

TABELLA DI RAFFRONTO
Disposizioni RFI anno 2002 - RCF

Nella 1^a colonna è riportato il testo delle Disposizioni suddiviso in commi, punti o articoli.

Per ciascuna suddivisione del testo della prima colonna:

- nella 2^a colonna è riportata la norma del nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria (RCF) che recepisce il principio contenuto nel provvedimento normativo delle Disposizioni ;
- nella 3^a colonna è indicato con una "M" se il provvedimento normativo delle Disposizioni è incoerente con i principi contenuti nel nuovo RCF;
- nella 4^a colonna è indicato con la sigla "I" se il provvedimento normativo delle Disposizioni è procedura di interfaccia tra il personale del Gestore Infrastruttura e quello delle Imprese Ferroviarie;
- nella 5^a colonna è indicato l'operatore ferroviario tra le cui attribuzioni ricade il provvedimento normativo delle Disposizioni attraverso la sigla GI per indicare il Gestore Infrastruttura e la sigla IF per indicare le Imprese Ferroviarie;
- nella 6^a colonna sono riportati le eventuali osservazioni e commenti.

Il nuovo RCF non regolamenta contesti di esercizio obsoleti come le linee dove è previsto il controllo degli incroci da parte del personale dei treni, le linee con il blocco telefonico ed il blocco elettrico manuale, le stazioni prive di doppio segnalamento di protezione e partenza completo, i deviatori privi di fermascambi e collegamenti di sicurezza, i segnali semaforici, ecc, oppure non rientranti nelle competenze dell'ANSF, come la circolazione sulle navi traghetto, le manovre negli scali di smistamento, ecc.

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p style="text-align: center;">Disposizione n. 09/02</p> <p>"Norme particolari per la circolazione degli ETR 460 021-027-028 per il collegamento Italia - Francia sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale"</p> <p>Segue testo</p>	<p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>			IF	
<p style="text-align: center;">Disposizione n. 12/02</p> <p>"Norme particolari provvisorie per la circolazione dei complessi ALe 045 (001-008) ALe 056 (009-011) SATTI S.p.A. sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale"</p> <p>Segue testo</p>	<p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la</p>			IF	

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
	sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.				
<p align="center">Disposizione n. 17/02</p> <p>“Istituzione di Dispositivi di Protezione Automatica Integrativa per Passaggi a Livello”</p> <p>Art. 1 Premessa</p> <p>Determinati Passaggi a Livello con manovra elettrica protetti da segnali di stazione e/o di linea possono essere attrezzati, sulla base dei criteri appresso stabiliti, con uno specifico apparato per la verifica della libertà dell'attraversamento denominato: Protezione Automatica integrativa per Passaggi a Livello (PAI-PL). L'apparato PAI-PL ha lo scopo di rilevare la presenza d'ingombri sull'area monitorata, preesistenti o determinatisi durante la chiusura delle barriere. Per ingombro sull'area PL, a barriere chiuse, si deve intendere la presenza accidentale di veicoli oppure la presenza di oggetti delle dimensioni limite appresso specificate, caduti da veicoli in transito.</p> <p>L'apparato non ha lo scopo di rilevare né il transito attraverso l'area monitorata di persone o animali di piccola taglia, né la presenza di oggetti di dimensioni inferiori a quelle specificate.</p> <p>Il PAI - PL ha carattere sussidiario al fine di rilevare la libertà dell' attraversamento rispetto al transito dei treni.</p> <p>Art. 2 Criteri di applicazione</p> <p>Di norma, l'impiego degli apparati PAI-PL è previsto soltanto per i PL da rendere impresenziati sul posto che, oltre ad essere lontani e non visibili dal punto di manovra, presentino difficoltà di esercizio quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> • attraversamenti di più di due binari, notevole traffico di veicoli pesanti o tracciato stradale difficile e tortuoso; 	<p>2.5 Un passaggio a livello (PL) è un'intersezione a raso tra una o più strade e una o più linee ferroviarie, e deve essere munito di dispositivi che, quando attivi, inibiscono il transito lato strada (barriere, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.).</p> <p>4.24 I PL devono essere inoltre sussidiati da dispositivi che consentono di verificare la libertà dell'attraversamento, nelle seguenti situazioni di esercizio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - attraversamento con barriere a notevole distanza tra loro, intenso traffico pesante o tracciato stradale difficile e tortuoso; - intralci, per incrocio o altro, al regolare deflusso stradale. 	M		GI	L'impiego dei dispositivi che consentono di verificare la libertà dell'attraversamento dei PL è vincolante nei casi previsti dal punto 4.24 del RCF.

