



Direzione Tecnica
il Direttore

DISPOSIZIONE N° 05 del 18 MAR. 2003 "Istruzioni per l'esercizio del Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)"

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 in 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 di 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 di attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacità dell'infrastruttura 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, in particolare, il combinato disposto articolo 96 punto 1) del sopra citato D.P.R. 753/80 e articoli 7 e 11 D.P.R. 146/99 che demanda a disposizioni del Gestore dell'Infrastruttura di disciplinare le modalità d'esecuzione delle diverse mansioni del personale addetto al servizio ferroviario;

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

La presente disposizione è composta di n° 14 pagine

E' COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE
COMPOSTA DI N° 14 PAGINE

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 20.338.109.932
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. n. 01585570581

Pagina 1 di 14





(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 delle Infrastrutture e dei Trasporti;

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 di RFI 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 competenti Strutture Operative Centrali di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., prot. n° RFI/TC.MV.RG/107 del 13.03.2003 con cui si propone l'emanazione di una disposizione concernente l'esercizio del Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT);

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

DELIBERA

ISTRUZIONI PER L'ESERCIZIO DEL SISTEMA DI CONTROLLO MARCIA TRENO

Art. 1

DESCRIZIONE GENERALE

1. Funzionalità del Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT)

Il Sistema SCMT realizza, un controllo della marcia del treno rispetto:

- ai segnali fissi;
- alla velocità massima ammessa sugli itinerari (arrivo/partenza/transito) delle località di servizio;
- alla velocità massima ammessa dalla linea;
- alla velocità massima ammessa dalla frenatura;
- alla velocità massima ammessa dal materiale rotabile;
- alla velocità ammessa dai rallentamenti;
- alle riduzioni di velocità diverse dai rallentamenti;
- ad altre particolari condizioni di marcia.

In caso di superamento dei limiti imposti dai vincoli di marcia, aumentati di opportuni margini, il sistema comanda la disinserzione della trazione e la frenatura d'urgenza.

Il sistema è applicabile a tutti i binari di linea indipendentemente dal sistema di blocco impiegato e a tutti i binari di circolazione di stazione.

Sulle linee in BAcc, per la gestione dei vincoli di marcia, vengono utilizzate anche le correnti codificate di binario unitamente ai punti informativi (PI).

Nella fase di approccio ad un segnale disposto a via impedita, il controllo è realizzato fino ad un valore costante predefinito denominato velocità di rilascio (Vril).





Il sistema SCMT è costituito da due sottosistemi denominati:

- Sotto Sistema di Terra (SST)
- Sotto Sistema di Bordo (SSB)

2. Sottosistema di Terra (SST)

Le principali apparecchiature costituenti il SST sono:

- *Punto Informativo (PI).*

Il PI permette di trasmettere al treno (SSB) le informazioni fornite o rilevate dagli impianti di terra (SST); esso è composto da due boe.

La boa è un dispositivo elettronico posato sui binari e può essere:

- di tipo fisso (trasmette sempre la stessa informazione: esempio velocità di linea);
- di tipo commutato (trasmette informazioni diverse a seconda dell'aspetto del segnale).

- *Encoder*

E' un dispositivo previsto sia nei PdS che in linea. Permette di rilevare i diversi aspetti del segnale, tramite apposite interfacce con lo stesso, e di inviare alle boe dei PI le informazioni su tali aspetti.

- *Chiavi per la gestione dei rallentamenti.*

Permettono, una volta estratte, di intervenire sugli aspetti dei segnali per ridurre la velocità di marcia tramite il segnalamento.

- *Sistema diagnostico.*

Permette di monitorare i vari dispositivi di terra per rilevare eventuali avarie.

Il SST rende disponibili, sotto forma di informazioni binarie codificate, i dati relativi allo stato degli impianti e delle caratteristiche della linea necessari per il controllo della marcia del treno rispetto ai vincoli di marcia gestiti.

