



Allegato 1

Modifiche alle Norme per la Circolazione dei Rotabili

All'art. 14 delle Istruzioni per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive sono apportate le seguenti modifiche:

Dopo il comma 12 *bis* sono inseriti i seguenti commi:

12 *ter* - Sulle linee di cui al precedente comma 2 , le stazioni, i posti di comunicazione, ed i bivi sono definiti *posti di servizio*.

12 *quater* .- Su determinati tratti di linea in galleria, sono presenti punti singolari 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. 15 delle Istruzioni per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive sono apportate le seguenti modifiche.

Il secondo capoverso del comma 9 *bis* è così sostituito:

La concessione delle «*Autorizzazioni al Movimento*» da parte del Sistema è vincolata in modo che ogni sezione di blocco possa essere occupata da un treno per volta.

Dopo il secondo capoverso del comma 9 *bis* 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 tra due Posti di Esodo gestiti dal sistema possa esserci solo un treno per volta.



All'art. 19 delle Istruzioni per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive è apportata la seguente modifica

Il terzo capoverso del comma 3bis è così sostituito:

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 deviatoi 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.

All'art. 37 delle Istruzioni per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive sono apportate le seguenti modifiche.

Il comma 2 bis è così sostituito:

2 bis. – Sulle linee esercitate col blocco radio, in mancanza di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema (art.21 bis –B lettere a) e b) del Regolamento sui Segnali), i treni vengono distanziati con marcia a vista, salvo che in determinate situazioni di esercizio, nelle quali la circolazione deve essere regolata con dispacci di giunto: da un posto di servizio, da un segnale imperativo di fine sezione, da un segnale imperativo di Posto d'Esodo, da un segnale di confine o dalla piena linea (progressiva chilometrica), fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, ad un segnale imperativo di fine sezione, un successivo imperativo segnale di Posto d'Esodo o fino ad un segnale di confine.

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 5 bis è così sostituito

5 bis. – Sulle linee esercitate con blocco radio, in mancanza di Autorizzazione al Movimento concessa dal sistema (art. 21 bis – B lettere a) e b) del Regolamento sui Segnali), ai treni devono essere praticate, ai fini del distanziamento, le prescrizioni:

in caso di distanziamento con marcia a vista:

– *di proseguire fino al successivo segnale fisso oppure di proseguire fino al segnale imperativo di protezione di (posto di servizio successivo) o fino al segnale imperativo di fine sezione n° ... o 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 in linea.

in caso di distanziamento con dispaccio di giunto:

– *di proseguire fino al successivo segnale fisso oppure fino al segnale imperativo di protezione di (posto di servizio successivo) o fino al segnale imperativo di fine sezione n° ... o fino al segnale imperativo di Posto di Esodo o 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 con dispaccio di giunto 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);*

– *di non tener conto del segnale imperativo di partenza di(posto di servizio interessato).*

All'art. 40 delle Istruzioni per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive è apportata la seguente modifica.












Alla fine del comma 4 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 Posti di Esodo.



Alla Parte Prima Sezione VI “Norme particolari per il personale addetto alla condotta dei mezzi di trazione provvisti di apparecchiatura per il controllo della marcia dei treni e segnalamento in cabina di guida (ERTMS/ETCS) sono apportate le seguenti modifiche.

- il contenuto del punto 2.8 - Tabella 3. Principali icone visualizzabili nella zona di Planning è così sostituito:

Icona	Colore	Indicazioni	
1		GRIGIO	Segnala l'avvicinarsi di una zona dove l'arresto non è permesso (es.: in corrispondenza dei POC).
2		GRIGIO	Segnala l'avvicinarsi di un PCF
3		GRIGIO	Segnala l'avvicinarsi di un POC
4		GRIGIO	Segnala l'avvicinarsi di un ponte.
5		GRIGIO	Segnala l'avvicinarsi di un PdS.
8		GRIGIO	Segnala l'avvicinarsi di una galleria o, per le gallerie dove sono presenti PdE, l'inizio di una nuova sezione di galleria dopo un PdE.
9		GRIGIO	Segnala l'avvicinarsi di un tronchino (termine di binario tronco).
10		GRIGIO	Segnala l'avvicinarsi di un rallentamento o una riduzione di velocità.
11		GRIGIO	Segnala l'avvicinarsi di una variazione di velocità in aumento.
12		GRIGIO	Segnala l'avvicinarsi di una variazione di velocità in diminuzione.
13		GRIGIO	Segnala l'avvicinarsi di una variazione di velocità in diminuzione per punto obiettivo.

- il quinto capoverso del punto 4.3 - Modo operativo “Staff Responsible” (SR) è così modificato:

Il SSB in Staff Responsible, protegge il treno anche rispetto all'indebito superamento dei segnali imperativi di protezione, dei segnali imperativi di Posto di Esodo, dei segnali di confine e di determinati segnali imperativi di partenza; tale protezione viene realizzata attraverso PI con funzione di Stop se in Staff Responsible ubicati in corrispondenza dei segnali interessati. Su determinate linee, rispetto all'indebito superamento dei predetti segnali, viene visualizzato a bordo uno specifico messaggio di “conferma di arresto al segnale”; tale messaggio, visualizzato a



circa 200 metri dal segnale, deve essere riconosciuto entro un intervallo di tempo prefissato pena l'attivazione della frenatura di emergenza riarmabile ad avvenuto riconoscimento.

