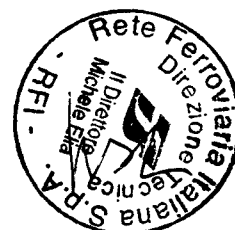




*Allegato 1*

# CONDIZIONI TECNICHE E PRESCRIZIONI NORMATIVE LINEA ESERCITATA CON S.C.C

*Venezia Mestre - Bassano*





## 1. CONDIZIONI TECNICHE E IMPIANTISTICHE GENERALI

Le presenti condizioni sono applicabili alle linee a semplice binario con Bca.

Per il telecomando o l'impresenziamento di un PdS <sup>(1)</sup> secondo gli standard del presente documento devono essere soddisfatte le seguenti condizioni:

- I binari telecomandabili devono essere resi indipendenti per posizione dei deviatori dai binari adiacenti non telecomandabili.
- Per i deviatori centralizzati i sistemi di manovra possono essere di tipo elettrico, (di regola casse tipo P80 o L90 o SE92), o di tipo oleodinamico.
- Gli stazionamenti spezzati e i "transitati", che permettono la liberazione del punto origine di itinerari di partenza con stazionamento che rimane parzialmente occupato, debbono funzionare in questo modo solo con PdS presenziato. In regime "J" la liberazione del P.O. dell'itinerario di partenza deve sentire l'intero stazionamento più l'eventuale c.d.b. corto del "transitato".
- I PL di linea devono, di norma, essere del tipo a barriere complete.
- La eventuale esistenza di PL Automatici a semibarriere con punti di comando ubicati all'interno di un PdS non ne consente il telecomando. La presenza di allarme tipo "a" deve determinare la inibizione della manovra a via libera dei segnali di partenza delle stazioni adiacenti rivolti verso il PLAut. Le funzioni di "svincolo allarme a" e "riassetto allarme a" non saranno eseguibili mediante telecomando. Gli allarmi "a", "b" e "c" saranno riportati al Posto Centrale, a solo scopo informativo, mediante telecontrolli semplici.
- Per i PL, ai fini dell'esecuzione dei lavori di manutenzione/riparazione, devono essere realizzati i dispositivi di cui alla circolare R/9904432/P del 7/6/99.
- Gli apparati dei PdS possono essere A.C.E.I. o A.C.S.; gli A.C.S hanno funzioni aggiuntive che sono oggetto di specifiche norme.
- Nel Posto Centrale devono essere previste le apparecchiature per la registrazione vocale delle comunicazioni.

## 2. CONDIZIONI TECNICHE E IMPIANTISTICHE GENERALI DEI PDS

### 2.1. Numerazione enti di piazzale

La numerazione degli enti di piazzale dei nuovi impianti dovrà, di regola, essere conforme ai criteri attualmente previsti per le linee telecomandate a semplice binario.

In casi particolari, valutati di volta in volta dalle Unità periferiche interessate, potrà essere tenuta in conto l'eventuale uniformità già esistente per la linea interessata.

Per i casi di adeguamento di singoli impianti, per i quali la numerazione degli enti non è conforme ai criteri di uniformità adottati per la linea interessata, potranno essere evitate modifiche alla numerazione degli enti stessi qualora esistano presso il Posto Centrale particolari tecnologie relative all'interfaccia operatore.

In alternativa, nel caso di adeguamento di impianti, nei quali il DM "vede" il piazzale dalla parte opposta a quella dalla quale il DCO "vede" la linea:

- La numerazione dei punti, nelle diverse stazioni, deve coincidere per uniformità di comando da parte del DCO.

<sup>(1)</sup> Con la dizione "PdS" (Posti di Servizio), per quanto attiene alle caratteristiche impiantistiche, si intende: Stazioni, Posti di Movimento (PM) e Bivi (PJ).



