

Direzione Tecnica
il Direttore

DISPOSIZIONE N° 40 del 20 GIU. 2005

“Modifiche alle Disposizioni per l’esercizio in telecomando (DET)”.

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° 15 pagine



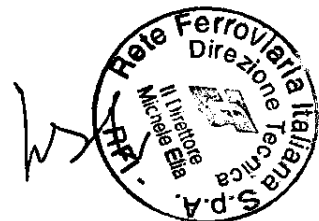
Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

E' COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE
COMPOSTA DI N° 15 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. 015855*0581 - P.Iva 01008081000 - R.E.A. 758300

Pagina 1 di 15





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-AV/00049 del 27/05/2005 dei Responsabili delle competenti Strutture Operative centrali della Direzione Tecnica, con cui si propone l'emanazione di una Disposizione avente ad oggetto le modifiche alle "Disposizioni per l'esercizio in telecomando".

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

DELIBERA

Art. 1

All'art. 3 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando è apportata la seguente modifica:

Alla fine del comma 6 è inserito il seguente capoverso:

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, esiste anche un fascicolo di moduli M 40 TELECOM (Blocco Radio).

Art. 2

All'art. 4 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando sono apportate le seguenti modifiche:

- Dopo il comma 1 è inserito il seguente comma:

1 bis. 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.





- Alla fine del comma 2 è inserito il seguente capoverso

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, il personale di condotta di un treno fermo ad un segnale (imperativo di PdS o di fine sezione oppure di confine), per mancanza di Autorizzazione al Movimento concessa dal sistema, 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 L 2, salvo che, in tale evenienza, dovrà essere specificato come punto di arresto il segnale di confine.

Nel caso particolare di arresto di un treno non in corrispondenza di un segnale (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 ed il binario in corrispondenza della quale è avvenuto l'arresto del treno.

- Dopo il comma 3 è inserito il seguente comma:

3 bis. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 per le suddette comunicazioni devono essere utilizzate, preferibilmente, le apparecchiature per il collegamento via radio GSM-R.

Art. 3

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

Alla fine del comma 1 è inserito il seguente capoverso:

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 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.

Il terzo alinea del primo capoverso del comma 2 è sostituito dal seguente:

- Tracciato Permanente in Telecomando (TP/J su linee con B.A.B. e blocco radio — AutA/J su linee con B.ca BAN): il Dirigente Centrale Operativo predispone l'impianto periferico per la formazione automatica degli itinerari per il corretto tracciato.





Il comma 4 è sostituito dal seguente:

4. I posti di servizio di cui ai commi precedenti sono provvisti delle necessarie apparecchiature per la manovra a mano degli scambi, nonché dei segnali di chiamata telefonica dell'agente treno. I posti di servizio possono essere provvisti anche di ripetizioni relative alle condizioni di determinati enti verificabili dall'agente treno.

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 i posti di servizio sono privi dei suddetti segnali di chiamata telefonica.

Alla fine del comma 5 bis è inserito il seguente capoverso:

Sulle linee esercitate con SCC, munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, i segnali imperativi di protezione e partenza dei PdS sono privi dei segnali di avanzamento e di avvio. Nel posto centrale e nell'ufficio movimento di tali linee sono previste, ad uso del DCO/DM, apposite indicazioni che forniscono lo stato di via impedita e di via libera dei segnali virtuali imperativi di protezione e partenza e di attivazione dei segnali virtuali di avanzamento e di avvio.

Art. 4

All'art. 6 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando è apportata la seguente modifica:

Alla fine del comma 3 è inserito il seguente capoverso:

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, i segnali luminosi da deviatoio a luce blu possono essere attivati anche quando non si ottiene l'accensione a luce lampeggiante del segnale virtuale di avanzamento o di avvio.