- il testo del punto 4.4 - Modo operativo Reversing (RV) è così sostituito:

Il modo Reversing permette di effettuare la retrocessione in sicurezza del treno, su iniziativa del PdC, all'interno di una estesa predefinita. La velocità massima consentita dal sistema in modo Reversing è di 30 km/h.

Qualora all'interno di un tratto di linea siano previste aree di Reversing, il SSB riceverà tale informazione contemporaneamente alla MA concessa per il tratto di linea stesso. Tale informazione definisce per ogni area:

- la zona dove è consentito iniziare il movimento di Reversing;
- l'estesa consentita in modalità Reversing.

Sulle linee ove sono presenti Posti di Esodo le aree di Reversing sono configurate in modo da consentire l'ottimizzazione, all'occorrenza, della posizione del treno in relazione al Posto di Esodo stesso o, nei casi che lo consentono, retrocedere fino al precedente PdE.

La disposizione del SSB nel modo "Reversing" viene segnalata in cabina di guida dalla specifica icona (tabella 2) e dal messaggio di modo Reversing permesso.

Il passaggio in modo Reversing deve essere confermato attraverso lo specifico messaggio

In tale modo operativo vengono visualizzate in cabina di guida le segnalazioni/indicazioni di velocità e spazio per la condotta del treno.

- il titolo del punto 10.1 è così sostituito:

10.1 Fermata ai segnali fissi di Protezione/Partenza/Posto di esodo/Fine Sezione/Confine

- il primo capoverso del punto 10.1 - Fermata ai segnali fissi di Protezione/Partenza/Posto di esodo/Fine Sezione/Confine è così modificato:

In tutti i casi di fermata del treno ad un segnale fisso (Protezione/Partenza/Posto di Esodo/Fine Sezione/Confine), indipendentemente dal modo operativo in atto, il PdC deve effettuare tale fermata in precedenza immediata al predetto segnale, in modo che l'antenna di captazione (posta sotto il rotabile) si posizioni entro una determinata finestra, che ha inizio da una distanza di circa 100 metri dal segnale e termina in corrispondenza dello stesso.

- il testo del punto 10.2.2 - Passaggio da "Full Supervision" a "Staff Responsible" è così sostituito:

Un treno fermo in corrispondenza di un segnale imperativo di Protezione, di Partenza, di Posto di Esodo o di Fine Sezione può passare dal modo "Full Supervision" (punto 4.1) a quello di "Staff Responsible" (punto 4.3) qualora il PdC, dopo aver ricevuto dal DCO l'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione (*art 21 bis – B lettera c) del Regolamento sui Segnali*), esegua la procedura di Override (punto 10.9) per il superamento della EOA (termine dell'Autorizzazione al Movimento in Supervisione Completa).



- il testo del punto 10.2.4 - Passaggio da “On Sight” a “Staff Responsible” è così sostituito:

Un treno fermo in corrispondenza di un segnale di Protezione, di Partenza, di Posto di Esodo o di Fine Sezione può passare dal modo “On Sight” (punto 4.2) a quello di “Staff Responsible” (punto 4.3) qualora il PdC, dopo aver ricevuto dal DCO l’Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione (art 21 bis – B lettera c) del Regolamento sui Segnali), esegua la procedura di Override (punto 10.9) per il superamento della EOA (termine dell’Autorizzazione al Movimento in On Sight).

- il punto 10.8 – Movimenti di retrocessione è così sostituito:

10.8 Movimenti in modo Reversing e di Retrocessione

10.8.1 Movimenti in modo Reversing

In modo Reversing il sistema concede una MA con velocità non superiore a 30 km/h all’interno di un’area predefinita in direzione opposta rispetto al senso di marcia del treno. Tale MA viene resa automaticamente disponibile a bordo quando il PdC dispone la leva di inversione del moto per la direzione “indietro”. Sulle linee ove sono presenti Posti di Esodo le aree di Reversing sono configurate in modo tale che il PdC può utilizzare di propria iniziativa tale modo operativo al fine di posizionare correttamente il convoglio in corrispondenza di un PdE, o nei casi che lo consentono, per retrocedere fino al precedente PdE.

Al termine dei movimenti in modo Reversing per la ripresa della corsa occorre effettuare la procedura di Fine Missione(End of Mission) e successivamente effettuare la procedura di Inserimento Dati/Inizio Missione(Start of Mission).

10.8.2 Movimenti di Retrocessione

Per situazioni di imminente pericolo sono consentiti brevi movimenti di retrocessione di estesa non superiore a 200 metri con il SSB nello stato Post Trip.

Resta inteso che tali movimenti devono avvenire nel rispetto delle norme vigenti (Art. 40/10 IPCL).

A seguito del movimento di retrocessione il treno deve riprendere la corsa dopo il ricevimento dell’Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione del DCO nel modo operativo “Staff Responsible”.

Le specifiche modalità operative sulle apparecchiature per la disposizione del SSB in Staff Responsible sono riportate nella Manualistica di bordo.

Resta inteso che, movimenti di retrocessione per situazioni diverse da quelle precedentemente descritte, previsti dalle vigenti norme, sono possibili con il SSB in Isolation (punto 3.4).

Al punto 10.9 è apportata la seguente modifica:

Dopo il settimo capoverso è inseriti il seguente nuovo capoverso:

Sulle linee dove sono presenti i Posti di Esodo la Procedura di “Override” deve essere effettuata in corrispondenza dei segnali imperativi di protezione di PdS nel caso di circolazione in SR con Autorizzazione al Movimento con apposita prescrizione tra due Posti di Esodo con interposto un PdS, quando al PdC è stato autorizzato a riprendere la corsa.