- La numerazione degli stazionamenti deve essere crescente a partire dal FV per chiarezza di intese fra DCO e Agente treno.
- Le indicazioni “d” (destra) ed “s” (sinistra) non devono essere riportate sui piani schematici e sui QL, al fine di evitare equivoci fra DCO e Agente locale, che vedono il piano da parti opposte; esse devono essere sostituite da sigle di destinazione. Tali indicazioni possono rimanere, invece, sugli schemi elettrici.

## **2.2 Caratteristiche degli impianti telecomandati**

### **2.2.1 Dispositivi di piazzale**

Le apparecchiature di piazzale degli impianti in cui deve essere realizzato il regime di telecomando (“J”) dovranno essere integrate come di seguito specificato:

- *Deviatoi centralizzati*
  - dispositivi per la manovra a mano, segnali indicatori o segnali indicatori luminosi da deviatoio su tutti i deviatoi telecomandabili;
  - unità bloccabile per l'autorizzazione alla manovra manuale di ciascun deviatoio o comunicazione telecomandabile;
- oltre alle tabelle di cui al p. 8 dell'allegato 1 RS, tabelle di orientamento, opportunamente ubicate lungo il percorso di uscita dei treni in partenza, recanti l'indicazione della linea (se occorre);
- tabelle indicatrici di cui al punto 8 bis All.1 al R.S. per i treni in arrivo;
- *Apparecchiature telefoniche*
  - apparecchiature telefoniche e segnale di chiamata telefonica dell'Agente del treno, di cui al p.2 dell'Allegato 1 R.S., per ogni segnale di ingresso e unica per i segnali di partenza (ed eventuali relativi segnali indicatore di partenza) dei binari telecomandabili salvo che non sia prevista la telefonia selettiva radiomobile come da nota R/ST.MV/009/2156 del 23.12.1996;
  - apparecchiature telefoniche di supporto alle unità bloccabili per la manovra manuale dei deviatoi;

Eventuali dotazioni inferiori potranno essere adottate temporaneamente, previa intesa tra l' Unità centrale competente e le Unità periferiche interessate.

### **2.2.2 Caratteristiche particolari dei dispositivi per la manovra a mano**

La liberazione della chiave (segnalata dall'accensione a luce bianca della lampada a corredo dell'U.B.), per la manovra a mano dei deviatoi a manovra elettrica, dalla relativa unità bloccabile può ottenersi in due modi:

- con esclusione della zona ad uso del personale della manutenzione;
- con la funzione MD, unica per tutto il PdS, ad uso dell'Agente treno; l'applicazione di tale funzione, essendo destinata alla gestione di situazioni di emergenza, non è subordinata a vincoli impiantistici esercitati da itinerari, istradamenti e percorsi carrelli.

In caso di anomalità, la liberazione della predetta chiave può essere effettuata con l'azionamento del tasto piombato dell'unità bloccabile.



### 2.2.3 Dispositivi di cabina

Le attrezzature dei PdS, in relazione ai regimi d'esercizio attuabili e agli standard tecnologici individuati per la circolazione dei carrelli e per le interruzioni di binari di linea e del PdS, sono elencate di seguito.

#### 2.2.3.1 Banco di Manovra e Quadro Luminoso

Ai fini della corretta applicazione delle presenti disposizioni, ciascun PdS è provvisto delle seguenti maniglie e relative ripetizioni:

- istituzione e rimozione dei regimi previsti;
- autorizzazione alla manovra a mano dei deviatori unica per tutti i deviatori del PdS.

#### 2.2.3.2 Pannello topografico ad uso del personale tecnico

Ciascun PdS in cui deve essere realizzato il regime di telecomando ("J") è dotato di un pannello topografico, ubicato nell'UM e collocato possibilmente in modo da essere visibile dal DM che opera stando al BM. Tale pannello raccoglie i dispositivi seguenti:

- chiave di zona;
- dispositivi di stabilizzazione e liberazione del fuori servizio di linea;
- chiavi di binario di stazionamento.

#### Chiave di zona

L'estrazione della chiave di zona, unica per PdS, consente l'esclusione dalla circolazione treni nel suo interno.

