



Rete Ferroviaria Italiana
Roma, 28/12/2001
RFI./TC./
A1007/P/01/000529

Direzione Tecnica
il Direttore

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie
Via Caraci, 36 00157 Roma

IMPRESE FERROVIARIE Loro sedi
(vedi elenco annesso)

ISPETTORATO LOGISTICO DELL'ESERCITO
Rep. Coordinamento e Supporti Generali
Uff. Movimenti e Trasporti
V.le Castro Pretorio, 123 00185 Roma

RETE FERROVIARIA ITALIANA
Sig. Amministratore Delegato Roma

RETE FERROVIARIA ITALIANA Loro sedi
(vedi elenco annesso)

Oggetto: Modifiche alle "Disposizioni per l'esercizio in telecomando" e alle "Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni".

Con l'entrata in vigore del D.P.R. 146 – Art. 11 – viene stabilito l'obbligo, da parte delle Imprese Ferroviarie che espletano sull'Infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci o di persone, di osservanza delle prescrizioni emesse dal gestore dell'infrastruttura in materia di requisiti di sicurezza applicabili al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna delle Imprese Ferroviarie.

In conformità a quanto sopra si trasmettono le disposizioni contenenti le:
Modifiche alle "Disposizioni per l'esercizio in telecomando" e alle "Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni".

La presente disposizione entrerà in vigore dal 1° marzo 2002.

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

Michele ELIA

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 10.722.911.039
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. n. 01585570581



Direzione Tecnica
il Responsabile

DISPOSIZIONE N° 50 del 27 DIC. 2001 "Modifiche alle Disposizioni per l'esercizio in telecomando e alle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni".

Il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

Visto il D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, recante "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e altri sistemi di trasporto";

Vista la legge 17 maggio 1985, n. 210, recante "Istituzione dell'Ente Ferrovie dello Stato";

Visto il D.L. 11 luglio 1992, n. 333, convertito nella legge 8 agosto 1992, n. 359 recante "Misure urgenti per il risanamento della finanza pubblica";

Visto il D.P.R. 8 luglio 1998, n. 277, concernente "Regolamento recante norme d'attuazione della direttiva 91/440/CEE, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie";

Visto il D.P.R. 16 marzo 1999, n. 146, concernente "Regolamento recante norme d'attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e della direttiva 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacità d'infrastruttura ferroviaria e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura";

Visto l'art. 131 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2001)";

Visto il Decreto del Ministro dei Trasporti n. 138-T del 31 ottobre 2000, concernente il rilascio alle "Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni" della concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;

Visti i regolamenti emanati ai sensi dell'art. 95 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 sopra citato;

Visto il Decreto Dirigenziale 22 maggio 2000, n. 247/VIG3, avente come oggetto la definizione degli standard e delle norme di sicurezza ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 8 luglio 1998 n. 277 (quest'ultimo modificato dall'art. 7 comma 1 del D.P.R. 16 marzo 1999 n. 146) emanato dal Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie del Ministero dei Trasporti e della Navigazione;

Visto l'Ordine di Servizio Organizzativo n° 424/AD del 7 maggio 2001 dell'Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato S.p.A. che attribuisce al Responsabile della Direzione Tecnica della Divisione Infrastruttura il compito di emanare disposizioni-istruzioni e prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario;

Vista la Comunicazione Organizzativa n° 1/AD del 16 luglio 2001 dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che riconferma missioni e responsabilità delle Strutture Organizzative già facenti parte della Divisione Infrastruttura delle Ferrovie dello Stato S.p.A.;

Vista la relazione dei Responsabili delle Strutture Operative Centrali Competenti della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. RFI/TC.MOV.RG/789 del 27.12.2001 la quale, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 96 del D.P.R. 753/1980 e agli artt. 7 e 11 del D.P.R. 146/1999, si propongono modifiche alle Disposizioni per l'esercizio in telecomando e alle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni;

Ritenuta la necessità e l'opportunità di emanare le predette modifiche;

E' COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE
COMPOSTA DI N° 24 PAGINE

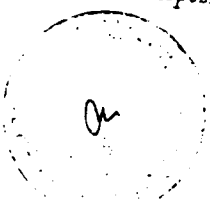
La presente disposizione è composta di n° 24 pagine

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

DELIBERA

1 di 14

Rete Ferroviaria Italiana SpA - Gruppo Ferrovie dello Stato
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Lire 32.380.072.121.000 i.v.
Iscr. n. 7847/1992 del Registro delle Imprese di Roma (Tribunale di Roma)
Cod. Fisc. n. 01585570581 - P. Iva 01008081000





Art. 1

All'art. 2 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando è apportata la seguente modifica:

Alla fine del comma 2 è inserito il seguente nuovo cpv:

Su determinate linee, esiste un particolare tipo di CTC denominato Sistema Comando e Controllo (SCC). Tali linee devono essere indicate nell'orario di servizio.