I dati possono essere:

- *Variabili.*

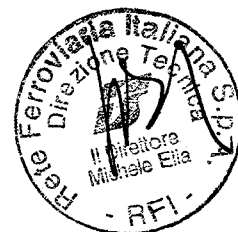
Subiscono variazioni in funzione dello stato della circolazione e degli itinerari in atto (di norma i segnali).

- *Semifissi.*

Di carattere temporaneo ma che non subiscono variazioni nel periodo di validità (di norma i rallentamenti).

- *Fissi.*

Di carattere permanente (velocità della linea, grado di frenatura della linea).





Sulle linee attrezzate con il BAcc per la trasmissione a bordo delle informazioni variabili vengono utilizzate anche le correnti codificate di binario.

3. *Sotto Sistema di Bordo (SSB)*

Principali apparecchiature costituenti il SSB:

- *Antenna per la Ripetizione dei Segnali Discontinua Digitale (RSDD)*
Viene utilizzata per la captazione delle informazioni provenienti dai PI. È un dispositivo elettronico che riceve le informazioni inviate dai PI ed è posta nel sottocassa del rotabile.
- *Captatori RSC.*
Vengono utilizzati per la captazione delle informazioni provenienti dai codici di BAcc e sono posti nel sottocassa del rotabile.
- *Elaboratore di bordo*
Elabora le informazioni provenienti da terra unitamente a quelle immesse a bordo dal macchinista e realizza il confronto di velocità di cui al comma 1.
- *Interfaccia Uomo/Macchina*
Serve per visualizzare le informazioni necessarie al Guidatore e consentirne la relativa operatività.
- *Gruppo pneumatico*
Realizza, su comando dell'elaboratore di bordo, lo scarico dell'aria in condotta generale per il comando della frenatura di urgenza.

Il SSB effettua un controllo continuo tra la velocità reale e quella massima consentita al treno rispetto ai vari vincoli di marcia gestiti.

Qualora la velocità del treno risulti superiore rispetto a quella imposta interverrà la frenatura d'urgenza.

Art. 2

MODALITA' DI MARCIA

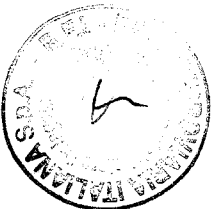
Le norme ad uso del personale di macchina (Guidatore) sono contenute nell'allegato XIV Ter IPCL.

Art. 3

ESERCIZIO NORMALE

1. *Indicazioni in Orario*

Le linee (o i tratti di linea) attrezzati con SCMT sono indicate nell'Orario di Servizio tramite apposito segno convenzionale costituito da una linea verticale punteggiata riportata sulla fiancata principale del FL a destra della simbologia relativa al tipo di blocco; qualora la linea fosse attrezzata anche con BAcc, il segno convenzionale SCMT va riportato alla destra del segno relativo al BAcc.





Non sono previsti segnali laterali atti a segnalare l'inizio ed il termine dei tratti attrezzati.

2. Segni grafici relativi al SCMT

I segni grafici impiegati nella compilazione dei piani schematici, relativamente alla rappresentazione dei PI e delle indicazioni previste, nell'attuale fase sperimentale, sono quelli riportati nella Istruzione Servizio Deviatori.

3. Notifica delle prescrizioni ai treni

Ai treni attrezzati con SCMT dovranno continuare ad essere notificate le prescrizioni. Per la loro notifica valgono le norme in vigore, salvo quanto diversamente specificato nelle presenti disposizioni.

4. Rallentamenti

a) Gestione dei rallentamenti

La gestione è prevista per i rallentamenti che, tramite attrezzaggio dedicato, vengono comunicati al sistema. Sono gestite le seguenti tipologie:

- Con fermata (con o senza pilotaggio);
- Fissi;
- Spostabili;
- Contigui;
- Ravvicinati.

La gestione dei rallentamenti è realizzata:

- In linea;
- Nei bivi;
- Nelle stazioni, nei posti di comunicazione e nei posti di movimento limitatamente agli itinerari di corretto tracciato.

