

Direzione Tecnica
Il Direttore

20 GIU. 2005

DISPOSIZIONE N° 38 del _____

“Modifiche alle Istruzioni per l’esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni (IET)”.

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 Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, che dispone il recepimento nell’ordinamento giuridico italiano delle direttive comunitarie 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria;

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, recante l’atto di concessione alla “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 degli articoli da 96 a 99 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 e art. 4 secondo comma, 10 secondo e terzo comma, 11 quarto comma e 36 primo comma, del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, che demandano al Gestore dell’Infrastruttura di emanare, anche alla luce delle norme e degli standard emanati nella competenza ministeriale, disposizioni e prescrizioni per lo svolgimento dell’esercizio ferroviario in condizioni di sicurezza;

La presente disposizione è composta di n° 14 pagine

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

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

RFI S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.
a norma dell’art. 2497 sexies cod. civ. e del D. Lgs. n. 188/2003

Sede legale: Piazza della Croce Rossa 1 - 00161 Roma
Capitale Sociale Euro 26.756.202.833,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 01585570581 - P. Iva 01008081000 - R.E.A. 758300

Pagina 1 di 14





Visto il Decreto Dirigenziale 22 maggio 2000, n. 247/VIG3, emanato dal Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti - Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie ed avente come oggetto la definizione degli standard e delle norme di sicurezza per l'esercizio ferroviario;

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 RFI/TC.MV.RG/DET-IET-AV/00050 del 01/06/2005 dei Responsabili delle competenti Strutture Operative Centrali della Direzione Tecnica, con cui si propone l'emanazione di una disposizione recante modifiche alle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni.

Ritenuta la necessità e l'opportunità di emanare la predetta disposizione;

DELIBERA

Art. 1

Al punto 1.1.2 delle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni è apportata la seguente modifica:

Dopo il secondo capoverso è inserito il seguente capoverso:

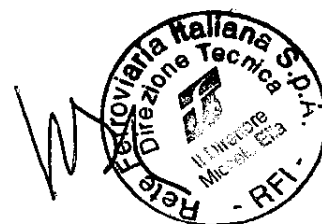
Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 l'esistenza delle necessarie condizioni di sicurezza nell'apparato è garantita con la concessione di una Autorizzazione al Movimento in Supervisione Completa (*art.21 bis – B, lettera a) del Regolamento sui Segnali*) da parte del Sistema, che comanda il movimento del treno.

Art. 2

Al punto 1.1.3 delle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni è apportata la seguente modifica:

Dopo il quarto capoverso è inserito il seguente capoverso:

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L 2 i PdS sono muniti dei segnali imperativi di cui all'articolo 43 bis del Regolamento sui segnali. Nelle stazioni i segnali imperativi di partenza sono distinti per binario.





Art. 3

Al punto 1.1.5 delle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni è apportata la seguente modifica:

Dopo il terzo capoverso è inserito il seguente capoverso:

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 la funzione di agente treno viene svolta dal personale di condotta che presta servizio in testa al treno. Nel caso di un solo agente addetto alla condotta, tale agente si avvarrà del capotreno per far presenziare la cabina di guida con le incombenze di cui all'art. 3 comma 3 della IPCL (e corrispondente art. 8 comma 7 della ISPST) qualora debba allontanarsi dal mezzo di trazione per assolvere obblighi di servizio.

Art. 4

Al punto 1.1.6 delle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni è apportata la seguente modifica:

Alla fine del testo è inserito il seguente capoverso:

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L 2, nell'Ufficio Movimento di ciascun PdS esiste una scorta di Riepiloghi di prescrizioni di movimento, di Bollettini di Frenatura e Composizione (BFC), di Liste Veicoli, una serie di moduli M 40, M 40 TELEC/1 (Blocco Radio) e di un protocollo M. 100b.

