



Allegato 1

Modifiche alle Disposizioni per l'esercizio in telecomando (DET)

All'art. 3 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando sono apportate le seguenti modifiche:

Il comma 6 è così sostituito:

6. Nell'ufficio del DCO, per le esigenze del suo servizio, esistono un registro mod. M. 55 per le consegne fra gli agenti che si alternano nel servizio, i protocolli M. 100 ed M. 100b per la registrazione dei dispacci, un registro M. 125a nonché i fascicoli dei seguenti moduli: M. 3, M. 40 TELEC/2, M. 45, M. 45a ed M. 40 MAN.

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

- Il quarto capoverso del comma 2 è così sostituito:

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, il personale di condotta di un treno fermo ad un segnale imperativo (di PdS o di fine sezione o di Posto di Esodo) oppure di confine, per mancanza di Autorizzazione al Movimento concessa dal sistema, dopo trascorsi 3 minuti dalla fermata, deve darne avviso al DCO di giurisdizione, specificando il segnale in corrispondenza del quale è avvenuto l'arresto del treno. Peraltro il personale di condotta deve mantenersi in contatto telefonico nel caso in cui il DCO gli abbia ordinato, con comunicazione non registrata, di prolungare la sosta fino al ricevimento della predetta Autorizzazione al Movimento e quest'ultima continuasse a non pervenire per un tempo notevole.

- l'ultimo capoverso del comma 2 è così sostituito:

Nel caso particolare di arresto di un treno non in corrispondenza di un segnale imperativo (di PdS o di fine sezione o di Posto di Esodo), oppure di confine per caduta connessione radio od altra anormalità, il personale di condotta deve darne subito avviso al DCO di giurisdizione, specificando la progressiva chilometrica ed il binario in corrispondenza della quale è avvenuto l'arresto del treno.



All'art. 8 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando sono apportate le seguenti modifiche:

Il comma 1 è così modificato:

1. Nell'ufficio movimento di ciascuna stazione normalmente esercitata in telecomando o in teleconsenso esiste una scorta di riepiloghi dei moduli delle prescrizioni di movimento, bollettino di frenatura e composizione (BFC), lista veicoli, una serie di moduli M. 3, M. 40, M. 40 MAN e M. 40 TELECOM/1, un protocollo M. 100b, un libretto M. 36 per le consegne fra gli agenti che presenziano l'impianto, un registro M. 125a.

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

- Il primo capoverso del comma 1 è così sostituito:

1. In ogni caso di mancata disposizione a via libera del segnale di un posto di servizio impresenziato, il DCO dovrà effettuare la doppia operazione di ricontrollo per accertare quali siano le condizioni presenti e quali quelle mancanti.

Se a seguito del ricontrollo di cui sopra risulta che:

- esistono i controlli nella posizione voluta di tutti i deviatori interessanti l'itinerario;
- risulta normale il dispositivo di manovra a mano deviatori;
- esiste il bloccamento del punto di origine dell'itinerario;

il treno può essere autorizzato a superare il segnale a via impedita con marcia a vista e non superando la velocità di 30 km/h su tutto l'itinerario; sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, al treno deve essere invece prescritto di non superare la velocità di 60 km/h, quando sia possibile acquisire la certezza della libertà dell'itinerario e, nel caso di segnale di partenza unico od esterno di una stazione oppure del segnale di protezione di un bivio o di un posto di comunicazione, sia possibile accertare anche la libertà del tratto di linea fino al successivo PdS o fino al successivo segnale imperativo di PdE o fino al segnale di confine.

- alla fine del comma 3bis è inserito il seguente testo:

Sui tratti di linea ove sono presenti Posti di Esodo, 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.

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

- l'ultimo capoverso del comma 3 è così modificato:



Inoltre, qualora trattasi del superamento di un segnale imperativo di partenza, unico o esterno, il DCO deve anche prescrivere di proseguire con marcia a vista fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, oppure fino al segnale di confine; *oppure*, in alternativa, di proseguire fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, oppure fino ad un segnale imperativo di Posto di Esodo, oppure fino al segnale di confine, previo accertamento della libertà della tratta fino al successivo PdS oppure fino al successivo segnale imperativo di PdE.