Se i rallentamenti interessano itinerari deviati di un bivio oppure di un località di servizio, sono rispettivamente gestiti con i criteri riportati nei successivi punti b) e c).

I PI per la gestione dei rallentamenti sono posati secondo i criteri previsti nella "Istruzione per la gestione dei rallentamenti con SCMT ad uso del personale della manutenzione".

In particolare, sono previsti, di norma, due PI:

- Uno in corrispondenza del segnale di avviso di rallentamento;
- Uno a distanza di 200 mt in precedenza al segnale di avviso di rallentamento.

Per situazioni particolari oltre ai due precedenti, sono inoltre previsti PI aggiuntivi di avviso di rallentamento, PI di inizio e/o fine di rallentamento e PI di inizio di rallentamento posati all'interno del rallentamento stesso, qualora richiesto dalla tipologia di rallentamento.





b) Rallentamenti interessanti gli itinerari deviati di un bivio

I rallentamenti che interessano gli itinerari deviati di un bivio devono essere gestiti come di seguito specificato:

- per i rallentamenti a velocità maggiore o uguale a 30 km/h mediante l'estrazione, se necessario, di apposite chiavi di rallentamento che, intervenendo sull'aspetto del segnalamento, impongono una riduzione di velocità a 30 km/h;
- per i rallentamenti a velocità inferiore a 30 km/h mediante l'utilizzo degli appositi PI e, se necessario, anche con l'estrazione delle apposite chiavi di rallentamento.

c) Rallentamenti interessanti gli itinerari deviati delle stazioni, dei posti di comunicazione e dei posti di movimento

I rallentamenti interessanti gli itinerari deviati delle stazioni, dei posti di comunicazione e dei posti di movimento devono essere gestiti come di seguito specificato:

- se l'itinerario deviato è percorribile a velocità pari a 100 km/h, mediante l'estrazione delle apposite chiavi di rallentamento che, intervenendo sull'aspetto del segnalamento, impongono una riduzione di velocità a 60 km/h;
- se l'itinerario deviato è percorribile a velocità pari a 30 oppure a 60 km/h, ai fini della gestione SCMT, non deve essere adottato alcun provvedimento impiantistico;
- se il rallentamento interessante un itinerario deviato si estende oltre il termine dell'itinerario di arrivo oppure oltre il PI di fine stazione inizio linea la gestione del rallentamento, in aggiunta ai criteri di cui ai due precedenti alinea, può richiedere l'impiego di appositi PI;
- se il rallentamento interessante un itinerario deviato si estende o interessa il tratto di binario a valle dell'ultimo deviatoio e in presenza di BAcc o di dispositivo per la liberazione anticipata della marcia (infill) la gestione dei rallentamenti, in aggiunta ai criteri di cui al primo e secondo alinea, può richiedere l'impiego di appositi PI;
- per i rallentamenti a velocità inferiore a 30 km/h il movimento dei treni avverrà con i segnali disposti a via impedita.

d) Rallentamenti contigui

I rallentamenti contigui sono gestiti con i medesimi criteri previsti per più rallentamenti singoli programmati.

e) Rallentamenti spostabili

I rallentamenti spostabili sono gestiti con i criteri previsti al precedente punto a), tenendo presente che la lunghezza del tratto soggetto a rallentamento deve essere mantenuta costante al fine di non modificare la programmazione dei PI.

f) Rallentamenti limitati a determinati periodi della giornata

I rallentamenti validi solo per determinati periodi della giornata sono gestiti con SCMT con l'adozione dei criteri di cui al precedente punto a). Per tali rallentamenti, oltre alle altre operazioni occorrenti per la programmazione dei PI, deve essere inserita nei PI l'ora di inizio e termine della validità del rallentamento stesso.





g) Criteri di utilizzazione delle chiavi per la gestione dei rallentamenti sugli itinerari devianti

Le chiavi per la gestione dei rallentamenti interessanti gli itinerari devianti delle località di servizio di cui ai punti b) e c) devono essere opportunamente numerate e inserite in apposite serrature; tali chiavi, il cui intervento è riferito a specifiche zone, sono opportunamente individuabili su un pannello topografico della località di servizio stessa.