Art. 5

Alle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni è apportata la seguente modifica:

Dopo il punto 1.1.7 è inserito il seguente punto:

1.1.7 bis. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L 2, oltre al modulo M 40 vengono utilizzati i modd. M 40 TELEC/2 (Blocco Radio) dal DCO ed i modd. M 40 TELEC/1 (Blocco Radio) dal personale di condotta e delle stazioni (entrambi in duplice copia), per prescrizioni specifiche che sono prestampate sui moduli stessi (Allegato 5 bis). Nelle righe in bianco dei predetti moduli possono essere praticate ulteriori prescrizioni. Nella compilazione dei moduli M 40 TELEC. (Blocco Radio) le prescrizioni non notificate debbono ritenersi annullate.

Il DCO, quando deve comunicare al personale di condotta prescrizioni di movimento che prevedono l'uso del Mod. M 40 TELEC (Blocco radio), compilerà il Mod. M 40 TELEC./2 (Blocco Radio) in suo possesso e ne trasmetterà il contenuto come un dispaccio indicando i singoli numeri d'ordine delle prescrizioni da praticare che dovranno essere barrati. In ogni caso il DCO deve dettare testualmente il contenuto di ogni prescrizione da rispettare. Nel trasmettere il contenuto del modulo il DCO deve indicare la data, il numero progressivo del modulo, completato da un numero saltuario di due cifre, le ore di trasmissione e la sua firma.

Il personale di condotta (agente ricevente) ha l'obbligo di compilare il mod. M 40 TELEC/1 (Blocco Radio) in suo possesso, completando o depennando il testo prestampato man mano che lo riceve. Ultimata la compilazione, deve effettuare il collazionamento, ripetendo, oltre al





numero d'ordine barrato di ciascuna prescrizione da osservare, il testo delle prescrizioni da rispettare. Il personale di condotta a collazionamento ultimato dovrà trasmettere il numero progressivo del suo modulo completato da un numero saltuario di due cifre facendolo seguire dalla propria firma.

Il Mod. M 40 TELEC/1 (Blocco Radio) deve essere compilato a decalco in due esemplari, mancando quello per il capotreno.

Per le prescrizioni da praticarsi dal DM di un PdS questi utilizzerà il Mod. M 40 TELEC./1 (Blocco Radio) compilandolo autonomamente per quanto di sua competenza e aggiungendovi eventualmente anche le prescrizioni di movimento impartite con dispaccio dal DCO.

Il Mod. M 40 TELEC/1 (Blocco Radio) può anche essere trasmesso per telefono dal DM di un PdS al personale di condotta.

Il personale di condotta che presta servizio sulle linee con il sistema ERTMS/ETCS L 2 deve essere munito di un fascicolo di moduli M40 TELEC/1 (Blocco Radio).

Art. 6

Al punto 1.2.1 delle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni è apportata la seguente modifica:

Alla fine del testo è inserito il seguente capoverso:

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L 2 i PdS sono privi dei segnali di chiamata telefonica dell'agente treno.

Art. 7

Al punto 1.2.5 delle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni sono apportate le seguenti modifiche:

- In calce al testo del punto a) inserire il seguente cpv:

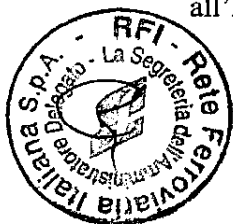
Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L 2 la regolare disposizione, rispetto l'itinerario da percorrere, di un deviatoio con manovra elettrica è accertabile arrestando il treno in precedenza al deviatoio stesso senza impegnarne gli aghi (sia se incontrato di punta sia se incontrato di calcio) e controllando la congruente posizione assunta dagli aghi dello scambio e dall'indicatore da deviatoio.

- In calce al testo del punto b) inserire il seguente cpv:

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L 2 la regolare disposizione, rispetto l'itinerario da percorrere, di un deviatoio con manovra a mano è accertabile arrestando il treno in precedenza al deviatoio stesso senza impegnarne gli aghi (sia se incontrato di punta sia se incontrato di calcio) e controllando attraverso la congruente posizione assunta dagli aghi dello scambio.

- In calce al testo del punto c) inserire il seguente cpv:

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L 2 la specifica prescrizione del DCO relativa al superamento dei deviatori con manovra oleodinamica con i rispettivi segnali indicatori spenti può essere trasmessa unitamente a quelle relative all'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione.





