

DISPOSIZIONE N° _____ del _____

“Modifiche all’Istruzione per il Servizio del Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL)”.

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 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 Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante “Attuazione delle direttive comunitarie 2001/12/CE, 2001/13/CE, e 2001/14/CE in materia ferroviaria”;

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;

VISTO il Decreto Dirigenziale 22 maggio 2000, n. 247/VIG3, emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie ed avente come oggetto la definizione degli standard e delle norme di sicurezza applicabili al trasporto ferroviario;

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

VISTO il combinato disposto degli articoli da 96-99 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 e artt. 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;

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 conferma missioni e responsabilità delle Strutture Organizzative già facenti parte della Divisione Infrastruttura delle Ferrovie dello Stato S.p.A.;

VISTO l'Ordine di Servizio Organizzativo n. 212/AD del 6 settembre 2006 dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana che conferma al Responsabile delle Direzione Tecnica di Rete Ferroviaria Italiana il compito di emanare disposizioni – istruzioni e prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario;

VISTA la relazione dei Responsabili delle competenti Strutture Organizzative Centrali di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., prot. RFI/DTC./NSC n°000106 del 19.09.2007 con cui si propone l'emanazione di una disposizione concernente modifiche “all'Istruzione per il Servizio del Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL)”.

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

DELIBERA

Art. 1

All'Art. 3 dell'Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL) sono apportate le seguenti modifiche.

Il testo della lettera b) del secondo alinea del comma 1 è così sostituito:

b) mezzi di trazione, dotati di apparecchiatura radiotelefonica per il collegamento terra-treno/bordo-bordo ed attrezzati con apparecchiatura (sottosistema di bordo) che attua il supporto alla condotta del treno (SSC), in servizio ai treni con freno continuo automatico agente su tutto il convoglio e circolanti sulle linee attrezzate con le corrispondenti o compatibili apparecchiature di supporto alla condotta del treno (sottosistema di terra);

Il primo capoverso del comma 3 è così sostituito:

3.- Qualora un agente di accompagnamento dei treni (capotreno) od altro agente abilitato ai segnali, nei casi previsti, sia presente in cabina di guida al posto del secondo agente di condotta, ha l'obbligo del rispetto dei segnali e di provocare, in caso di emergenza, l'arresto del convoglio; in assenza di protezione dei sistemi ETCS/SCMT/SSC tale agente è tenuto a dichiarare, a voce alta, l'aspetto dei segnali da rispettare che gli dovrà essere ripetuto dall'agente alla guida. Nel caso che il predetto agente non fosse già a conoscenza delle operazioni necessarie per arrestare e garantire l'immobilità del convoglio, deve essere istruito dall'agente di condotta prima della partenza. Con i mezzi di trazione termici tale agente deve essere istruito anche per l'arresto dei motori.

Art. 2

All'Art. 14 dell'Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL) è apportata la seguente modifica.

Il comma 9 è così sostituito:

9.- Sono denominate «*fermate*» le località, adibite al servizio pubblico, che, di regola, non intervengono nel distanziamento dei treni e non sono utilizzate per effettuarvi incroci, precedenza e manovre.

Le fermate sono normalmente impresenziate.

Le fermate impresenziate possono essere ubicate anche nell'ambito di una stazione.

Art.3

All'Art. 19 dell'Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL) è apportata la seguente modifica.

Al termine del comma 3 bis è inserito il seguente nuovo testo:

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, nel caso di mancata disposizione a via libera del segnale virtuale di partenza oppure nel caso di mancata concessione da parte del Sistema di Autorizzazione al Movimento ad un treno pur essendo i segnali virtuali di partenza a via libera oppure i segnali virtuali di avanzamento o di avvio attivati a luce fissa, al treno deve essere prescritto di osservare la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato; nel caso di segnali di partenza oppure del segnale di protezione di un bivio o posto di comunicazione al treno può essere prescritto di non superare la velocità di 60 km/h qualora le caratteristiche dei deviatori lo consentano e sia possibile acquisire la certezza della libertà dell'itinerario stesso e del tratto di linea fino al successivo posto di servizio.

Art.4

All'Art. 20 dell'Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL) sono apportate le seguenti modifiche.

Il comma 4 bis è così sostituito:

4 bis. – Le apparecchiature di bordo di ripetizione continua dei segnali in macchina (RSC) devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme particolari riportate nell'Allegato XIV.

Le apparecchiature di bordo di controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta (Vigilante) devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme particolari riportate nell'Allegato XIV bis.

Le apparecchiature di bordo del Sistema di Controllo della Marcia dei Treni (SCMT) devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme particolari riportate nell'Allegato XIV ter e nell'Appendice 2.

Le apparecchiature di bordo del Sistema di Supporto alla Condotta (SSC) devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme particolari riportate nell'Allegato XIV quinquies.

Le apparecchiature di bordo per il collegamento via radio terra-treno, bordo-bordo e terra-terra (telefonia mobile) devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme di esercizio riportate nell'Allegato XIII.

Il comma 4 ter è così sostituito:

4 ter. – Le apparecchiature di bordo del Sistema di Controllo della Marcia del Treno e Segnalamento in Cabina di Guida (ERTMS/ETCS) devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme particolari riportate nell'Allegato XIV quater.

Al termine del comma 8 è inserito il seguente capoverso:

Resta inteso che i predetti avvisi non devono essere dati quando siano riferiti ad anomalie già notificate ai treni interessati.

Il primo capoverso del comma 11 è così sostituito:

11. – Nell'avvicinarsi ad una località di servizio o ad un punto protetto da segnali fissi, spetta al personale di condotta in testa al treno di curare il rispetto dei segnali stessi (1); in assenza di protezione dei sistemi ETCS/SCMT/SSC il secondo agente, se presente, è tenuto a dichiarare, a voce alta, l'aspetto dei segnali da rispettare che gli dovrà essere ripetuto dall'agente alla guida.

Art. 5

All'Art. 23 dell'Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL) è apportata la seguente modifica.

Dopo il primo capoverso del comma 2 è inserito il seguente capoverso:

In tale evenienza l'anomalia deve essere notificata con le modalità previste per il caso di rilevamento di un segnale fisso spento (vedi art. 20/8).

Art. 6

All'Art. 24 dell'Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive sono apportate le seguenti modifiche.

L'ultimo capoverso del comma 2 è così sostituito:

Nei casi di cui ai punti a) e b) precedenti, qualora la pressione in condotta scenda a valori inferiori a quelli indicati al punto a), il macchinista deve subito fermare il treno e successivamente osservare le norme riportate nell'art. 78 della P.G.O.S. per il caso di guasto del freno continuo.

Il comma 3 è così sostituito:

3. - Nei casi di fermata di un treno servito da frenatura continua o parzialmente continua su tratti di linea con pendenza superiore al 10‰ e mancando la possibilità di proseguire, il macchinista, avvalendosi del personale di accompagnamento dei treni eventualmente presente, dovrà assicurare l'immobilità del treno come prescritto nell'art. 78 della P.G.O.S.

Art. 7

All'Art. 37 dell'Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL) sono apportate le seguenti modifiche.

Il primo capoverso del comma 3 è così sostituito:

3. – Nel caso di guasto al blocco elettrico con istituzione del blocco telefonico, l'avviso ai treni della circolazione con il regime del blocco telefonico deve essere notificato:

– con il mod. M.40 D.L. (B.A.) sulle linee esercitate con il sistema del blocco elettrico automatico;

– con il modulo M.40 D.L. (B.m./B.ca/B.tel) sulle linee esercitate con il sistema del blocco elettrico manuale o conta-assi.

La notifica della circolazione con il regime del blocco telefonico a mezzo dei predetti moduli impone al PdC l'obbligo di:

- rispettare le prescrizioni in esso contenute per regolare la marcia del treno sul tratto interessato;

- rispettare ugualmente tutti i segnali incontrati eccetto quelli di blocco intermedi (PBA) permissivi per i quali sul modulo stesso è prescritto esplicito esonero. Qualora trattasi di segnali di PBA intermedi con permissività temporanea l'esonero resta valido solo se il segnale stesso mantiene il carattere di permissività (lettera «P» accesa) allorché viene incontrato dal treno. Tale esonero è relativo alla sola funzione di blocco.

Resta inteso che i treni non potranno mai essere esonerati dal rispetto dei segnali di protezione e di partenza delle località di servizio anche se agli stessi è stato conferito il carattere di permissività mediante la lettera «P» luminosa.

Il comma 3 bis è così sostituito

3 bis. – Sulle linee esercitate con il blocco elettrico manuale (B.E.M.) o conta-assi (B.ca) è ammesso autorizzare dalla precedente stazione, con la specifica prescrizione del mod. M.40 D.L. (B.m./B.ca/B.tel), la ripresa della corsa dai segnali dei posti di blocco intermedi (P.B.I.) che non proteggano punti singolari della linea (raccordi, zona caduta massi, ecc.) disposti a via impedita e con lettera «A» spenta. Tale procedura può essere applicata anche per i segnali disposti a via impedita, dei posti di blocco intermedi (P.B.I.) che non proteggano punti singolari della linea (raccordi, zona caduta massi, ecc.) non muniti di lettera «A» luminosa e di protezione propria dei PL con barriere (art. 53 *1a*) e *1b*) del Regolamento sui Segnali); in tali casi per la notifica delle specifiche prescrizioni devono essere utilizzate le righe in bianco del modulo M.40 D.L. (B.m./B.ca/B.tel).

In associazione alle predette prescrizioni viene ordinata al treno la marcia a vista specifica in corrispondenza dei PL protetti dai segnali interessati.

Il comma 4 è così sostituito:

4. — Per il proseguimento di un treno da un segnale di partenza (unico o esterno) a via impedita, di una stazione disabilitata oppure da un segnale di un posto di blocco intermedio disposto a via impedita non presenziato da dirigente movimento, devono essere applicate le seguenti procedure.

a) Linea esercitata con blocco elettrico manuale o conta-assi

1) IL BLOCCO ELETTRICO RISULTA EFFICIENTE ED UTILIZZABILE.

L'agente di guardia deve consegnare al personale di condotta il mod. M.40 D.L. (Bm/Bca/B.tel), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3 (tale prescrizione non deve essere praticata quando si tratta di segnale di PBI), la prescrizione n° 6 e, occorrendo, la prescrizione n° 16.

2) NON È STATO ISTITUITO IL BLOCCO TELEFONICO ED IL BLOCCO ELETTRICO NON È UTILIZZABILE.

L'agente di guardia deve consegnare al personale di condotta il mod. M. 40 D.L. (Bm/Bca/B.tel), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3 (tale prescrizione non deve essere praticata quando si tratta di segnale di PBI), le prescrizioni n° 7 e n° 9 e, occorrendo, la prescrizione n° 16.

3) E' STATO ISTITUITO IL BLOCCO TELEFONICO.

L'agente di guardia deve consegnare al personale di condotta il mod. M. 40D.L. (Bm/Bca/B.tel), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3 (tale prescrizione non deve essere praticata quando si tratta di segnale di PBI), la prescrizione n° 8 e, occorrendo, la prescrizione n° 16.

