



Allegato 1

Modifiche al Regolamento per la circolazione dei treni (RCT), al Regolamento sui segnali (RS) ed alla Prefazione Generale all'Orario di Servizio

All'art. 2 del Regolamento per la Circolazione dei Treni sono apportate le seguenti modifiche:

- dopo il comma 12 *ter* è inserito il seguente comma:

12 *quater*. Su determinati tratti di linea in galleria, sono presenti punti singoli di linea individuati per l'allontanamento dei viaggiatori in caso di emergenza, denominati Posti di Esodo (PdE). I tratti di linea dove sono presenti i PdE devono essere indicati nell'Orario di Servizio (OS); nell'Orario di servizio devono essere indicati anche i PdE riportando per ognuno degli stessi la progressiva chilometrica del punto di fermata del treno. Tali PdE devono essere segnalati sul terreno attraverso le apposite tabelle di cui all'art. 65 bis comma 3 del Regolamento sui Segnali.

I Posti di Esodo possono svolgere la funzione di distanziamento dei treni. In questo caso i PdE sono anche muniti dei segnali di cui all'Art. 43 bis del Regolamento sui Segnali (segnale imperativo di Posto di Esodo).

Ciascun Posto di Esodo può essere escluso dall'esercizio.

All'art. 3 del Regolamento per la Circolazione dei Treni sono apportate le seguenti modifiche:

- il primo capoverso del comma 13 *ter* è così sostituito:

13 *ter*. Determinate linee sono munite di attrezzature atte a realizzare sistemi per il controllo della marcia dei treni, il distanziamento ed il segnalamento in cabina di guida dei rotabili (ERTMS/ETCS L2). Con questi sistemi la circolazione dei treni è regolata mediante la concessione di "Autorizzazioni al Movimento" definite nel Regolamento sui segnali. Tale concessione è vincolata in modo che ciascuna sezione di blocco non possa essere impegnata che da un treno per volta.

- dopo il primo capoverso del comma 13 *ter* è inserito il seguente capoverso:

Sui tratti di linea ove sono presenti i Posti di Esodo, la concessione dell'Autorizzazione al Movimento è vincolata dal Sistema in modo tale che fra due PdE gestiti dal Sistema possa esserci solo un treno per volta.



All'art. 5 del Regolamento per la Circolazione dei Treni è apportata la seguente modifica:

Il comma 18 bis è così sostituito:

18 *bis*. 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 protezione e partenza oppure nel caso di mancata concessione da parte del Sistema di Autorizzazione al Movimento ad un treno, pur essendo i segnali virtuali di protezione e partenza a via libera oppure i segnali virtuali di avanzamento o di avvio attivati a luce fissa, al treno stesso deve essere prescritto di osservare la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato; qualora le caratteristiche dei deviatori lo consentano e sia possibile acquisire la certezza della libertà dell'itinerario stesso e, nel caso dei segnali imperativi di partenza oppure del segnale imperativo di protezione di un bivio o posto di comunicazione, sia possibile accertare anche la libertà del tratto di linea fino al successivo posto di servizio o fino al successivo segnale imperativo di Posto di Esodo o fino al successivo segnale di confine, al treno deve essere prescritto di non superare la velocità di 60 km/h.

Le modalità da osservare per i movimenti dei treni sono contenute nelle Disposizioni per l'esercizio in telecomando.

All'art. 21 del Regolamento per la Circolazione dei Treni sono apportate le seguenti modifiche:

- dopo il quarto capoverso del comma 1 è inserito il seguente capoverso:

Sui tratti di linea ove sono presenti Posti di Esodo gestiti dal Sistema, la circolazione dei treni deve essere sempre regolata previo accertamento della libertà della tratta fino al successivo segnale imperativo di Posto di Esodo oppure, per i soli treni in uscita, fino al segnale di confine.