Su tali linee la regolare disposizione, rispetto l'itinerario da percorrere, di un deviatoio con manovra oleodinamica, é accertabile arrestando il treno in precedenza al deviatoio stesso senza impegnarne gli aghi (sia se incontrato di punta sia se incontrato di calcio) e controllando il congruente aspetto assunto dall'indicatore luminoso. Nel caso di deviatoio a cuore mobile con manovra oleodinamica l'arresto del treno in precedenza al deviatoio stesso deve avvenire senza impegnarne gli aghi, se incontrato di punta, oppure senza impegnarne il cuore mobile, se incontrato di calcio.

Art. 8

In calce al punto 1.2.5 bis delle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni è inserito il seguente testo:

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L 2 i segnali luminosi da deviatoio a luce blu possono essere attivati anche se i segnali imperativi dei PdS sono privi dei segnali di avanzamento e di avvio.

Su tali linee la regolare disposizione, rispetto l'itinerario da percorrere, di un deviatoio munito di segnale luminoso da deviatoio a luce blu, é accertabile arrestando il treno in precedenza al deviatoio stesso senza impegnarne gli aghi (sia se incontrato di punta sia se incontrato di calcio) e controllando l'accensione del relativo segnale luminoso a luce blu. Nel caso di deviatoio a cuore mobile con manovra oleodinamica l'arresto del treno in precedenza al deviatoio stesso deve avvenire senza impegnarne gli aghi, se incontrato di punta, oppure senza impegnarne il cuore mobile, se incontrato di calcio.

Art. 9

Alle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni è apportata la seguente modifica:

Dopo il punto 1.2.10 è inserito il seguente punto:

1.2.11 Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L 2 i segnali imperativi di protezione e partenza dei PdS sono privi di segnali di avanzamento e di avvio. Nel posto centrale e nell'ufficio movimento dei PdS sono previste, ad uso del DCO/DM, apposite indicazioni definite segnali virtuali (sono previsti segnali virtuali di protezione, di partenza, di avanzamento e di avvio).

In corrispondenza dei segnali imperativi di protezione dei PdS e del fabbricato viaggiatori delle stazioni delle predette linee non è installato il segnale di chiamata telefonica dell'agente treno.

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 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.





Tale procedura deve essere osservata anche nel caso di arresto di un treno ad un segnale di confine per l'ingresso nella linea ERTMS/ETCS L2, salvo che, in tale evenienza, dovrà essere specificato come punto di arresto il segnale di confine.

Nel caso particolare di arresto del treno non in corrispondenza di un segnale fisso (imperativo di PdS o di fine sezione 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 il binario (di sinistra o di destra), in corrispondenza della quale è avvenuto l'arresto del treno.

A richiesta del DCO la predetta fermata dovrà essere confermata per iscritto.

Nel caso di arresto di un treno ad un segnale di confine per l'uscita dalla linea ERTMS/ETCS L 2, il personale di condotta deve darne avviso al DM/DCO di giurisdizione del tratto di linea tradizionale successivo al predetto segnale di confine, secondo le specifiche procedure previste per tali linee.

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 per le comunicazioni tra DCO e personale di condotta dovranno essere utilizzate prioritariamente le apparecchiature per il collegamento via radio GSM/R.

Art. 10

Alle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni è apportata la seguente modifica:

Il punto 1.3.1 è così sostituito:

1.3.1 Per il distanziamento dei treni è realizzato il regime del blocco elettrico (automatico o conta-assi) e, sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L 2, il regime del blocco radio.

Art. 11

Al punto 1.3.4 delle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni è apportata la seguente modifica:

Il primo capoverso è così sostituito:

1.3.4 In caso di guasto delle telecomunicazioni il servizio può continuare purché i segnali possono essere regolarmente disposti a via libera oppure, sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L 2, fino a quando pervengono ai treni Autorizzazioni al Movimento concesse dal Sistema (*art. 21 bis – B, lettere a) e b) del Regolamento sui Segnali*).