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<ul style="list-style-type: none"> • intralci, per incroci o altro, al regolare deflusso del traffico stradale. <p>Per casi particolari va richiesta specifica autorizzazione all'Unità Centrale competente.</p> <p>Art. 3 Caratteristiche d'impianto</p> <p>3.1 <i>Apparato PAI-PL</i></p> <p>L'apparato PAI-PL é costituito da due sottoparti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sezione di controllo; • sezione di rilevamento. <p>3.1.1 <i>Sezione ai controllo</i></p> <p>La sezione di controllo abilita, a barriere chiuse, la sezione di rilevamento e ne acquisisce l'informazione per determinare la libertà o meno dell'area controllata. In caso di rilevamento di attraversamento libero fornisce la relativa condizione all'impianto di segnalamento.</p> <p>La sezione di controllo gestisce anche le funzioni di allarme e di diagnostica.</p> <p>3.1.2 <i>Sezione di rilevamento</i></p> <p>La sezione di rilevamento ha la funzione di acquisire, con soluzioni tecnologiche che possono essere differenziate (microonde, rilevamento d'immagine. etc.), l'informazione di libertà dell'attraversamento, da trasferire al sistema di controllo.</p> <p>La sezione di rilevamento deve consentire di rilevare gli ingombri posizionati a un'altezza da terra pari a 50 cm e aventi le seguenti dimensioni minime:</p> <ul style="list-style-type: none"> • cubo di lato 0.5m all'interno dell'area delimitata da ogni singolo binario; • parallelepipedo 2,5x2,5x0,5m all'interno dell'eventuale area di ricovero. <p>3.2 <i>Funzionamento e collegamenti di impianto</i></p> <p>Il controllo della libertà dell'attraversamento si attiva a barriere chiuse e cessa con il rilevamento della libertà dell'area oppure dopo un tempo massimo di 10</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>secondi. La condizione di libertà dell' attraversamento a barriere chiuse è inserita tra le condizioni temporanee per il controllo di concordanza o per il consenso del PL ed è utilizzata per entrambi i sensi di marcia. In caso di chiusura delle barriere relativa al passaggio di più treni in successione, nello stesso senso di marcia o in sensi opposti, il controllo della libertà dell'attraversamento PL é effettuato solo per il primo treno. L'anormalità del sistema PAI-PL, prima dell'accertamento della libertà dell'attraversamento, determina la mancanza del controllo o del consenso del PL monitorato. Tale anormalità è indicata da un'apposita segnalazione a luce rossa per i PL di stazione ed è cumulata all'allarme per mancata alimentazione per i PL di linea.</p>					
<p>Art. 4 Disposizioni normative In condizione di regolare funzionamento del PAI-PL l'accertamento positivo di mancanza di ingombro sull' area monitorata di cui al precedente art. 1 determina l'automatica disposizione a via libera dei segnali di protezione del PL. Nel caso di mancata disposizione a via libera del segnale che protegge il PL dovranno essere osservate le seguenti procedure: - qualora il controllo di chiusura sia regolare o esista il consenso di chiusura con le caratteristiche di cui all'art. 11/4 dalla I.E.P.L. il DM. o DCO deve autorizzare il movimento a via impedita nei modi d'uso senza adottare particolari prescrizioni in corrispondenza del P.L. monitorato; - qualora manchi il controllo o il consenso di chiusura P.L. il DM o DCO deve adottare le procedure previste al riguardo dalla vigente normativa tenendo presente</p>	<p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare: - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; - deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi. 15.2 Ogni qualvolta per guasto o altra causa i dispositivi di cui al punto 4.24 non consentano di verificare la libertà dell'attraversamento di un P.L. deve essere prescritta la marcia a vista al treno</p>		I	GI	

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
che si può far uso dei tasti di soccorso, se esistenti (TcPL per i PL di stazione e EcsPLL per i PL di linea).	nell'impegnare l'attraversamento medesimo.				
<p>Art. 5 Guasti In caso di anomalità del sistema PAI-PL, rilevata tramite l'apposita segnalazione, il DM o il DCO deve avvisare il personale della manutenzione.</p> <p>Art.6 Manutenzione Le operazioni di manutenzione al PAL-PL comportano il fuori servizio del PL interessato.</p> <p>Art. 7 Entrata in vigore La presente disposizione entrerà in vigore a partire dalle ore zero del 20 Giugno 2002.</p>	<p>13.1 Il regolatore della circolazione, in presenza di anomalità che determinino criticità alla circolazione ferroviaria, dovrà attivare le procedure per l'adozione dei provvedimenti volti al ripristino delle condizioni normali di circolazione.</p>			GI	
<p>Disposizione n. 21/02 "Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive D752 (501-504) SG della Ferrovia Adriatico Sangritana S.r.l. sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale" Segue testo.....</p>	<p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>			IF	
<p>Disposizione n. 24/02 "Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive E36000 (001-050) DG della Impresa Ferroviaria Del Fungo Giera Servizi Ferroviari S.p.A. sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale" Segue testo</p>	<p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>			IF	
<p>Disposizione n. 27/02 OGGETTO: Trasmissione della disposizione</p>	<p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli,</p>			IF	

