

Il Direttore

RE/ST.RES.04/5.23
RE/ST.IE/COA/S
Roma,

SERVIZIO PRODUZIONE

MILANO

SERVIZIO POTENZIAMENTO E SVILUPPO

MILANO

p.c.

Sig. Direttore della
ZONA TERRITORIALE NORD-OVEST

GENOVA

“”

ASA MATERIALE ROTABILE E TRAZIONE

FIRENZE

“”

ASA PASSEGGERI

SEDE

“”

ITALFERR

Unità Organizzativa Sistemi Tecnologici

MILANO

“”

FUNZIONE FORMAZIONE
PER TRASPORTI E SERVIZI

SEDE

“”

ISPettorato QUALITA' E
SICUREZZA (ASA Rete)

SEDE

Oggetto: Sistema ATC (Automatic Train Control) - Norme e procedure per la gestione dei rallentamenti.

Allegati: 1

1. Premessa

La presente disposizione definisce le procedure ed i criteri per la gestione e l'istituzione dei rallentamenti nelle tratte attrezzate con il sistema ATC (Automatic Train Control) la cui estensione è prevista su determinate linee ricadenti sotto la giurisdizione di codesto Servizio Produzione.

Le disposizioni normative generali sono indicate nella nota R/9701508/P del 9-5-97

2. Disposizioni regolamentari

2.1. Criteri per la gestione dei rallentamenti

2.1.1.

Il Sistema ATC consente, al momento, di gestire un solo rallentamento tra due stazioni limitrofe; non sono comunque gestibili i singoli rallentamenti nelle seguenti situazioni:

- a) rallentamenti ubicati a valle della stazione che delimita l'inizio del Sistema ATC e posti a distanza inferiore dello "spazio modulo";
- b) rallentamento posto a monte di una stazione contemporaneo ad un altro rallentamento posto in uscita della stessa stazione ad una distanza inferiore dello "spazio modulo" dal P.I. di avviso di rallentamento;
- c) rallentamenti notificati al Sistema ATC dal P.I. posto nella stazione precedente a quella di origine corsa del treno.

2.1.2.

I rallentamenti contigui o ravvicinati non sono gestibili; all'occorrenza, per quanto possibile, si deve attivare un unico rallentamento alla velocità minore dei due.

2.1.3.

I rallentamenti limitati a determinati periodi della giornata possono essere gestiti provvedendo alla posa ed alla rimozione delle apparecchiature all'inizio ed al termine del periodo di validità del rallentamento. Se tale procedura non è operativamente possibile devono essere previsti rallentamenti validi per l'intero arco della giornata.

2.1.4.

I rallentamenti spostabili non sono gestibili; all'occorrenza devono essere previsti rallentamenti fissi.

2.1.5.

I rallentamenti sulle linee a doppio binario non banalizzate devono essere gestiti solo nel senso legale. Sulle linee a semplice binario e a doppio binario banalizzate, i

2.2. Procedure per l'istituzione e la cessazione dei rallentamenti

2.2.1. Rallentamenti gestibili dal Sistema ATC

Per la segnalazione dei rallentamenti, oltre ai segnali di cui al Regolamento Segnali devono essere installati gli appositi Punti Informativi (P.I.).

Per l'istituzione dei rallentamenti devono essere osservate le norme di seguito riportate:

- il Capo Reparto Infrastrutture deve inviare tempestivamente all'agente I.E. interessato il modulo L65 che, oltre alle indicazioni normalmente previste, dovrà riportare nella finca relativa ai cippi chilometrici anche le progressive esatte relative all'inizio ed al termine del rallentamento;
- l'agente incaricato deve provvedere alla progettazione dei P.I. per la codifica e la posa degli stessi secondo i criteri stabiliti nel documento emesso da Italferr "Sistema ATC - Sottosistema di terra- La Posa dei rallentamenti n° 3069481.00", nonché alle operazioni per l'attivazione all'ora prevista dell'inizio del rallentamento. Egli deve confermare al Capo Reparto Infrastrutture la esecuzione di tali operazioni mediante il modulo apposito (Allegato 1). Tale conferma deve essere data quanto prima possibile, in modo da consentire il tempestivo inoltro del mod. L65 al Capo Reparto Territoriale Movimento;
- il Capo Reparto Infrastrutture deve verificare che il rallentamento notificato al Sistema ATC sia conforme a quanto richiesto con mod. L65 e, nel caso che tale verifica abbia esito positivo, deve praticare sul mod. L65 la seguente annotazione "Rallentamento da considerare notificato al Sistema ATC", da completare, nei casi di cui al punto 2.1.1.c) con la dizione "esclusi treni aventi origine nella stazione diche devono viaggiare con ATC escluso da a....."; egli invierà quindi, nei modi d'uso, il mod. L65 al Capo Reparto Territoriale Movimento "
- il Capo Reparto Territoriale Movimento compilerà a sua volta, nei modi d'uso, il mod. M.50 avendo cura di praticare nelle righe "ANNOTAZIONI", quanto riportato nel mod. L65. Invierà poi, seguendo la procedura prevista, il mod. M50 alle stazioni interessate;
- nel modulo M3 per i treni di cui al punto 2.1.1.c) deve essere praticata la seguente annotazione : "Da ... a ... viaggiare con ATC escluso";
- le ore di attivazione e di cessazione dei rallentamenti devono essere individuate in intervalli liberi da treni.

Per la cessazione, il Capo Reparto Infrastrutture dovrà richiedere all'agente incaricato del Servizio I.E. la rimozione dei P.I. e ricevere la conferma scritta. Sui mod. L65 ed M50 non deve essere praticata nessuna annotazione relativa al sistema ATC.

2.2.2. Rallentamenti non gestibili dal Sistema ATC

Per i rallentamenti non gestibili dal Sistema ATC, devono essere adottate le seguenti procedure:

- i rallentamenti devono essere segnalati sul terreno con i segnali di cui al Regolamento Segnali ma non devono essere notificati al Sistema;
- nei mod. L65 ed M50 deve essere praticata la seguente annotazione: "Rallentamento non notificato al Sistema ATC - I treni devono viaggiare con ATC escluso da ... a ..."

- il Capo Reparto Territoriale Movimento compilerà a sua volta, nei modi d'uso, il mod. M.50 avendo cura di praticare nelle righe "ANNOTAZIONI", quanto riportato nel mod. L65. Invierà poi, seguendo la procedura prevista, il mod. M50 alle stazioni interessate;
- nei moduli M3 dovrà essere praticata la seguente annotazione: "Da..... a..... viaggiate con ATC escluso";
- per quanto riguarda le procedure per la notifica delle prescrizioni, devono essere osservate le norme vigenti.

2.3. Rallentamenti improvvisi

I rallentamenti devono essere segnalati appena possibile sul terreno con i segnali di cui al Regolamento Segnali ma non devono essere notificati al Sistema.

L'agente dei Lavori o IE deve fornire alle stazioni attigue al tratto soggetto a rallentamento o alla stazione ove esso è ubicato, tutte le notizie occorrenti per la notifica delle prescrizioni ai treni; in ogni caso dovrà essere precisato che il rallentamento non è stato notificato al Sistema ATC ed indicate le località di servizio che delimitano il tratto dove i treni devono viaggiare con ATC escluso.

La prescrizione di rallentamento e quella di viaggiare con ATC escluso devono essere notificate, di regola, ai treni direttamente dai dirigenti delle stazioni attigue al rallentamento. Si fa eccezione per i rallentamenti che comportano l'esclusione delle apparecchiature dell'ATC dalla precedente località di servizio. In questo caso il DM deve dare specifico incarico al DM di quest'ultima stazione di praticare le predette prescrizioni e riceverne conferma.

Potrà essere dato incarico ad un'altra stazione solo nel caso in cui la stazione che deve praticare al treno la prescrizione di escludere l'ATC sia disabilitata.

In calce al modulo M3 dovrà essere praticata l'annotazione di cui al punto 2.2.

Non appena possibile, per la gestione dei rallentamenti devono essere adottate le procedure di cui ai precedenti punti 2.2.1 o 2.2.2, secondo che si tratti rispettivamente di rallentamento gestibile dal sistema ATC o meno.