Il numero delle chiavi da utilizzare per la gestione dei rallentamenti deve essere stabilito dalle Unità Periferiche interessate sulla base dei principi contenuti nella "Istruzione per la gestione dei rallentamenti con SCMT ad uso del personale della manutenzione".

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

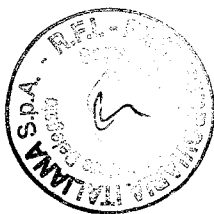
a) Rallentamento attivato con i moduli L 65 e M 50

I rallentamenti attivati con moduli L 65 e M 50 devono essere sempre gestiti dal SCMT.

Per la segnalazione dei rallentamenti, oltre ai segnali stabiliti dal Regolamento sui Segnali, devono essere installati gli appositi PI.

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

- Il Capo Reparto Infrastrutture deve inviare tempestivamente all'Agente dei Lavori, incaricato della configurazione del rallentamento, il modulo L 65 che, oltre alle indicazioni normalmente previste, dovrà riportare le progressive esatte relative all'inizio e al termine del rallentamento.
- L'agente incaricato dei Lavori deve provvedere alla configurazione del rallentamento mediante codifica dei PI e/o estrazione delle chiavi di riduzione di velocità secondo i criteri stabiliti nella "Istruzione per la gestione dei rallentamenti con SCMT ad uso del personale della manutenzione" e deve inoltre inviare al Capo Reparto Infrastrutture la prevista documentazione firmata (Piano Schematico di PdS tipologico per SCMT, Profilo estrazione chiavi con indicazione delle chiavi estratte, Rapporto di stampa del telegramma di ogni boa dei PI, Rapporto di verifica della corretta configurazione di ogni boa dei PI) inerente la verifica della corretta configurazione dei rallentamenti.
- Il Capo Reparto Infrastrutture deve verificare e confermare all'Agente incaricato dei Lavori le operazioni effettuate dallo stesso, controfirmando la documentazione da questi inviata.
- L'agente incaricato dei Lavori deve successivamente confermare al Capo Reparto Infrastrutture, mediante l'apposito modulo (Allegato 1), che a partire dall'ora e dal giorno previsto il rallentamento dovrà considerarsi notificato al sistema. Tale conferma deve essere data quanto prima possibile in modo da consentire al Capo Reparto Infrastrutture l'inoltro del modulo L65 al Capo Reparto Territoriale Movimento;
- Il Capo Reparto Territoriale Movimento deve compilare nei modi d'uso il modulo M50 che invierà poi seguendo la procedura prevista alle località interessate.
- Per la cessazione il Capo Reparto Infrastrutture deve richiedere all'Agente dei Lavori incaricato, inviando l'apposito modulo L 65, la rimozione dei segnali previsti dal RS e contestualmente degli appositi PI e ricevere la conferma scritta.





L'agente incaricato dei Lavori deve verificare periodicamente i PI posati per la gestione dei rallentamenti al fine di verificare il loro corretto funzionamento. Tale verifica deve essere effettuata anche nel caso in cui i PI siano stati posati in opera precedentemente all'attivazione del rallentamento.

La posa e la rimozione delle apparecchiature per la gestione dei rallentamenti deve avvenire in intervalli liberi da treni o in regime di interruzione per necessità tecniche.

b) Rallentamento non attivato con i moduli L 65 e M 50

Nel caso occorra attivare d'urgenza un rallentamento, si deve provvedere, nel tempo strettamente necessario, a segnalare il rallentamento sul terreno con i segnali previsti RS e alla contestuale posa degli appositi PI almeno precodificati e/o alla eventuale estrazione delle apposite chiavi.

In caso di posa degli appositi PI precodificati il rallentamento deve essere considerato gestito; la velocità del rallentamento dovrà essere uguale al valore di velocità precodificato nei PI stessi.