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>concernente la modifica delle "Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive E630 (01 : 09)FM - delle Ferrovie Nord Milano Esercizio S.p.A. Segue testo</p>	<p>rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>				
<p>Disposizione n. 29/02 " Sviluppo e realizzazione di prodotti e sistemi tecnologici per il segnalamento ferroviario" ARTICOLO 1 CAMPO DI APPLICAZIONE 1.1 Lo sviluppo e la realizzazione di sistemi e prodotti tecnologici per il segnalamento ferroviario, di terra e di bordo, relativi all'infrastruttura ferroviaria nazionale, sono effettuati nel rispetto della normativa CENELEC pertinente, sulla base delle disposizioni emanate dal Responsabile della Direzione Tecnica ai sensi e per gli effetti di cui agli articoli 95-99 d.p.r. 753/1980 e 7 ed 11 d.lgs. 146/1999 e secondo le procedure dettate dalla Direzione stessa. 1.2 Lo sviluppo è riferito alle applicazioni generiche e ai prodotti generici; la realizzazione alle applicazioni specifiche. Questi termini vanno intesi nel significato ad essi attribuito dalla suddetta normativa. ARTICOLO 2 RUOLI 2.1 Limitatamente alle funzioni previste dalla normativa CENELEC di cui all'articolo 1, con particolare riguardo all'approvazione e all'accettazione di sicurezza, i ruoli di : <ul style="list-style-type: none"> - Autorità ferroviaria (Railway Authority) - Autorità di sicurezza (Safety Authority) - Valutatore (Assessor) Sono svolti, per lo sviluppo, dal Responsabile della Direzione Tecnica e dai Responsabili delle strutture </p>	<p>1.1. Il presente Regolamento contiene le norme per l'esercizio ferroviario di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. In conformità a tali norme, oltre che alle norme internazionali e nazionali cogenti, nonché alle regole di buona pratica e alle norme tecniche e istruzioni di settore, devono essere emanate le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i processi connessi con la sicurezza della circolazione ferroviaria di interfaccia tra l'infrastruttura e i convogli e interni a ciascun operatore ferroviario. I processi interni devono tenere conto anche di quelli di interfaccia.</p>			<p>GI IF</p>	<p>I GI per ciò che riguarda gli impianti di terra. Le IF per ciò che riguarda i veicoli.</p>

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>organizzative dipendenti che risultano interessate secondo le attribuzioni specifiche definite negli ordini di servizio organizzativi.</p> <p>2.2 Il Responsabile della Direzione Tecnica, o i Responsabili delle strutture dipendenti interessate, per svolgere il ruolo di Autorità ferroviaria, si raccorderanno con le altre Direzioni Centrali interessate.</p> <p>2.3 I ruoli di Autorità ferroviaria e di Autorità di sicurezza</p> <ul style="list-style-type: none"> - Per la realizzazione di applicazioni specifiche e - Per la realizzazione di applicazioni specifiche gestite o coordinate a livello centrale <p>Sono svolti, nei limiti di cui al punto 2.1, rispettivamente</p> <ul style="list-style-type: none"> - dalle Direzioni Compartimentali Movimento e Infrastruttura, e - dalle Direzioni Compartimentali Movimento e Infrastruttura e dalle Direzioni Centrali Movimento e Tecnica, <p>2.4 attraverso l'espletamento delle attività previste dalle specifiche procedure emanate dalla Direzione Tecnica, nel rispetto delle normative tecniche e regolamentari vigenti e secondo le competenze attribuite dagli atti di organizzazione di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.</p>					
<p>Disposizione n. 30/02 “Dispositivi per l'immobilizzazione dei treni in dotazione ai mezzi di trazione e modifiche alle norme particolari di circolazione dell' ETR 450 ed 402” Art. 1 All'indice della Prefazione Generale all'Orario di Servizio è apportata la seguente modifica: Nella sezione “ALLEGATI” è inserito il nuovo allegato VII: Allegato VII - Dispositivi di immobilizzazione dei treni</p>	<p>3.1 Un veicolo ferroviario, per poter circolare su un'infrastruttura ferroviaria, deve essere provvisto delle necessarie autorizzazioni e dotato di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dispositivi di frenatura che consentono di frenare e sfrenare il veicolo e di trasmettere il comando dell'azione frenante ai veicoli collegati. Alcuni veicoli sono provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione del comando dell'azione frenante ai veicoli collegati; 			IF	