Art. 5

All'art. 8 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando è apportata la seguente modifica:

Alla fine del comma 1 è inserito il seguente comma:

1 bis. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, nei PdS di cui al comma 1 esiste una scorta di riepiloghi dei moduli delle prescrizioni di movimento, bollettino di frenatura e composizione (BFC), lista veicoli, una serie di moduli M 40, M 40 TELEC/1 (Blocco Radio), un protocollo M 100b, un libretto M 36 per le consegne fra gli agenti che presenziano l'impianto, un registro M 125a.

Art. 6

All'art. 9 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando è apportata la seguente modifica:

Dopo il comma 2 è inserito il seguente comma:

2 bis. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, oltre al modulo M 40, in luogo degli altri moduli di cui al primo cpv del comma 2, vengono utilizzati il mod. M 40 TELEC/2 (Blocco Radio) dal DCO ed il mod. M 40 TELEC/1 (Blocco Radio)





dal personale delle stazioni e di condotta, entrambi in duplice copia, per prescrizioni specifiche, anch'esse prestampate sui moduli stessi (Allegato 1) 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 Dirigente Centrale Operativo, quando deve comunicare al personale di condotta prescrizioni di movimento che prevedono l'uso del modulo 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 barrate. In ogni caso il Dirigente Centrale Operativo deve dettare testualmente il contenuto di ogni prescrizione da rispettare. Nel trasmettere il contenuto del modulo il Dirigente Centrale Operativo 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.

L'agente ricevente ha l'obbligo di compilare il mod. M40 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 ricevente, dopo il collazionamento, dovrà trasmettere il numero progressivo del suo modulo completato da un numero saltuario di due cifre facendolo seguire dalla propria firma.

Il Mod. M40 TELEC/1 (Blocco Radio) deve essere compilato a decalco in due esemplari, mancando quello per il capotreno.

Il dirigente movimento di un PdS utilizzerà il modulo M40 TELEC/1 (Blocco Radio) compilandolo autonomamente per quanto di sua competenza e aggiungendovi eventualmente anche le prescrizioni impartite con dispaccio dal Dirigente Centrale Operativo. 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).

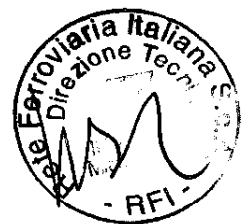
Art. 7

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

Dopo il comma 1 è inserito il seguente comma:

2. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, la partenza dei treni avviene d'iniziativa del macchinista anche nelle stazioni presenziate da DM, dopo il ricevimento dell'Autorizzazione al Movimento ed il segnale di pronti del capotreno, secondo quanto previsto dal Regolamento sui Segnali. Il DM 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. 8

All'art.17 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando è apportata la seguente modifica:

Dopo il comma 2 è inserito il seguente comma:

3. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, nonché sulle relative interconnessioni, sono ammessi a circolare solo carrelli che garantiscono l'occupazione dei cdb.

Art. 9

All'art. 18 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando è apportata la seguente modifica:

Alla fine del comma 1 è inserito il seguente capoverso:

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, la protezione autonoma è ammessa solo nei casi ed alle condizioni previste dalla Istruzione per la protezione dei cantieri.

Art. 10

All'art. 19 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando è apportata la seguente modifica:

Alla fine del comma 1 è inserito il seguente capoverso:

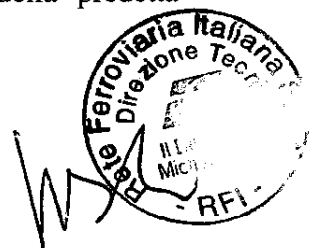
Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, il comando di inibizione apertura segnali provoca la chiusura dei corrispondenti segnali virtuali eventualmente aperti e, se eseguito in precedenza, ne inibisce la disposizione a via libera. Tale effetto determina la riduzione o la revoca della Autorizzazione al Movimento, se già concessa, oppure ne inibisce la concessione se non ancora concessa.