L'eventuale indisponibilità dei PI non deve ritardare la posa dei segnali previsti dal RS. Nel caso particolare in cui i segnali e i PI non fossero contemporaneamente disponibili, dovrà essere comunque posato sollecitamente quello che risulta disponibile.

L'agente dei Lavori che attivi un rallentamento non programmato (improvviso), oltre a fornire al DM (o DCO) tutte le occorrenti notizie già previste relative al rallentamento stesso, deve anche precisare se esso è gestito o meno dal SCMT.

Non appena possibile per la gestione dei rallentamenti devono essere adottate le procedure di cui al precedente punto a).

c) notifica delle prescrizioni per rallentamenti attivati o meno con i moduli L 65 e M 50

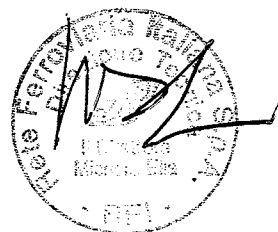
Per la notifica delle prescrizioni relative ai rallentamenti valgono le norme comuni, tenendo presente che nel caso di rallentamento non gestito da SCMT e/o non segnalato sul terreno, le prescrizioni devono essere notificate ai treni direttamente nella località limitrofa abilitata (o PdS limitrofo su linee esercitate con CTC).

6. Riduzioni di velocità diverse dai rallentamenti e non compresi in orario.

a) Criteri per la gestione delle riduzioni di velocità

Le riduzioni di velocità sono gestite con la posa di PI precodificati (con valori di limitazione di velocità predefiniti) all'inizio e al termine della zona soggetta a riduzione e in uscita da ogni PdS intermedio interessato alla riduzione stessa; per la zona soggetta a riduzione dovrà essere specificato se è interessato il solo tratto di linea compreso tra due stazioni, il solo ambito stazione o entrambi.

Quando la riduzione di velocità venga richiesta da un agente diverso da quello dei Lavori, il DM/DCO dovrà avvisare per iscritto il personale interessato alla posa di PI secondo i criteri stabiliti in sede locale.





L'agente della manutenzione che istituisce la riduzione di velocità deve sempre specificare se la riduzione è gestita o meno dal SCMT.

La posa e la rimozione delle apparecchiature per la gestione delle riduzioni di velocità deve avvenire in intervalli liberi da treni o in regime di interruzione per necessità tecniche.

b) Notifica delle prescrizioni relative alle riduzioni di velocità diverse dai rallentamenti

Per la notifica delle prescrizioni relative alle riduzioni di velocità valgono le norme comuni, tenendo presente che le prescrizioni relative a riduzioni di velocità non gestite dal sistema SCMT devono essere notificate ai treni direttamente nella località limitrofa abilitata (o PdS limitrofo su linee esercitate con CTC).

7. Riduzioni di velocità programmate in orario

La funzione relativa alla riduzione di velocità a 160 km/h, su alcuni tratti di linea, da rispettare in alcune ore della giornata, prescritta in orario con annotazione sulla fiancata di linea del Fascicolo Linea, è gestita dal SCMT dall'uscita della stazione di inizio fino all'uscita della stazione di termine.

Art. 4

PERDITA DELLE INFORMAZIONI RELATIVE AI SEGNALI

1. A seguito della perdita di un PI di segnale di 1^a categoria il sistema SCMT comanda la frenatura del treno fino all'arresto, salvo il caso in cui, sulle linee in BAcc, sia presente un codice a bordo.

L'anormalità viene visualizzata a treno fermo con specifico messaggio al Guidatore che deve:

- segnalare con comunicazione registrata l'anormalità al DM della successiva stazione (o DCO) utilizzando la seguente formula "SCMT: rilevato guasto al segnale di¹";
- riconoscere mediante l'azionamento di un apposito tasto l'anormalità rilevata.

2. Nel caso di arresto per perdita della informazione relativa al segnale, per la ripresa della corsa devono essere adottate le procedure di seguito specificate.

a) Perdita di un PI relativo ad un segnale di PBA permissivo

Il Guidatore riprenderà la corsa rispettando le norme previste per il superamento di un segnale permissivo disposto a via impedita (articolo 48 RS).