Il personale di condotta ricevendo il modulo M 40 D.L. in una stazione disabilitata o fermata, avvalendosi all'occorrenza dell'agente di guardia, deve informare il capotreno dell'avvenuto ricevimento delle prescrizioni.

b) Linee esercitate con blocco elettrico automatico

1) LA SEZIONE DI BLOCCO AUTOMATICO A VALLE DEL SEGNALE DI PARTENZA RISULTA LIBERA (Blocco efficiente).

L'agente di guardia deve consegnare al treno il mod. M. 40 D.L. (BA), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3, la prescrizione n° 6 e, occorrendo, la prescrizione n° 19.

2) LA SEZIONE DI BLOCCO AUTOMATICO A VALLE DEL SEGNALE DI PARTENZA RISULTA OCCUPATA.

L'agente di guardia deve consegnare al treno il mod. M. 40 D.L. (BA), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3, la prescrizione n° 8 e, occorrendo, la prescrizione n° 19.

3) E' STATO ISTITUITO IL BLOCCO TELEFONICO – M. 40 D.L. (BA) – FRA STAZIONE PRECEDENTE E SUCCESSIVA.

L'agente di guardia deve consegnare al treno il mod. M. 40 D.L. (BA), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3, la prescrizione n° 13 e, occorrendo, la prescrizione n° 19;

c) Linee non esercitate con il blocco elettrico.

L'agente di guardia deve consegnare al treno il mod. M. 40 D.L. (Bm/Bca/B.tel), praticando, oltre alle altre occorrenti prescrizioni, la prescrizione n° 1 e la prescrizione n° 3 (tale prescrizione non deve essere praticata quando si tratta di segnale di PBI).

Il comma 5 è così sostituito:

5. — Le procedure previste al comma 4 punto b) del presente articolo devono essere osservate anche per i posti intermedi (art. 14 comma 12) protetti da segnali di blocco automatico non permissivi presenziati da agenti che non siano dirigenti movimento, salvo la prescrizione n° 3 (*Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di arrivo/partenza interessato*) che non deve essere notificata nel caso di segnale di blocco intermedio.

Il comma 6 è così sostituito:

6. — In caso di guasto delle telecomunicazioni e comunque in caso di impossibilità di utilizzare i mezzi di comunicazione a disposizione, il personale del Gestore Infrastruttura deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione allo scopo di assicurare per quanto possibile la continuità della circolazione dei treni. Parimenti, anche il personale di condotta, in caso di guasto delle telecomunicazioni e comunque in caso di impossibilità di utilizzare i mezzi di comunicazione a disposizione, deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione utilizzabile allo scopo.

In caso di guasto delle telecomunicazioni e comunque in caso di impossibilità di comunicare, sulle linee non attrezzate con il blocco elettrico la circolazione dei treni deve essere arrestata, salvo quanto previsto per le linee a dirigenza unica. Sulle linee esercitate con il blocco elettrico, i treni possono continuare ad essere inoltrati con tale regime fino a quando non sia necessario regolare la circolazione con il blocco telefonico; in tale evenienza la circolazione deve essere arrestata.

Art. 8

All'Art. 37 bis dell'Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL) sono apportate le seguenti modifiche.

Il titolo dell'articolo è così modificato:

Movimenti dei treni con i segnali disposti a via impedita e con le lettere luminose («P», «D» o «A») spente – Superamento dei segnali disposti a via impedita aventi la sola funzione di protezione di zona soggetta a caduta massi.

Il comma 3 è così sostituito:

3. — Un treno fermo al segnale di un posto di blocco intermedio disposto a via impedita e con lettera “P” spenta, che abbia anche la funzione di proteggere zone soggette a caduta massi, può riprendere la corsa senza attendere la disposizione a via libera del segnale o l’accensione della relativa lettera luminosa, a seguito di specifica autorizzazione del dirigente della successiva stazione abilitata. Quest’ultimo per il proseguimento del treno deve applicare le procedure riportate nell’Orario di Servizio (“Disposizioni varie per tratti di linea”).

Il comma 6 è così sostituito:

6. — Per il superamento di un segnale di partenza oppure di un segnale di posto di blocco intermedio disposto a via impedita e con lettera “A” spenta che abbia anche la funzione di proteggere zone soggette a caduta massi, devono essere osservate, in aggiunta alle procedure previste rispettivamente nei precedenti commi 4 e 5 anche quelle riportate nell’Orario di Servizio (“Disposizioni varie per tratti di linea”).

Dopo il comma 7 è inserito il seguente nuovo comma 8:

8. — Nel caso di arresto di un treno ad un segnale disposto a via impedita avente la sola funzione di protezione di zona soggetta a caduta massi il capotreno deve mettersi subito in comunicazione con il DM della stazione successiva. Quest’ultimo per il proseguimento del treno deve applicare le procedure riportate nell’Orario di Servizio (“Disposizioni varie per tratti di linea”).

Nella Fiancata Principale dell’Orario di Servizio è riportata l’indicazione che il segnale svolge la funzione di protezione della zona soggetta a caduta massi con annotazione che rimanda alle “Disposizioni varie per tratti di linea”.

Art. 9

Dopo l’Art. 37 bis dell’Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive è inserito il nuovo articolo 37 ter.

Art. 37 ter

Anormalità ad enti che hanno influenza sui sistemi di controllo della marcia dei treni (SCMT) e/o di supporto alla condotta dei treni (SSC)

1. — Qualora durante i lavori di manutenzione e/o riparazione ad enti (segnali fissi, blocco elettrico, ecc.) che hanno influenza sui sistemi SCMT e/o SSC i segnali fissi interessati non possano essere mantenuti a “via impedita” (o con “avviso di via impedita” nel caso di segnali di avviso isolati), è ammesso solo di giorno, al fine di mantenere attiva attraverso i relativi PI la protezione dei predetti sistemi, mantenere spenti tali segnali con le eventuali lettere luminose (“P”, “D” o “A”) spente. Tale provvedimento può essere adottato anche per i segnali di protezione propria dei PL con o senza barriere (artt. 53 1a)-1b) e 53 bis del Regolamento sui Segnali).

2. — I treni interessati devono essere avvisati della presenza dei segnali mantenuti spenti.

3. — Qualora i segnali mantenuti spenti siano segnali di PBI che non proteggono punti singolari della linea (raccordi, zona caduta massi, ecc.) è ammesso autorizzare dalla precedente stazione la ripresa della corsa da tali segnali, con la seguente formula: *“Siete autorizzati a riprendere la corsa dai segnali di PBI n°..... .. spenti con lettera “A” spenta”*. Tale procedura può essere applicata anche per i segnali mantenuti spenti, dei posti di blocco intermedi (P.B.I.) che non proteggano punti singolari della linea (raccordi, zona caduta massi, ecc.) non muniti di lettera «A» luminosa e di protezione propria dei PL con barriere (art. 53 1a) e 1b) del Regolamento sui Segnali). Nel caso i segnali mantenuti spenti siano segnali di protezione propria dei PL senza barriere (art. 53 bis del Regolamento sui Segnali) ai treni interessati dovrà essere notificato solo lo spegnimento degli stessi.

In associazione con le predette prescrizioni viene ordinata al treno la marcia a vista specifica in corrispondenza dei PL protetti dai segnali interessati.

4. — Qualora i segnali mantenuti spenti siano segnali di 1^a categoria diversi da quelli di cui al precedente comma 3 ai treni interessati deve essere prescritto di fermare a tali segnali e di mettersi in comunicazione con il DM interessato per ricevere ulteriori prescrizioni per la ripresa della corsa, utilizzando la seguente formula: *“Fermate ai segnali di(indicare i segnali interessati) spenti e mettetevi in comunicazione con il DM interessato per ricevere ulteriori prescrizioni”*.

5. — Nel caso particolare si tratti di segnale di avviso mantenuto spento, nella prescrizione da praticare ai treni deve essere precisato il segnale di 1^a categoria di cui svolge la funzione di avviso e di considerarlo come avviso di via impedita.

6. — Le prescrizioni di cui al presente articolo devono essere notificate utilizzando le righe in bianco dello specifico modulo.

7. — Il personale di condotta che debba superare un segnale di 1^a categoria spento che porti accoppiato l'avviso del successivo segnale di 1^a categoria, deve sempre considerare tale segnale come avviso di via impedita e, a tal fine, osservare anche le apposite istruzioni per i treni serviti da rotabili muniti di apparecchiatura di ripetizione continua dei segnali in macchina.

Art. 10

All'Art. 40 dell'Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive è apportata la seguente modifica.

Il primo capoverso del comma 12 è così sostituito:

12. — Quando un treno si sia fermato in linea per insufficiente sforzo di trazione il capotreno, previ accordi con l'agente di condotta, può disporre il dimezzamento ed il ricovero nella successiva stazione in più riprese, attenendosi alle norme stabilite dal Regolamento sui Segnali. La parte di treno da lasciare in linea deve essere immobilizzata come prescritto nell'art. 78 della P.G.O.S.. Il capotreno deve scortare possibilmente la prima parte del treno che riprende la marcia; in tal caso egli deve consegnare all'agente che resta a presenziare l'altra parte del treno, l'ordine di attendere sul posto il ritorno della

locomotiva, salvo disposizioni in contrario di una delle due stazioni limitrofe. Nei treni senza capotreno i compiti previsti per detto agente sono devoluti al personale di condotta che si varrà della collaborazione di altri agenti eventualmente presenti sul treno.

Art. 11

L'art. 41 dell'Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive è così sostituito:

Art. 41

Locomotiva di riserva – Soccorso ai treni

1. - In determinati impianti sono tenute a disposizione una o più locomotive di riserva nonché altri mezzi (carro gru, carro soccorso, ecc.) da utilizzare per il soccorso ai treni, secondo quanto stabilito dalle condizioni che regolano l'accesso all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Le sedi di tali locomotive e dei mezzi di soccorso e le norme particolari per il loro impiego sono riportate nell'Orario di Servizio.

Il personale di condotta (PdC) a cui è affidata la locomotiva di riserva non può assentarsi dall'impianto senza il permesso dell'agente addetto dell'Impresa Ferroviaria (capodeposito o chi per esso); qualora l'assenza si verifichi in stazione dovrà esserne informato il Dirigente Movimento (DM).

Per il soccorso ai treni possono essere utilizzati, oltre alle locomotive di riserva, anche altri mezzi di trazione eventualmente disponibili, secondo quanto stabilito dalle predette condizioni che regolano l'accesso all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Inoltre, l'eventuale soccorso ad un treno fermatosi in linea può essere effettuato anche con un treno circolante a seguito, secondo specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente.

2. - Al verificarsi di inconvenienti che presuppongano la necessità di soccorso, il PdC utilizzando le apparecchiature di comunicazione disponibili, deve, qualificandosi, darne immediato preavviso verbale al DM della stazione ove il treno si è fermato, oppure al DM della stazione successiva se il treno è fermo in linea, confermando il numero del treno e la tipologia di materiale rotabile e fornendo tutte le altre informazioni necessarie. Il DM che riceve tale comunicazione deve darne tempestivo avviso verbale al Referente accreditato dell'Unità periferica interessata, il quale attuerà le procedure previste in caso di richiesta di soccorso, eccezion fatta per l'inoltro del soccorso stesso che, invece, dovrà essere effettuato solo dopo il ricevimento dell'effettiva richiesta con comunicazione registrata.