Art. 2

All'art. 5 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando sono apportate le seguenti modifiche:

Il comma 2 è così sostituito:

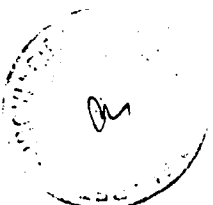
2. I posti di servizio periferici presenziabili possono essere esercitati nei seguenti modi:

- Telecomando (J): il Dirigente Centrale Operativo comanda direttamente gli enti del posto impresenziato.
- Teleconsenso (P): il Dirigente Centrale Operativo concede consensi per la costituzione degli itinerari all'agente che presenzia il posto; tale agente riveste, di regola, la funzione di apposito incaricato alle dipendenze del Dirigente Centrale Operativo: in casi particolari le Unità periferiche interessate possono emanare norme specifiche sui compiti affidati a detto agente.
- Tracciato Permanente in Telecomando (TP/J su linee con B.A.B.): il Dirigente Centrale Operativo predispone l'impianto periferico per la formazione automatica degli itinerari per il corretto tracciato.
- Tracciato Permanente di un impianto Escluso dal Telecomando (TP/EDCO su linee con B.A.B.): il posto periferico non è collegato con il posto centrale. Il Dirigente Movimento predispone l'impianto per la formazione automatica degli itinerari per il corretto tracciato.
- Telecomando-Dirigenza Locale (J-DI.): il Dirigente Centrale Operativo comanda alcuni itinerari del posto periferico; i restanti sono comandati autonomamente dal Dirigente Movimento o con l'intervento di entrambi gli operatori.
- Stazione Porta (SP-SPT): il Dirigente Centrale Operativo concede consensi per l'immissione dei treni nella tratta di sua giurisdizione. Possono esistere stazioni porta permanenti (SP) che non sono mai telecomandabili e stazioni porta temporanee (SPT) che sono telecomandabili.

In caso di inefficienza dei collegamenti con il posto centrale, l'agente che presenzia il posto, su ordine del Dirigente Centrale Operativo, può escludersi dal sistema a mezzo dell'apposito tasto (EDCO).

Dopo il comma 5 è inserito il seguente nuovo comma 5 bis

5 bis. Sulle linee esercitate con SCC, i segnali di protezione e partenza possono essere muniti di segnali di avanzamento e di avvio attivabili anche dal posto centrale quando il PdS è in regime di telecomando.





Art. 3

All'art. 6 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando sono apportate le seguenti modifiche:

Il comma 3 è così sostituito:

3. Tutte le casse di manovra dei deviatori centralizzati sono munite di segnale indicatore da deviatoio e della leva per l'eventuale manovra a mano (per alcuni deviatori oleodinamici è possibile eseguire la "manovra elettrica sul posto" in sostituzione della manovra a mano). Il tipo delle casse di manovra, le caratteristiche di tallonabilità ed intallonabilità e le modalità per eseguire la suddetta manovra risultano dalle singole istruzioni predisposte dalle Unità periferiche interessate.

Sulle linee esercitate con SCC, tutti i deviatori centralizzati in area telecomandata sono muniti di un segnale luminoso da deviatoio a luce blu (per i deviatori a manovra elettrica e per i deviatori a manovra oleodinamica), di cui al p. D) dell'art. 69 R.S.. Tale segnale si attiva solo quando sia registrato un itinerario che comprende il deviatoio e siano impartiti i comandi relativi all'aspetto lampeggiante del segnale di avanzamento o di avvio.

L'accensione a luce blu fissa del segnale luminoso indica che il controllo è regolare e garantisce che la posizione assunta dal deviatoio è congruente con quella voluta dall'itinerario comandato.

La mancata accensione del segnale luminoso a luce blu di un deviatoio percorso, quando il movimento avviene con l'attivazione del segnale di avanzamento o di avvio a luce lampeggiante, indica la mancanza di una o di entrambe le predette condizioni.

I segnali luminosi da deviatoio a luce blu possono essere attivati, nelle condizioni suddette, anche quando non si ottiene l'accensione a luce lampeggiante del segnale di avanzamento o di avvio per la mancanza di altre condizioni (PL di stazione e/o deviatori a mano e/o condizioni di linea) o per guasto della segnalazione medesima.

Il 1° cpv del comma 4 è così sostituito

4. In prossimità dei deviatori sono ubicate delle serrature bloccabili ove vengono custodite e bloccate le chiavi occorrenti per la manovra a mano o elettrica dei relativi deviatori.

Art. 4

All'art. 10 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando è apportata la seguente modifica:

Alla fine del comma 1 è inserito il seguente nuovo cpv:

La richiesta e la concessione del consenso può essere effettuata automaticamente per i CTC dotati di appositi dispositivi stabiliti dalla Unità centrale competente atti alla gestione automatica del numero del treno.

Art. 5

All'art. 12 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando è apportata la seguente modifica:

Il comma 1 è così modificato:

1. Al licenziamento dei treni nelle stazioni intermedie, anche se presenziate, provvede il capotreno



con la disposizione a via libera del segnale di partenza oppure nel caso di attivazione, ove prevista, del segnale di avanzamento o di avvio. Nel caso di partenza con segnale a via impedita nelle stazioni non presenziate o presenziate da AI, quando il segnale di avanzamento o di avvio non è attivato, il capotreno provvederà al licenziamento dopo aver ricevuto la prescrizione relativa (M 40/DCO) o dopo che il macchinista, in funzione di agente treno, gliene abbia dato notizia verbale; nelle stazioni presenziate da dirigente movimento, per il licenziamento dei treni devono essere osservate le norme previste dal Regolamento per la circolazione dei treni, tenendo presente che per la notifica delle prescrizioni deve essere utilizzato il mod. M 40/DCO.

Art. 6

All'art. 15 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando è apportata la seguente modifica:

Dopo il comma 12 è inserito il seguente nuovo comma 13:

13. Sulle linee esercitate con SCC, norme particolari possono essere emanate dall'Unità centrale competente per l'effettuazione delle manovre nei posti di servizio dotati di particolari dispositivi.