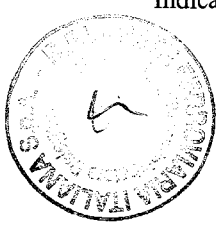
b) Perdita di un PI relativo ad un segnale di PBA non permissivo

Per la ripresa della corsa il DM o DCO deve prescrivere al treno di proseguire con marcia a vista fino al successivo segnale, salvo la ricezione di un codice a bordo sulle linee con BAcc.

c) Perdita di un PI relativo ad un segnale di partenza di una stazione abilitata

Per la ripresa della corsa devono essere adottate le medesime procedure previste nel caso di improvvisa chiusura del segnale di partenza.

¹ Indicare tipo di segnale: PBI N°..... oppure segnale di partenza di ecc





d) Perdita di un PI relativo ad un segnale di partenza di stazione disabilitata

Per la ripresa della corsa devono essere adottate le medesime procedure previste nel caso di improvvisa chiusura del segnale di partenza.

e) Perdita di un PI relativo ad un segnale di PBI impresenziato o ad un segnale di partenza di stazione impresenziata munito di lettera "A" luminosa su linee con Bca o BEM

Per la ripresa della corsa devono essere adottate le medesime procedure previste per il superamento del segnale disposto a via impedita con lettera A spenta tenendo presente che per le linee con Bca non deve essere effettuata la liberazione artificiale del blocco.

f) Perdita di un PI relativo ad un segnale di PBI presenziato su linee con BEM

Per la ripresa della marcia devono essere adottate le norme previste per la improvvisa chiusura di un segnale di PBI.

g) Perdita di un PI relativo ad un segnale di protezione di una stazione impresenziata munito di lettera luminosa "D" su linee con B.ca o BEM.

Per la ripresa della corsa devono essere adottate le medesime procedure previste per il superamento del segnale disposto a via impedita con lettera D spenta.

h) Perdita di un PI relativo ad un segnale di PBA, di protezione e di partenza di una stazione impresenziata munito di lettera luminosa "P" su linea con BA.

Per la ripresa della corsa devono essere adottate le medesime procedure previste per il superamento del segnale disposto a via impedita con lettera P spenta.

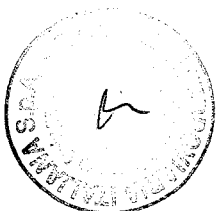
i) Perdita di un PI relativo ad un segnale di avviso isolato

Il guidatore riprende la marcia mettendosi in condizione di rispettare il successivo segnale di prima categoria.

3. Avviso dell'anormalità

Il DM/DCO che riceve dal guidatore l'avviso di anormalità relativa alla perdita di un PI di segnale di 1^a categoria deve, prolungandosi l'anormalità:

- avvisare immediatamente l'agente della manutenzione secondo le modalità stabilite in sede locale;
- provvedere affinché ai treni successivi venga prescritto di escludere il sistema SCMT in corrispondenza del segnale, con la seguente formula: "Escludete SCMT in corrispondenza segnale di ... ("partenza o protezione di ..." o "PBI N° tra e)". In tal caso il guidatore dopo l'arresto al segnale interessato escluderà il sistema SCMT e lo reincluderà appena superato il segnale medesimo. Il sistema si porterà quindi nel modo operativo predisposizione fino al recupero delle informazioni mediante la lettura di un successivo PI di segnale di 1^a categoria o di un apposito PI posato in uscita da un PdS su linea con blocco a due aspetti.





Art. 5

PERDITA DI UN PI GENERICO

A seguito della perdita di un PI generico, che non comporta l'arresto immediato del treno, il SSB di SCMT memorizza tale anomalia; questa verrà visualizzata solamente alla successiva condizione di treno fermo con specifico messaggio al Guidatore che deve:

- segnalare con comunicazione registrata l'anomalia al DM della successiva stazione (o DCO) utilizzando la seguente formula "SCMT: guasto a terra²";
- riconoscere mediante l'azionamento di un apposito tasto l'anomalia rilevata.