Sulle linee esercitate in telecomando il preavviso verbale deve essere fatto al DCO.

Il PdC che ha dato il preavviso verbale di soccorso, se le avarie permangono, deve richiedere, con comunicazione registrata, la locomotiva di soccorso entro il tempo stabilito (1); in caso contrario deve comunicare la disdetta e, se necessario, notificare per iscritto le eventuali limitazioni relative al successivo percorso.

L'agente addetto dell'Impresa Ferroviaria (DCT, capodeposito, ecc.) che riceve la richiesta di locomotiva di soccorso con o senza carro attrezzi deve provvedere a far allestire e mettere a disposizione del Movimento il mezzo idoneo nel più breve tempo possibile e

comunque non oltre il tempo stabilito (1) dalla propria Impresa previ accordi con l'Unità centrale competente.

3. - La richiesta di soccorso completa di tutti i dati (2), deve essere sollecitamente indirizzata, con comunicazione registrata, dal PdC, previa intese con il capotreno, direttamente al DM della stazione ove il treno si è fermato, oppure al DM della stazione successiva se il treno è fermo in linea.

Sulle linee esercitate in telecomando la richiesta deve essere fatta al DCO.

Per i treni con mezzi di trazione affidati ad un agente di condotta questi, all'occorrenza, potrà avvalersi del capotreno per la trasmissione della richiesta di soccorso e delle altre notizie necessarie.

4. - Il PdC di un treno fermatosi in linea per richiesta di soccorso, deve provvedere per l'esposizione in un punto opportuno di un segnale d'arresto, che servirà da orientamento per la locomotiva di soccorso. Per i treni con mezzi di trazione affidati ad un agente di condotta, questi, per tale incombenza, potrà avvalersi del capotreno.

5. - Fatta la domanda di soccorso, ancorché venisse in seguito a cessarne il bisogno, il treno non deve più muoversi in nessuna direzione prima dell'arrivo del soccorso stesso o di uno specifico ordine scritto del DM (o del DCO) a cui è stata fatta la richiesta.

In linea in caso di imminente pericolo è ammesso in entrambi i sensi lo spostamento del treno per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentano e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano fino al limite di 1200 metri.

6. - Il DM della stazione che inoltra il mezzo di soccorso sul tratto ingombro deve impartire al PdC, per iscritto, le necessarie istruzioni e le eventuali prescrizioni di movimento riguardanti il tratto da percorrere.

Il mezzo di soccorso deve procedere con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h nell'avvicinarsi al punto ingombro ed arrestarsi al segnale di cui al comma 4, prima di accostarsi al treno.

7. - Il PdC del treno soccorso, in caso di soccorso con automotore o locomotiva di manovra, durante la corsa di ricovero, deve, se possibile, prendere posto a bordo del mezzo di manovra.

In calce alla pagina relativa alla nota (1) del comma 2 dell'Art. 41 è inserita la seguente nota (1):

(1) Tali tempi devono essere portati a conoscenza del personale interessato con opportuna disposizione dell'Impresa Ferroviaria.

In calce alla pagina relativa alla nota (2) del comma 3 dell'Art. 41 è inserita la seguente nota (2):

(2) *Treno*(numero) *tonn*(massa del treno) *fermo per guasto locomotiva* (precisare il guasto, quando possibile) (oppure: *per svio, investimento, ecc.*) *prossimità*

km ... (indicare il punto singolare più vicino quando possibile) (oppure: nella stazione di). Occorre soccorso locomotiva (aggiungendo, quando ne sia il caso: carro attrezzi, carrozze per trasbordo, medici, ecc.).

Art. 12

All'Art. 42 dell'Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive sono apportate le seguenti modifiche.

Il secondo capoverso del comma 7 è soppresso.

Il comma 15 è così sostituito:

15. - Le norme sulle fermate (art. 14/9) di cui al presente comma non si riferiscono alle fermate poste sulle linee a dirigenza unica dove valgono le norme stabilite nelle Disposizioni per il servizio con Dirigente Unico.

Sulle linee attrezzate con blocco elettrico, le fermate munite di segnali fissi possono funzionare anche come posto di blocco intermedio.

In una fermata presenziata da agente di guardia munita di scambi, i deviatori allacciati ai binari di corsa e quelli realizzanti l'indipendenza da essi, devono essere assicurati per il libero percorso sui binari stessi mediante l'applicazione dei dispositivi d'immobilizzazione degli aghi di cui all'art. 18 comma 11.

Nelle fermate presenziate munite di segnali fissi, gli stessi sono normalmente disposti a via impedita e devono essere, all'occorrenza, manovrati a via libera dall'agente di guardia. I segnali suddetti possono essere mantenuti normalmente a via libera quando si verificano tutte le condizioni di cui al precedente comma 2 bis.

Qualora, per speciali esigenze, occorra abilitare temporaneamente al movimento una fermata presenziata da agente di guardia, i treni interessati devono essere avvisati a cura del DM della località che è stata abilitata, il quale deve anche prendere tempestivamente le misure atte ad evitare che il personale di un treno avente fermata e non avvisato ritenga la località non abilitata al movimento.

Art. 13

All'allegato IV dell'Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL) sono apportate le seguenti modifiche.

La lettera a) del punto 2 (Prescrizioni contenute nei moduli) è così sostituito:

a) **gruppo "itinerario"** (di colore verde), riunisce le prescrizioni relative agli arrivi e alle partenze con i segnali a via impedita;

L'ultimo alinea del punto 2 (Prescrizioni contenute nei moduli) è così sostituito:

- alcune righe in bianco. Tali righe devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni connesse con quelle prestampate come ad esempio: partenza da binario sprovvisto di segnale di partenza, superamento dei segnali muniti di lettere luminose disposti a via impedita e con tali lettere spente, esclusione delle funzioni SCMT e SSC per guasto a terra, ecc. Le righe inutilizzate devono essere annullate tracciandovi sopra una riga continua.

Il contenuto del punto 4 (Fac simile dei moduli M. 40 D.L.) è così sostituito:



Località di servizio

Data
N° / dell'Ag.Trasm. (1)
Ora di trasmissione(1)

Si ordina al macchinista ed al capotreno del treno di rispettare le sottoindicate prescrizioni N° la cui casella è barrata (o da barrare in caso di trasmissione) e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

D. M.	Prescrizioni	A. G.
ITINERARIO	1 - Partite da con segnale (2) disposto a via impedita. (*) -	1
	2 - Superate il segnale di (3) di disposto a via impedita. (*)	2
	3 - Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di arrivo/partenza (4) interessato. (5)	3
	4 - Viaggiate da a sul binario di sinistra/destra. (4) -	4
	5 - Siete autorizzati a superare il segnale imperativo di blocco in uscita dalla stazione di disposto a via impedita. (*)	5
DISTANZIAMENTO	6 - Esiste via libera di blocco elettrico.	6
	7 - Esiste via libera telefonica di (dispaccio N° /).	7
	s.b. 8 - Non esiste via libera. Procedete con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h salvo ricezione codice in linea fino al segnale di blocco N° / di protezione della stazione di (4) rispettando le relative indicazioni.	8
	d.b. 9 - Blocco elettrico non funziona da a Su tale tratta escludete la funzione di ripetizione dei segnali in macchina.	9
	10 - Da a non tenete conto dei segnali di blocco intermedi permissivi comunque disposti, salvo quanto eventualmente notificato dalle prescrizioni 11 e 12.	10
	11 - Marcia a vista in corrispondenza dei P.L. protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi N° superati a via impedita o spenti.	11
	12 - Osservate le cautele di cui all'art. 48/5 R.S. superando i segnali di blocco intermedi permissivi a via impedita con l'indicazione di "P" lampeggiante.	12
	13 - Attenetevi alle altre prescrizioni del Mod. M40 D.L. (B.A.) in vostro possesso.	13
	BINARIO ILLEGALE	14 - Per interruzione binario (pari o dispari) viaggiate da a sul binario illegale.
15 - Marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h in arrivo e fermata a		15
16 - Fermate in precedenza del primo deviatoio di		16
17 - Esponete in testa al treno segnale rosso a destra o fanale destro a luce rossa.		17
18 - Marcia a vista nell'impegnare e nel percorrere i tratti di lavoro preceduti dalla tabella "C" oppure "S".		18
VARIE		19 - Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. km
	20 - A vostro treno licenziato dal capotreno.	20
	21 -	21

IL DIRIGENTE L'AGENTE DI GUARDIA (4)	AGENTE TRASMITTENTE profilo e cognome	AGENTE RICEVENTE profilo, cognome / firma	IL MACCHINISTA (6) (7)	IL CAPOTRENO (6)
-----------------------------------------	------------------------------------------	----------------------------------------------	------------------------	------------------

In caso di trasmissione del modulo, il ricevente deve ripetere il dispaccio e comunicare al trasmittente il seguente numero: / (progressivo / saltuario).

(*) Consultare la fiancata principale del F.L. per eventuale esistenza di avviso accoppiato al segnale da superare a via impedita.

(1) Il numero progressivo / saltuario e le ore di trasmissione vanno riportati solo nel caso che il modulo venga trasmesso. (2) Indicare la funzione del segnale ("Partenza", "Partenza Interno", "Partenza Interno n°..."; "Partenza esterno"; "Ripetitore di partenza"; "Sussidiario di partenza").
(3) indicare la funzione del segnale ("Protezione"; "Protezione Esterno"; "Protezione Interno"; "Protezione Interno n°..."). (4) Depennare la dizione non occorrente. (5) Nel caso la prescrizione n°1 sia riferita ad un segnale ripetitore o sussidiario di partenza, l'itinerario interessato è il percorso fino al successivo segnale di partenza. (6) Tale firma non occorre se è lo stesso agente che riceve il modulo trasmesso. (7) In caso di trasmissione del modulo tale firma va apposta solo sulla copia del capotreno.

Deve essere utilizzato esclusivamente sulle linee con blocco elettrico automatico.
Serve per comunicare al macchinista ed al capotreno le prescrizioni in caso di guasti od anomalità (arrivi/partenze con segnali a via impedita, mancato funzionamento del blocco elettrico, circolazione sul binario illegale, ecc.).

Retro M 40 D.L. (B.A.)