- il comma 1 *ter* è così sostituito:

1 *ter*. Il dirigente che sulle linee esercitate con blocco radio deve autorizzare la partenza di un treno privo di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, ai fini del distanziamento deve praticare al treno le seguenti prescrizioni:

a) in caso di distanziamento con marcia a vista:

- di proseguire fino al successivo segnale fisso (1) (segnale imperativo di protezione, imperativo di fine sezione, di confine), oppure di proseguire fino al segnale imperativo di protezione di (posto di servizio successivo), oppure fino al segnale imperativo di fine sezione n°, oppure fino al segnale di confine, ubicato al km con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h;



- di non tener conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi, quando esistenti;

Sui tratti di linea ove sono presenti i Posti di Esodo gestiti dal Sistema, il ricorso al distanziamento con la marcia a vista è ammesso, fino al successivo segnale fisso, nel solo caso di caduta connessione radio con arresto del treno.

b) in caso di distanziamento previo accertamento della libertà della tratta interessata, da effettuare con dispaccio di giunto *oppure*, quando possibile, tramite determinate apparecchiature stabilite dall'Unità centrale competente:

- di proseguire fino al successivo segnale fisso (1) (segnale imperativo di protezione, imperativo di fine sezione, imperativo di posto di esodo, di confine), oppure di proseguire fino al segnale imperativo di protezione di (posto di servizio successivo), oppure fino al segnale imperativo di fine sezione n°, oppure fino al segnale imperativo di Posto di Esodo di..... oppure fino al segnale di confine, ubicato al km non superando la velocità di 60 km/h;
- di non tener conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi, quando esistenti.

Inoltre, sui tratti di linea ove sono presenti i Posti di Esodo, nel caso in cui il distanziamento previo accertamento della libertà della tratta venga esteso oltre un PdS, al treno possono essere notificate anche le seguenti prescrizioni:

- siete autorizzati a riprendere la corsa dal segnale imperativo di protezione di(posto di servizio interessato);
- non tenete conto del segnale imperativo di partenza di(posto di servizio interessato).

All'art. 23 del Regolamento per la Circolazione dei Treni 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 dove sono presenti Posti di Esodo il personale di condotta deve, se possibile, arrestare il treno in corrispondenza di tali Posto di Esodo.

All'Art. 21 bis del Regolamento sui Segnali è apportata la seguente modifica:

- l'ultimo capoverso della lettera a) del comma 1 del punto B è così sostituito:

Durante il percorso con Autorizzazione al Movimento in Supervisione Completa, i segnali imperativi di località di servizio (di protezione e di partenza), di Posto di Esodo e di fine sezione incontrati non hanno significato.



All'art. 25 del Regolamento sui Segnali è apportata la seguente modifica:

- il comma 2 è così sostituito:

2. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 dopo una fermata straordinaria in linea, il personale di condotta non deve riprendere la corsa d'iniziativa senza il <<pronti>> del capotreno. Peraltro il personale di condotta potrà ripartire senza ricevere il <<pronti>> del capotreno, salvo specifica prescrizione in contrario, qualora la fermata abbia avuto luogo ad un segnale imperativo di fine sezione o in base all'art. 31 comma 2 oppure ad un segnale imperativo di PdE quando non sia in atto un'emergenza.

All'art. 39 del Regolamento sui Segnali è apportata la seguente modifica:

- l'ultimo capoverso del comma 1 è così sostituito:

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 i principali segnali fissi sono:

- segnali imperativi di località di servizio (di protezione, di partenza);
- segnali imperativi di fine sezione;
- segnali imperativi di Posto di Esodo.