Art. 11

All'art. 22 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando è apportata la seguente modifica:

Dopo il comma 1 è inserito il seguente comma:

2. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, nel caso in cui si verifichi il contemporaneo guasto delle telecomunicazioni e l'assenza della Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, la circolazione dei treni deve essere sospesa fino alla riparazione delle telecomunicazioni od al ricevimento della predetta Autorizzazione al Movimento.





Art. 12

All'art.24 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando sono apportate le seguenti modifiche:

- Dopo il comma 3 è inserito il seguente comma:

3 bis. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, l'esistenza della condizione di blocco radio non è mai accertabile dal posto centrale. In mancanza di autorizzazione al movimento concessa dal Sistema, il blocco radio non è utilizzabile per il distanziamento.

Ogni qualvolta il blocco radio non è utilizzabile, spetta al DCO provvedere al distanziamento dei treni.

Il DCO potrà distanziare i treni con marcia a vista, evitando, per quanto possibile, di far circolare più di un treno alla volta nella tratta, avvalendosi delle indicazioni riportate nel posto centrale. Quando sia ritenuto più conveniente ai fini della circolazione il DCO, prima di consentire la partenza di un treno, deve acquisire la certezza che la tratta sia libera procurandosi il "giunto" dell'ultimo treno che vi ha circolato.

Il blocco radio deve essere sempre considerato guasto ed il DCO, prima di consentire la partenza di un treno, deve acquisire la certezza che la tratta sia libera procurandosi il giunto dell'ultimo treno che vi ha circolato, nei seguenti casi :

- a) lavori di manutenzione/riparazione delle attrezzature di blocco radio nei casi previsti dall'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco radio;
- b) guasto del blocco radio con circolazione in entrambi i sensi su un solo binario;
- c) mancata inversione dell'orientamento del blocco radio;
- d) guasto del dispositivo di riattivazione di un binario.

Il DCO, per il solo treno interessato, deve provvedere al distanziamento con il dispaccio di giunto secondo quanto previsto dall'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco radio anche nei seguenti casi:

- mancanza di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema in corrispondenza di punti singolari del sistema elettrico di alimentazione (Posti di Cambio Tensione, o Posti di Cambio Fase di linea che non possono essere rialimentati);
- guasto all'apparecchiatura di bordo.

- Alla fine del comma 5 è inserito il seguente capoverso:

Sulle linee esercitate con SCC, munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, il comando di inibizione all'apertura dei segnali di partenza in senso opposto non occorre nel caso in cui si attivi il segnale virtuale di avvio a luce fissa ed il treno riceva l'Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema.

- Alla fine del comma 6 è inserito il seguente comma:

6 bis. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, per le partenze da un PdS presenziato da dirigente movimento con segnale virtuale a via impedita, occorre sempre il dispaccio di nulla osta del Dirigente Centrale Operativo. Il D.M., nel chiedere il nulla osta, dovrà anche precisare al DCO se esiste la libertà della prima sezione di





blocco radio; il DCO, oltre al nulla osta, trasmetterà le prescrizioni da praticare al treno utilizzando il modulo M 40 TELEEC (Blocco Radio).

Art. 13

Dopo l'art. 24 bis delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando è inserito il seguente articolo e relativo titolo:

Articolo 24 ter

Movimenti di treni con segnali virtuali a via impedita sulle linee con SCC munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2