DM	GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI	AG
1	La prescrizione n. 1, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il treno parte da una località di servizio con segnale disposto a via impedita. Nel caso di partenza da binario sprovvisto di segnale di partenza, la relativa prescrizione (“Partite da.....da binario sprovvisto di segnale di partenza”) dovrà essere notificata sulle righe in bianco del presente modulo.	1
2	La prescrizione n. 2, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il treno debba superare un segnale di protezione di una stazione disposto a via impedita.	2
3	La prescrizione n. 3 deve essere notificata dal DM/AG, congiuntamente alla prescrizione n. 1 o alla n. 2.	3
4	La prescrizione n. 4, da completare, deve essere notificata dal DM sulle linee banalizzate.	4
5	La prescrizione n. 5, da completare, deve essere notificata dal DM sulle linee banalizzate al treno da inoltrare sul binario di destra quando il segnale imperativo di blocco non si dispone a via libera,.	5
6	La prescrizione n. 6 deve essere notificata dal DM/AG quando esiste la via libera di blocco elettrico.	6
7	La prescrizione n. 7, da completare, deve essere notificata dal DM quando è stato istituito il blocco telefonico.	7
s.b. 8 d.b.	La prescrizione n. 8, da completare, deve essere notificata dal DM/ AG quando è guasta la sezione di B.A. protetta dal segnale di partenza e non è stato istituito il blocco telefonico, depennando le dizioni non occorrenti. Il DM deve praticare la dizione “protezione della stazione di “ quando esiste una sola sezione di B.A. fino alla successiva stazione e quest’ultima sia disabilitata o telecomandata dallo stesso DM. Tale prescrizione non deve essere notificata dal DM sulle linee a semplice binario	8
9	La prescrizione n. 9, da completare, deve essere notificata dal DM in caso di guasto al blocco elettrico che comporti l’istituzione del blocco telefonico.	9
10	La prescrizione n. 10, da completare, deve essere notificata congiuntamente alla prescrizione 9 sui tratti di linea con segnali di blocco intermedi permissivi , completandola con l’indicazione delle località che delimitano la tratta dove il blocco non funziona.	10
11	La prescrizione n. 11, da completare, deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n. 10 sui tratti di linea ove esistano segnali di blocco intermedi permissivi che proteggono PL.	11
12	La prescrizione n. 12 deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n. 10 sui tratti di linea ove esistano segnali di blocco intermedi permissivi che possono avere l’indicazione “P” lampeggiante	12
13	La prescrizione n. 13 deve essere notificata dall’AG quando, in caso di circolazione con blocco telefonico, non può disporre a via libera il segnale.	13
14	La prescrizione n.14, da completare, deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale.	14
15	La prescrizione n.15, da completare, deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale e non deve essere praticata solo quando la stazione successiva interessata sia munita del segnalamento di protezione a vela quadra per le provenienze dal binario illegale.	15
16	La prescrizione n.16, da completare, deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale e non deve essere praticata solo dopo il ricevimento, da parte della stazione interessata, del relativo dispaccio di soppressione, oppure quando la stazione che riceve i treni dal binario illegale sia munita del segnalamento di protezione a vela quadra per le provenienze dal binario illegale.	16
17 18	Le prescrizioni n. 17 e 18 devono essere notificate sulle linee a doppio binario dal DM solo al primo treno che deve percorrere il binario illegale.	17 18
19	La prescrizione n. 19, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando occorre praticare al treno la marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. con la specifica prescrizione.	19
20	La prescrizione n. 20, da completare, deve essere notificata dal DM quando la partenza del treno con segnale a via impedita venga ordinata dal capotreno.	20
21	Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni non previste nel modulo che si rendessero necessarie, quali ad esempio: quelle per il superamento dei segnali a via impedita muniti di lettera luminosa “P” spenta; anomalità per guasto alle apparecchiature di terra dei sistemi SCMT/SSC, ecc., riportando nella corrispondente casella vuota il relativo numero progressivo e barrando la casella medesima. Per una stessa prescrizione possono essere utilizzate più righe; in tal caso, il numero progressivo deve essere riportato nella sola casella corrispondente al primo rigo. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.	21



Località di servizio

Data
N° / dell'Ag.Trasm. (1)
Ora di trasmissione(1)

Si ordina al macchinista ed al capotreno del treno di rispettare le sottoindicate prescrizioni N° la cui casella è barrata (o da barrare in caso di trasmissione) e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

D. M.	Prescrizioni	A. G.
ITINERARIO	1 - Partite da con segnale (2) disposto a via impedita. (*)	1
	2 - Superate il segnale di (3) di disposto a via impedita. (*)	2
	3 - Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di arrivo/partenza (4) interessato.(5)	3
	4 - Viaggiate da a sul binario di sinistra/destra. (4)	4
	5 - Siete autorizzati a superare il segnale imperativo di blocco in uscita dalla stazione di disposto a via impedita. (*)	5
DISTANZIAMENTO	6 - Esiste via libera di blocco elettrico.	6
	7 - Esiste via libera telefonica di (dispaccio N° /).	7
	8 - Esiste via libera come da Mod. M40 D.L. (B.m/B.ca./B.tel.) in vostro possesso.	8
	9 - Blocco elettrico non funziona da a Su tale tratta rispettate ugualmente tutti i segnali.	9
	10 - Siete autorizzati a riprendere la corsa dai segnali di PBI N° disposti a via impedita e con lettera "A" spenta. (*)	10
BINARIO ILLEGALE	11 - Per interruzione binario (pari o dispari) viaggiate da a sul binario illegale.	11
	12 - Marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h in arrivo e fermata a	12
	13 - Fermate in precedenza del primo deviatoio di	13
	14 - Esponete in testa al treno segnale rosso a destra o fanale destro a luce rossa.	14
	15 - Marcia a vista nell'impegnare e nel percorrere i tratti di lavoro preceduti dalla tabella "C" oppure "S".	15
VARIE	16 - Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. km	16
	17 - A vostro treno licenziato dal capotreno.	17
	18 -	18
	-	
	-	

IL DIRIGENTE (4) AGENTE TRASMITTENTE AGENTE RICEVENTE IL MACCHINISTA (6) (7) IL CAPOTRENO (6)
L'AGENTE DI GUARDIA profilo e cognome profilo, cognome / firma

.....

In caso di trasmissione del modulo, il ricevente deve ripetere il dispaccio e comunicare al trasmittente il seguente numero: / (progressivo / saltuario).

(*) Consultare la fiancata principale del F.L./F.O. per eventuale esistenza di avviso accoppiato al segnale da superare a via impedita.

(1) Il numero progressivo / saltuario e le ore di trasmissione vanno riportati solo nel caso che il modulo venga trasmesso. (2) Indicare la funzione del segnale ("Partenza", "Partenza Interno"; "Partenza Interno n°..."; "Partenza esterno"; "Ripetitore di partenza"; "Sussidiario di partenza"; nel caso di P.B.I.: "di blocco"). (3) indicare la funzione del segnale ("Protezione "; "Protezione Esterno"; "Protezione Interno"; "Protezione Interno n°..."). (4) Depennare la dizione non occorrente. (5) Nel caso la prescrizione n°1 sia riferita ad un segnale ripetitore o sussidiario di partenza, l'itinerario interessato è il percorso fino al successivo segnale di partenza. (6)Tale firma non occorre se è lo stesso agente che riceve il modulo trasmesso. (7) In caso di trasmissione del modulo tale firma va apposta solo sulla copia del capotreno.

Deve essere utilizzato esclusivamente sulle linee con blocco elettrico manuale, conta-assi o telefonico. Serve per comunicare al macchinista ed al capotreno le prescrizioni in caso di guasti od anomalità (arrivi/partenze con segnali a via impedita, mancato funzionamento del blocco elettrico, circolazione sul binario illegale, ecc.).

Retro mod. M 40 D.L. (B.m/B.ca/B.tel)

DM	GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI	AG
1	La prescrizione n. 1, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il treno parte da una località di servizio (stazione, bivio, P.C., P.B.I.) con segnale disposto a via impedita. Nel caso di partenza da binario sprovvisto di segnale di partenza, la relativa prescrizione (“Partite da.....da binario sprovvisto di segnale di partenza”) dovrà essere notificata sulle righe in bianco del presente modulo.	1
2	La prescrizione n. 2, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il treno debba superare un segnale di protezione di una stazione disposto a via impedita.	2
3	La prescrizione n. 3 deve essere notificata dal DM/AG, congiuntamente alla prescrizione n. 1 o alla n. 2. Tale prescrizione non deve essere notificata quando la prescrizione n. 1 è relativa ad un P.B.I.	3
4	La prescrizione n. 4, da completare, deve essere notificata dal DM sulle linee banalizzate.	4
5	La prescrizione n. 5, da completare, deve essere notificata dal DM sulle linee banalizzate al treno da inoltrare sul binario di destra quando il segnale imperativo di blocco non si dispone a via libera.	5
6	La prescrizione n. 6 deve essere notificata dal DM/AG quando esiste la via libera di blocco elettrico.	6
7	La prescrizione n. 7, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il distanziamento dei treni deve avvenire con il blocco telefonico.	7
8	La prescrizione n. 8, deve essere notificata dall’AG quando, in caso di circolazione con blocco telefonico, non può disporre a via libera il segnale.	8
9	La prescrizione n. 9, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il blocco elettrico è guasto o inutilizzabile per altra causa.	9
10	La prescrizione n. 10, da completare, deve essere notificata dal DM, congiuntamente alla prescrizione n. 9, quando il treno è autorizzato a superare determinati segnali di P.B.I., non coincidenti con stazioni impresenziate, che proteggano le sezioni di blocco ritenute guaste e che non proteggano punti singolari della linea.	10
11	La prescrizione n. 11, da completare, deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale.	11
12	La prescrizione n. 12, da completare, deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale e non deve essere praticata solo quando la stazione successiva interessata sia munita del segnalamento di protezione a vela quadra per le provenienze dal binario illegale.	12
13	La prescrizione n. 13, da completare, deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale e non deve essere praticata solo dopo il ricevimento, da parte della stazione interessata, del relativo dispaccio di soppressione, oppure quando la stazione che riceve i treni dal binario illegale sia munita del segnalamento di protezione a vela quadra per le provenienze dal binario illegale.	13
14 15	Le prescrizioni n. 14 e 15 devono essere notificate sulle linee a doppio binario dal DM solo al primo treno che deve percorrere il binario illegale.	14 15
16	La prescrizione n. 16, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando occorre praticare al treno la marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. con la specifica prescrizione.	16
17	La prescrizione n. 17, da completare, deve essere notificata dal DM quando la partenza del treno con segnale a via impedita venga ordinata dal capotreno.	17
18	Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni non previste nel modulo che si rendessero necessarie, quali ad esempio: quelle per il superamento dei segnali a via impedita muniti di lettera luminosa “D” o “A” spenta; anomalità per guasto alle apparecchiature di terra dei sistemi SCMT/SSC, ecc., riportando nella corrispondente casella vuota il relativo numero progressivo e barrando la casella medesima. Per una stessa prescrizione possono essere utilizzate più righe; in tal caso, il numero progressivo deve essere riportato nella sola casella corrispondente al primo rigo. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.	18

Art. 14

All’allegato X dell’Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL) sono apportate le seguenti modifiche.

Il fac simile di cui al punto 2.1.1 della Parte II è così sostituito:

COPIA PER LA STAZIONE

RIEPILOGO DEI MODULI DI PRESCRIZIONE DI MOVIMENTO

N.

LINEA o TRATTO DI LINEA DA _____ A _____

TRENO _____ **DEL** _____

MODULI CONSEGNATI

LOCALITA' DI SERVIZIO	M 3	M 40	M 40 DL	M 40 TELEC	FIRMA
	Q.tà	Q.tà	Q.tà	Q.tà	
MODULI VERSATI					

CONSEGNA MODULI TRA PERSONALE DEL TRENO

LOCALITA' DI SERVIZIO	M 3		M 40		M 40 DL		M 40 TELEC		FIRMA AGENTE CONSEGNANTE	FIRMA AGENTE RICEVENTE
	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.		