- l'ultimo capoverso del comma 4 è così modificato:

Inoltre, qualora trattasi del superamento di un segnale imperativo di partenza, unico o esterno, il DCO deve anche prescrivere di proseguire con marcia a vista fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, oppure fino al segnale di confine; *oppure*, in alternativa, di proseguire fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, oppure fino ad un segnale imperativo di Posto di Esodo, oppure fino al segnale di confine, previo accertamento della libertà della tratta fino al successivo PdS oppure, ove previsto, fino al successivo segnale imperativo di PdE.

- Il comma 5 è così modificato:

5. Nel caso di mancata disposizione a via libera di un segnale virtuale di protezione o partenza relativo ad un itinerario ove esiste un cambio fase attivo (disalimentato) il treno può essere inoltrato solo dopo aver provveduto preventivamente alla rialimentazione del cambio fase ed alla riconfigurazione nel Sistema. Nel caso di mancata rialimentazione i treni non debbono essere inoltrati salvo il caso in cui il treno debba essere inviato con riduzione di velocità a 60 km/h secondo quanto stabilito dal precedente art. 24 comma 1. Nel caso di mancata riconfigurazione nel Sistema, in aggiunta alle norme di cui ai precedenti commi 3 e 4, debbono essere adottate quelle previste dalle “Norme per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica”.

- l'ultimo capoverso del comma 6 è così modificato:

Inoltre, qualora trattasi del superamento di un segnale imperativo di partenza, unico o esterno, il DCO deve anche prescrivere di proseguire con marcia a vista fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, oppure fino al segnale di confine; *oppure*, in alternativa, di proseguire fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, oppure fino ad un segnale imperativo di Posto di Esodo, oppure fino al segnale di confine, previo accertamento della libertà della tratta fino al successivo PdS oppure fino al successivo segnale imperativo di PdE.



- Il primo capoverso del comma 7 è così modificato:

7. Nel caso di mancata concessione in linea di Autorizzazione al Movimento da parte del Sistema a causa della occupazione di una o più sezioni di blocco radio, per il superamento di un segnale imperativo di fine sezione il DCO deve ordinare, con apposita prescrizione, il superamento di tale segnale e la marcia a vista fino al segnale che delimita l'anormalità. In ogni caso non deve essere mai oltrepassato un segnale imperativo di protezione; nel caso esistano segnali imperativi di fine sezione interposti, deve prescrivere, inoltre, di non tenere conto di tali segnali. In alternativa, deve ordinare di proseguire fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, oppure fino ad un segnale imperativo di Posto di Esodo, oppure fino al segnale di confine, previo accertamento della libertà della tratta fino al successivo PdS oppure fino al successivo segnale imperativo di PdE.

Il primo capoverso del comma 9 è così modificato

9. Nel caso particolare di arresto di un treno non in corrispondenza di un segnale fisso (imperativo di PdS o di fine sezione o di Posto di Esodo oppure di confine), per caduta connessione radio od altra anormalità, qualora la sezione di blocco radio successiva risulti libera, il DCO deve autorizzare il proseguimento del treno con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h fino al successivo segnale fisso (imperativo di protezione o di fine sezione o di Posto di Esodo oppure di confine); *oppure*, in alternativa, di proseguire fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, oppure fino ad un segnale imperativo di Posto di Esodo, oppure fino al segnale di confine, previo accertamento della libertà della tratta fino al successivo PdS oppure fino al successivo segnale imperativo di PdE.