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>in dotazione ai mezzi di trazione (staffe in legno).</p> <p>Art. 2 All'articolo 74 della Prefazione Generale all'Orario di Servizio sono apportate le seguenti modifiche:</p> <p>Il punto c) del coma 6 è così sostituito:</p> <p>a) qualora il mezzo di trazione in servizio al treno sia dotato degli appositi dispositivi per l'immobilizzazione di cui all'allegato VII, il treno sia composto da almeno il 50% di carri carichi e la sua massa non superi quella prevista dall'Art. 73.</p> <p>Art. 3 All'articolo 78 della Prefazione Generale all'Orario di Servizio sono apportate le seguenti modifiche:</p> <p>Il comma 7 è così sostituito:</p> <p>7. Nei treni merci, in caso di insufficienza di trazione, si potrà ricorrere al dimezzamento del treno per il ricovero, rispettando le norme di cui al precedente comma 5.</p> <p>Nel caso di dimezzamento o di spezzamento di un treno servito da freno continuo il personale di scorta deve stringere tutti i freni a mano esistenti, dando la precedenza a quelli delle parti non più collegate con la locomotiva.</p> <p>Se la frenatura ottenibile con i freni a mano esistenti su ciascuna delle parti risulta inferiore a quella minima ammessa dalla Tabella 36, si dovrà provvedere a calzare le ruote di un certo numero di veicoli in modo da assicurarne l'immobilità, usando gli appositi dispositivi di immobilizzazione se disponibili sulla locomotiva (allegato VII). In caso di indisponibilità di tali dispositivi si dovrà provvedere all'immobilizzazione del treno usando al caso anche il pietrisco della</p>	<p>- dispositivi di aggancio che consentono di collegare il veicolo ad altri veicoli in modo da mantenere le distanze tra essi e di trasmettere lo sforzo di trazione.</p> <p>I veicoli possono essere provvisti anche di dispositivi per la loro immobilizzazione.</p> <p>I veicoli adibiti al servizio viaggiatori o comunque presenziabili devono essere dotati di dispositivi che consentano a chi è presente sui veicoli di segnalare in cabina di guida un'emergenza.</p> <p>6.9 Un treno deve disporre anche di un sistema di immobilizzazione, indipendente dal sistema frenante di cui al precedente punto 6.6, che permetta, in caso di necessità, la sua immobilizzazione su ogni punto della linea da percorrere.</p> <p>10.6 Ogni anomalia alla circolazione di un treno deve essere comunicata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione di giurisdizione.</p> <p>Qualora l'anomalia abbia determinato l'arresto del treno, nella comunicazione l'agente di condotta deve precisare, oltre alle cause dell'anomalia, il punto di arresto (segnale di terra, progressiva chilometrica o itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'agente di condotta deve anche assicurare l'immobilità del treno.</p>				