Art. 7

All'art. 16 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando sono apportate le seguenti modifiche:

Dopo il comma 1 bis è inserito il seguente nuovo comma 1 ter:

1 ter. Sulle linee e nei PdS dotati di particolari dispositivi, i dispacci di richiesta e conferma di interruzione o intervallo d'orario fra agente dei Servizi tecnici ed il DCO possono essere sostituiti da intese verbali previa emanazione di apposite norme di dettaglio da parte dell'Unità centrale competente.

Dopo il comma 5 è inserito il seguente nuovo comma 5 bis:

5 bis. Sulle linee e nei PdS dotati di particolari dispositivi, il dispaccio di nulla osta alla ripresa della circolazione fra agente dei Servizi tecnici ed il DCO può essere sostituito da intese verbali previa emanazione di apposite norme di dettaglio da parte dell'Unità centrale competente.

Art. 8

All'art. 20 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando è apportata la seguente modifica:

Dopo il comma 2 è inserito il seguente nuovo comma 3:

3. Sulle linee esercitate con SCC, il dispaccio di nulla osta può essere omesso per particolari situazioni stabilite dall'Unità centrale competente.

Art. 9

All'art. 21 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando è apportata la seguente modifica:

Dopo il comma 2 è inserito il seguente nuovo comma 3:

3. Sulle linee esercitate con SCC l'operazione di riconrollo non è necessaria.





Art. 10

All'art. 24 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando è apportata la seguente modifica:

Il comma 5 è così modificato

5. Il Dirigente Centrale Operativo, sulle linee a semplice binario e su quelle a doppio banalizzate, prima di consentire la partenza di un treno con segnale disposto a via impedita, dovrà comandare nel posto limitrofo l'inibizione all'apertura dei segnali di partenza in senso opposto. Tale inibizione sarà mantenuta fino a che il treno partito, abbia impegnato l'unica o l'ultima sezione di blocco della tratta. Quando non fosse possibile comandare l'inibizione di cui sopra, il Dirigente centrale Operativo dovrà vincolare la partenza dell'eventuale treno in senso inverso al proprio nulla osta che concederà condizionandolo al giunto, in quel posto di servizio, del treno in circolazione nella tratta. Sulle linee esercitate con SCC, l'inibizione all'apertura di segnali di partenza in senso opposto, non occorre in caso di attivazione del segnale di avvio.

Art. 11

Dopo l'art. 24 è inserito il seguente nuovo art. 24 bis con il relativo titolo:

Movimenti di treni con segnali disposti a via impedita sulle linee esercitate con SCC

1. Sulle linee esercitate con SCC, nel caso di mancata disposizione a via libera dei segnali di un PdS gestito in regime di telecomando, il DCO può autorizzare il treno a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avanzamento o di avvio, sia a luce fissa che lampeggiante.

a) L'accensione a luce fissa del segnale di avanzamento o di avvio è attivabile dal Posto Centrale mediante un apposito comando.

Il segnale di avanzamento applicato ai segnali di protezione, quando è attivo a luce fissa, autorizza il macchinista, dopo la fermata e dopo aver ricevuto l'ordine di partenza se previsto, a proseguire fino al successivo segnale (di partenza o di protezione), al quale dovrà comunque arrestarsi anche se disposto a via libera.

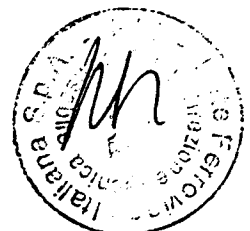
Il segnale di avanzamento applicato ai segnali di partenza interni, quando è attivo a luce fissa, autorizza il macchinista, dopo la fermata e dopo aver ricevuto l'ordine di partenza se previsto, a proseguire fino al successivo segnale di partenza, interno o esterno, al quale dovrà comunque arrestarsi anche se disposto a via libera.

Il movimento comandato dal segnale di avanzamento a luce fissa dovrà avvenire in ogni caso con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h.

Il segnale di avvio quando è attivo a luce fissa autorizza il macchinista, dopo la fermata e dopo aver ricevuto l'ordine di partenza se previsto, a partire procedendo con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario di partenza interessato.

b) L'accensione a luce lampeggiante del segnale di avanzamento o di avvio è attivabile dal Posto Centrale mediante un apposito comando.

Il DCO, prima di impartire tale comando, deve ordinare all'agente treno, per iscritto, a mezzo degli appositi moduli (M 40/DCO) oppure con comunicazioni verbali registrate, secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente, su quale binario o linea deve istradarsi ("*Dovete istradarvi sul binario n° .../verso*" e, eventualmente, "*Dovete istradarvi sul binario di sinistra/destra*").