All'Allegato 1 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando è apportata la seguente modifica:

I fax-simile del modulo M. 40 TELECOM/1 (Blocco Radio), M. 40 TELECOM/2 (Blocco Radio) sono così sostituiti:



M. 40 TELECOM/1 (Blocco Radio)

Data
N. / del DCO/DM (1)
Ora di Trasmissione

Si ordina al MACCHINISTA del treno fermo al:

- Segnale Imperativo di di (2)
- Segnale Imperativo di Fine Sezione n° (2)
- Segnale di Confine Km (2)
- Km su (2)

di rispettare le sottoindicate prescrizioni indicate con le lettere la cui casella è da barrare e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

- A1** Dovete istradarvi sul binario n° Avanzate in manovra sull'itinerario di ARRIVO interessato fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatori e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione secondo quanto previsto dalle IET punti 1.2.5 e 1.2.5 bis.
- A2** Dovete istradarvi sul binario di SINISTRA/DESTRA (1) verso Avanzate in manovra sull'itinerario di PARTENZA interessato fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatori e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione secondo quanto previsto dalle IET punti 1.2.5 e 1.2.5 bis.
- B** Proseguire fino al successivo (3) segnale fisso (4) con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h.
- C** Proseguire fino al successivo (3) segnale fisso (4) non superando la velocità di 60 Km/h.
- D** Proseguire fino al segnale (5) ubicato al Km (6) con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h e non tenendo conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi.
- E** Proseguire fino al segnale (5) ubicato al Km (6) non superando la velocità di 60 Km/h e non tenendo conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi.
- F** Per riduzione di velocità da a non superare la velocità di Km/h (7).
-
-

Cognome del DCO/DM (1)

Firma del DM

Il Macchinista

.....

.....

.....

Il Macchinista deve ripetere il dispaccio e trasmettere al DCO/DM (1) il N. / (progressivo / saltuario).

- (1) Depennare la dizione non occorrente
- (2) Barrare la casella della dizione interessata e completare la dizione stessa indicando la specifica funzione del segnale di protezione o di partenza e relativo PdS oppure del segnale di PdE e relativa denominazione oppure il numero del segnale di fine sezione oppure la progressiva chilometrica del segnale di confine oppure la progressiva chilometrica ed il relativo binario interessato (di sinistra o di destra) o itinerario interessato (di arrivo o di partenza).
- (3) Nel caso il treno sia fermo non in corrispondenza di un segnale fisso, per successivo deve intendersi il primo segnale fisso incontrato dal treno stesso.
- (4) Per segnale fisso deve intendersi il segnale imperativo di protezione, di partenza, di Posto di Esodo o di fine sezione oppure il segnale di confine per l'uscita dalla linea con Blocco Radio.
- (5) Indicare il segnale imperativo di protezione e relativo PdS oppure di PdE e relativa denominazione oppure di fine sezione e relativo numero oppure il segnale di confine.
- (6) Indicare la progressiva chilometrica del segnale quale risulta dal FL.
- (7) La riduzione di velocità deve essere rispettata sempre con tutto il convoglio.