La chiave di zona è inserita in apposito dispositivo di tipo bloccabile.

#### Chiavi di binario di stazionamento

L'estrazione delle chiavi di binario di stazionamento (una per ogni binario di stazionamento) inibisce la registrazione degli itinerari interessanti il binario di stazionamento cui si riferisce.

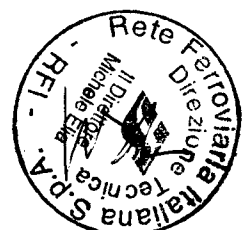
L'estrazione della chiave non inibisce la formazione di percorsi carrelli (e l'accensione delle corrispondenti segnalazioni ottiche) interessanti il binario di stazionamento cui si riferisce.

#### 2.2.3.3 Fuori Servizio dei binari di linea

Un binario di linea può essere escluso dalla circolazione per mezzo di apposito dispositivo non dotato di organo per la concessione del relativo consenso.

Per l'esclusione e la rimozione del binario di linea sono previsti i seguenti comandi:

- **Comandi DCO**
  - *Comando/Annullamento fuori servizio linea:* uno per tratta e applicabile, salvo casi particolari, al "punto di linea 1" di ogni PdS della linea;
  - *Consenso alla liberazione del fs di linea:* uno per ciascun punto di linea. Tale comando consente la rimozione della stabilizzazione del fs di linea da parte del personale di scorta.





## Comandi DM

*Il comando/annullamento fuori servizio di linea:* uno per tratta e applicabile, salvo casi particolari, al “punto di linea 1” di ogni PdS della linea.

### Dispositivo di stabilizzazione dei posti periferici

Sul pannello ad uso del personale tecnico, ubicato nell’ufficio movimento è previsto, di regola, il dispositivo per l’applicazione e la rimozione della stabilizzazione del fuori servizio della linea.

Il comando del DCO o del DM per l’esclusione del binario di linea si attua se sono soddisfatte le seguenti condizioni:

- non sia in atto una richiesta di presa di senso del blocco;
- non sia in atto una presa di senso del blocco;
- la sezione di blocco sia libera.

L’esclusione dalla circolazione del binario di linea:

- inibisce la richiesta di presa di senso del blocco;
- non determina la riapertura di eventuali PL di linea.

Il comando del DCO o del DM per la rimozione della esclusione del binario di linea si attua a condizione che sia stata rimossa la eventuale stabilizzazione da parte del personale di scorta.

## 2.3 Caratteristiche degli impianti non telecomandati con regime SP o SPI

Le stazioni porta permanenti (vedi punto 3.1.4) sono dotate dei dispositivi elencati di seguito<sup>2</sup>.

### 2.3.1 Dispositivi di cabina

- istituzione/rimozione dei regimi previsti;
- eventuali dispositivi per la stabilizzazione (e relativa liberazione) del f.s. di linea.

### 2.3.2 Dispositivi di piazzale

- Eventuali dispositivi per la stabilizzazione (e relativa liberazione) del fuori servizio di linea al segnale di protezione della linea diramata SCC;
- Eventuale segnalazione di cui al p 23 dell’Allegato 1 al Regolamento Segnali (lettera luminosa “C” lampeggiante) solo sul lato posteriore del segnale di protezione della linea diramata SCC.

### 2.3.3 Interfaccia con il Posto Centrale

- elementi necessari per la gestione del numero treno
- consenso immissione treni
- inibizione apertura segnali
- istituzione regime SP

## 3 REGIMI DI ESERCIZIO DEI PDS

Sulle linee i cui impianti vengono realizzati in base alle presenti “Caratteristiche” si adottano, di regola, i regimi di esercizio descritti nel seguito.

<sup>2</sup> Determinati PdS possono in via transitoria possono non essere attrezzate con i dispositivi di cui ai punti 2.3.1 e 2.3.2.