All'art. 43 bis del Regolamento sui Segnali sono apportate le seguenti modifiche:

- il titolo è così sostituito:

Art. 43 bis
SEGNALI IMPERATIVI DI LOCALITÀ DI SERVIZIO-SEGNALI
IMPERATIVI DI POSTO DI ESODO-SEGNALI IMPERATIVI DI FINE
SEZIONE

- il primo capoverso del comma 1 è così sostituito:

1. I segnali imperativi di località di servizio, i segnali imperativi di Posto di Esodo e i segnali imperativi di fine sezione, utilizzati sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L 2, sono posti a sinistra o a destra del binario a cui si riferiscono, rispettivamente nel senso di circolazione a sinistra e nel senso di



circolazione a destra, in precedenza del punto protetto e in corrispondenza del termine della sezione di blocco indicata sul segnale.

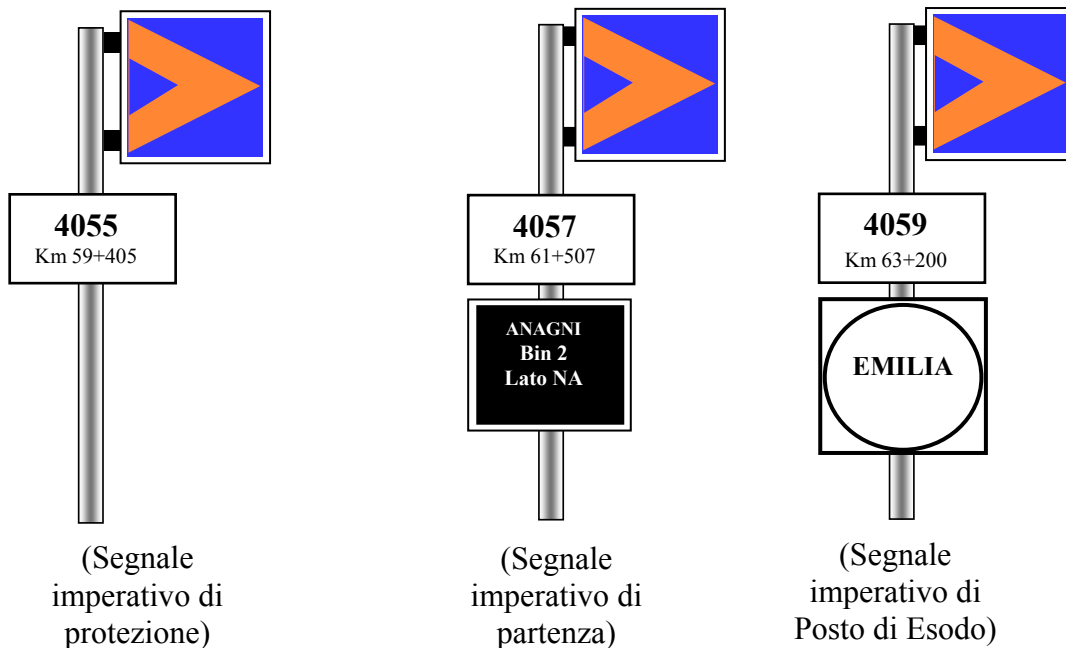
- il comma 2 è così sostituito:

2. Segnali imperativi di località di servizio (Protezione e Partenza) e segnali imperativi di Posto di Esodo

Tabella quadrata ad alto potere rifrangente di colore blu recante una punta di freccia di colore arancione rivolta verso il binario a cui si riferisce, applicata su stante apposito di colore grigio.

Sullo stesso stante è applicato un cartello su cui è riportato il numero della sezione di blocco e della progressiva chilometrica.

Sullo stante dei segnali imperativi di partenza è applicato un ulteriore cartello su cui sono riportati la località di servizio, il numero del relativo binario e la direzione d'inoltro mentre sullo stante dei segnali imperativi dei Posto di Esodo è applicata un'ulteriore tabella avente le caratteristiche di cui all'art. 65 bis comma 3 figura 1.



Il personale di condotta, arrestatosi ad un segnale imperativo di località di servizio (di protezione, o di partenza), o ad un segnale imperativo di Posto di Esodo per mancanza di Autorizzazione al Movimento (art. 21 bis – B), trascorsi 3 minuti dalla fermata, deve mettersi in comunicazione col DCO.