-Retro M. 40 TELEC/I (Blocco Radio)-

GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI

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

Intestazione	<p>Deve essere completata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Indicando la data, il numero di dispaccio (progressivo/saltuario), l'ora di trasmissione ed il numero del treno; - Barrando la casella relativa al punto di arresto del treno (segnale imperativo di protezione o di partenza oppure segnale imperativo di PdE oppure segnale imperativo di fine sezione oppure segnale di confine oppure progressiva chilometrica) ed indicando, nella dizione interessata, la specifica funzione del segnale imperativo di protezione o partenza e relativo PdS oppure del segnale di PdE e relativa denominazione oppure il numero del segnale di fine sezione oppure la progressiva chilometrica del segnale di confine oppure la progressiva chilometrica ed il binario di sinistra o di destra (o l'itinerario di arrivo o di partenza) interessato; - Indicando le lettere relative alle prescrizioni da rispettare.
A1	<p>Deve essere notificata, quando mancano una o più determinate condizioni impiantistiche sull'itinerario di arrivo interessato e completata indicando il numero del binario.</p> <p>Tale prescrizione autorizza il movimento del treno fino al successivo segnale di partenza oppure di protezione nel caso di itinerario di arrivo interno o intermedio.</p>
A2	<p>Deve essere notificata, quando mancano una o più determinate condizioni impiantistiche sull'itinerario di partenza interessato e completata depennando il binario di sinistra o di destra non interessato ed indicando il successivo PdS oppure il successivo segnale di partenza nel caso di itinerario di partenza interno o intermedio oppure il successivo segnale imperativo di PdE. Nel caso di itinerario di partenza unico o esterno, tale prescrizione deve essere notificata congiuntamente alla prescrizione B o C o D o E.</p> <p>Tale prescrizione autorizza il movimento del treno fino al termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea (itinerario unico o esterno) oppure fino al successivo segnale di partenza interno o esterno nel caso di segnalamento plurimo di partenza.</p>
B	<p>Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione C nel caso di proseguimento, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino al successivo segnale fisso (segnale imperativo di protezione o di PdE o di fine sezione o segnale di confine).</p>
C	<p>Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione B nel caso di proseguimento, non superando la velocità di 60 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o imperativo di PdE o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino al successivo segnale fisso.</p>
D	<p>Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione E nel caso di proseguimento, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino ad un segnale fisso non successivo.</p>
E	<p>Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione D nel caso di proseguimento, non superando la velocità di 60 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o imperativo di PdE o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino ad un segnale fisso non successivo.</p>
F	<p>Deve essere notificata quando sia necessario notificare ai treni una riduzione di velocità sia in linea che nell'ambito di un PdS. Deve essere completata indicando i punti che delimitano il tratto interessato e il limite di velocità da non superare.</p>
<input type="checkbox"/>	<p>Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni che si rendessero necessarie (es: ordine di viaggiare con il SSB isolato, notifica della posizione che deve assumere un deviatoio rispetto al movimento in atto, autorizzazione a riprendere la corsa dal segnale di protezione di un PdS, ordine di non tener conto del segnale di partenza di un PdS), riportando nella corrispondente casella vuota la relativa lettera progressiva e barrando la casella stessa. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.</p>



M. 40 TELECOM/2 (Blocco Radio)

Data
N. / del DCO
Ora di Trasmissione

Si ordina al MACCHINISTA del treno fermo al:

- Segnale Imperativo di di (1)
- Segnale Imperativo di Fine Sezione n° (1)
- Segnale di Confine Km (1)
- Km su (1)

di rispettare le sottoindicate prescrizioni indicate con le lettere la cui casella è da barrare e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

- A1** Dovete istradarvi sul binario n° Avanzate in manovra sull'itinerario di ARRIVO interessato fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatori e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione secondo quanto previsto dalle IET punti 1.2.5 e 1.2.5 bis.
- A2** Dovete istradarvi sul binario di SINISTRA/DESTRA (2) verso Avanzate in manovra sull'itinerario di PARTENZA interessato fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatori e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione secondo quanto previsto dalle IET punti 1.2.5 e 1.2.5 bis.
- B** Proseguire fino al successivo (3) segnale fisso (4) con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h.
- C** Proseguire fino al successivo (3) segnale fisso (4) non superando la velocità di 60 Km/h.
- D** Proseguire fino al segnale (5) ubicato al Km (6) con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h e non tenendo conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi.
- E** Proseguire fino al segnale (5) ubicato al Km (6) non superando la velocità di 60 Km/h e non tenendo conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi.
- F** Per riduzione di velocità da a non superare la velocità di Km/h (7).
-
-

Firma del DCO

Cognome del Macchinista

.....

.....

