenti modifiche.

Il secondo capoverso del comma 9 *bis* è così sostituito:

La concessione delle «*Autorizzazioni al Movimento*» da parte del Sistema è vincolata in modo che ogni sezione di blocco possa essere occupata da un treno per volta.

Dopo il secondo capoverso del comma 9 *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 tra due Posti di Esodo gestiti dal sistema possa esserci solo un treno per volta.



All'art. 19 delle Istruzioni per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive è apportata la seguente modifica

Il terzo capoverso del comma 3bis è così sostituito:

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, nel caso di mancata disposizione a via libera del segnale virtuale di protezione e partenza oppure nel caso di mancata concessione da parte del Sistema di Autorizzazione al Movimento ad un treno, pur essendo i segnali virtuali di protezione e partenza a via libera oppure i segnali virtuali di avanzamento o di avvio attivati a luce fissa, al treno stesso deve essere prescritto di osservare la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato; qualora le caratteristiche dei deviatoi lo consentano e sia possibile acquisire la certezza della libertà dell'itinerario stesso e, nel caso dei segnali imperativi di partenza oppure del segnale imperativo di protezione di un bivio o posto di comunicazione, sia possibile accertare anche la libertà del tratto di linea fino al successivo posto di servizio o fino al successivo segnale imperativo di Posto di Esodo o fino al successivo segnale di confine, al treno deve essere prescritto di non superare la velocità di 60 km/h.

All'art. 37 delle Istruzioni per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive sono apportate le seguenti modifiche.

Il comma 2 bis è così sostituito:

2 bis. – Sulle linee esercitate col blocco radio, in mancanza di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema (art.21 bis –B lettere a) e b) del Regolamento sui Segnali), i treni vengono distanziati con marcia a vista, salvo che in determinate situazioni di esercizio, nelle quali la circolazione deve essere regolata con dispacci di giunto: da un posto di servizio, da un segnale imperativo di fine sezione, da un segnale imperativo di Posto d'Esodo, da un segnale di confine o dalla piena linea (progressiva chilometrica), fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, ad un segnale imperativo di fine sezione, un successivo imperativo segnale di Posto d'Esodo o fino ad un segnale di confine.

Sui tratti di linea ove sono presenti Posti di Esodo gestiti dal Sistema, 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.

Il comma 5 bis è così sostituito

5 bis. – Sulle linee esercitate con blocco radio, in mancanza di Autorizzazione al Movimento concessa dal sistema (art. 21 bis – B lettere a) e b) del Regolamento sui Segnali), ai treni devono essere praticate, ai fini del distanziamento, le prescrizioni:

in caso di distanziamento con marcia a vista:

– *di proseguire fino al successivo segnale fisso oppure di proseguire fino al segnale imperativo di protezione di (posto di servizio successivo) o fino al segnale imperativo di fine sezione n° ... o 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 fisso, nel solo caso di caduta connessione radio con arresto del treno in linea.

in caso di distanziamento con dispaccio di giunto:

– *di proseguire fino al successivo segnale fisso oppure fino al segnale imperativo di protezione di (posto di servizio successivo) o fino al segnale imperativo di fine sezione n° ... o fino al segnale imperativo di Posto di Esodo o 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 con dispaccio di giunto 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).*

All'art. 40 delle Istruzioni per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive è apportata la seguente modifica.


Alla fine del comma 4 è inserito il seguente capoverso:

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 dove sono presenti Posti di Esodo il personale di condotta deve, se possibile, arrestare il treno in corrispondenza di tali Posti di Esodo.



Alla Parte Prima Sezione VI “Norme particolari per il personale addetto alla condotta dei mezzi di trazione provvisti di apparecchiatura per il controllo della marcia dei treni e segnalamento in cabina di guida (ERTMS/ETCS) sono apportate le seguenti modifiche.