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>massicciata.</p> <p>Analogo provvedimento dovrà essere adottato, d'accordo con il capotreno, in caso di sosta superiore a 15' su linea con pendenza maggiore del 10 per mille e in caso di sosta superiore a 60' su linea con pendenza uguale o inferiore al 10 per mille tutte le volte che il macchinista non abbia la possibilità di garantire l'immobilità a mezzo del freno continuo in azione sul treno, del freno diretto e di stazionamento della o delle locomotive. Per i treni merci con una sola locomotiva presenziata, il predetto provvedimento dovrà essere adottato in caso di sosta superiore a 5' su linea con pendenza superiore al 27 per mille.</p> <p>Nei treni scortati dal solo capotreno il personale di macchina è tenuto a collaborare sia per stringere tutti i freni a mano sia, occorrendo, per calzare le ruote dei rotabili.</p> <p>Nei treni ove manchi anche il capotreno gli obblighi di cui sopra sono devoluti al personale di macchina.</p> <p>Il comma 8 è soppresso.</p> <p>Art. 4 Nella Prefazione Generale all'Orario di Servizio l'allegato III è così modificato:</p> <p>La tabella 94 è così sostituita: Vedi TABELLA 94</p> <p>Art. 5 Nella Prefazione Generale all'Orario di Servizio all'allegato III è inserita a seguito della tabella 94 la nuova tabella 95: Vedi TABELLA 95</p> <p>Art. 6 Nella Prefazione Generale all'Orario di Servizio dopo l'allegato VI è inserito il nuovo allegato VII:</p> <p>Allegato VII DISPOSITIVI PER L'IMMOBILIZZAZIONE DEI TRENI IN DOTAZIONE AI MEZZI DI TRAZIONE (staffe in legno)</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>1. I dispositivi per l'immobilizzazione dei treni in dotazione ai mezzi di trazione (Fig. 1), hanno il corpo staffa realizzato in legno, inserito in un rivestimento di lamiera metallica al quale è applicata un'asta girevole munita alla sua estremità di una bandierina triangolare color arancio ad alto potere rifrangente.</p> <p>L'asta con la relativa bandierina ha lo scopo di agevolarne il trasporto, la messa in opera, il recupero e l'individuazione.</p> <p>Le staffe in dotazione ad ogni locomotiva attrezzata devono essere 12. La presenza di tale dotazione deve essere segnalata sui libri di bordo.</p> <p>Ai fini della preparazione dei mezzi di trazione (Art. 5 I.P.C.L.) le staffe devono essere considerate come attrezzi in dotazione al mezzo stesso.</p> <p>Fig. 1 VEDI Fig. 1</p> <p>2. I dispositivi devono essere impiegati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In luogo della prevista proporzione di freni a mano (Art. 74/6-C); - Quando in caso di anormalità sia necessario immobilizzare il convoglio e non sia possibile utilizzare le apparecchiature del freno (Art. 78/7). <p>3. Deve essere impiegata una staffa per ogni rotabile. Se il treno è composto da più di 12 rotabili, le staffe devono essere impiegate tutte, e distribuite proporzionalmente lungo tutto il treno calzando preferibilmente le motrici e i carri carichi.</p> <p>Le staffe devono essere posizionate sulla rotaia fra le due sale o i due carrelli di ogni rotabile.</p> <p>La linguetta dovrà essere inserita sotto la ruota in modo da impedirne il moto nel senso della discesa e</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>l'asta, recante la bandierina, dovrà essere orientata verso l'esterno del binario.</p> <p>Le staffe devono essere poste in opera tutte sullo stesso lato del treno, possibilmente lato opposto all'interbinario. Quando le staffe debbano essere poste in opera lato interbinario, deve essere richiesta la sospensione della circolazione, ricevendo conferma scritta dal DM o DCO interessati.</p> <p>4. Cessata la necessità di mantenere fermo il treno, devono essere recuperate tutte le staffe impiegate, procedendo come di seguito:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Richiedere la sospensione della circolazione, ricevendone conferma scritta dal DM o DCO interessati, quando le staffe devono essere rimosse lato interbinario; - Muovere il treno verso monte, in modo da liberare le staffe se le ruote calzate le avessero sormontate impedendone il recupero, chiedendo se necessario, la locomotiva di soccorso; - Procedere al recupero di tutte le staffe, verificando visivamente che non riportino segni di deformazione in seguito a schiacciamento; - Collocare le staffe recuperate negli appositi contenitori sulla locomotiva. <p>5. Nel caso in cui alcune staffe recuperate risultino deformate, o in qualche modo danneggiate, il personale di condotta deve chiedere la loro sostituzione con annotazione sui libri di bordo.</p> <p>Art. 7 I punti 1.1 "COMPOSIZIONE" e 1.4 "PRESTAZIONI" della Disposizione N° 10 del 01 marzo 2002 recante le "Norme particolari per la circolazione degli ETR 450 sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale", sono sostituiti dai seguenti:</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>1.1 COMPOSIZIONE</p> <p>-----</p> <p>1.4 PRESTAZIONI</p> <p>-----</p> <p>Art. 8 Il punto 2.6 “ANTINCENDIO” della Disposizione N° 22 del 1 Luglio 2002 recante le “Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive E402 101-138 159-180 ed E402 139-158 sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale”, è sostituito dal seguente:</p> <p>2.6 ANTINCENDIO</p> <p>-----</p> <p>Art. 9 La presente disposizione annulla il contenuto delle circolari :</p> <ul style="list-style-type: none"> - MT/CND.TR.FO.405.6 del 07/04/1997 recante norme sull'esenzione dell'uso di “staffe antisvio” per l'immobilizzazione dei treni in linea; - T.SMR.ST.GL. 02/405.20 del 18/03/1996 recante le “Prestazioni ETR 450 ed ETR 460”. <p>Art. 10 La presente Disposizione entrerà in vigore dalle ore 00.01 del 1 gennaio 2003.</p>					
<p>Disposizione n. 31/02 “Chiavi di manovra nei PdS delle linee esercitate con SCC”</p> <p>Art. 1 Nei PdS delle linee esercitate con SCC, possono essere individuate, nell'ambito dell'area telecomandata, opportune zone denominate <i>zone di manovra</i> escludibili dalla circolazione treni e carrelli, al fine di facilitare le operazioni di manovra per l'accesso</p>	<p>4.32 L'utilizzo dei binari dell'infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento di attività differenti dalla circolazione dei treni e delle manovre o la sospensione della circolazione dei treni e delle manovre, deve avvenire nel rispetto dei seguenti principi:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) sul tratto di binario interessato deve essere inibito, tramite i sistemi di segnalamento e protezione, l'inoltro dei treni e delle manovre; b) la eventuale circolazione o sosta di veicoli sul 			<p>GI</p>	