ANNOTAZIONI:

IL DIRIGENTE

IL CAPOTRENO

IL FORMATORE

Il fac simile di cui al punto 2.1.2 della Parte II è così sostituito:

COPIA PER LA STAZIONE

RIEPILOGO DEI MODULI DI PRESCRIZIONE DI MOVIMENTO

N. _____

LINEA o TRATTO DI LINEA DA _____ A _____

TRENO _____ *DEL* _____

MODULI CONSEGNATI							
LOCALITA' DI SERVIZIO	M 1	M 4	M 3	M 40	M 40 DL	M 40 TELEC	FIRMA
	Q.tà	Q.tà	Q.tà	Q.tà	Q.tà	Q.tà	
MODULI VERSATI							

CONSEGNA MODULI TRA PERSONALE DEL TRENO														
LOCALITA' DI SERVIZIO	M 1		M 4		M 3		M 40		M 40 DL		M 40 TELEC		FIRMA AGENTE CONSEGNANTE	FIRMA AGENTE RICEVENTE
	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.		

ANNOTAZIONI:

IL DIRIGENTE

IL CAPOTRENO

IL FORMATORE

Il fac simile di cui al punto 2.2.1 della Parte II è così sostituito:

COPIA PER LA STAZIONE						N.				
RIEPILOGO MULTIPLO DEI MODULI DI PRESCRIZIONE										
DI MOVIMENTO DEL GIORNO _____										
<i>TRENI PARI</i>			<i>TRENI DISPARI</i>							
N° _____	DA _____	A _____	N° _____	DA _____	A _____					
N° _____	DA _____	A _____	N° _____	DA _____	A _____					
N° _____	DA _____	A _____	N° _____	DA _____	A _____					
N° _____	DA _____	A _____	N° _____	DA _____	A _____					
N° _____	DA _____	A _____	N° _____	DA _____	A _____					
N° _____	DA _____	A _____	N° _____	DA _____	A _____					
N° _____	DA _____	A _____	N° _____	DA _____	A _____					
N° _____	DA _____	A _____	N° _____	DA _____	A _____					
MODULI CONSEGNATI										
LOCALITA' DI SERVIZIO	N° TRENO	M 3	M 40	M 40 DL	M 40 TELEC	FIRMA				
		Q.tà	Q.tà	Q.tà	Q.tà					
MODULI VERSATI										
CONSEGNA MODULI TRA PERSONALE DEL TRENO										
LOCALITA' DI SERVIZIO	M 3		M 40		M 40 DL		M 40 TELEC		FIRMA AGENTE CONSEGNAANTE	FIRMA AGENTE RICEVENTE
	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.		
ANNOTAZIONI:										

IL DIRIGENTE

IL CAPOTRENO

IL FORMATORE

Il fac simile di cui al punto 2.2.2 della Parte II è così sostituito:

COPIA PER LA STAZIONE

**RIEPILOGO MULTIPLO DEI MODULI DI PRESCRIZIONE DI MOVIMENTO
DEL GIORNO**

N.

<i>TRENI PARI</i>			<i>TRENI DISPARI</i>		
N° _____	DA _____	A _____	N° _____	DA _____	A _____
N° _____	DA _____	A _____	N° _____	DA _____	A _____
N° _____	DA _____	A _____	N° _____	DA _____	A _____
N° _____	DA _____	A _____	N° _____	DA _____	A _____
N° _____	DA _____	A _____	N° _____	DA _____	A _____
N° _____	DA _____	A _____	N° _____	DA _____	A _____
N° _____	DA _____	A _____	N° _____	DA _____	A _____
N° _____	DA _____	A _____	N° _____	DA _____	A _____
N° _____	DA _____	A _____	N° _____	DA _____	A _____

MODULI CONSEGNATI

LOCALITA' DI SERVIZIO	N° TRENO	M 1	M 4	M 3	M 40	M 40 DL	M 40 TELEC	FIRMA
		Q.tà	Q.tà	Q.tà	Q.tà	Q.tà	Q.tà	
MODULI VERSATI								

CONSEGNA MODULI TRA PERSONALE DEL TRENO

LOCALITA' DI SERVIZIO	M 1		M 4		M 3		M 40		M 40 DL		M 40 TELEC		FIRMA AGENTE CONSEGNANTE	FIRMA AGENTE RICEVENTE
	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.		

ANNOTAZIONI:

IL DIRIGENTE

IL CAPOTRENO

IL FORMATORE

Art. 15

All'allegato XIII dell'Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL) sono apportate le seguenti modifiche.

Il quarto ed il quinto capoverso del punto 3 della Parte II sono così modificati:

Per i treni supplementari, per l'associazione a numero funzionale e per le relative chiamate ad essi dirette, dovranno essere adottate le stesse procedure previste per i treni ordinari utilizzando un numero identificativo del treno a 6 cifre e lasciando invariati, per tutti i tipi di treno, i codici funzionali degli agenti:

Treno Supplementare	Prima cifra del numero treno a 6 cifre
Ante	1
Bis	2
Ter	3
Quater	4

Ad esempio per generare una chiamata verso il personale di condotta del treno 456 bis, si dovrà digitare il numero 2 20045601.

Il primo capoverso della Parte III è così sostituito:

Gli agenti abilitati all'utilizzo della funzionalità GSM-R "Chiamata di emergenza treni" (già "segnale di prudenza generalizzata", nel seguito più genericamente "chiamata di emergenza"), sono:

- DCO, DC, DM;
- Personale di condotta;
- Personale di accompagnamento (capotreno);
- DOTE;
- personale della manutenzione che svolge compiti di vigilanza, di scorta carrelli e treni materiali e di protezione cantieri.

Il secondo ed il terzo capoverso del punto 2 della Parte III sono così modificati:

La chiamata di emergenza generata dal DM, dal personale della manutenzione, dal personale di condotta e dal personale di accompagnamento (capotreno) viene diffusa nell'area predefinita di cui sopra all'interno della quale è localizzato l'originatore della chiamata; i DC/DCO possono generare chiamate di emergenza relative a ciascuna area di loro giurisdizione.

La chiamata di emergenza viene ricevuta dai DM, dal personale della manutenzione, dal personale di condotta, dal personale di accompagnamento (capotreno) localizzati nell'area di diffusione della chiamata, nonché dal DC/DCO e DOTE di giurisdizione.

Il primo capoverso del punto 4 della Parte III è così modificato:

La chiamata di emergenza è una comunicazione che non consente al DM, al personale della manutenzione, al personale di condotta ed al personale di accompagnamento di parlare simultaneamente. Pertanto gli agenti coinvolti appartenenti alle categorie anzidette, per poter comunicare devono ricorrere all'apposito pulsante ("PTT") (1) sul terminale.

In calce alla pagina relativa alla nota (1) del punto 4 della Parte III è inserita la seguente nota (1):

(1) PTT= Push To Talk

Dopo l'ultimo capoverso del punto 5 della Parte III è inserito il seguente nuovo capoverso:

Il personale della manutenzione che riceve una chiamata di emergenza deve adottare gli eventuali interventi di emergenza richiesti dalla situazione

Art. 16

L'allegato XIV bis dell'Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL) è così sostituito.

NORME PARTICOLARI PER IL PERSONALE ADDETTO ALLA CONDOTTA DEI MEZZI DI TRAZIONE ATTREZZATI CON APPARECCHIATURA "VIGILANTE"

1. GENERALITA'

Il dispositivo Vigilante, installato sui rotabili dotati di cabina di guida (mezzi di trazione, carrozze pilota, rimorchi), è un'apparecchiatura automatica di controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta. Tale controllo viene realizzato richiedendo all'agente di condotta l'azionamento di apposita interfaccia (pedale, pulsante, ecc.); qualora l'azionamento dell'interfaccia non venga eseguito nelle modalità richieste l'apparecchiatura comanda l'inibizione della trazione e la frenatura di emergenza del treno.

Il Vigilante è dotato di un dispositivo per l'inserimento del dato, "*due agenti*" oppure "*un agente*", in relazione al numero di agenti di condotta a cui è affidato il rotabile attrezzato; quando viene inserito il dato "*un agente*", l'apparecchiatura comanda l'inibizione della trazione e la frenatura di emergenza del treno al superamento della velocità di 100 km/h.

Determinati rotabili possono avere interfacciata, con il dispositivo di frenatura (gruppo pneumatico) del Vigilante, l'apparecchiatura di bordo (SSB) del Sistema di Supporto alla Condotta (SSC).

Con i rotabili attrezzati con il dispositivo Vigilante inserito ed efficiente, il PdC deve regolare la corsa del treno nel rispetto della normativa vigente (rispetto dei segnali, delle norme tecniche di circolazione del materiale rotabile, delle prescrizioni, ecc.) come nel caso di condotta di un treno servito da rotabile non munito del predetto dispositivo, salvo quanto specificatamente previsto dalle presenti norme.

Le necessarie procedure operative per la prova di efficienza, l'utilizzo durante il servizio e l'eventuale esclusione del dispositivo Vigilante sono riportate nelle specifiche norme d'uso emanate dalle Imprese Ferroviarie interessate.

2. OBBLIGHI DEL PERSONALE DI CONDOTTA

2.1. Prova di efficienza del dispositivo Vigilante

Il personale di condotta (PdC), all'atto della messa in servizio del rotabile attrezzato con dispositivo Vigilante, deve eseguire anche la prova di efficienza di tale apparecchiatura.

Nel caso il "Commutatore di Esclusione" del dispositivo Vigilante venga trovato in posizione "escluso" (oppure anche solo spiombato) e l'anormalità non sia registrata sui libri di bordo, il PdC, dopo averlo eventualmente reincluso, deve provare l'efficienza del dispositivo.

Il dispositivo Vigilante dovrà essere considerato guasto solo se i test di prova di efficienza non risultino regolari.

2.2. Inserimento dati nel dispositivo Vigilante

Il personale di condotta, dopo la messa in servizio del rotabile con il dispositivo Vigilante efficiente, deve inserire il dato relativo al numero degli agenti di condotta come di seguito indicato:

a) con i rotabili muniti del solo dispositivo Vigilante deve inserire il dato "due agenti" sia quando il rotabile è affidato a due agenti di condotta, sia quando, con i treni composti di mezzi leggeri e treni navetta effettuati con locomotiva E 464 ed affidati ad un agente di condotta, il capotreno, durante la corsa, prende permanentemente posto in cabina di guida come secondo agente di condotta;

b) con i rotabili muniti anche di apparecchiatura (sottosistema di bordo) che attua il supporto alla condotta del treno (SSC), il predetto dato deve essere inserito nel dispositivo Vigilante, secondo quanto previsto dalle norme particolari per il personale addetto alla condotta dei mezzi di trazione attrezzati con il Sistema di Supporto alla Condotta (Allegato XIV quinquies).