- il contenuto del punto 2.8 - Tabella 3. Principali icone visualizzabili nella zona di Planning è così sostituito:

Icona	Colore	Indicazioni	
1		GRIGIO	Segnala l'avvicinarsi di una zona dove l'arresto non è permesso (es.: in corrispondenza dei POC).
2		GRIGIO	Segnala l'avvicinarsi di un PCF
3		GRIGIO	Segnala l'avvicinarsi di un POC
4		GRIGIO	Segnala l'avvicinarsi di un ponte.
5		GRIGIO	Segnala l'avvicinarsi di un PdS.
8		GRIGIO	Segnala l'avvicinarsi di una galleria o, per le gallerie dove sono presenti PdE, l'inizio di una nuova sezione di galleria dopo un PdE.
9		GRIGIO	Segnala l'avvicinarsi di un tronchino (termine di binario tronco).
10		GRIGIO	Segnala l'avvicinarsi di un rallentamento o una riduzione di velocità.
11		GRIGIO	Segnala l'avvicinarsi di una variazione di velocità in aumento.
12		GRIGIO	Segnala l'avvicinarsi di una variazione di velocità in diminuzione.
13		GRIGIO	Segnala l'avvicinarsi di una variazione di velocità in diminuzione per punto obiettivo.

- il quinto capoverso del punto 4.3 - Modo operativo “Staff Responsible” (SR) è così modificato:

Il SSB in Staff Responsible, protegge il treno anche rispetto all'indebito superamento dei segnali imperativi di protezione, dei segnali imperativi di Posto di Esodo, dei segnali di confine e di determinati segnali imperativi di partenza; tale protezione viene realizzata attraverso PI con funzione di Stop se in Staff Responsible ubicati in corrispondenza dei segnali interessati. Su determinate linee, rispetto all'indebito superamento dei predetti segnali, viene visualizzato a bordo uno specifico messaggio di “conferma di arresto al segnale”; tale messaggio, visualizzato a



circa 200 metri dal segnale, deve essere riconosciuto entro un intervallo di tempo prefissato pena l'attivazione della frenatura di emergenza riarmabile ad avvenuto riconoscimento.

- il testo del punto 4.4 - Modo operativo Reversing (RV) è così sostituito:

Il modo Reversing permette di effettuare la retrocessione in sicurezza del treno, su iniziativa del PdC, all'interno di una estesa predefinita. La velocità massima consentita dal sistema in modo Reversing è di 30 km/h.

Qualora all'interno di un tratto di linea siano previste aree di Reversing, il SSB riceverà tale informazione contemporaneamente alla MA concessa per il tratto di linea stesso. Tale informazione definisce per ogni area:

- la zona dove è consentito iniziare il movimento di Reversing;
- l'estesa consentita in modalità Reversing.

Sulle linee ove sono presenti Posti di Esodo le aree di Reversing sono configurate in modo da consentire l'ottimizzazione, all'occorrenza, della posizione del treno in relazione al Posto di Esodo stesso o, nei casi che lo consentono, retrocedere fino al precedente PdE.

La disposizione del SSB nel modo "Reversing" viene segnalata in cabina di guida dalla specifica icona (tabella 2) e dal messaggio di modo Reversing permesso.

Il passaggio in modo Reversing deve essere confermato attraverso lo specifico messaggio

In tale modo operativo vengono visualizzate in cabina di guida le segnalazioni/indicazioni di velocità e spazio per la condotta del treno.

- il titolo del punto 10.1 è così sostituito:

10.1 Fermata ai segnali fissi di Protezione/Partenza/Posto di esodo/Fine Sezione/Confine

- il primo capoverso del punto 10.1 - Fermata ai segnali fissi di Protezione/Partenza/Posto di esodo/Fine Sezione/Confine è così modificato:

In tutti i casi di fermata del treno ad un segnale fisso (Protezione/Partenza/Posto di Esodo/Fine Sezione/Confine), indipendentemente dal modo operativo in atto, il PdC deve effettuare tale fermata in precedenza immediata al predetto segnale, in modo che l'antenna di captazione (posta sotto il rotabile) si posizioni entro una determinata finestra, che ha inizio da una distanza di circa 100 metri dal segnale e termina in corrispondenza dello stesso.