Art. 12

Al punto 1.4.1 delle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni è apportata la seguente modifica:

Dopo il secondo capoverso è inserito il seguente capoverso:





Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L 2, la partenza dei treni avviene d'iniziativa del personale di condotta anche nelle stazioni presenziate da DM, dopo il ricevimento dell'Autorizzazione al Movimento (*art. 21 bis – B del Regolamento sui Segnali*) ed il segnale di pronti del capotreno, secondo quanto previsto dal Regolamento sui Segnali. All'occorrenza il dirigente può intervenire direttamente per il licenziamento del treno, previa consegna di apposita prescrizione al personale di condotta (1) e avviso verbale al capotreno.

(1) A.....vostro treno licenziato dal dirigente.

Art. 13

Al punto 1.4.4 delle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni è apportata la seguente modifica:

Il terzo capoverso è così sostituito:

Il capotreno, per tutto il tempo in cui il suo treno è in manovra, dovrà custodire presso di sé la chiave, estratta dall'unità bloccabile prima di iniziare la manovra, e dovrà reinserirla nell'unità bloccabile stessa solo a manovra ultimata, avvisandone verbalmente il D.C.O. che provvederà al suo bloccamento. (Ovviamente tale procedura non è richiesta quando viene ordinato al treno di avanzare in manovra sull'itinerario da percorrere con la specifica prescrizione del mod. M 40 DCO oppure del mod. M 40 TELEC (blocco radio)). Il capotreno dovrà tener presente che l'inserimento della chiave nell'unità bloccabile vale come conferma al D.C.O. che la manovra è ultimata e che sono stati effettuati tutti gli accertamenti e le incombenze previsti circa lo stazionamento dei rotabili, la visita ai deviatori ecc. Il capotreno, in conseguenza dell'operazione di cui sopra, consentirà l'apertura dei segnali nella stazione interessata alla manovra e anche quelli di partenza nella stazione limitrofa ove questi fossero stati inibiti. Nell'eventualità che nella relativa unità bloccabile il tasto di liberazione dovesse risultare spiombato, l'ultimazione della manovra dovrà essere confermata dal capotreno al D.C.O. con dispaccio, dopo la reintroduzione della chiave. E' ammesso che, nelle stazioni impresenziate, la manovra elettrica dei deviatori sia eseguita su comando del D.C.O.; inoltre, nelle stazioni di tipo presenziabile, l'agente treno eventualmente abilitato, in assenza di D.M. o di A.I. può eccezionalmente utilizzare, previa intese con il D.C.O., la manovra elettrica locale dei deviatori.

Art. 14

Al punto 1.5.3 delle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni sono apportate le seguenti modifiche:

- Il quarto capoverso è così sostituito:

Per il ricovero il treno ML si deve arrestare all'altezza del segnale di protezione del PdS oppure all'altezza del segnale imperativo di protezione, nel caso di PdS di linea munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L 2, e l'agente di scorta si deve annunciare al telefono per ricevere istruzioni per l'ingresso.





- Il quinto cpv è così sostituito:

Il DCO, ove nulla osti e purché non si tratti di carrelli, disporrà per l'ingresso nel PdS con la disposizione a via libera del segnale di protezione. In caso contrario, oppure nel caso di linea munita di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L 2, predisposto l'istradamento, impartirà l'ordine di rientro con il seguente dispaccio:

- *Avanzate per ricoverarvi in binario*

Art. 15

Alle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni è apportata la seguente modifica:

Dopo il punto 1.6.1 è inserito il seguente punto:

1.6.1 bis Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L 2 in presenza di particolari anomalie (es: anomalie interessanti una sezione di blocco radio o di un circuito di binario di un PdS), il Sistema concede al treno l'Autorizzazione al Movimento con Marcia a Vista (*art. 21 bis – B, lettera b) del Regolamento sui Segnali*); tale Autorizzazione non viene comunque concessa qualora sulla sezione di blocco radio sia presente un PCF "attivo" o un POC, oppure sul circuito di binario del PdS sia presente un PCF "attivo".