2.3. Utilizzo del dispositivo Vigilante

Il personale di condotta in servizio ai rotabili muniti di dispositivo Vigilante dotato di commutatore di esclusione deve obbligatoriamente mantenere inserito tale dispositivo con i treni merci e treni viaggiatori a lunga percorrenza, non protetti da tecnologia ETCS/SCMT/SSC e circolanti nel periodo notturno (*per periodo notturno deve intendersi dalle ore zero alle ore cinque a.m.*); con tali servizi il dispositivo Vigilante deve essere in ogni caso mantenuto inserito fino al termine della prestazione lavorativa giornaliera del PdC. Nel caso particolare in cui l'inizio di tale prestazione ricada fuori dal periodo notturno il dispositivo Vigilante deve essere inserito, alla prima occasione utile (es. fermata prescritta), prima dell'inizio del predetto periodo. Qualora durante il servizio si verifichi un guasto al dispositivo Vigilante che comporti la sua esclusione, è ammesso proseguire fino alla prima località di servizio ove possa essere sostituito il rotabile guasto, e comunque non oltre il termine corsa del treno; in tale evenienza non dovrà comunque essere superata la velocità di 100 km/h.

Con i rotabili muniti anche dell'apparecchiature di bordo ETCS/SCMT/SSC il dispositivo Vigilante (o la sua specifica funzione) deve essere utilizzato secondo quanto previsto dalle norme particolari per il personale addetto alla condotta dei mezzi di trazione attrezzati con tali sistemi.

3. ATTREZZAGGIO DEI ROTABILI CON IL DISPOSITIVO VIGILANTE

Sui libri di bordo dei rotabili attrezzati con il dispositivo Vigilante devono essere riportati con specifica annotazione:

- la presenza del Vigilante;
- l'eventuale interfacciamento del suo dispositivo di frenatura (piastra pneumatica) con il SSB del SSC.

In ciascuna cabina di guida dei rotabili attrezzati con il dispositivo Vigilante devono essere esposte le istruzioni per l'arresto e l'immobilizzazione del treno e, nel caso di mezzi di trazione termici, anche le istruzioni per l'arresto dei motori.

Art. 17

All'allegato XIV ter (NORME PARTICOLARI PER IL PERSONALE ADDETTO ALLA CONDOTTA DEI MEZZI DI TRAZIONE PROVVISI DI APPARECCHIATURA PER IL CONTROLLO DELLA MARCIA DEI TRENI "SCMT") dell'Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL) sono apportate le seguenti modifiche.

Il primo alinea del secondo capoverso del punto 1 (GENERALITA') è così sostituito:

- dei segnali fissi luminosi e semaforici (di 1^a Categoria e di avviso) e dei segnali di protezione propria dei PL con o senza barriere (artt. 53 e 53 bis del Regolamento sui Segnali) (1);

In calce alla pagina relativa alla nota (1) del punto 1 è inserita la seguente nota (1):

(1) Per i segnali di cui all'art. 53 bis, la protezione della funzione SCMT consiste nell'imporre una limitazione di velocità a 30 km/h in corrispondenza di un punto ubicato a circa 10 m dal PL protetto (o primo PL protetto), qualora il relativo segnale sia spento.

Il punto 2.1 (Sottosistema di terra (SST)) è così sostituito:

2.1 Sottosistema di terra (SST)

Il sottosistema di terra è essenzialmente costituito da "boe" ubicate al centro del binario nei punti in cui è prevista la trasmissione delle informazioni da terra a bordo (Punti Informativi). Ogni Punto Informativo (PI) è composto generalmente da due "boe".

I PI che trasmettono informazioni variabili (PI commutabili) dipendenti dall'aspetto dei segnali fissi sono collegati agli apparati di terra attraverso apposite interfacce (Encoder). Essi sono generalmente ubicati in corrispondenza dei segnali fissi (PI di segnale fisso (1)).

In particolari condizioni impiantistiche e/o di circolazione possono verificarsi le seguenti situazioni:

- Il PI di un segnale fisso può essere ubicato in precedenza al segnale stesso (es: segnale di partenza comune a più binari); tale PI viene segnalato dalla specifica tabella di “*limite fermata SCMT*” (art. 77 del Regolamento sui Segnali).

- Il PI di un segnale fisso può essere ubicato a valle del segnale stesso (es: segnale di partenza di fascio di binari di particolari impianti); tale PI viene segnalato dallo specifico picchetto di “*PI posticipato*” (Allegato I punto 15 bis del Regolamento sui Segnali).

- Il PI del segnale di partenza di determinati binari, di stazioni ubicate su linee a dirigenza locale, è seguito da un secondo PI commutabile; tali binari sono muniti anche di un dispositivo che permette l’attivazione del secondo PI. Quest’ultimo PI viene segnalato dallo specifico picchetto di “*PI posticipato*” (Allegato I punto 15 bis del Regolamento sui Segnali). L’attivazione del secondo PI determina la disattivazione del PI in corrispondenza del segnale; tale operazione deve essere eseguita dal DM nei casi di partenza del treno con il rotabile di testa oltre il segnale (vedi punto 13.8)

I PI commutabili sono previsti anche in corrispondenza dei segnali fissi di avviso (o di avviso accoppiato) dei segnali di 1ª Categoria coincidenti con l’inizio del tratto di linea attrezzato con SCMT.

I PI che non trasmettono informazioni variabili dipendenti dall’aspetto dei segnali non hanno nessun collegamento con gli apparati di terra; questi sono generalmente utilizzati per la gestione delle variazioni di velocità e pendenza della linea, dei rallentamenti, delle riduzioni di velocità diverse dai rallentamenti e per la ricalibrazione delle distanze.

Il sottosistema di terra realizza, tramite i dispositivi sopradescritti, il canale di trasmissione discontinuo.

Sulle linee con BAcc per la trasmissione delle informazioni variabili da terra verso bordo viene utilizzato il canale continuo della RSC costituito dai codici di BAcc; i PI commutabili sono ubicati solo in corrispondenza dei segnali di protezione e partenza delle località di servizio.

Per aggiornare in modo tempestivo le informazioni variabili in precedenza a determinati segnali di 1ª Categoria disposti a via libera, può essere trasmesso a bordo, tramite i circuiti di binario, un apposito codice denominato “codice INFILL”. Tale codice non viene mai trasmesso in precedenza ad un segnale di 1ª Categoria disposto a via libera che preavvisa un successivo segnale a via impedita o un successivo segnale di arresto, ubicato a distanza anormalmente ridotta o all’estremità di un binario di limitata lunghezza, oppure su binario parzialmente ingombro (GIALLO/GIALLO oppure ROSSO/GIALLO/GIALLO).

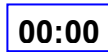




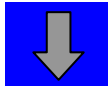

Il codice INFILL consente la liberazione anticipata della marcia del treno rispetto informazioni più restrittive ricevute dal precedente segnale (es: disposizione a “*via libera*” di un segnale di 1ª Categoria dopo che il treno abbia superato il precedente segnale con indicazione di “*avviso di via impedita*” oppure disposizione a “*via libera con conferma di riduzione di velocità a 60 km/h*” oppure a “*100 km/h*” dopo che il treno abbia superato il precedente segnale con una indicazione di “*via libera con conferma di riduzione di velocità di valore più restrittivo*”). Tale liberazione anticipata tiene conto anche della lunghezza del treno.

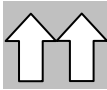





L'indicazione data dal codice INFILL, attraverso le specifiche icone (vedi tabella punto 2.2.2), può essere equivalente o più restrittiva di quella data dal successivo segnale di 1^a Categoria.

Resta inteso che il codice INFILL non gestisce limitazioni di velocità non legate al segnalamento fisso (es: rallentamenti o riduzioni di velocità).

La tabella di cui al punto 2.2.2 (TABELLA RIPORTANTE LE ICONE E I MESSAGGI VISUALIZZATI SUL MONITOR) è così sostituita:

TABELLA RIPORTANTE I SIMBOLI/ICONE E I MESSAGGI VISUALIZZATI SUL MONITOR

N.	SIMBOLI ICONE	SIGNIFICATO
1		Ora e minuti correnti dell'orologio integrato nel sistema.
2		(Di colore bianco su fondo blu, associata alla visualizzazione del messaggio "GUASTO A TERRA SCMT"). Segnala l'esclusione manuale della funzione SCMT per guasto al SST.
3		(Di colore giallo su fondo blu, associata alla visualizzazione del messaggio "GUASTO A BORDO SCMT"). Segnala l'esclusione automatica della funzione SCMT per guasto al SSB.
4		(Di colore bianco su fondo blu, associata alla visualizzazione del messaggio "GUASTO A TERRA RSC"). Segnala l'esclusione manuale della funzione RSC per guasto al SST.
5		(Di colore giallo su fondo blu, associata alla visualizzazione del messaggio "GUASTO A BORDO RSC"). Segnala l'esclusione automatica della funzione RSC per guasto al SSB.
6		(Una freccia piccola verso il basso grigia su fondo blu, visualizzata da circa 300 metri dal segnale di riferimento). Segnala la velocità di rilascio a 10 km/h (inferiore a quella nominale di 30 km/h).
7		(Icona di codice INFILL. Una freccia piccola verso l'alto bianca su fondo grigio). Segnala la disposizione del segnale di 1 ^a categoria a valle del punto di captazione del codice INFILL a via libera per un itinerario da impegnarsi a velocità non superiore a 60 km/h oppure a via libera con avviso di via impedita a distanza ridotta; in entrambi i casi il sistema impone comunque una limitazione di velocità a 60 km/h in corrispondenza del segnale di 1 ^a categoria.

N.	SIMBOLI ICONE	SIGNIFICATO
8		(Icona di codice INFILL. Due frecce piccole verso l'alto bianche su fondo grigio). Segnala la disposizione del segnale di 1 ^a categoria a valle del punto di captazione del codice INFILL a via libera per un itinerario da impegnarsi a velocità non superiore a 100 km/h; in tal caso il sistema impone comunque una limitazione di velocità a 100 km/h in corrispondenza del segnale di 1 ^a categoria.
9		(Icona di codice INFILL. Una freccia grande verso l'alto bianca su fondo grigio). Segnala la disposizione del segnale di 1 ^a categoria a valle del punto di captazione del codice INFILL a via libera; in tal caso il sistema non impone limitazioni di velocità rispetto al segnalamento fisso.
10		(Disco rosso, all'interno di una corona nera con bordo bianco, su fondo blu). Segnala la stabilizzazione della funzione di supero rosso (sospensione della funzione "TRAIN-TRIP"); viene visualizzata per circa 5 secondi allo spegnimento del pulsante SR.
11		(Sigla SR in nero su fondo rosso) Segnala l'intervento della frenatura d'urgenza fino all'arresto del treno (funzione "TRAIN-TRIP") nel caso di: <ul style="list-style-type: none"> - superamento di un segnale fisso a via impedita senza eseguire l'operazione di "supero rosso"; - perdita del codice 75 in zona codificata o sequenza 75 → AC non autorizzata; - errata informazione di via impedita dal PI di un segnale fisso non disposto a via impedita.
12		(Numeri e lettere di colore giallo su fondo grigio con cornice bordata di giallo) Segnala la velocità del treno in caso di guasto al tachimetro.
13		(Lettere di colore nero su fondo giallo) Segnala l'intervento della frenatura d'urgenza comandata dalla funzione Vigilante

Il punto 13.1 Linee attrezzate con SCMT (indicazioni nell'Orario di Servizio) è così sostituito:

13.1 Linee attrezzate con SCMT (indicazioni nell'Orario di Servizio)

Le linee attrezzate con SCMT sono indicate nell'Orario di Servizio (OS) tramite l'apposito segno convenzionale (linea di punti verticale).