Nel caso di attivazione a luce lampeggiante del segnale di avanzamento o di avvio, il macchinista può superare il segnale solo dopo aver ricevuto l'ordine suddetto. In tale evenienza, dopo aver ricevuto l'ordine di partenza se previsto, deve riprendere la corsa con l'adozione delle seguenti procedure:

- proseguire in manovra sull'itinerario interessato e fermare il treno prima di impegnare ciascun deviatoio identificato dall'apposita tabella a fondo giallo ad alto potere rifrangente;
- dopo aver arrestato il treno in corrispondenza del deviatoio, il macchinista ed il capotreno, qualora svolga la funzione di agente treno, devono accertare lo stato del deviatoio stesso mediante il segnale luminoso da deviatoio a luce blu (art. 6 comma 3) come segue:
 - se la luce blu è accesa a luce fissa, il deviatoio deve ritenersi regolarmente disposto per la posizione voluta e può essere oltrepassato dal treno con cautela e non superando i 30 Km/h;
 - se la luce blu è spenta, l'agente treno deve mettersi in comunicazione con il DCO il quale deve ordinare, per iscritto, con apposita prescrizione¹ oppure con comunicazioni verbali registrate secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente, la posizione che deve assumere il deviatoio rispetto al movimento in atto (*Deviatoio n°... da impegnare disposto per il corretto tracciato/deviato*)². Ricevuta la predetta comunicazione, l'agente treno deve accertare l'integrità e la regolare disposizione del deviatoio secondo le indicazioni ricevute dal DCO e, dopo la manovra se necessaria, il deviatoio può essere oltrepassato dal treno con cautela e comunque senza superare i 30 Km/h.

Qualora non fosse possibile attivare il segnale di avanzamento o di avvio valgono le norme di cui all'art. 24 comma 1, tenendo presente che per il superamento dei deviatoi, quando il movimento avviene in manovra, devono essere osservate le medesime procedure di cui al precedente punto b).

Art. 12

Alla Parte I – Capitolo I delle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni è apportata la seguente modifica:

Alla fine del punto 1.1.2 è inserito il seguente nuovo cpv:

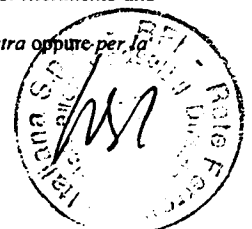
Su determinate linee esiste un particolare tipo di CTC denominato Sistema Comando e Controllo (SCC). Tali linee devono essere indicate nell'orario di servizio.

Art. 13

Alla Parte I – Capitolo II delle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni sono apportate le seguenti modifiche:

Alla fine del punto 1.2.3 è inserito il seguente nuovo cpv:

¹ Utilizzando le righe in bianco del modulo M 40/DCO già in possesso oppure M 40a. In tali casi nella prescrizione dovrà farsi riferimento alla prescrizione n° 1 del mod. M 40/DCO già in possesso del macchinista.
² Nel caso di deviatoio simmetrico tale prescrizione dovrà essere: "*Deviatoio n° ... da impegnare disposto per la deviato a sinistra oppure per la deviato a destra*".





Per determinati deviatori centralizzati con manovra oleodinamica, la chiave per l'esecuzione della manovra elettrica sul posto è custodita e bloccata dal DCO nell'apposito dispositivo (Allegato 6 figura 2).

Il comma a) del punto 1.2.5 è così modificato:

a) Deviatori con manovra elettrica (deviatori centralizzati)

Tutte le casse di manovra sono munite di indicatore (all. 7 figg. 1 e 2), il quale si dispone nella corrispondente posizione prevista solo dopo che lo scambio ha assunto la posizione voluta ed è fermascambiato in tale posizione.

Durante la manovra e finché tali condizioni non sono state realizzate, l'indicatore resta in posizione intermedia.

Le casse medesime sono inoltre dotate di un dispositivo per la manovra a mano sul posto dei deviatori. Le modalità per detta manovra sono riportate nell'allegato 7.

Dopo il comma b) del punto 1.2.5 è inserito il seguente nuovo comma c):

c) Deviatori con manovra oleodinamica (deviatori centralizzati)

I deviatori con manovra oleodinamica sono muniti di due segnali indicatori permanentemente luminosi, uno per movimenti con deviatoio preso di punta e l'altro per movimenti con deviatoio preso di calcio (allegato 8 fig. 1). Tali indicatori si dispongono con l'aspetto previsto solo dopo che il deviatoio ha assunto la posizione voluta ed è fermascambiato in tale posizione. In mancanza di tali condizioni gli indicatori luminosi restano spenti. In tale evenienza, i deviatori non possono essere impegnati dai treni, a meno che l'agente treno non riceva specifica prescrizione dal DCO:

"Riferimento prescrizione n°..... (7 o 4 del modulo M 40 DCO per doppio o semplice binario), (se trascritta su modulo a parte, aggiungere la dizione: del modulo M 40 DCO n°..... in vostro possesso) dopo la fermata in precedenza al deviatoio n°....., siete autorizzato a superarlo in manovra, non tenendo conto del relativo segnale indicatore spento".

Tale prescrizione può essere trasmessa unitamente a quelle relative al superamento del segnale di protezione o partenza, da cui avviene il movimento degradato del treno.

I suddetti deviatori sono dotati di un dispositivo per la manovra individuale a mano od elettrica sul posto. Le modalità per detta manovra sono riportate, per tipologia di deviatoio, nell'allegato 8.

In corrispondenza o immediatamente prima dei predetti segnali luminosi è installata, eventualmente munita di segnale luminoso da deviatoio a luce blu, una tabella a fondo giallo ad alto potere rifrangente recante, in color nero, il numero del deviatoio a cui la stessa si riferisce.

Dopo il punto 1.2.5 delle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni è inserito il nuovo punto 1.2.5 bis:

1.2.5 bis Sulle linee esercitate con SCC, tutti i deviatori centralizzati in area telecomandata sono muniti del segnale luminoso a luce blu (per i deviatori a manovra elettrica e per i deviatori a manovra oleodinamica) di cui al punto D) dell'art. 69 R.S.

L'accensione a luce blu fissa del segnale luminoso indica che esiste il controllo del deviatoio ad esso associato e che la posizione assunta dal deviatoio stesso è congruente con quella voluta dall'itinerario comandato.