1. In caso di mancata disposizione a via libera di un segnale virtuale di protezione o partenza di un PdS telecomandato il DCO, mediante l'apposito comando, può attivare il segnale virtuale di avanzamento o di avvio a luce fissa oppure a luce lampeggiante.
2. Nel caso di attivazione del segnale virtuale di avvio o di avanzamento a luce fissa il Sistema invia al treno una Autorizzazione al Movimento con Marcia a Vista ed il DCO non deve praticare al treno nessuna prescrizione.
3. Nel caso di attivazione del segnale virtuale di avvio o di avanzamento a luce lampeggiante il DCO deve autorizzare il proseguimento del treno con apposita prescrizione utilizzando il modulo M 40 TELEEC (Blocco Radio). Le necessarie prescrizioni debbono essere notificate solo dopo l'attivazione del predetto segnale virtuale.
Egli deve prescrivere al treno di superare il segnale imperativo e di percorrere l'itinerario in manovra fermando prima di impegnare ciascun deviativo, tenendo presente che per il loro superamento devono essere osservate le procedure previste dal punto b) dell'art. 24 bis.
Inoltre, qualora trattasi del superamento di un segnale imperativo di partenza, unico o esterno, il DCO deve anche prescrivere di proseguire con m.a.v. fino al successivo segnale imperativo di fine sezione; oppure, in alternativa a quest'ultima, di proseguire fino al successivo segnale imperativo di protezione o al successivo segnale di confine, previo accertamento della libertà della tratta.
4. Qualora non sia possibile attivare il segnale virtuale di avanzamento o di avvio a luce lampeggiante valgono le norme di cui all'art 24 comma 1, tenendo presente che, quando il movimento avviene in manovra, per il superamento dei deviativi, devono essere osservate le medesime procedure di cui al punto b) dell'art. 24 bis.
Inoltre, qualora trattasi del superamento di un segnale imperativo di partenza, unico o esterno, il DCO deve anche prescrivere di proseguire con m.a.v. fino al successivo segnale imperativo di fine sezione; oppure, in alternativa a quest'ultima, di proseguire fino al successivo segnale imperativo di protezione o al successivo segnale di confine, previo accertamento della libertà della tratta.
5. Nel caso di mancata disposizione a via libera di un segnale virtuale di protezione o partenza relativo ad un itinerario ove esiste un cambio fase attivo (disalimentato) il treno può





essere inoltrato solo dopo aver provveduto preventivamente alla rialimentazione del cambio fase ed alla riconfigurazione nel Sistema. Nel caso di mancata rialimentazione i treni non debbono essere inoltrati. Nel caso di mancata riconfigurazione nel Sistema, in aggiunta alle norme di cui ai precedenti commi 3 e 4, debbono essere adottate quelle previste dalle “Norme per l’esercizio degli impianti di trazione elettrica”.

6. Nel caso di mancata concessione da parte del Sistema di Autorizzazione al Movimento ad un treno, pur essendo i segnali virtuali di protezione o partenza a via libera oppure i segnali virtuali di avanzamento o di avvio attivati a luce fissa, il DCO deve adottare le norme di cui all’art. 24 comma 1, autorizzando il proseguimento del treno con apposita prescrizione utilizzando il modulo M40 TELEC (Blocco Radio).

Inoltre, qualora trattasi del superamento di un segnale imperativo di partenza, unico o esterno, il DCO deve anche prescrivere di proseguire con m.a.v. fino al successivo segnale imperativo di fine sezione; oppure, in alternativa, a quest’ultima, di proseguire fino al successivo segnale imperativo di protezione o al successivo segnale di confine, previo accertamento della libertà della tratta.

7. Nel caso di mancata concessione in linea di Autorizzazione al Movimento da parte del Sistema, per il superamento di un segnale imperativo di fine sezione il DCO deve ordinare, con apposita prescrizione, il superamento di tale segnale e la marcia a vista fino al successivo segnale imperativo; oppure, in alternativa a quest’ultima, di proseguire fino al successivo segnale imperativo di protezione o al successivo segnale di confine, previo accertamento del giunto dell’ultimo treno che vi ha circolato.

Nel caso che a valle del segnale imperativo di fine sezione sia ubicato un cambio fase attivo (disalimentato), il DCO deve preventivamente richiedere la rialimentazione e la riconfigurazione dello stesso. Nel caso di mancata alimentazione il DCO deve distanziare i treni con il giunto telefonico; nel caso di mancata configurazione nel Sistema il treno può essere invece distanziato con la marcia a vista.