Il DCO dopo aver adottato le procedure previste dalle apposite Disposizioni per l'esercizio in telecomando, in assenza di Autorizzazione al Movimento concessa dal



Sistema (art. 21 bis-B, comma 1 a) e b)), per il superamento del segnale imperativo di località di servizio o di Posto di Esodo deve autorizzare il movimento con Apposita Prescrizione (art. 21 bis-B, comma 1 c)).

All'art. 54 del Regolamento sui Segnali è apportata la seguente modifica:

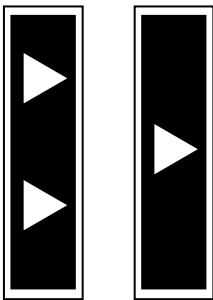
- il comma 2 è così sostituito:

2. I segnali imperativi delle località di servizio, dei Posti di Esodo e di fine sezione, ubicati sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERMTS/ETCS L2, in condizioni atmosferiche normali debbono essere visibili alla distanza di almeno 100 metri.

All'art. 65 del Regolamento sui Segnali è apportata la seguente modifica:

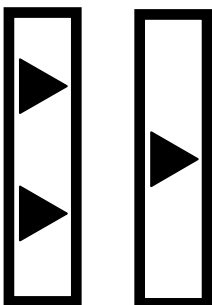
- il comma 1 ter è così sostituito:

1-ter. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, per richiamare l'attenzione del personale di condotta sulla presenza dei segnali imperativi di località di servizio, di Posto di Esodo e di fine sezione, sono posti, in precedenza ad essi, due tavole di orientamento di tipo distanziometrico così raffigurate:



In precedenza ai segnali imperativi di località di servizio (Protezione, Partenza) e Posto di Esodo

Triangoli bianchi su fondo nero ad alto potere rifrangente, rivolti verso il binario a cui si riferiscono.



In precedenza ai segnali imperativi di fine sezione

Triangoli neri su fondo bianco ad alto potere rifrangente, rivolti verso il binario a cui si riferiscono.



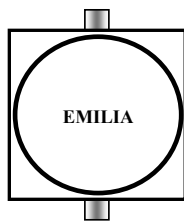
La prima tavola incontrata dal treno è ubicata ad almeno 200 metri dal segnale imperativo di località di servizio, di posto di esodo o di fine sezione.

La seconda tavola a circa 100 metri dalla prima.

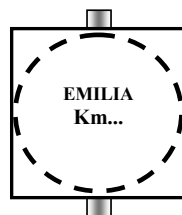
All'Art. 65 bis del Regolamento sui Segnali sono apportate le seguenti modifiche:

- dopo il comma 2 è inserito il seguente comma:

3. Nei Posti di Esodo, ubicati sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, per indicare il punto di fermata del treno deve essere impiegata la tabella di cui alla figura 1. Tale tabella deve essere preceduta ad almeno 500 m e comunque non oltre i 600 m dalla tabella di avviso di cui alla figura 2,



(fig. 1)



(fig. 2)

Le tabelle devono essere di forma quadrata a fondo bianco, ad alto potere rifrangente, con all'interno un cerchio con bordo nero continuo, (quella di figura 1) oppure con bordo nero tratteggiato, (quella di figura 2). La tabella di cui alla figura 1 deve riportare la denominazione del Posto di Esodo mentre la tabella di avviso deve riportare la denominazione del PdE e la progressiva chilometrica.

Il personale di condotta, nel caso di fermata in un PdE, deve arrestarsi con la testa del treno in precedenza immediata della tabella.

All'art. 3 della Prefazione Generale all'Orario di Servizio è apportata la seguente modifica:

- dopo il settimo alinea della colonna "Località di servizio" del comma 4 bis è inserito il seguente ottavo alinea:

- PdE (posto di esodo). La corrispondente progressiva chilometrica deve indicare il punto di fermata del treno.