La mancata accensione del segnale luminoso a luce blu di un deviatoio percorso, quando il





movimento avviene con l'attivazione del segnale di avanzamento o di avvio a luce lampeggiante, indica la mancanza di una o di entrambe le predette condizioni.

I segnali luminosi da deviatore a luce blu possono essere attivati anche quando non si ottiene l'accensione a luce lampeggiante del segnale di avanzamento o di avvio.

Il primo cpv del punto 1.2.6 è così modificato:

1.2.6 Sulle linee a semplice binario esercitate in C.T.C. semplificato, nelle stazioni impresenziabili i deviatori estremi sono di tipo tallonabile con ritorno elastico nella posizione normale, sono disposti per la sinistra e dotati di controllo elettrico (allegato 9). In conseguenza, vi sono due binari di circolazione, specializzati per ciascun senso di marcia. Ciascun deviatore è dotato di leva a contrappeso per la manovra a mano e corredato da una serratura a chiave per consentirne il rovesciamento. Detti deviatori non devono essere percorsi, in entrambi i sensi, a velocità superiore a 30 Km/h.

Dopo il punto 1.2.8 è inserito il seguente nuovo punto 1.2.8 bis:

1.2.8 bis Sulle linee esercitate con SCC, i segnali di protezione e partenza delle stazioni possono essere muniti di segnali di avanzamento e di avvio attivabili anche dal posto centrale quando il PdS è in regime di telecomando.

Art. 14

Alla Parte I – Capitolo IV dell'Istruzione per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni è apportata la seguente modifica:

Il 1° cpv del punto 1.4.1 è così modificato:

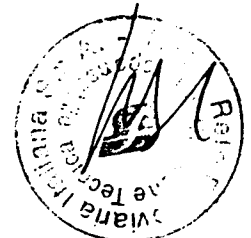
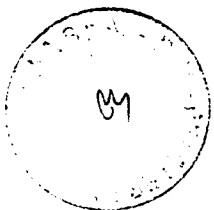
Al licenziamento dei treni nelle stazioni intermedie, anche se presenziate, provvede il capotreno con la disposizione a via libera del segnale di partenza oppure con l'attivazione, ove prevista, del segnale di avanzamento o di avvio. Nel caso di partenza con segnale a via impedita, nelle stazioni non presenziate o presenziate da AI, quando il segnale di avanzamento o di avvio non è attivato, il capotreno provvederà al licenziamento dopo aver ricevuto la prescrizione relativa (M 40/DCO); nelle stazioni presenziate da dirigente movimento, per il licenziamento dei treni devono essere osservate le norme previste dall'art. 6 del Regolamento per la circolazione dei treni (e corrispondente art. 19 IPCL), tenendo presente che per la notifica delle prescrizioni deve essere utilizzato il mod. M 40/DCO.

Art. 15

Alla Parte I – Capitolo VI delle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni è apportata la seguente modifica:

Dopo il punto 1.6.5 è inserito il seguente nuovo punto 1.6.6

1.6.6 Sulle linee esercitate con SCC, nel caso di mancata disposizione a via libera dei segnali di un PdS gestito in regime di telecomando, il DCO può autorizzare il treno a superare il segnale a via





impedita mediante l'attivazione del segnale di avanzamento o di avvio, sia a luce fissa che lampeggiante.

a) L'accensione a luce fissa del segnale di avanzamento o di avvio è attivabile dal Posto Centrale mediante un apposito comando.

Il segnale di avanzamento applicato ai segnali di protezione, quando è attivo a luce fissa, autorizza il macchinista, dopo la fermata e dopo aver ricevuto l'ordine di partenza se previsto, a proseguire fino al successivo segnale (di partenza o di protezione), al quale dovrà comunque arrestarsi anche se disposto a via libera.

Il segnale di avanzamento applicato ai segnali di partenza interni, quando è attivo a luce fissa, autorizza il macchinista, dopo la fermata e dopo aver ricevuto l'ordine di partenza se previsto, a proseguire fino al successivo segnale di partenza, interno o esterno, al quale dovrà comunque arrestarsi anche se disposto a via libera.

Il movimento comandato dal segnale di avanzamento a luce fissa dovrà avvenire in ogni caso con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h.

Il segnale di avvio quando è attivo a luce fissa autorizza il macchinista, dopo la fermata e dopo aver ricevuto l'ordine di partenza se previsto, a partire procedendo con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario di partenza interessato.

b) L'accensione a luce lampeggiante del segnale di avanzamento o di avvio è attivabile dal Posto Centrale mediante un apposito comando.

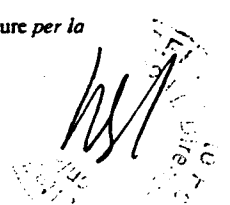
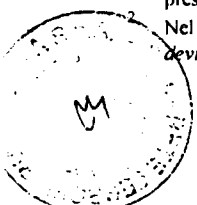
Il DCO, prima di impartire tale comando, deve ordinare all'agente treno, per iscritto, a mezzo degli appositi moduli (M 40/DCO) oppure con comunicazioni verbali registrate, secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente, su quale binario o linea deve istradarsi (*"Dovete istradarvi sul binario n° .../verso"* e, eventualmente, *"Dovete istradarvi sul binario di sinistra/destra"*).