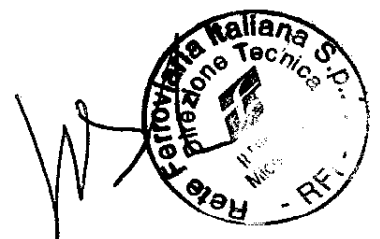
Il ricevimento della predetta Autorizzazione al Movimento, impone al personale di condotta il superamento del segnale imperativo (in corrispondenza del quale ha ricevuto la predetta Autorizzazione) e il proseguimento, con marcia a vista non superando comunque la velocità di 30 km/h, fino al successivo segnale imperativo, in corrispondenza del quale dovrà comunque arrestarsi.

Sulle predette linee, in caso di anomalie che impedisca ad un treno il ricevimento di una Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema (*art. 21 bis – B, lettere a) e b) del Regolamento sui Segnali*), spetta al DCO ordinare l'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione (*art. 21 bis – B, lettera c) del Regolamento sui Segnali*), utilizzando lo specifico mod. M 40 TELECOM (Blocco Radio). Tale procedura deve essere osservata anche nel caso di arresto di un treno non in corrispondenza di un segnale fisso per caduta connessione radio od altra anomalia.

In tali casi il personale di condotta rispetterà le prescrizioni ricevute.

Non sono ammessi movimenti dei treni con Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione del DCO, che prevede la marcia a vista non superando comunque la velocità di 30 km/h, su una sezione di linea su cui sono presenti POC oppure PCF "attivi"

Non sono in ogni caso ammessi movimenti di treni con Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione del DCO se tali movimenti interessano itinerari di arrivo e/o partenza di PdS su cui sono presenti PCF "attivi".





Art. 16

Alle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni è apportata la seguente modifica:

Il punto 1.6.2 è così sostituito:

1.6.2 In particolari casi, il DCO può vincolare, con comunicazione registrata, la partenza di un treno al suo dispaccio di nulla osta:

- *Vostra partenza da.....vincolata a mio nulla osta.*

Il treno vincolato a nulla osta non dovrà riprendere la corsa prima di aver ricevuto il relativo dispaccio di svincolo, anche se nel frattempo il segnale si fosse disposto a via libera oppure, sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L 2, il treno abbia ricevuto una Autorizzazione al Movimento concessa dal sistema (*art. 21 bis – B, lettere a) e b) del Regolamento sui Segnali*).

Il dispaccio di svincolo da parte del DCO autorizza la partenza del treno solo se il relativo segnale si dispone a via libera oppure, sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L 2, il treno riceva una Autorizzazione al Movimento concessa dal sistema (*art. 21 bis – B, lettere a) e b) del Regolamento sui Segnali*); in caso contrario occorreranno anche le previste prescrizioni del DCO per la partenza con il segnale a via impedita oppure, sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L 2, per la partenza con Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione del DCO (*art. 21 bis – B, lettera c) del Regolamento sui Segnali*).

Art. 17

Al punto 1.6.6 delle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni sono apportate le seguenti modifiche:

- **Alla fine del testo è inserito il seguente capoverso:**

Le procedure di cui sopra, relative al segnale luminoso da deviatoio a luce blu, devono essere altresì osservate, sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, nel caso di ricevimento dal DCO della specifica prescrizione di avanzare in manovra sull'itinerario da percorrere (prescrizione n° 6 del mod. M40 TELEC Blocco Radio).

La nota (1) del quarto alinea della lettera b) è così sostituita:

(1) Utilizzando l'apposito modulo per deviatoi in dotazione al personale dei treni oppure le righe in bianco del mod. M 40 DCO o M 40 TELEC (Blocco Radio).

Art. 18

Alle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni sono apportate le seguenti modifiche:

- **Dopo il punto 1.6.6 ter è inserito il seguente punto:**

1.6.7. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il Sistema ERTMS/ETCS L2, in caso di anomalità che impedisca ad un treno fermo ad un segnale imperativo di protezione o di





partenza di un PdS il ricevimento di una Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, il DCO deve ordinare l'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione notificando al treno, con lo specifico modulo M 40 TELEC (Blocco Radio) le occorrenti prescrizioni.

Nei PdS presenziati da DM, spetta a tale agente notificare, con lo specifico modulo M 40 TELEC (Blocco Radio), le occorrenti prescrizioni per l'arrivo e/o la partenza del treno.