2.4. Criteri per l'istituzione di un rallentamento in una tratta attrezzata con il Sistema ATC

Ogni qualvolta occorra istituire un nuovo rallentamento deve preventivamente essere verificata la situazione di quelli già esistenti. Nel caso ne esista già un altro, non potendo il Sistema ATC gestirne più di uno nella tratta interessata, quello nuovo deve essere gestito con le procedure di cui al punto 2.2.2. o 2.3.

2.5. Modalità di attivazione e rimozione dei P.I.

La posa delle apparecchiature per l'inizio dei rallentamenti deve essere effettuata dall'agente I.E. in regime di interruzione per necessità tecniche, previ accordi con l'agente dei Lavori incaricato della posa dei segnali di rallentamento.

In ogni caso, prima di iniziare la posa delle apparecchiature in linea deve essere estratta la chiave del P.I. di sistema.

In caso di esito negativo dell'attivazione dei P.I., l'agente del Servizio I.E. deve comunicare per iscritto ai D.M. (o DCO) interessati di prescrivere ai treni di escludere il Sistema ATC sul tratto interessato.

Dopo l'attivazione dei P.I. di rallentamento l'agente del Servizio I.E. custodirà per tutto il periodo di validità del rallentamento la chiave estratta dal P.I. di Sistema.

La rimozione delle apparecchiature per la cessazione dei rallentamenti deve essere effettuata in intervalli liberi da treni.

3. Disposizioni attuative

Il Servizio Produzione in indirizzo resta incaricato di emanare le opportune disposizioni di dettaglio.

Le presenti disposizioni sono applicabili sulle linee Cremona - Treviglio Ovest, Pioltello Treviglio, Bivio Bergamo - Treviglio Ovest, Treviglio Ovest - Bergamo.

Le presenti disposizioni entreranno in vigore a partire dal 12 maggio 1997.

Pregasi confermare.

IL DIRETTORE
 

ALLEGATO 1
Modulo ATC/RL

SERVIZIO IMPIANTI ELETTRICI		REGOLAZIONI	
Mohr		Mohr	
⊕	23.4.97		

Ufficio Produzione di
 Reparto Infrastrutture di

Si conferma che il rallentamento tra il km..... e il km..... della linea..... tratta/stazione¹interessante il binario..... con inizio alle ore..... del giorno....., di cui allegato Mod. L65 N°.....delè da considerarsi notificato al sistema ATC.

A questo scopo verranno posati sulla linea.....i seguenti Punti informativi ATC;

1. Punto informativo al km..... che sarà abilitato con l'estrazione della chiave N°.....relativa al P.I. di sistema della stazione di.....
 Il P.I. svolge la funzione di²Tale P.I. è stato codificato nel modo seguente³:

X1	Y1	Z1	X2	Y2	Z2	X3	Y3	Z3

2. Punto informativo al km..... che sarà abilitato con l'estrazione della chiave N°.....relativa al P.I. di sistema della stazione di.....
 Il P.I. svolge la funzione di²Tale P.I. è stato codificato nel modo seguente³:

X1	Y1	Z1	X2	Y2	Z2	X3	Y3	Z3

3. Punto informativo al km..... che sarà abilitato con l'estrazione della chiave N°.....relativa al P.I. di sistema della stazione di.....
 Il P.I. svolge la funzione di²Tale P.I. è stato codificato nel modo seguente³:

X1	Y1	Z1	X2	Y2	Z2	X3	Y3	Z3

4. Punto informativo al km..... che sarà abilitato con l'estrazione della chiave N°.....relativa al P.I. di sistema della stazione di.....
 Il P.I. svolge la funzione di²Tale P.I. è stato codificato nel modo seguente³:

X1	Y1	Z1	X2	Y2	Z2	X3	Y3	Z3

I P.I. sopradetti sono stati verificati.

.....li.....19.....

L'AGENTE DEGLI IMPIANTI ELETTRICI

IL CAPO REPARTO INFRASTRUTTURE

¹ cancellare la dizione che non interessa

² di notifica rallentamento; di avviso di rallentamento; di fine rallentamento

³ barrare le tabelle non utilizzate