Nel caso di attivazione a luce lampeggiante del segnale di avanzamento o di avvio, il macchinista può superare il segnale solo dopo aver ricevuto l'ordine suddetto. In tale evenienza, dopo aver ricevuto l'ordine di partenza se previsto, deve riprendere la corsa con l'adozione delle seguenti procedure:

- proseguire in manovra sull'itinerario interessato e fermare il treno prima di impegnare ciascun deviatoio identificato dall'apposita tabella a fondo giallo ad alto potere rifrangente;
- dopo aver arrestato del treno in corrispondenza del deviatoio, il macchinista ed il capotreno, qualora svolga le funzioni di agente treno, devono accertare lo stato del deviatoio stesso mediante il segnale luminoso da deviatoio a luce blu (punto 1.2.5 bis) come segue:
 - se la luce blu è accesa a luce fissa, il deviatoio deve ritenersi regolarmente disposto per la posizione voluta e può essere oltrepassato dal treno con cautela e non superando i 30 Km/h;
 - se la luce blu è spenta, l'agente treno deve mettersi in comunicazione con il DCO il quale deve ordinare, per iscritto, con apposita prescrizione¹ oppure con comunicazioni verbali registrate secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente, la posizione che deve assumere il deviatoio rispetto al movimento in atto (*"Deviatoio n°.... da impegnare disposto per il corretto tracciato/deviato"*)². Ricevuta la predetta comunicazione, l'agente treno deve accertare l'integrità e la regolare disposizione del deviatoio secondo le indicazioni ricevute dal DCO e, dopo la manovra (vedi Allegati 7 e 8) se necessaria, il

¹ Utilizzando le righe in bianco del modulo M 40/DCO già in possesso oppure M 40a. In tali casi nella prescrizione dovrà farsi riferimento alla prescrizione n° 1 del mod. M 40/DCO già in possesso del macchinista.

² Nel caso di deviatoio simmetrico tale prescrizione dovrà essere: *"Deviatoio n° da impegnare disposto per la deviato a sinistra oppure per la deviato a destra"*





deviatoio può essere oltrepassato dal treno con cautela e comunque senza superare i 30 Km/h.

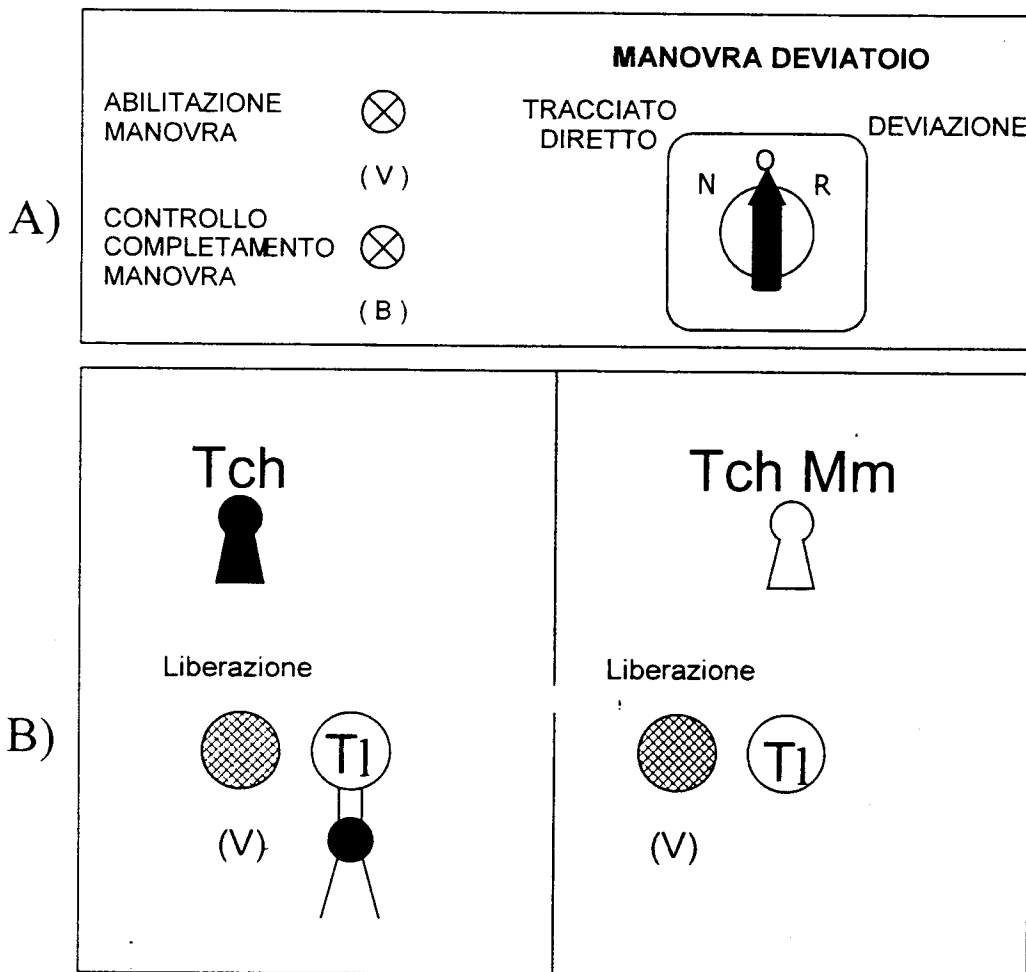
Le suddette procedure devono essere osservate anche nel caso di movimento con il segnale (di protezione o di partenza) disposto a via impedita con avanzamento in manovra sull'itinerario di arrivo o di partenza interessato ordinato con specifica prescrizione (n° 7 o 4 del modulo M 40/DCO per doppio o semplice binario).