- Dopo il punto 1.6.7 è inserito il seguente punto:

1.6.8. Nei PdS muniti di segnalamento plurimo, in caso di anomalità che impedisca ad un treno fermo ad un segnale imperativo di protezione/partenza (esterno, interno, interno n°) il ricevimento di una Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, il DCO deve ordinare l'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione notificando al treno, con lo specifico modulo M 40 TELEC (Blocco Radio) le occorrenti prescrizioni.

Nei PdS presenziati da DM, spetta a tale agente notificare, con lo specifico modulo M 40 TELEC (Blocco Radio), le occorrenti prescrizioni per l'arrivo e/o la partenza del treno.

- Dopo il nuovo punto 1.6.8 è inserito il seguente punto:

1.6.9. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il Sistema ERTMS/ETCS L 2, in caso di anomalità che impedisca ad un treno fermo ad un segnale imperativo di fine sezione il ricevimento di una Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, il DCO deve ordinare l'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione notificando al treno, con lo specifico modulo M 40 TELEC (Blocco Radio) le occorrenti prescrizioni.

- Dopo il punto 1.6.9 è inserito il seguente punto:

1.6.10 Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il Sistema ERTMS/ETCS L 2, in caso di anomalità che impedisca la disposizione a via libera del segnale di confine per l'ingresso nella linea con ERTMS/ETCS L2; il DCO deve ordinare l'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione notificando al treno, con lo specifico modulo M 40 TELEC (Blocco Radio) le occorrenti prescrizioni.

Per il superamento dei segnali di confine in uscita dalla linea con ERTMS/ETCS L 2, disposti a via impedita, devono essere rispettate le procedure previste per le linee tradizionali (non munite di attrezzature atte a realizzare il Sistema ERTMS/ETCS L 2).

- Dopo il punto 1.6.10 è inserito il seguente punto:

1.6.11 Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il Sistema ERTMS/ETCS L 2, in caso di arresto di un treno non in corrispondenza di un segnale imperativo di PdS o di fine sezione, oppure di un segnale di confine, per caduta connessione radio o altra anomalità, il DCO deve ordinare l'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione notificando al treno, con lo specifico modulo M 40 TELEC (Blocco Radio) le occorrenti prescrizioni.

Art. 19

Dopo l'allegato 5 delle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni è inserito il seguente nuovo allegato:





ALLEGATO 5 bis

M 40 TELEC/1 (Blocco Radio)

Data
N. / del DCO
Ore di Trasmissione

Si ordina al MACCHINISTA del treno fermo al segnale imperativo di (1)(2) di (2) oppure al segnale di Confine (2) oppure al km del binario di (2) (3) di rispettare le sottoindicate prescrizioni n° la cui casella è da barrare e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

- 1 Dovete istradarvi sul binario n° / verso (2).
2 Dovete istradarvi sul binario di SINISTRA / DESTRA (2).
3 Dovete percorrere linea
4 Superate il segnale Imperativo di (1) di
5 Marcia a vista non superando comunque la velocità di 30 km/h sull'itinerario da percorrere accertandone la regolarità.
6 Avanzate in manovra sull'itinerario da percorrere, 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. Accertate anche l'integrità e la regolare disposizione dei deviatori non centralizzati esistenti sull'itinerario.
7 Superate il segnale Imperativo di Fine Sezione n°.....
8 Superate il segnale di Confine disposto a via impedita.
9 Proseguite fino al successivo segnale Imperativo con marcia a vista non superando comunque la velocità di 30 km/h per mancanza di via libera.
10 Proseguite fino al segnale Imperativo di Protezione di ubicato al km / di Confine (2) non superando comunque la velocità di 60 km/h. Su tale tratta, che è libera da treni, non tenete conto degli eventuali segnali Imperativi di Fine Sezione incontrati.
11 Per riduzione di velocità da a non superate la velocità di Km/h (4).
[]
[]
[]
[]
[]
[]

Cognome del DCO

Firma del DM

Il Macchinista

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

(1) Indicare la specifica funzione del segnale imperativo ("Protezione n° ..."; "Protezione Esterno n° ..."; "Protezione Interno n° ..."; "Partenza del bin. n°... lato ..."; "Partenza Interno del bin. n°... lato ..."; "Partenza Esterno del bin. n°... lato ..."; "Fine Sezione n°.....").
(2) Depennare la dizione non occorrente.
(3) Indicare la progressiva chilometrica e se binario di sinistra o di destra.
(4) Riduzione di velocità da rispettare sempre con tutto il convoglio.