Nell'OS deve essere inoltre indicato:

- lo specifico punto di inizio e termine del tratto attrezzato con SCMT (segnale di partenza, di protezione, ecc.);

- la presenza della tabella di “*limite di fermata SCMT*” (art.77 del Regolamento sui Segnali);
- la presenza del picchetto di “*PI posticipato*” (Allegato I punto 15 bis del Regolamento sui Segnali);
- i binari delle località di servizio dotati di segnali di partenza muniti del secondo PI attivabile mediante apposito dispositivo.

Il punto 13.6 (Rispetto codice INFILL) è così sostituito:

13.6 Rispetto codice INFILL

Alla captazione del codice INFILL il treno potrà proseguire la corsa nel rispetto delle indicazioni date dalla specifica icona visualizzata e, successivamente, dal segnale 1^a categoria a valle del punto di captazione, tenendo presente che, se è attiva l'icona n. 7 (vedi tabella punto 2.2.2) ed il segnale dia indicazione di via libera con avviso di via impedita, deve essere sempre considerato tale segnale posto a distanza ridotta da quello successivo disposto a via impedita. Resta inteso che devono essere comunque rispettate eventuali limitazioni di velocità non legate all'aspetto dei segnali fissi (es. rallentamenti, limitazioni di velocità rispetto la frenatura, ecc.).

Nel caso di interruzione del codice INFILL prima che il treno raggiunga il segnale di 1^a categoria a valle del punto di captazione e in assenza di codici di BAcc, il SSB attiva la frenatura d'urgenza fino all'arresto del treno. In tale evenienza il treno potrà riprendere la corsa prendendo norma dall'aspetto del predetto segnale che, se non accertabile dal punto di arresto, dovrà essere considerato disposto a via impedita.

Dopo il nuovo punto 13.7 (Impiego funzione vigilante) è inserito il seguente nuovo punto 13.8:

13.8 Partenza dei treni con il rotabile di testa oltre il segnale (1)

Il PdC in servizio sui rotabili muniti di SCMT deve sempre avvisare il DM (o DCO sulle linee telecomandate), con comunicazione registrata, quando la partenza debba avvenire con il rotabile di testa oltre il segnale.

La partenza dei treni, con il rotabile di testa oltre il segnale, deve avvenire dai binari con segnale di partenza munito di secondo PI attivabile mediante apposito dispositivo; in tale evenienza il DM prima di provvedere per la partenza del treno deve attivare, per mezzo dell'apposito dispositivo, il secondo PI.

La predetta operazione determina, in corrispondenza del secondo PI:

- l'attivazione automatica della funzione SCMT;
- la necessità di effettuare l'operazione di supero rosso nel caso di partenza con il segnale a via impedita.

Nel caso non sia possibile utilizzare il citato dispositivo per guasto o altra causa, ai treni in partenza con il rotabile di testa oltre il segnale deve essere praticata, oltre alle altre eventuali, la seguente prescrizione: “*Per indisponibilità del dispositivo di attivazione del secondo PI, la funzione SCMT potrà attivarsi al successivo PI di segnale di 1^a categoria o, qualora il successivo segnale non sia di 1^a categoria, al PI in uscita dalla località di servizio.* In tale evenienza il PdC, qualora la partenza avvenga con segnale a via impedita, dovrà effettuare l'operazione di Supero Rosso alla messa in movimento del convoglio.

Nelle circostanze eccezionali in cui la partenza del treno, con il rotabile di testa oltre il segnale, debba avvenire da binario con segnale di partenza non munito del secondo PI attivabile mediante apposito dispositivo, il DM (o DCO sulle linee telecomandate) deve praticare al treno, oltre alle altre eventuali, la seguente prescrizione: *“Per partenza da binario con segnale non munito di secondo PI attivabile mediante apposito dispositivo, la funzione SCMT potrà attivarsi al successivo PI di segnale di 1^a categoria o, qualora il successivo segnale non sia di 1^a categoria, al PI in uscita dalla località di servizio. Anche in tale evenienza il PdC, qualora la partenza avvenga con segnale a via impedita, dovrà effettuare l’operazione di Supero Rosso alla messa in movimento del convoglio.*

In calce alla pagina relativa alla nota (1) del punto 13.8 è inserita la seguente nota (1):

(1) Il rotabile di testa del treno deve essere considerato oltre il segnale di partenza in tutti i casi in cui almeno la cabina di guida di testa si trovi oltre il predetto segnale.

Il punto 18.4 (Operazione di Supero Rosso) è così sostituito:

18.4 Operazione di Supero Rosso

18.4.1 Procedura (come effettuare l’operazione di supero rosso)

A treno fermo o comunque ad una velocità non superiore a 30 km/h deve essere premuto il pulsante “SR” che si deve illuminare a luce rossa (in presenza di velocità di rilascio a 10 km/h l’attivazione del pulsante “SR” determina l’innalzamento della velocità di rilascio a 30 km/h). Tale operazione, salvo i casi particolari di seguito indicati, deve essere eseguita nell’imminenza del superamento dei segnali fissi disposti a via impedita o spenti per i quali è prevista tale operazione (vedi punto 18.4.2), tenendo presente che, entro un tempo di 12 secondi dall’azionamento del pulsante “SR”, deve essere superato il relativo PI oppure deve essere captato l’AC (assenza codice). L’operazione di Supero Rosso è reiterabile azionando nuovamente il pulsante “SR” l’apparecchiatura consente di riguadagnare l’intera temporizzazione (12 secondi). Il pulsante “SR” si spegne alla visualizzazione dell’icona di stabilizzazione del supero rosso (vedi tabella punto 2.2.2) o comunque alla scadenza della temporizzazione.

Qualora i segnali fissi disposti a via impedita o spenti, per i quali è prevista l’operazione di supero rosso (vedi punto 18.4.2), siano preceduti dalla specifica tabella di *“limite fermata SCMT”* (art. 77 del Regolamento sui Segnali), l’operazione di supero rosso deve essere eseguita nell’imminenza del superamento di tale tabella.

Qualora i segnali fissi disposti a via impedita o spenti, per i quali è prevista l’operazione di supero rosso (vedi punto 18.4.2), siano seguiti dallo specifico picchetto di *“PI posticipato”* (allegato 1 punto 15 bis del Regolamento sui Segnali), l’operazione di supero rosso deve essere eseguita nell’imminenza del superamento di tale picchetto, salvo il caso di partenza di un treno da un binario con segnale munito del secondo PI, attivabile mediante l’apposito dispositivo, e con il rotabile di testa prima del segnale; nel qual caso l’operazione di supero rosso deve essere eseguita nell’imminenza del superamento del predetto segnale.

L’operazione di supero rosso deve essere eseguita alla messa in movimento del convoglio nel caso in cui la partenza del treno avvenga con il rotabile di testa oltre il segnale e da binario con segnale di partenza non munito di secondo PI attivabile con apposito

dispositivo oppure da binario con segnale munito di secondo PI ma il dispositivo non utilizzabile per guasto o altra causa (vedi punto 13.8).

18.4.2 Casi previsti (quando effettuare l'operazione di supero rosso)

L'operazione di "Supero Rosso" deve essere effettuata sulle linee con SCMT e/o BAcc (1) secondo i criteri di seguito indicati.

a) Linee attrezzate con SCMT e senza BA.

Sulle linee attrezzate con SCMT e senza BA l'operazione di supero rosso deve essere effettuata per il superamento di tutti i segnali di 1^a Categoria e di protezione propria dei PL con barriere (art. 53 del Regolamento sui Segnali), disposti a via impedita o spenti. L'operazione di supero rosso deve essere effettuata anche nel caso in cui sul segnale a via impedita sia attiva/o (fissa/o oppure lampeggiante) la lettera luminosa D o A oppure il segnale di avanzamento o di avvio; tale operazione non deve invece essere effettuata quando sul segnale a via impedita sia attivo il segnale di prosecuzione d'itinerario (art. 51/5 del Regolamento sui Segnali).

Su tali linee l'operazione di supero rosso non deve essere mai effettuata (2) quando la funzione SCMT è esclusa (vedi punto 8.1).

b) Linee attrezzate con SCMT e BAcf.

Sulle linee attrezzate con SCMT e BAcf l'operazione di supero rosso deve essere effettuata per il superamento di tutti i segnali di 1^a Categoria disposti a via impedita o spenti. L'operazione di supero rosso deve essere effettuata anche nel caso in cui sul segnale a via impedita sia attiva/o (fissa/o oppure lampeggiante) la lettera luminosa "P" oppure il segnale di avanzamento o di avvio; tale operazione non deve invece essere effettuata quando sul segnale a via impedita sia attivo il segnale di prosecuzione d'itinerario (art. 51/5 del regolamento sui Segnali).

Su tali linee l'operazione di supero rosso non deve essere mai effettuata (2) quando la funzione SCMT è esclusa (vedi punto 8.1).

c) Linee attrezzate con SCMT e BAcc.

Sulle linee attrezzate con SCMT e BAcc l'operazione di supero rosso deve essere effettuata per il superamento di tutti segnali di 1^a Categoria disposti a via impedita o spenti oppure disposti a via libera con conferma di riduzione di velocità e avviso di via impedita a distanza anormalmente ridotta (Rosso-Giallo-Giallo). L'operazione di supero rosso deve essere effettuata anche nel caso in cui sul segnale a via impedita sia attiva/o (fissa/o oppure lampeggiante) la lettera luminosa "P" oppure il segnale di avanzamento o di avvio; tale operazione non deve invece essere effettuata quando sul segnale a via impedita sia attivo il segnale di prosecuzione d'itinerario (art. 51/5 del regolamento sui Segnali).

Su tali linee, nel caso di esclusione della funzione SCMT e/o RSC, l'operazione di supero rosso deve essere eseguita secondo i seguenti criteri:

- esclusione della sola funzione SCMT: come nel caso di circolazione con entrambe le funzioni (SCMT/RSC) inserite;

- esclusione della sola funzione RSC: come nel caso di circolazione con entrambe le funzioni (SCMT/RSC) inserite, ma limitatamente ai soli segnali di protezione/partenza delle località di servizio;
- esclusione di entrambe le funzioni (SCMT/RSC): non deve essere mai effettuata.

In calce alla pagina relativa alla nota (2) del punto 18.4.2 è inserita la seguente nota (2):

(2) Qualora il pulsante SR venga premuto nei casi in cui l'operazione di supero rosso non deve essere mai effettuata (esclusione delle funzioni SCMT e/o RSC), lo stesso e l'icona di stabilizzazione del supero rosso non si attivano.