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

- (1) Barrare la casella della dizione interessata e completare la dizione stessa indicando la specifica funzione del segnale di protezione o di partenza e relativo PdS oppure del segnale di PdE e relativa denominazione oppure il numero del segnale di fine sezione oppure la progressiva chilometrica del segnale di confine oppure la progressiva chilometrica ed il relativo binario interessato (di sinistra o di destra) o itinerario interessato (di arrivo o di partenza)
- (2) Depennare la dizione non occorrente
- (3) Nel caso il treno sia fermo non in corrispondenza di un segnale fisso, per successivo deve intendersi il primo segnale fisso incontrato dal treno stesso.
- (4) Per segnale fisso deve intendersi il segnale imperativo di protezione, di partenza, di Posto di Esodo o di fine sezione oppure il segnale di confine per l'uscita dalla linea con Blocco Radio.
- (5) Indicare il segnale imperativo di protezione e relativo PdS oppure di PdE e relativa denominazione oppure di fine sezione e relativo numero oppure il segnale di confine.
- (6) Indicare la progressiva chilometrica del segnale quale risulta dal FL.
- (7) La riduzione di velocità deve essere rispettata sempre con tutto il convoglio.



-Retro M. 40 TELEC/2 (Blocco Radio)-

GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI

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

Intestazione	Deve essere completata: <ul style="list-style-type: none">- Indicando la data, il numero di dispaccio (progressivo/saltuario), l'ora di trasmissione ed il numero del treno;- Barrando la casella relativa al punto di arresto del treno (segnale imperativo di protezione o di partenza oppure segnale imperativo di PdE oppure segnale imperativo di fine sezione oppure segnale di confine oppure progressiva chilometrica) ed indicando, nella dizione interessata, la specifica funzione del segnale imperativo di protezione o partenza e relativo PdS oppure del segnale di PdE e relativa denominazione oppure il numero del segnale di fine sezione oppure la progressiva chilometrica del segnale di confine oppure la progressiva chilometrica ed il binario di sinistra o di destra (o l'itinerario di arrivo o di partenza) interessato;- Indicando le lettere relative alle prescrizioni da rispettare.
A1	Deve essere notificata, quando mancano una o più determinate condizioni impiantistiche sull'itinerario di arrivo interessato e completata indicando il numero del binario. Tale prescrizione autorizza il movimento del treno fino al successivo segnale di partenza oppure di protezione nel caso di itinerario di arrivo interno o intermedio.
A2	Deve essere notificata, quando mancano una o più determinate condizioni impiantistiche sull'itinerario di partenza interessato e completata depennando il binario di sinistra o di destra non interessato ed indicando il successivo PdS oppure il successivo segnale di partenza nel caso di itinerario di partenza interno o intermedio oppure il successivo segnale imperativo di PdE. Nel caso di itinerario di partenza unico o esterno, tale prescrizione deve essere notificata congiuntamente alla prescrizione B o C o D o E. Tale prescrizione autorizza il movimento del treno fino al termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea (itinerario unico o esterno) oppure fino al successivo segnale di partenza interno o esterno nel caso di segnalamento plurimo di partenza.
B	Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione C nel caso di proseguimento, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino al successivo segnale fisso (segnale imperativo di protezione o di PdE o di fine sezione o segnale di confine).
C	Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione B nel caso di proseguimento, non superando la velocità di 60 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o imperativo di PdE o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino al successivo segnale fisso.
D	Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione E nel caso di proseguimento, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino ad un segnale fisso non successivo.
E	Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione D nel caso di proseguimento, non superando la velocità di 60 km/h, da un segnale fisso (segnale imperativo di protezione, di partenza o imperativo di PdE o di fine sezione o segnale di confine) oppure da una progressiva chilometrica (non coincidente con un segnale fisso), fino ad un segnale fisso non successivo.
F	Deve essere notificata quando sia necessario notificare ai treni una riduzione di velocità sia in linea che nell'ambito di un PdS. Deve essere completata indicando i punti che delimitano il tratto interessato e il limite di velocità da non superare.
<input type="checkbox"/>	Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni che si rendessero necessarie (es: ordine di viaggiare con il SSB isolato, notifica della posizione che deve assumere un deviatore rispetto al movimento in atto, autorizzazione a riprendere la corsa dal segnale di protezione di un PdS, ordine di non tener conto del segnale di partenza di un PdS), riportando nella corrispondente casella vuota la relativa lettera progressiva e barrando la casella stessa. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.