**-Retro M 40 TELECOM/1 (Blocco Radio)-
Guida per la notifica delle prescrizioni**

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

INTESTAZIONE	Deve essere completata indicando: <ul style="list-style-type: none">- la data, il numero di dispaccio (progressivo/saltuario) e l'ora di trasmissione;- il numero del treno, la funzione specifica del segnale ed occorrendo la località ("Protezione n° "; "Protezione Esterno n°"; "Protezione Interno n°"; "Partenza del bin. n°..... lato"; "Partenza Interno del bin. n°..... lato "; "Partenza Esterno del bin. n°..... lato"; "Fine Sezione n°....."; "Segnale di Confine") oppure la progressiva chilometrica se il treno non è fermo in corrispondenza di un segnale. In quest'ultimo caso occorre specificare se trattasi di binario di sinistra o di destra;- il numero delle prescrizioni da rispettare e da barrare.
1	Deve essere notificata, congiuntamente alla prescrizione n° 4, in caso di superamento di un segnale imperativo di protezione o partenza, completandola indicando il numero del binario nel caso di arrivo oppure il successivo segnale nel caso di segnalamento plurimo o il successivo posto nel caso di partenza.
2	Deve essere notificata nel caso di partenza da una località per indicare il binario sul quale il treno deve istradarsi.
3	Deve essere notificata solo nel caso di immissione su linea affiancata, completandola con l'indicazione della linea su cui il treno deve inoltrarsi.
4	Deve essere notificata nel caso di superamento di un segnale imperativo di protezione o partenza, completandola specificando la funzione del segnale ed indicando la località interessata.
5	Deve essere notificata congiuntamente alla prescrizione n° 4 ed in alternativa alla prescrizione n° 6 quando esistono determinate condizioni impiantistiche.
6	Deve essere notificata congiuntamente alla prescrizione n° 4 ed in alternativa alla prescrizione n° 5 quando mancano una o più determinate condizioni impiantistiche. Gli accertamenti devono essere effettuati secondo quanto previsto dalle IET ai punti 1.2.5 e 1.2.5bis.
7	Deve essere notificata nel caso di superamento di un segnale imperativo di Fine Sezione, completandola con il numero della sezione di blocco alla quale si riferisce.
8	Deve essere notificata nel caso di superamento di un segnale di Confine per l'ingresso sulla linea con il blocco radio.
9	Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione n° 10, quando il treno viene distanziato con la marcia vista fino al primo segnale di Protezione o di Fine Sezione incontrato.
10	Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione n° 9, quando il treno viene distanziato con il giunto. Se trattasi di segnale imperativo di Protezione deve essere completata indicando il Posto di servizio successivo e la progressiva chilometrica dove è ubicato il segnale.
11	Deve essere notificata quando sia necessario notificare ai treni una riduzione di velocità sia in linea che nell'ambito delle località di servizio. Deve essere completata indicando le località che delimitano il tratto interessato e il limite di velocità massima da rispettare.
<input type="checkbox"/>	Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni che si rendessero necessarie, riportando nella corrispondente casella vuota il relativo numero progressivo e barrando la casella stessa. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.