- il testo del punto 10.2.2 - Passaggio da "Full Supervision" a "Staff Responsible" è così sostituito:

Un treno fermo in corrispondenza di un segnale imperativo di Protezione, di Partenza, di Posto di Esodo o di Fine Sezione può passare dal modo "Full Supervision" (punto 4.1) a quello di "Staff Responsible" (punto 4.3) qualora il PdC, dopo aver ricevuto dal DCO l'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione (*art 21 bis – B lettera c) del Regolamento sui Segnali*), esegua la procedura di Override (punto 10.9) per il superamento della EOA (termine dell'Autorizzazione al Movimento in Supervisione Completa).



- il testo del punto 10.2.4 - Passaggio da “On Sight” a “Staff Responsible” è così sostituito:

Un treno fermo in corrispondenza di un segnale di Protezione, di Partenza, di Posto di Esodo o di Fine Sezione può passare dal modo “On Sight” (punto 4.2) a quello di “Staff Responsible” (punto 4.3) qualora il PdC, dopo aver ricevuto dal DCO l’Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione (art 21 bis – B lettera c) del Regolamento sui Segnali), esegua la procedura di Override (punto 10.9) per il superamento della EOA (termine dell’Autorizzazione al Movimento in On Sight).

- il punto 10.8 – Movimenti di retrocessione è così sostituito:

10.8 Movimenti in modo Reversing e di Retrocessione

10.8.1 Movimenti in modo Reversing

In modo Reversing il sistema concede una MA con velocità non superiore a 30 km/h all’interno di un’area predefinita in direzione opposta rispetto al senso di marcia del treno. Tale MA viene resa automaticamente disponibile a bordo quando il PdC dispone la leva di inversione del moto per la direzione “indietro”. Sulle linee ove sono presenti Posti di Esodo le aree di Reversing sono configurate in modo tale che il PdC può utilizzare di propria iniziativa tale modo operativo al fine di posizionare correttamente il convoglio in corrispondenza di un PdE, o nei casi che lo consentono, per retrocedere fino al precedente PdE.

Al termine dei movimenti in modo Reversing per la ripresa della corsa occorre effettuare la procedura di Fine Missione(End of Mission) e successivamente effettuare la procedura di Inserimento Dati/Inizio Missione(Start of Mission).

10.8.2 Movimenti di Retrocessione

Per situazioni di imminente pericolo sono consentiti brevi movimenti di retrocessione di estesa non superiore a 200 metri con il SSB nello stato Post Trip.

Resta inteso che tali movimenti devono avvenire nel rispetto delle norme vigenti (Art. 40/10 IPCL).

A seguito del movimento di retrocessione il treno deve riprendere la corsa dopo il ricevimento dell’Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione del DCO nel modo operativo “Staff Responsible”.

Le specifiche modalità operative sulle apparecchiature per la disposizione del SSB in Staff Responsible sono riportate nella Manualistica di bordo.

Resta inteso che, movimenti di retrocessione per situazioni diverse da quelle precedentemente descritte, previsti dalle vigenti norme, sono possibili con il SSB in Isolation (punto 3.4).

Al punto 10.9 è apportata la seguente modifica:

Dopo il settimo capoverso è inseriti il seguente nuovo capoverso:

Sulle linee dove sono presenti i Posti di Esodo la Procedura di “Override” deve essere effettuata in corrispondenza dei segnali imperativi di protezione di PdS nel caso di circolazione in SR con Autorizzazione al Movimento con apposita prescrizione tra due Posti di Esodo con interposto un PdS, quando al PdC è stato autorizzato a riprendere la corsa.



Allegato 2

Modifiche alle Istruzioni per l'Esercizio in Telecomando ad uso del personale dei treni (IET)

Il terzo capoverso del punto 1.2.11 delle Istruzioni per l'Esercizio in Telecomando ad uso del personale dei treni 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 fisso (imperativo di PdS o di fine sezione o di Posto di Esodo oppure di confine), per mancanza di Autorizzazione al Movimento concessa dal sistema (art. 21 bis-B, lettere *a*) e *b*) del Regolamento sui Segnali), 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.