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>e l'uscita dai binari secondari (scali, raccordi, ecc.). Le zone devono avere le seguenti caratteristiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> • interessare un solo binario telecomandato che deve: essere munito di adeguati tronchini o aste di manovra che lo rendono indipendente dagli altri binari dell' area telecomandata; non interessare i binari di corsa o quelli di collegamento con una linea diramata; • essere collegato con il binario adiacente della rimanente area telecomandata mediante comunicazioni con manovra elettrica; essere collegato con il binario secondario mediante comunicazione con manovra a mano e attrezzata con fermascambio a chiave che deve essere bloccabile nella sola posizione normale; • in un punto opportuno del piazzale, deve essere prevista una unità bloccabile ove va inserita e bloccata una chiave, denominata <i>chiave di manovra</i>, che è sbloccabile dal DCO mediante apposito comando. Il tasto "TI" di liberazione artificiale della chiave deve essere piombato con piombo senza aletta. <p>Art. 2 Per l'esclusione dalla circolazione e la inclusione di ciascuna zona di manovra sono previsti nel posto centrale appositi comandi. Il comando del DCO per l'esclusione della zona di manovra ha efficacia se sono soddisfatte le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> – non siano in atto movimenti di treni o carrelli interessanti la zona di manovra da escludere; – non siano in atto movimenti di treni con segnali di avanzamento o di avvio a luce lampeggiante; – non siano escluse alla circolazione treni le zone di manutenzione che interferiscono con la zona di 	<p>tratto di binario interessato deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni o delle manovre sui binari adiacenti; qualora ciò non possa essere garantito deve essere inibito l'inoltro dei treni e delle manovre anche sui binari adiacenti;</p> <p>c) devono essere messe in atto misure mitigative di sicurezza idonee ad evitare che gli eventuali veicoli in movimento oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interessato;</p> <p>d) la eventuale circolazione dei veicoli e la loro sosta sul tratto di binario interessato deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti.</p> <p>4.33 La ripresa della circolazione dei treni o delle manovre sul tratto di binario precedentemente assoggettato alle attività di cui al punto 4.32 deve essere subordinata all'acquisizione dell'evidenza della libertà del binario da persone, attrezzature, veicoli o altri ostacoli e del ripristino delle normali caratteristiche di sicurezza dell'infrastruttura.</p>				

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>manovra;</p> <p>– le comunicazioni di confine tra il binario telecomandato interessante la zona di manovra ed il binario adiacente della rimanente area telecomandata siano nella posizione che ne garantisce l'indipendenza.</p> <p>L'attuazione del predetto comando determina i seguenti effetti: liberazione della chiave di manovra dall'unità bloccabile; inibizione della registrazione di movimenti treni o carrelli che interessano la zona; degradazione dei codici sul binario di corsa se adiacente alla zona, quando ciò sia ritenuto necessario dalle Unità periferiche interessate, in relazione alla misura dell'interferenza esistente fra tale binario e quello escluso (quando tale condizione sia richiesta dalle norme vigenti in relazione alla velocità massima ammessa sui binari di corsa); — — bloccamento e inibizione della manovra elettrica delle comunicazioni di confine fra il binario della zona di manovra e il binario adiacente della rimanente area telecomandata nella posizione che consente la circolazione sul binario attiguo rimasto in esercizio; inibizione dello sbloccamento di tutte le chiavi per la manovra a mano delle comunicazioni di confine fra il binario della zona di manovra e il binario adiacente della rimanente area telecomandata; inibizione della esclusione di tutte le zone di manutenzione interferenti con la zona di manovra; inibizione dell'attivazione a luce lampeggiante dei segnali di avanzamento o di avvio.</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>L'estrazione della chiave della zona di manovra dall'unità bloccabile determina la liberazione della chiave per la manovra a mano della comunicazione di accesso ai binari secondari di cui all'art. L</p> <p>Il comando del DCO per la inclusione della zona di manovra si attua solo se la chiave per la manovra a mano della comunicazione di accesso ai binari secondari e la chiave di manovra sono regolarmente inserite nelle rispettive unità bloccabile. Nell'Allegato 1 viene riportato un esempio di schema-tipo dell'impianto.</p> <p>Art. 3</p> <p>L'effettuazione dei movimenti di manovra mediante l'impiego della chiave di manovra è ammessa solo nel caso in cui l'impianto sia gestito in regime "J". Qualora non sia possibile estrarre la chiave di manovra le operazioni di manovra nel PdS devono essere effettuate con l'adozione delle norme comuni (art. 15 DET e corrispondente punto 1.4.4 IET).</p> <p>Durante il periodo in cui una zona di manovra è esclusa, i movimenti dei treni sono ammessi a condizione che vengano effettuati con la disposizione a via libera dei segnali oppure con l'attivazione a luce fissa del segnale di avanzamento o di avvio. Qualora non sia possibile garantire le predette condizioni, prima di disporre per il movimento dei treni, le manovre devono essere sospese e la chiave di manovra relativa alla zona in atto deve essere reinserita e bloccata nell'unità bloccabile.</p> <p>Nel caso di esclusione di una zona di manovra, il cambio di regime da "J" a "SPT" (oppure "EDCO") può avvenire solo dopo che le chiavi di manovra siano</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>state inserite nelle rispettive unità bloccabili oppure, in caso di impossibilità, siano state consegnate all'agente che presenzia il posto.</p> <p>Art.4 L'individuazione degli impianti ove prevedere le zone di manovra nonché il loro numero (massimo due) spetta alle Unità periferiche interessate, in relazione alle caratteristiche dell' impianto ed alle esigenze.</p> <p>ALLEGATO 1</p> <p>Vedi fig. (stralcio indicativo di zona di manovra)</p>					
<p>Disposizione n. 32/02 Applicazione della normativa CENELEC di settore allo sviluppo e realizzazione di sistemi e prodotti elettronici in sicurezza per il segnalamento ferroviario" Segue testo</p>	<p>1.1 Il presente Regolamento contiene le norme per l'esercizio ferroviario di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. In conformità a tali norme, oltre che alle norme internazionali e nazionali cogenti, nonché alle regole di buona pratica e alle norme tecniche e istruzioni di settore, devono essere emanate le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i processi connessi con la sicurezza della circolazione ferroviaria di interfaccia tra l'infrastruttura e i convogli e interni a ciascun operatore ferroviario. I processi interni devono tenere conto anche di quelli di interfaccia.</p>			<p>GI IF</p>	<p>I GI per ciò che riguarda gli impianti di terra.</p> <p>Le IF per ciò che riguarda i veicoli.</p>
<p>Disposizione n. 33/02 "Modifiche alla tempistica per la trasmissione della documentazione prevista dalla disposizione n. 13/2001" Segue testo</p>					<p>Vedi tabella di raffronto Disposizione n. 13/2001.</p>
<p>Disposizione n. 34/02 "Norme particolari per la circolazione dei TGV-R S.N.C.F. sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale" Segue testo</p>	<p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la</p>			<p>IF</p>	

