



RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.

**DISPOSIZIONE N. 35 DEL 10/12/2008
DEL DIRETTORE DELLA DIREZIONE TECNICA**

**MODIFICHE
ALL'ISTRUZIONE PER L'ESERCIZIO
CON SISTEMA DI BLOCCO RADIO
ETCS L2 SENZA SEGNALI FISSI LUMINOSI**

Sostituire le pagine: 17, 18, 19 e 22 con quelle contenute nel presente fascicolo

**Le presenti modifiche entrano in vigore alle ore 00,01 del
14/12/2008**

Da distribuire al personale interessato

zano il blocco radio orientato nel medesimo senso su entrambi i binari della linea.

La trasmissione delle MA a bordo dei treni avviene sia per la circolazione a sinistra che per la circolazione a destra.

La contemporanea circolazione con il blocco radio orientato nel senso di destra su entrambi i binari è consentita solo nei casi espressamente autorizzati dall'Unità centrale competente.

6. La circolazione dei carrelli avviene in regime di interruzione.

**Circolazione
carrelli**

Sulle linee attrezzate con il sistema ERTMS/ETCS L2 e relative interconnessioni è ammessa esclusivamente la circolazione di carrelli che garantiscono l'occupazione dei cdb.

7. Nelle consegne scritte fra operatori che si succedono in servizio dovrà sempre essere esplicitamente dichiarato se il funzionamento del blocco radio è regolare, oppure quali irregolarità siano eventualmente in atto.

**Consegne
fra operatori**

Art. 3 Anormalità e guasti

1. Verificandosi anomalie al blocco radio, il DCO dovrà richiedere l'intervento dell'agente della manutenzione (AM).

**Richiesta
intervento
A.M. e
annotazione
guasti**

I mancati funzionamenti del blocco radio dovranno essere annotati sul modulo M. 125a.

2. Nel caso di occupazione, di norma indebita, di una sezione di blocco radio o di lavori di manutenzione su una sezione di blocco radio di cui è garantita l'occupazione, il Sistema concede una Autorizzazione al Movimento con Marcia a Vista non superando comunque la velocità di 30 km/h fino al successivo segnale imperativo. In tal caso il DCO non deve praticare nessuna prescrizione.

**Autorizzazione
al Movimento
con Marcia a
Vista**

3. In assenza di autorizzazione al movimento concessa dal Sistema il DCO deve autorizzare il proseguimento di un treno adottando, a seconda dei casi, una delle seguenti procedure:

**Autorizzazione
al Movimento
con Apposita
Prescrizione**

- a) in caso di distanziamento con marcia a vista, il DCO deve prescrivere:
- di proseguire fino al successivo segnale fisso (1) (segnale imperativo di protezione, imperativo di fine sezione, di confine), *oppure* fino al segnale imperativo di protezione di (posto di servizio successivo), *oppure* fino al segnale imperativo di fine sezione n° *oppure* 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;
- 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, il DCO deve prescrivere:
- di proseguire fino al successivo segnale fisso (1) (segnale imperativo di protezione, imperativo di fine sezione, di confine), *oppure* 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 non superando la velocità di 60 km/h;
 - di non tener conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi, quando esistenti.

In ogni caso l'autorizzazione non può essere estesa oltre il segnale imperativo di protezione del primo Posto di servizio incontrato.

Il personale di condotta (PdC), ricevuta tale autorizzazione, dovrà riprendere la corsa nel rispetto delle prescrizioni ricevute e di quanto previsto nell'Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive.

**Guasto blocco
radio:
distanziamento
treni con il
giunto**

4. Il blocco radio deve essere sempre considerato guasto ed il DCO, prima di consentire la partenza di un treno, deve acquisire la certezza che la tratta sia libera, procurandosi il giunto dell'ultimo treno che vi ha circolato, nei seguenti casi:

- a) lavori di manutenzione/riparazione delle attrezzature di blocco radio nei casi previsti all'art. 7 commi 2.1 e 2.2. b);
- b) guasto del blocco radio con circolazione in entrambi i sensi su un solo binario;
- c) mancata inversione dell'orientamento del blocco radio;

(1) Nel caso il treno sia fermo non in corrispondenza di un segnale fisso, per "successivo segnale fisso" deve intendersi il primo segnale fisso incontrato dal treno stesso.

d) guasto del dispositivo di riattivazione di un binario.