Il DM/DCO che riceve dal guidatore tale avviso deve, prolungandosi l'anomalia, avvisare l'agente della manutenzione secondo le modalità stabilite in sede locale.

Art. 6

LAVORI DI MANUTENZIONE/RIPARAZIONE

1. Lavori di manutenzione e riparazione interessanti le sole apparecchiature del SCMT

Qualora la situazione della circolazione lo consenta, i lavori di manutenzione e riparazione delle apparecchiature del SCMT devono essere eseguiti in regime d'interruzione.

In alternativa al regime di interruzione, detti lavori possono essere eseguiti con le modalità di seguito specificate.

L'AM deve dare avviso con modulo M40 o con dispaccio al DM (o DCO), specificando il tratto o il segnale interessato (SCMT da escludere da a.....³ oppure da escludere in corrispondenza del segnale di protezione di..., di partenza di..... ecc) nonché l'ora di inizio e presumibile fine dei lavori.

Sulle linee a dirigenza locale il DM, prima di autorizzare l'inizio dei lavori, deve avvisare la località limitrofa abilitata al tratto interessato dai lavori. Ai treni interessati deve essere praticata o fatta praticare, ricevendone conferma una volta tanto, la seguente prescrizione "Escludete SCMT da a oppure in corrispondenza segnale di)".

Sulle linee esercitate in CTC tale prescrizione verrà praticata o fatta praticare dal DCO.

2. Lavori di manutenzione e riparazione interessanti enti che hanno influenza sul SCMT

Qualora la situazione della circolazione lo consenta i lavori di manutenzione e riparazione degli enti che hanno influenza sul SCMT devono essere eseguiti in regime d'interruzione.

Nel caso detti lavori vengano eseguiti con emissione di modulo M 45, devono essere osservate le vigenti norme con le seguenti aggiunte e varianti.

L'AM, oltre all'ente o meccanismo, dovrà sempre specificare nella colonna "OSSERVAZIONI" del mod. M 45 se i lavori interessano o non interessano il SCMT.

² Indicare i codici riportati sul display del cruscotto di SSB

³ Da escludere da..... a..... deve intendersi rispettivamente prima del segnale di partenza della località che delimita l'inizio della tratta e dopo il segnale di protezione della località ove termina la tratta.





Nel caso di lavori ai segnali fissi l'AM può indicare che i lavori non interessano il SCMT solo nel caso che possa essere garantito il mantenimento a via impedita dei segnali e degli apparati di impianto che determinano l'informazione di via impedita dei PI. In tal caso nella colonna "OSSERVAZIONI" del mod. M 45 deve essere praticata l'annotazione "*Segnali mantenuti a via impedita – I lavori non interessano SCMT*".

Qualora i lavori interessino il SCMT (lavori al BA, ai segnali di PBA, ai segnali di PBI, ai segnali di protezione o partenza non mantenuti a via impedita), l'AM dovrà specificare il tratto e/o il segnale interessato "SCMT da escludere da a....., oppure da escludere in corrispondenza del segnale di protezione/partenza di.... Tale tratto o segnale dovrà essere individuato con i seguenti criteri:

- Linee con BAcc:
 - singolo segnale nel caso di lavori al segnale di partenza delle stazioni presenziate o gestite in regime di telecomando;
 - tratto delimitato tra i due PdS limitrofi nel caso di lavori: al BAcc, ai segnali di PBA, al segnale di protezione e di partenza di stazioni impresenziate o non gestite in regime di telecomando;
- Linee con altre tipologie di blocco (B.A.cf, BEM o B.ca):
 - il singolo segnale nel caso di lavori al segnale di protezione e di partenza di stazione presenziata o gestita in regime di telecomando.
 - tratto delimitato tra i due PdS limitrofi nel caso di lavori: al blocco elettrico; ai segnali di PBA, PBI oppure di avviso isolato di protezione e di partenza di stazioni impresenziate o non gestite in regime di telecomando;
- Nel caso di lavori interessanti i segnali di una località di servizio impresenziata oppure telecomandata gestita in regime "AutA" o "TP" da "EDCO" o da "EDPC" (oppure per guasto da "J"), il tratto da escludere è sempre delimitato dalle due località limitrofe.
- Nel caso di lavori interessanti i segnali di una località di servizio telecomandata gestite in regime "AutA" o "TP" da "J" l'impianto deve essere riportato, se possibile, in regime "J". Per l'esclusione del SCMT devono essere adottate le medesime procedure di cui ai precedenti alinea.

Nel caso in cui l'AM abbia indicato che i lavori interessano anche il SCMT, oltre ai provvedimenti previsti dalla vigente normativa il DM (o DCO), dovrà praticare o far praticare ai treni la occorrente prescrizione "Escludete SCMT da a oppure in corrispondenza segnale di".

Nel caso di lavori ad un segnale di protezione o di partenza non mantenuto a via impedita, al treno dovrà esser praticata, oltre alle altre occorrenti, rispettivamente le seguente prescrizione:

"Fermate al segnale di protezione di..... da considerare a via impedita comunque disposto ed escludete SCMT in corrispondenza di tale segnale".

"Segnale di partenza di.....da considerare a via impedita comunque disposto ed escludete SCMT in corrispondenza di tale segnale".

Qualora al termine dei lavori non possa essere riattivato il sistema SCMT, l'AM deve comunicare al DM (o DCO) per iscritto l'esclusione del SCMT specificando il tratto o il segnale interessato a tale esclusione e contemporaneamente emettere il modulo M45a dell'ente interessato ai lavori.





3. Allarme generico su Banco di Manovra del DM o Quadro Luminoso del DCO

Il DM (o DCO) presentandosi tale segnalazione di allarme deve avvisare l'Agente della Manutenzione.

Art. 7

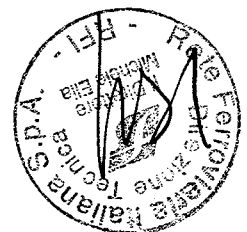
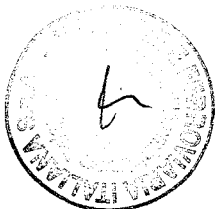
DISPOSIZIONI TRANSITORIE

In prima fase (con l'impiego di soli PI di tipo fisso), il Sistema non realizza alcune delle funzioni specificate all'Art. 1 della presente disposizione quando non è presente un codice di binario a bordo.

Art. 8

La presente disposizione entrerà in vigore alle ore 00.01 del 1° luglio 2003

Michele Elia





ALLEGATO 1.

Rete Ferroviaria Italiana
Direzione Compartmentale Infrastruttura di
Unità Territoriale di
Tronco Lavori

MOD. RL/SCMT
n°

Si conferma che il rallentamento tra il km e il km della linea tratta/stazione
interessante il binario con inizio alle ore del giorno di cui all'allegato
Mod. L65 n° del è da considerarsi notificato al SCMT.

A questo scopo saranno:

- 1. Posati i seguenti Punti Informativi SCMT.

Linea

| Numero PI ⁴ | Tipologia ⁵ | Progressiva |
|------------------------|------------------------|-------------|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

- 2. Estratte le seguenti chiavi di riduzione di velocità

Posto di servizio

| Tipologia ⁶ | Denominazione chiave ⁷ |
|------------------------|-----------------------------------|
| | |
| | |

.....li

L'Agente dei Lavori

Il Capo Reparto Infrastrutture

⁴ Inserire i valori riportati sulle targhette identificative dei PI ad esclusione di 1/2 o 2/2

⁵ PI in asse al segnale di avviso, PI anticipato del segnale di avviso, PI aggiuntivo, ecc.

⁶ R30 o R60

⁷ Ch1 Chn