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
	sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.				
<p align="center">Disposizione n. 35/02</p> <p>“Presenza del personale sui mezzi di trazione e sui treni-Incombenze per il personale dei treni serviti da mezzi di trazione attrezzati con il dispositivo di controllo della presenza e della vigilanza dell'agente addetto alla condotta (Vigilante).”</p> <p>Articolo 1</p> <p>La presente disposizione disciplina i criteri per l'affidamento dei mezzi di trazione e la presenza del personale sui mezzi di trazione e sui treni che circolano sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale nonché le norme per il personale dei treni serviti da mezzi di trazione attrezzati con dispositivo di controllo della presenza e vigilanza dell'agente addetto alla condotta (Vigilante).</p> <p>La presente disposizione integra e/o modifica quanto già previsto in materia dall'IPCL, dall'ISPST e dalla PGOS.</p> <p>presente disposizione recepisce quanto emanato dal Gestore dell'Infrastruttura in materia di: norme per il rilascio delle abilitazioni all'esercizio delle mansioni di condotta (Disposizione n° 31/2000 del 8 novembre 2000 e successive integrazioni); norme tecniche per l'effettuazione delle tradotte, modulo di condotta (DI./TC./AI007/P/OI/000571 del 01/08/2001). requisiti di qualificazione professionale e norme per il rilascio, al personale delle imprese ferroviarie, delle abilitazioni per l'esercizio dell'attività di accompagnamento e di formazione dei treni e le modalità di accreditamento dei relativi istruttori presso il Gestore dell'Infrastruttura (Disposizione 7/2001 del 16 marzo 2001).</p> <p>In attesa dell'attrezzaggio dei mezzi di trazione e delle linee con sistema radiotelefonico GSM-R, in</p>					Vedi tabella di raffronto IPCL-RCF.