Art. 20

All'allegato 8 delle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni sono apportate le seguenti modifiche:

- Dopo la figura 1 è inserita la figura 2 comprensiva del seguente titolo e disegni:

Segnali indicatori permanentemente luminosi per deviatori a cuore mobile con manovra oleodinamica

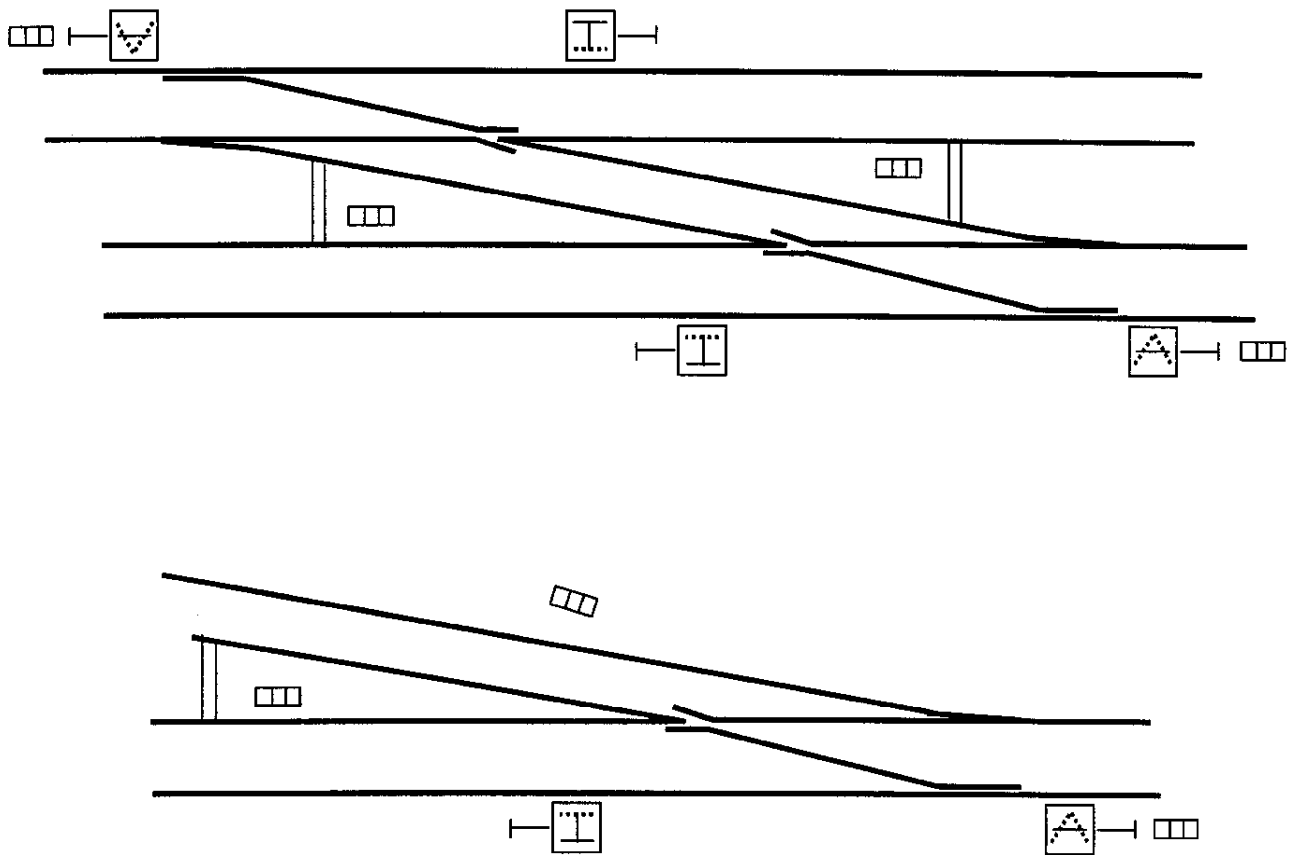
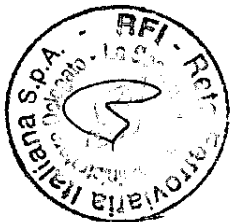


Figura 2





- In calce al testo relativo alle “Operazioni per la manovra elettrica sul posto di un deviativo con manovra oleodinamica” è inserito il seguente testo::

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il Sistema ERTMS/ETCS L 2 i deviativi a cuore mobile formanti una comunicazione tra i binari di corsa, per il transito da un binario all'altro, devono essere manovrati singolarmente, ognuno attraverso il corrispondente dispositivo di manovra elettrica (All. 6-fig.2).

Art. 21

La presente Disposizione entrerà in vigore alle ore 00.01 del 01 settembre 2005.

Michele Elia