Il punto 18.5 (Esclusione della funzione SCMT per guasto alle apparecchiature di terra) è così sostituito:

18.5 Esclusione della funzione SCMT per guasto alle apparecchiature di terra

Nel caso di guasto/anormalità alle apparecchiature di terra ai treni può essere ordinato di escludere la funzione SCMT in corrispondenza del segnale fisso interessato, con la seguente formula: “*Escludete SCMT in corrispondenza del segnale di..... (protezione/partenza di.....o PBI n°.....tra.....e.....)*”. In tale evenienza il PdC deve arrestare il treno in precedenza al segnale interessato, escludere la funzione SCMT (punto 8.1) e reincluderla (punto 8.2) appena superato il predetto segnale.

E' altresì ammesso, in presenza di particolari condizioni di guasto (es: contemporaneo guasto ai PI di più segnali oppure istituzione del blocco telefonico su linea con BAcf e presenza di segnali di blocco intermedi permissivi sulla tratta interessata), ordinare ai treni di escludere la funzione SCMT nel percorrere un determinato tratto di linea, con la seguente formula: “*Escludete SCMT da..... (località di servizio) a.....(località di servizio)*”. In tale evenienza il PdC deve arrestare il treno prima del segnale di partenza della località di servizio che delimita l'inizio del tratto di linea interessato all'esclusione, escludere la funzione SCMT (punto 8.1) e reincluderla (punto 8.2) appena superato il segnale di protezione della località di servizio che delimita il termine del tratto interessato alla predetta esclusione.

In entrambi i casi con l'esclusione della funzione SCMT il SSB passerà in “Predisposizione SCMT” (funzione SCMT non attiva) restando in tale modalità fino al primo PI di segnale di 1^a Categoria incontrato (o al primo PI in uscita da una località di servizio qualora il successivo segnale non sia un segnale di 1^a Categoria), dopo la reinclusione manuale di tale funzione, in corrispondenza del quale avverrà la riattivazione automatica della funzione SCMT.

Il tratto di linea interessato all'anormalità (dal punto di esclusione della funzione SCMT fino al punto della sua riattivazione automatica) deve essere percorso nel rispetto di quanto di seguito indicato:

a) *funzione SCMT esclusa in corrispondenza di un segnale*; con i treni serviti da rotabile munito di SCMT ed affidato ad un agente di condotta non deve essere superata la velocità di 100 km/h oppure di 50 km/h quando la funzione vigilante non possa essere mantenuta inserita (vedi punto 13.7); qualora invece il rotabile munito di SCMT sia affidato a due agenti di condotta non deve essere superata la velocità di 100 km/h solo con i treni merci e

treni viaggiatori a lunga percorrenza e con i quali la funzione vigilante non possa essere mantenuta inserita (vedi punto 13.7);

b) funzione SCMT esclusa nel percorrere un determinato tratto di linea; vale quanto previsto al precedente punto a) qualora sul tratto di linea interessato all'anormalità il treno viaggi con la via libera di blocco telefonico o di giunto, altrimenti devono essere applicate le procedure previste per il caso di esclusione della funzione SCMT per guasto a bordo (vedi punto 18.9.1).

L'esclusione della funzione SCMT in corrispondenza del segnale di partenza deve essere notificata anche nel caso particolare di inoltro di un treno da un binario non attrezzato SCMT verso una linea attrezzata con SCMT ma priva di BAcc e con successivo segnale di 1ª Categoria non preceduto da segnale di avviso isolato.

Sulle linee in fase di attrezzaggio con SCMT e non ancora attivate all'esercizio ai treni deve essere notificato di escludere la funzione SCMT con la seguente prescrizione: *“Per linea in fase di attrezzaggio da a..... viaggiate con funzione SCMT esclusa, qualora vostro treno sia servito da rotabile munito di apparecchiatura SCMT”*.

La prescrizione di esclusione della funzione SCMT deve essere notificata nella località di servizio abilitata limitrofa al guasto (o Posto di Servizio limitrofo al guasto sulle linee in telecomando), utilizzando le righe in bianco dello specifico modulo M 40 DL (o M 40 TELEC),.

Il punto b) del punto 18.7 è così sostituito:

b) Guasto/anormalità ad un PI di segnale fisso con visualizzazione dell'icona di TRAIN-TRIP.

Qualora il guasto/anormalità interessi un PI di segnale fisso ovvero venga ricevuta un'errata informazione di via impedita dal PI di un segnale fisso non disposto a via impedita con visualizzazione dell'icona di TRAIN-TRIP, il PdC deve:

- riarmare la frenatura premendo e rilasciando il pulsante RF a luce fissa (il pulsante deve spegnersi);
- notificare l'anormalità al DM/DCO con comunicazione registrata utilizzando, a seconda del punto di arresto del treno, una delle seguenti formule:
 - *“SCMT rilevato guasto con visualizzazione dell'icona di **TRAIN-TRIP** e con arresto del treno tra il km.....ed il km.....(cippi chilometrici limitrofi) trae..... “*, nel caso di arresto del treno in piena linea;
 - *“SCMT rilevato guasto con visualizzazione dell'icona di **TRAIN-TRIP** e con arresto del treno sull'itinerario di (arrivo/partenza)”,* nel caso di arresto nell'ambito di una stazione;
 - *“SCMT rilevato guasto con visualizzazione dell'icona di **TRAIN-TRIP** e con arresto del treno al segnale di.....(protezione/partenza di.....o PBI/PBA N°..... tra.....e.....)”,* nel caso particolare di arresto del treno al successivo segnale di 1ª Categoria. In tale evenienza, a richiesta del DM, il PdC deve anche comunicare l'aspetto (via libera o via impedita) del predetto segnale.

Sulle linee a Dirigenza Locale l'anormalità deve essere notificata al DM della stazione stessa, nel caso di arresto sull'itinerario di arrivo/partenza o al segnale di protezione/partenza di una stazione, oppure al DM della successiva stazione nel caso di arresto in linea o al

segnale di PBI/PBA. Sulle linee in telecomando l'anormalità deve essere notificata al DCO di giurisdizione.

Il DM/DCO interessato ordinerà la ripresa della corsa con specifica prescrizione.

Eseguite le predette operazioni il PdC riprenderà la corsa nel rispetto delle prescrizioni ricevute dal DM/DCO interessato.

Nel caso particolare di arresto del treno, per un guasto/anormalità riferito ai precedenti punti *a)* e *b)*, sull'itinerario di arrivo/partenza o al segnale di protezione/partenza di una stazione disabilitata e presenziata da Agente di Guardia (AG), l'anormalità riscontrata deve essere notificata a tale agente il quale dovrà provvedere per la notifica dell'ordine per la ripresa della corsa.

Art. 18

Dopo l'allegato XIV quinquies dell'Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL) è inserito il seguente nuovo allegato XIV sexties:

Allegato XIV sexties:

SISTEMA DI VISUALIZZAZIONE DELLA VELOCITÀ SISTEMA DI REGISTRAZIONE DEGLI EVENTI DI CONDOTTA

Parte I

SISTEMA DI VISUALIZZAZIONE DELLA VELOCITÀ

1. GENERALITÀ

Si definisce sistema di visualizzazione della velocità l'insieme dei dispositivi, presenti a bordo dei rotabili dotati di cabina di guida, che forniscono al Personale di Condotta (PdC) l'indicazione del valore della velocità istantanea del rotabile.

Alla messa in servizio del rotabile, o comunque prima della partenza del treno dalla località di origine, il sistema di visualizzazione della velocità della cabina utilizzata deve essere efficiente.

I rotabili possono essere dotati di dispositivi ausiliari di visualizzazione della velocità, utilizzabili per rilevare il valore della velocità istantanea in caso di guasto al sistema di visualizzazione della velocità.

2. GUASTI

Qualora durante il servizio venga rilevato il guasto del sistema di visualizzazione della velocità nella cabina di guida utilizzata per l'effettuazione del treno, il PdC deve adottare i seguenti provvedimenti:

a) se è possibile utilizzare un dispositivo ausiliario di visualizzazione della velocità, è ammesso proseguire il servizio fino alla località di termine corsa senza restrizioni di marcia purché sia attivo un sistema di protezione della marcia (ETCS/SCMT) o di supporto alla

condotta (SSC); nel caso in cui tale sistema non sia attivo, la predetta località può essere raggiunta riducendo opportunamente la velocità;

b) se non è possibile utilizzare un dispositivo ausiliario di visualizzazione della velocità, deve essere richiesta la sostituzione del rotabile; al solo scopo di liberare la linea è ammesso raggiungere la prima località di servizio utile, adottando, nel regolare la velocità di corsa, tutti i criteri prudenziali e le cautele che la situazione richiede.

Parte II

SISTEMA DI REGISTRAZIONE DEGLI EVENTI

1. GENERALITÀ

Si definisce sistema di registrazione degli eventi il dispositivo presente a bordo dei rotabili dotati di cabina di guida in grado di registrare e memorizzare gli eventi di condotta.

I sistemi di registrazione degli eventi possono essere di tipo cartaceo o di tipo informatico.

Durante l'effettuazione del servizio il sistema di registrazione degli eventi, relativo alla cabina di guida utilizzata per l'effettuazione del treno, deve essere inserito e efficiente.

Il Personale di Condotta (PdC), ad inizio e a termine servizio, deve assolvere agli obblighi previsti dalla normativa vigente per l'uso del predetto sistema.

Le procedure operative di dettaglio da eseguire sulle apparecchiature del sistema di registrazione degli eventi sono riportate nella Manualistica di bordo.

2. GUASTI

Qualora, alla messa in servizio del rotabile, venga rilevato guasto il sistema di registrazione degli eventi relativo alla cabina di guida utilizzata per l'effettuazione del treno, è ammesso utilizzare il rotabile per la condotta, purché nel convoglio vi sia un altro sistema di registrazione degli eventi attivo ed efficiente; l'utilizzo potrà avvenire unicamente per il raggiungimento della prima località di servizio ove sia possibile sostituire il rotabile con altro rotabile con sistema di registrazione efficiente.

Qualora, successivamente alla messa in servizio, si verifichi il guasto del sistema di registrazione degli eventi relativo alla cabina di guida utilizzata per l'effettuazione del treno, è ammesso proseguire solo fino a termine corsa, senza restrizioni di marcia, anche se sul convoglio non è presente altra registrazione degli eventi.

Art. 19

La presente Disposizione entrerà in vigore dalle ore 00.01 del 01.03.2008.

Con la stessa vengono recepite le prescrizioni RFI-DTC\A0011\P2004\0000602 del 24.06.2004 e RFI-DTC\A0011\P2006\0003354 del 13.12.2006.

Vengono inoltre recepite per la parte interessante il documento oggetto della presente

Disposizione le prescrizioni RFI-DTC\A0011\P2003\0001539 del 02.12.2003, RFI-DTC\A0011\P2003\0001588 del 12.12.2003 e RFI-DTC\A0011\P2006\0002792 del 03.11.2006.

Dalla stessa data e stessa ora sono abrogate le circolari n° TV.4.13/220.1 Arg.T.880 del 10/01/1966 e TV.41/718.14/220.1 del 14/10/1975.

Giorgio Di Marco