### 3.1 Descrizione dei regimi

Sono previste le seguenti “famiglie” di regimi per l’esercizio dei PdS:

#### **Regimi dei PdS telecomandabili su linea con B.ca.**

J, SPT, EDCO

#### **Regimi dei PdS non telecomandabili su linea con B.ca.**

SP, EDCO

SPI, EDCO

I singoli regimi individuati sono elencati di seguito:

**J:** in telecomando

**SPT:** stazione porta temporanea

**SP e SPI:** stazione porta permanente (di estremità e intermedia)

**EDCO:** esclusione DCO

Il regime “Dis” (disabilitato in “EDCO”) non deve essere, di regola, realizzato.

#### **3.1.1 Regime di telecomando(“J”)**

##### **3.1.1.1 Binari telecomandabili**

In ogni PdS il regime “J” realizza il telecomando del binario di corsa e degli altri binari centralizzati.

Se nel regime “J” esiste la necessità di accedere a binari secondari, ogni comunicazione di accesso deve:

- diramarsi da binario telecomandabile;
- essere manovrata a mano e attrezzata con fermascambio a chiave munito di controllo cumulativo di posizione e di efficienza, bloccabile nella sola posizione normale;
- essere munita di unità bloccabile per la custodia della relativa chiave.

##### **3.1.1.2 Istituzione e rimozione del regime “J”**

Il regime “J” può essere istituito provenendo dal regime “SPT” mediante l’azionamento della levetta J/SP dell’ACEI, previo specifico comando concordante del DCO. La stabilizzazione del regime è subordinata alle seguenti condizioni:

- controllo delle “comunicazioni di confine” e dei “deviatori laterali di confine” nella posizione che garantisce l’indipendenza dei binari telecomandati rispetto a quelli non centralizzati;
- normalità delle leve Tz;
- assenza di autorizzazione MD e normalità dei dispositivi di manovra a mano dei deviatori;
- assenza di itinerario in atto.

L’avvenuta istituzione del regime “J” comporta la commutazione dei telefoni verso il Posto Centrale;

Nei PdS in regime “J” i comandi vengono eseguiti dal DCO.

I comandi di itinerario possono anche essere eseguiti automaticamente dal sistema di supervisione del Posto Centrale.

La rimozione del regime “J” avviene con l’istituzione del regime “SPT”, mediante manipolazione della relativa levetta, previo comando concordante del Posto Centrale.



La rimozione del regime “J” avviene inoltre con l’istituzione del regime “EDCO”.

### **3.1.2 Regime di Stazione Porta Temporanea (“SPT”)**

L'istituzione del regime “SPT”, provenendo da “J”, avviene a seguito di azionamento della leva J/SP dell’ACEI, previo specifico comando di concordanza del DCO.

In regime “SPT”:

- la formazione degli itinerari di arrivo e di partenza avviene per comando effettuato localmente dal DM;
- per i soli itinerari di partenza l'apertura del segnale è subordinata a specifico consenso da parte del DCO. Le richieste di consenso verranno effettuate automaticamente con la formazione dell'itinerario di partenza. Per i treni che hanno origine dalla stazione, la trasmissione del consenso sarà subordinata all'inizializzazione del numero del treno;
- il DCO ha la possibilità di inibire la disposizione a via libera dei segnali di partenza, o comandarne la disposizione a via impedita, senza annullare il consenso trasmesso, utilizzando l'apposito comando di inibizione apertura segnali;
- i telefoni di piazzale vengono commutati verso l’U.M.;
- i controlli nel Posto Centrale rimangono attivi;
- i segnali di avanzamento possono essere attivati solo a luce fissa, mediante levette Tz.

### **3.1.3 Regime di Esclusione DCO - Impianto abilitato e presenziato (“EDCO”)**

Tale regime può essere istituito partendo dal regime “J” o dal regime “SPT”:

- dal regime “J” l'istituzione del regime “EDCO” avviene, senza richiedere alcun condizionamento, a seguito dell’azionamento delle leve J/SP e EDCO;
- dal regime “SPT” l'istituzione del regime “EDCO” avviene a seguito dell'azionamento della leva “EDCO” e non richiede alcun condizionamento.