Il quinto capoverso del punto 1.2.11 delle Istruzioni per l'Esercizio in Telecomando ad uso del personale dei treni è così sostituito:

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 anomalia, il personale di condotta deve darne subito avviso al DCO di giurisdizione, specificando la progressiva chilometrica e a seconda del caso:

- il binario (di sinistra o destra) se l'arresto è avvenuto in linea;
- l'itinerario, di arrivo o di partenza se l'arresto è avvenuto in stazione rispettivamente tra il segnale imperativo di protezione e quello di partenza o sull'itinerario di partenza a valle del segnale imperativo di partenza.

Al punto 4 dell'Allegato 1 delle Istruzioni per l'Esercizio in Telecomando ad uso del personale dei treni è apportata la seguente modifica:

I fax-simile del modulo M 40 TELECOM/1 (Blocco Radio) è così sostituito:



M. 40 TELEC/I (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.

Intestazione	<p>Deve essere completata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Indicando la data, il numero di dispaccio (progressivo/sabharo), 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 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 Pds 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 deponendo 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 Pds. 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, di partenza o di fine sezione o di fine sezione o di fine sezione).</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 di fine sezione o di fine sezione o di fine sezione) 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 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 di fine sezione o di fine sezione o di fine sezione) 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>
[]	<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>

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.

GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI

-Retro M. 40 TELECI/ (Blocco Radio)-





Allegato 3

Modifiche alle Istruzioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 ad uso del personale dei treni

All'art. 1 delle Istruzioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 ad uso del personale dei treni è apportata la seguente modifica:

- Il terzo capoverso del comma 7 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. 65 bis comma 3 figura1 del Regolamento sui Segnali.

All'art. 2 delle Istruzioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 ad uso del personale dei treni è apportata la seguente modifica:

Il secondo capoverso del punto f) del comma 2 è così sostituito:

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 e segnali imperativi di fine sezione).

All'art. 3 delle Istruzioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 ad uso del personale dei treni è apportata la seguente modifica:

Il terzo capoverso del comma 1 è così modificato:

Durante la circolazione in regime di interruzione, i treni materiali, in relazione alle caratteristiche degli impianti provvisti delle segnalazioni di cui ai punti 23, 23 bis e 23 ter dell'All.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.



Allegato 4.

Modifiche all'Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni (ISPAT)

All'art 1 dell'allegato 1 dell'Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni è apportata la seguente modifica:

- dopo il comma 14 è inserito il seguente comma:

15. Su determinati tratti di linea in galleria, sono presenti punti singoli 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; 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.

All'art 2 dell'allegato 1 dell'Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni è apportata la seguente modifica:

- il comma 7 è così sostituito:

7. 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.

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

Per l'esercizio di tali sistemi devono essere osservate le specifiche norme contenute nelle IET e nelle IELB AC/AV.



All'art 25 dell'allegato 1 dell'Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni è apportata la seguente modifica:

- alla fine del comma 3 è inserito il seguente capoverso:

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS dove sono presenti Posti di Esodo il personale di condotta deve, se possibile, arrestare il treno in corrispondenza di tali posto di Esodo.



Allegato 5

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

Il quinto capoverso del punto 1 dell'art. 2 (Allegato XV Bis - IPCL) della Disposizione n° 28 del 22/09/2008 è così sostituito:

L'ubicazione degli impianti RTB sulle linee ad Alta Capacità/Alta Velocità (AC/AV), attrezzate con ERTMS/ETCS L2 è riportata nell'Orario di Servizio (Fascicoli Linee). Sui fascicoli linee dell'Orario di servizio sono inoltre riportati i Posti di Verifica Boccole (PVB), coincidenti con i segnali imperativi dei PdS o di Fine Sezione o dei PdE, oppure coincidenti con i segnali di Confine in uscita dalle predette linee, in corrispondenza dei quali, in relazione alla tipologia di allarme rilevato, viene arrestato il treno e quindi effettuata la visita del materiale, da parte del personale di condotta (PdC) o abilitato alla verifica dei rotabili. Le Imprese Ferroviarie devono prevedere apposite procedure di dettaglio in conformità alla presente normativa, da adottare in caso di intervento degli impianti RTB o dell'impianto di rilevamento a bordo, relativamente alla visita del materiale da parte del PdC o abilitato alla verifica dei rotabili.