Per la rialimentazione e la riconfigurazione dei cambi fase debbono essere adottate le procedure previste dalle “Norme per l’esercizio degli impianti di trazione elettrica”.

8. Nel caso di mancata Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, il DCO per il superamento di un segnale imperativo o di confine a valle del quale è ubicato un POC, deve sempre distanziare i treni con il giunto telefonico.

9. Nel caso particolare di arresto di un treno non in corrispondenza di un segnale fisso (imperativo di PdS o di fine sezione oppure di confine), per caduta connessione radio od altra anormalità, il DCO deve autorizzare il proseguimento del treno con marcia a vista fino al successivo segnale fisso (imperativo di PdS o di fine sezione oppure di confine), oppure fino al successivo segnale imperativo di protezione o al successivo segnale di confine, previo accertamento della libertà della tratta.





Art.14

All'allegato 1 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando sono apportate le seguenti modifiche:

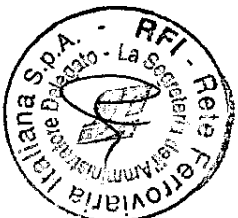
- Il titolo dell'Allegato 1 è così modificato:

M 40 DCO – M 40 TELEC (Blocco Radio)

- In calce al testo dell'Allegato 1 è inserito il seguente testo:

“ il modulo <<M40 TELEC (Blocco Radio)>> viene utilizzato sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il Sistema ERTMS/ETCS L2.

- Nell'Allegato 1 aggiungere i seguenti nuovi moduli





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).

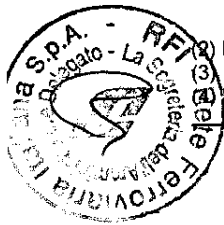
Cognome del DCO

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.



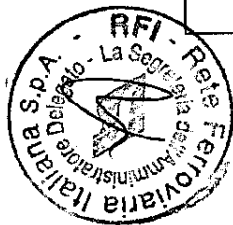


-Retro M 40 TELEC/1 (Blocco Radio)-

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.
<input type="checkbox"/> 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.
<input type="checkbox"/> 2	Deve essere notificata nel caso di partenza da una località per indicare il binario sul quale il treno deve istradarsi.
<input type="checkbox"/> 3	Deve essere notificata solo nel caso di immissione su linea affiancata, completandola con l'indicazione della linea su cui il treno deve inoltrarsi.
<input type="checkbox"/> 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.
<input type="checkbox"/> 5	Deve essere notificata congiuntamente alla prescrizione n° 4 ed in alternativa alla prescrizione n° 6 quando esistono determinate condizioni impiantistiche.
<input type="checkbox"/> 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.
<input type="checkbox"/> 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.
<input type="checkbox"/> 8	Deve essere notificata nel caso di superamento di un segnale di Confine per l'ingresso sulla linea con il blocco radio.
<input type="checkbox"/> 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.
<input type="checkbox"/> 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.
<input type="checkbox"/> 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.





M 40 TELEC/2 (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.

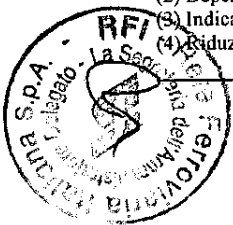
- 1 Dovete istradarvi sul binario n° / verso (2).
2 Dovete istradarvi sul binario di SINISTRA / DESTRA (2).
3 Dovete percorrere linea
4 Superate il segnale Imperativo di (1) di.....
5 Marcia a vista non superando comunque la velocità di 30 km/h sull'itinerario da percorrere accertandone la regolarità.
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).
[]
[]
[]
[]
[]
[]

Firma del DCO

Cognome del 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.

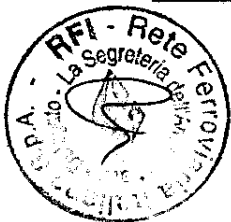




Guida per la notifica delle prescrizioni

Il presente modulo, ad uso del DCO, 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. 15

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

Michele Elia