Nel regime “EDCO”:

- tutti i comandi del DCO sono esclusi dall’impianto;
- la trasmissione dei controlli verso il Posto Centrale non è inibita.

La rimozione del regime “EDCO” per l’istituzione del regime SPT avviene a seguito dell'azionamento della leva “EDCO”, mentre per l’istituzione del regime J, oltre all’azionamento delle leve “EDCO” e “SPT” occorre il preventivo consenso del DCO.

La chiusura di eventuali PL a seguito di riapertura è ritardata di 30 sec. qualunque sia il regime di esercizio in atto nel PdS.

### **3.1.4 Regimi “SP” e “SPI”**

Il regime “SP” viene realizzato nelle stazioni porta permanenti estreme mentre il regime “SPI” nelle stazioni porta permanenti intermedie.

Tali PdS devono essere dotati dell’interfaccia necessaria al corretto svolgimento della gestione del numero treno per tutti i binari di circolazione interessati.

Nei regimi SP e SPI, per i soli itinerari di partenza, l’apertura del segnale è subordinata a specifico consenso da parte del DCO. Le richieste di consenso vengono effettuate automaticamente con la formazione dell’itinerario di partenza.

Il consenso, comunque, si memorizza solo subordinatamente alla registrazione dell’itinerario.



Per i treni che hanno origine dai PdS suddetti , la trasmissione del consenso del DCO sarà subordinata all'immissione del numero del treno da parte del DM oppure alla sua acquisizione automatica.

Il DCO ha la possibilità di inibire la disposizione a via libera dei segnali di partenza, o comandarne la disposizione a via impedita, senza annullare il consenso trasmesso, utilizzando l'appropriato comando di inibizione apertura segnali.

Le stazioni porta permanenti sono dotate del regime EDCO.

Le condizioni per la istituzione e la rimozione dei regimi e le condizioni stabilite dai regimi sono analoghe a quelle descritte per le stazioni telecomandabili.

## **3.2 DISPOSIZIONI NORMATIVE**

### **3.2.1 Attivazione e rimozione dei regimi**

Un determinato regime può ritenersi in atto se la corrispondente leva è correttamente posizionata e la relativa lampada è accesa a luce fissa. Se è spenta, o proietta luce lampeggiante, il corrispondente regime non può essere considerato in atto.

Per il passaggio da un regime all'altro, l'operatore sul posto deve sempre accertare che non vi siano treni in approccio o sull'itinerario di arrivo e partenza e non siano in atto movimenti carrelli in ambito PdS.

Se il regime "SPT" viene istituito a partire da "J" mentre è in atto l'esclusione della zona, il D.M. subentra al D.C.O. nei rapporti con l'Agente titolare dell'interruzione come se egli stesso avesse concesso l'esclusione.

Nel caso di passaggio dal regime "J" al regime "SPT o "EDCO" l'operatore sul posto, prima di attivare il regime, deve:

- attivare le ripetizioni ottiche ed acustiche del Q.L. e del banco di manovra azionando l'apposito tasto di accensione;
- accertare che ci sia concordanza fra le condizioni d'impianto (rilevabili con le ripetizioni ottiche ed acustiche) e le relative leve o maniglie;
- nel caso non ci fosse tale concordanza, disporre le relative leve o maniglie nella posizione concordante.

L'operatore sul posto, ogni qualvolta impresenzia l'impianto istituendo il regime "J", deve accertare:

- che le maniglie interessate (deviatoi, segnali, ecc.) siano in posizione per la manovra automatica;
- non siano in atto inibizioni impiantistiche di alcun tipo che possano impedire il normale funzionamento automatico dell'apparato;
- non siano in atto situazioni di esercizio che, in base alla normativa vigente, impediscano l'impresenziamento del posto.

L'avvenuta istituzione del regime "EDCO deve essere confermata al D.C.O. con comunicazione registrata.