5. Il DCO deve adottare, per il solo treno interessato, le procedure di cui al precedente comma 3 lettera b) anche nei seguenti casi:

Altri casi di distanziamento con il giunto

- mancanza di Autorizzazione al Movimento in Supervisione Completa in corrispondenza di punti singolari del sistema elettrico di alimentazione (Posti di Cambio Tensione o Posti di Cambio Fase di linea);
- apparecchiatura di bordo ERTMS/ETCS L2 guasta o in stato "Isolato".

6. La caduta della connessione radio nelle modalità operative Supervisione Completa o con Marcia a Vista determina la frenatura d'emergenza fino all'arresto del treno salvo il ripristino prima dell'arresto; a treno fermo l'Autorizzazione al Movimento viene cancellata.

Caduta connessione radio

Dopo l'arresto del treno il PdC deve comunicare l'anormalità verbalmente al DCO, precisando la progressiva chilometrica.

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 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 al segnale di confine, previo accertamento della libertà della tratta. In presenza di POC o PCF attivi, il DCO deve distanziare i treni col giunto telefonico fino al successivo segnale fisso (imperativo di protezione o di fine sezione oppure di confine).

Qualora invece una o più sezioni di blocco radio risultino occupate devono essere adottate le procedure di cui al precedente comma 3.

7. Qualora la partenza o il proseguimento di un treno dovesse avvenire in assenza di MA concessa dal Sistema ed il movimento del treno dovesse avvenire in manovra, oltre alle prescrizioni occorrenti, va dato avviso al treno, con l'apposita prescrizione del mod. M. 40 TELEC (Blocco Radio) "*Dovete istradarvi sul binario di ... (sinistra/destra)*".

Avviso ai treni del binario di istradamento

8. Le prescrizioni occorrenti devono essere partecipate ai treni utilizzando il mod. M. 40 TELEC (Blocco Radio) di cui all'allegato n. 1.

Modulo M 40 TELEC (Blocco Radio)

**Partenza con
segnale virtuale
a via impedita**

2. Per le partenze o proseguimento da un PdS presenziato da DM, con segnale virtuale disposto a via impedita, occorre sempre il dispaccio di nulla osta del DCO. Il DM nel chiedere il nulla osta dovrà anche precisare se esista la via libera di blocco radio.

Il DCO completerà il nulla osta con le prescrizioni da praticare al treno.

**Avvisi al
DM**

3. In caso di mancato funzionamento dei dispositivi di esclusione/riattivazione di un binario o di inversione del blocco radio, il DCO deve dare i necessari avvisi con dispaccio al DM del posto periferico.

**Funzione di
soccorso per
inversione del
blocco radio**

4. L'inversione del blocco radio su un binario con una o più sezioni di blocco radio guaste è resa efficace mediante l'impiego dell'apposita funzione di soccorso, solo tra due posti attigui entrambi presenziati, oppure direttamente dal DCO previo apposito comando di soccorso.

L'azionamento della funzione/comando di soccorso è subordinato all'accertamento della libertà della tratta da parte del DCO.

**Proseguimento
treni circolanti
a destra**

5. Qualora su di un tratto esercitato in entrambi i sensi su un solo binario non si possa far uso del dispositivo per l'inversione del blocco radio, il proseguimento da tali posti dei treni circolanti a destra avverrà in analogia con quanto previsto per la circolazione a sinistra, in regime di guasto del blocco radio.

Art. 6**Guasto dell'apparecchiature
di bordo ERTMS/ETCS L2**

Il PdC, oltre all'osservanza delle norme previste dalla specifica istruzione, dopo l'arresto del treno deve provvedere ad informare verbalmente il DCO che l'apparecchiatura di bordo è guasta, precisando la progressiva chilometrica. In tal caso dovranno essere osservate le norme previste nei precedenti art. 3 e art. 5 comma 2.