Art. 16

All'Allegato 6 delle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni sono apportate le seguenti modifiche:

- inserire la dizione figura 1 in calce alla pagina relativa alla figura dell'unità bloccabile;
- inserire la figura 2, relativa al dispositivo per la manovra elettrica sul posto, di seguito riportata:

Dispositivo per la manovra elettrica sul posto



Alcune unità bloccabili possono avere le parti indicate in figura rispettivamente con le lettere A) e B) invertite.

Fig. 2





Art. 17

All'Allegato 7 delle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni sono apportate le seguenti modifiche:

Aggiungere il seguente titolo all'Allegato 7:

Modalità per la manovra a mano di un deviatoio assicurato con cassa di manovra elettrica: esempi di applicazione.

- **il punto 1 della didascalia relativa all'Allegato 7 è così modificato:**
 - ① Leva (1) ribaltabile per la manovra a mano dello scambio (posizione di riposo)
- **inserire la dizione figura 1 in calce alla pagina relativa alla figura della cassa di manovra con indicatore da deviatoio intallonabile con elettromagnete (per armamento pesante);**
- **in calce alla figura 1 è inserita la seguente nota:**
 - (1) Su alcune casse di manovra al posto della leva può essere applicata una manovella
- **aggiungere nell'Allegato 7 la figura e la didascalia dell'allegato 8 con il seguente titolo: Cassa di manovra con indicatore da deviatoio intallonabile senza elettromagnete (per armamento pesante). ;**
- **inserire la dizione figura 2 in calce alla figura di cui al precedente alinea;**
- **inserire nell'Allegato 7 dopo la figura 2 il seguente testo:**

Operazioni per la manovra a mano dei deviatoi con manovra elettrica

Il dispositivo per la manovra a mano sul posto dei deviatoi con manovra elettrica (deviatoi centralizzati) è costituito:

- da una leva applicata alla cassa di manovra (1);
- da una serratura a chiave per bloccare la leva stessa ed impedirne lo spostamento.

Per eseguire la manovra a mano l'operatore deve estrarre, dopo lo sbloccamento, la chiave dalla unità bloccabile (allegato 6 fig. 1) ed introdurla, girandola, nella serratura applicata alla cassa di manovra. Ciò consente di liberare la leva per la manovra a mano e l'eventuale chiave filettata. In caso di mancato sbloccamento della stessa si dovrà ricorrere alle procedure per la liberazione artificiale secondo quanto previsto al punto 1.2.3.

L'operatore, dopo aver eseguito la manovra a mano del deviatoio, deve accertare che il telaio degli aghi e l'indicatore abbiano assunto la posizione voluta, dopo di che deve riportare la leva nella posizione di riposo, estrarre la chiave dalla serratura del deviatoio e reintrodurla, girarla, nella unità bloccabile.

Su apposite targhe d'istruzione sono riportate in dettaglio le operazioni cronologiche da compiere per eseguire la manovra a mano del deviatoio.

Eventuali ulteriori istruzioni possono essere emanate dalle Unità periferiche interessate riportandole nell'Orario di Servizio.





- dopo il seguente testo è inserita la seguente nota:

(1) Su alcune casse di manovra al posto della leva può essere applicata una manovella.

Art. 18

L'Allegato 8 delle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni è sostituito dal seguente:

Allegato 8

Segnali indicatori permanentemente luminosi per deviatori con manovra oleodinamica

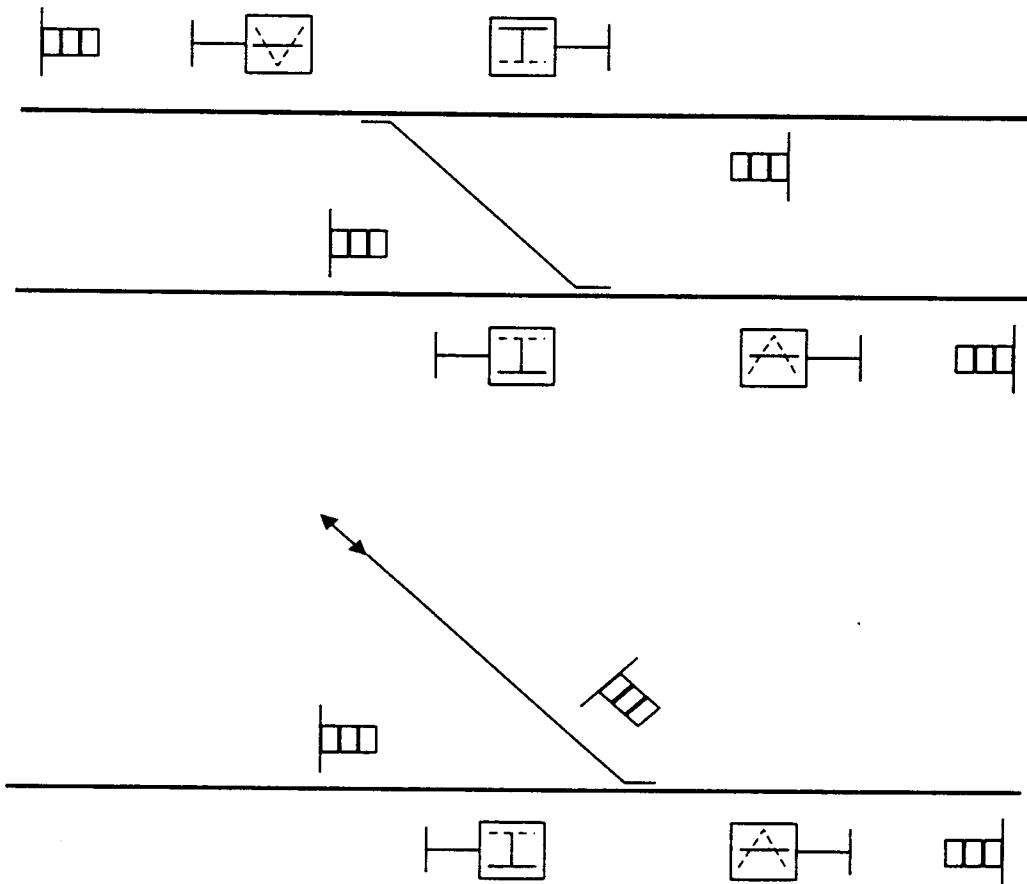
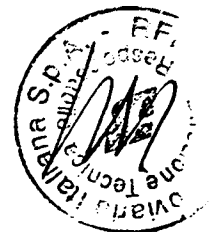