### **3.2.2 Autorizzazione manovra a mano dei deviatoi**

Negli impianti in cui la funzione MD è unica per tutti i deviatoi del PdS, come quelli interessati dalle presenti disposizioni, il DCO o il DM possono autorizzare, mediante l'apposito dispositivo







impiantistico, la manovra a mano dei deviatori per un certo movimento di treno, solo se non sono in atto precedenti movimenti di treno, carrello o manovra.

### **3.2.3 Ossidazione C.d.B.**

Con riferimento all'Art. 23.4 ISD le Unità periferiche interessate devono predisporre le specifiche norme di dettaglio per tenere della prolungata non utilizzazione di tratti di binario.

### **3.2.4 Norme particolari per le stazioni porta permanenti**

Le norme di esercizio delle stazioni porta permanenti devono essere emanate dalle Unità periferiche interessate, d'intesa con le Unità centrali competenti, in base all'attrezzaggio realizzato.

## **4 CONDIZIONI TECNICHE E DISPOSIZIONI NORMATIVE PER L'UTILIZZAZIONE DELLA ZONA ESCLUDIBILE DALLA CIRCOLAZIONE TRENI**

### **4.1 CARATTERISTICHE IMPIANTISTICHE**

#### **4.1.1 Individuazione e delimitazione delle zone**

In ogni PdS telecomandabile si individua una Zona temporaneamente escludibile alla circolazione treni che comprende tutta l'area telecomandata e delimitata dai picchetti limiti di manovra di entrambi i lati del PdS.

Le Unità centrali interessate possono autorizzare casi particolari non compresi nel criterio generale suddetto.

#### **4.1.2 Descrizione delle apparecchiature dei posti periferici**

##### **4.1.2.1 Pannello topografico**

Ai fini della esclusione alla circolazione treni sul pannello ad uso del personale tecnico ubicato nell'ufficio movimento si trova la chiave di zona

##### **4.1.2.2 Chiavi di zona**

La serratura bloccabile e la relativa chiave di zona consente l'esclusione dalla circolazione treni del PdS.

Sul pannello topografico, la "chiave di Zona" è corredata da una indicazione luminosa, normalmente spenta, che quando accesa indica l'esistenza delle condizioni per l'estrazione della chiave.

Le condizioni per l'estrazione della chiave e i vincoli stabiliti dalla chiave estratta sono di seguito descritte, in relazione al regime in atto.

##### **4.1.3 Caratteristiche della zona in regime "J"**

Ai fini della utilizzazione della zona escludibile dalla circolazione treni è previsto nel Posto Centrale un comando per la esclusione della zona ed un comando per la rimozione della esclusione stessa.

Il comando del DCO per la esclusione si attua se non sono in atto bloccamenti interessanti la zona da escludere rispetto movimenti di treno.





L'attuazione del comando del DCO determina l'inibizione della registrazione degli itinerari che interessano il PdS.

L'estrazione della chiave di zona determina:

- la stabilizzazione dell'esclusione della zona;
- la liberazione di tutte le chiavi per la manovra a mano dei deviatori a manovra elettrica compresi nella zona (se non interessati da percorsi carrelli).

L'estrazione della chiave di zona non inibisce la formazione di percorsi di carrello e l'accensione delle relative ripetizioni ottiche, purchè non risultino estratte le chiavi per la manovra a mano dei deviatori interessati.

La manovra elettrica di ciascun deviatoio compreso nella zona rimane efficiente a condizione che non risulti estratta anche la relativa chiave per la manovra a mano.

I fermate deviatori dei deviatori a manovra a mano compresi in zona esclusa non risentono di alcuna condizione relativa alle zone.

#### **4.1.4 Caratteristiche delle zone nei regimi "SPT" ed "EDCO"**

Nei regimi "SPT" e "EDCO" la esclusione della zona è inibita.

### **4.2 DISPOSIZIONI NORMATIVE**

#### **4.2.1 Utilizzo chiavi di zona**

L'utilizzo della chiave di zona è ammesso, nel solo regime "J", per l'esecuzione dei lavori in regime di interruzione del binario nell'ambito di un PdS. La esclusione della zona non esaurisce, in generale, gli adempimenti necessari per garantire la copertura antinfortunistica.

Il titolare dell'interruzione della zona è l'agente che ne custodisce la relativa chiave.

#### **4.2.2 PdS in regime "J"**

##### **4.2.2.1 Richiesta interruzioni**

I dispacci di richiesta e conferma dell'interruzione fra AM e DCO possono essere sostituiti da intese verbali se le operazioni che consentono l'estrazione della chiave di zona si completano regolarmente e la chiave stessa viene conservata dall'AM.

Il DCO, prima di comandare l'esclusione della zona, deve accertare che non siano in atto movimenti che la interessano.

L'AM deve provvedere all'estrazione della chiave di zona solo dopo aver accertato l'accensione della relativa segnalazione luminosa, posta a corredo della chiave.

L'Agente della Manutenzione deve considerare perfezionata la concessione della zona solo dopo l'estrazione della chiave; ha inoltre l'obbligo di custodire presso di sé la chiave di zona per tutta la durata dell'utilizzazione.

La esclusione della zona consente la esecuzione di lavori nell'ambito del confine della zona esclusa (picchetti limiti di manovra). La esclusione stessa non esaurisce gli adempimenti per la copertura antinfortunistica.

Qualora, per la tipologia dei lavori, l'A.M. debba garantirsi dalla indebita manovra di un deviatoio centralizzato telecomandato, deve estrarre dall'unità bloccabile e custodire presso di sé anche la chiave di manovra a mano del deviatoio interessato.

Non è ammesso autorizzare un movimento treno con zona esclusa.

Nel caso in cui il DCO debba autorizzare un movimento carrelli segnalato nell'ambito del PdS con zona esclusa il DCO, prima di eseguire il comando di formazione del percorso carrelli deve



impartire le necessarie istruzioni all'AM titolare della interruzione ed eventualmente richiedere all'AM stesso, l'introduzione delle chiavi per la manovra a mano dei deviatori, precedentemente estratte, interessati al percorso carrello.

#### **4.2.2.2 Termine interruzioni**

Al termine delle interruzioni l'AM deve avvisare verbalmente il DCO e provvedere all'introduzione e alla rotazione della chiave di zona nella serratura. Con tale operazione, l'agente interessato conferma che i lavori sono terminati e che nulla osta alla ripresa della circolazione nel PdS.

Dopo l'introduzione e la rotazione della chiave in serratura, il DCO deve provvedere al bloccamento comandando l'annullamento del consenso e accertandone il perfezionamento.

#### **4.2.3 PdS in regime "SPT" o "EDCO"**

##### **4.2.3.1 Richiesta interruzioni**

Durante i periodi in cui il PdS è gestito in regime "SPT" o "EDCO", non è consentito richiedere e concedere interruzioni mediante l'utilizzo delle chiavi di zona.

Pertanto le interruzioni vengono eseguite con regolari dispacci di richiesta e conferma dell'interruzione fra AM e DM.

##### **4.2.3.2 Cambio di regime in presenza di zona esclusa**

Qualora il regime "SPT" o "EDCO" venga istituito a partire dal regime "J" mentre è in atto l'esclusione della zona, il DCO deve fornire le informazioni necessarie al DM circa l'esclusione della zona in atto.

Il DM, sulla base delle indicazioni ricevute dal DCO, deve informare il titolare dell'interruzione che deve inserire la chiave di zona nell'apposita serratura; nel caso che il titolare dell'interruzione abbia necessità di proseguire i lavori, prima di inserire la chiave nella serratura deve richiedere ed ottenere per iscritto la conferma dell'interruzione dal DM. Il cambio di regime può essere effettuato solo dopo che sia stata inserita la chiave di zona nell'apposita serratura.