Figura 1

Operazioni per la manovra individuale a mano di un deviatore con manovra oleodinamica

Per eseguire la manovra individuale a mano l'operatore deve:

a) ritirare la chiave, dopo lo sbloccamento, dall'unità bloccabile (allegato 6 fig. 1) per la manovra individuale a mano; in caso di mancato sbloccamento della stessa si dovrà ricorrere alle procedure per la liberazione artificiale secondo quanto previsto al punto 1.2.3;





b) inserire la chiave nella centralina oleodinamica, ruotarla di 180° in senso antiorario e sollevare il coperchio della centralina medesima. Inserire la leva per la manovra individuale a mano nella apposita sede. Spostare la levetta "C" per portare il deviatore nella posizione di corretto tracciato, o la levetta "D" per portare il deviatore nella posizione di deviata. Eseguire un numero sufficiente di movimenti con la leva, tenendo sempre premuta verso il centro della centralina una delle due levette "C" o "D" fino al completamento della manovra, da ritenere ultimata con l'accensione del segnale indicatore da deviatore;

c) riporre la leva per la manovra individuale a mano nel proprio alloggiamento;

d) richiudere il coperchio della centralina ed estrarre la chiave dalla serratura ruotandola in senso orario di 180°. Ultimata la manovra si deve accertare che il segnale indicatore abbia assunto la posizione voluta;

e) reintrodurre e girare la chiave nell'unità bloccabile.

Su apposite targhe d'istruzione sono riportate in dettaglio le operazioni cronologiche da compiere per eseguire la manovra a mano del deviatore.

Eventuali ulteriori istruzioni possono essere emanate dalle Unità periferiche interessate riportandole nell'Orario di Servizio.

Operazioni per la manovra elettrica sul posto di un deviatore con manovra oleodinamica

Per la manovra elettrica sul posto si dovranno eseguire, nell'ordine, le seguenti operazioni:

a) aprire con apposita chiave il dispositivo di manovra elettrica sul posto (allegato 6 fig. 2);

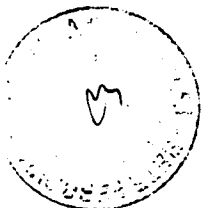
b) verificare l'accensione al verde fisso della spia "abilitazione manovra" e, se è accesa la relativa indicazione di liberazione, estrarre la chiave dalla unità bloccabile Tch; inserirla nell'adiacente serratura Tch/Mm e ruotarla completamente a sinistra. Se la spia "abilitazione manovra" è lampeggiante e l'indicazione di liberazione del Tch non si accende, occorrerà provvedere alla liberazione artificiale della chiave tramite spiombamento del tasto Tl previa autorizzazione scritta del DCO. In tal caso l'abilitazione alla manovra si ottiene cinque minuti dopo la rotazione della chiave nella serratura Tch/Mm ed è evidenziata dal passaggio al verde fisso della spia "abilitazione manovra";

c) azionare la maniglia di manovra nella posizione voluta per la posizione di "TRACCIATO DIRETTO" o per la posizione "DEVIAZIONE" e tenerla azionata fino alla accensione della lampada di controllo "completamento manovra". Al rilascio della maniglia la lampada "completamento manovra" si spegne (il tempo di manovra di una comunicazione e' contenuto in circa 10 secondi);

d) ruotare la chiave introdotta nella serratura Tch/Mm verso destra fino alla posizione di "attesa liberazione"; all'accensione della lampada "liberazione", completare la rotazione, estrarre la chiave e introdurla nell'unità bloccabile Tch; qualora la lampada "liberazione" del Tch/Mm non si accendesse, con conseguente mancata liberazione della chiave dalla serratura Tch/Mm, si dovrà fare ricorso, d'iniziativa, al relativo tasto di liberazione Tl.

Ultimata la manovra elettrica sul posto deve essere accertato che il segnale indicatore abbia assunto la posizione voluta.

Su apposite targhe d'istruzione sono riportate in dettaglio le operazioni da compiere per eseguire la manovra individuale a mano del deviatore.





Eventuali ulteriori istruzioni possono essere emanate dalle Unità periferiche interessate riportandole nell'Orario di Servizio.

- Inserire all'Allegato 9 il seguente titolo: **Deviatioio a ritorno elastico (CTC semplificati)**

RETE FERROVIARIA ITALIANA
Il Responsabile della Direzione Tecnica
Michele Elia