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>sostituzione delle apparecchiature radiotelefoniche richiamate ai successivi articoli 2 e 9 della presente disposizione, è consentito l'utilizzo di apparati palmari in dotazione al personale dei treni operanti sul sistema terra-treno della rete privata virtuale di RFI S.p.A. La presente disposizione annulla e sostituisce il contenuto della circolare <i>DI/TC.MVMRE.02/4 R/9904689/P</i> del <i>08/07/99</i> (Incombenze del personale sui treni costituiti da mezzi leggeri) e della Disposizione <i>n06/2000</i> del 28 gennaio 2000.</p> <p>Articolo 2</p> <p>All'art. 3 dell'Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle locomotive (IPCL) è apportata la seguente modifica: L'intero testo è così sostituito:</p> <p>1. -I mezzi di trazione(J) in servizio ai treni circolanti sui binari della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale devono essere affidati al personale(2), in possesso di specifica abilitazione alla condotta rilasciata secondo le disposizioni emanate dal gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale stessa, rispettando i seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Due agenti addetti alla condotta, di cui uno con funzioni di primo agente(3) e l'altro di secondo agente(4); • Un agente addetto alla condotta(5) nei seguenti casi: <i>a)</i> mezzi di trazione, dotati di apparecchiatura radiotelefonica per il collegamento terra-treno/bordo-bordo ed attrezzati con apparecchiatura (sottosistema di bordo) che attua il controllo della marcia del treno (ETCS, SCMT, ecc.), circolanti sulle linee attrezzate con i corrispondenti o compatibili sottosistemi di terra; <i>b)</i> mezzi di trazione in servizio ai treni composti di mezzi leggeri con tutti gli elementi intercomunicanti e con freno continuo funzionante su tutto il convoglio e treni navetta in telecomando effettuati da locomotiva con cabina di guida 					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>intercomunicante con il comparto viaggiatori, dotati di apparecchiatura radiotelefonica per il collegamento terra-treno/bordo-bordo ed attrezzati con apparecchiatura che attua almeno la funzione di controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta (Vigilante) con azione sul freno continuo, circolanti su determinate linee, non attrezzate con i sistemi di cui alla precedente lettera a), individuate dal gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Tali linee sono riportate nell'Orario di Servizio; c) particolari servizi individuati dal gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, quali: locomotive (6) effettuanti treni materiali; locomotive, automotori e locomotive da manovra effettuanti tradotte fra impianti della stessa località; automotori e locomotive da manovra effettuanti tradotte fra impianti non della stessa località; automotori e locomotive da manovra circolanti isolati fra una stazione e quella limitrofa; locomotive, automotori ed automotrici (7), isolati o meno, effettuanti manovre o circolanti come tradotte fra stazione e deposito attiguo; locomotive attive o trainanti se stesse: in multiplo attacco seguenti quelle di guida, intercalate o agganciate in coda ai treni; locomotive di spinta ai treni durante la loro corsa di ritorno.</p> <p>Per i casi di cui alle lettere a) e b), salvo quanto previsto al successivo articolo 3 bis comma 1, deve essere presente sul treno almeno un agente in possesso dell'abilitazione all'accompagnamento dei treni (capotreno). Per i casi di cui ai primi tre alinea della lettera c) deve essere presente sul treno un agente di scorta che, se il mezzo di trazione è sprovvisto di apparecchiatura che attua almeno la funzione di controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta, deve prendere permanentemente posto in cabina di guida con il solo</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>obbligo di arrestare e garantire l'immobilità del convoglio in caso di malore dell'agente di condotta. Nel caso di tradotte spinte tale agente di scorta, appositamente istruito e certificato sulla conoscenza dei segnali incontrati, deve comunque prendere posto in testa al convoglio con l'obbligo di rispettare i segnali eventualmente incontrati e di provvedere all'arresto del convoglio mediante valvola portatile di frenatura.</p> <p><i>(1) Per mezzo di trazione deve intendersi qualsiasi rotabile munito di trazione propria anche quando è telecomandato da altro rotabile (carrozza pilota, rimorchio, ecc),</i></p> <p><i>(2) Detto personale è richiamato nei regolamenti con la dizione "personale di condotta" o "personale di macchina",</i></p> <p><i>(3) Per primo agente deve intendersi anche l'agente richiamato nei regolamenti con la dizione "macchinista" o "guidatore" , (-) Per secondo agente deve intendersi anche l'agente richiamato nei regolamenti con la dizione "aiuto macchinista",</i></p> <p><i>(5) Per un agente addetto alla condotta deve intendersi anche l'agente richiamato nei regolamenti con la dizione "solo guidatore",</i></p> <p><i>(6) I richiami alle locomotive senza alcuna specificazione sono riferiti alle locomotive di tutti i generi di trazione,</i></p> <p><i>(7) I richiami alle automotrici senza alcuna specificazione sono riferiti a tutte le automotrici sia termiche che elettriche,</i></p> <p>-Per situazioni particolari, con specifiche nonne, possono essere autorizzati modelli diversi da quelli del precedente comma l.</p> <p>-Qualora un agente di accompagnamento dei treni (capotreno) od altro agente abilitato ai segnali, nei casi previsti, sia presente nella cabina di guida</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>anteriore senso marcia dei rotabili affidati ad un agente di condotta al posto del secondo agente, ha l'obbligo dell'osservanza dei segnali e di provocare, in caso di emergenza, l'arresto del convoglio. Nel caso che detto agente non fosse già a conoscenza delle operazioni necessarie per arrestare e garantire l'immobilità del convoglio, deve essere istruito dall'agente di condotta prima della partenza. Con i mezzi di trazione termici l'agente deve essere istruito anche per l'arresto dei motori. Della eventuale mancata istruzione sono responsabili entrambi. Nei casi di cui sopra, qualora, a treno fermo, l'agente di condotta dovesse temporaneamente allontanarsi dal rotabile per assolvere obblighi di servizio, deve, prima di allontanarsi, istruire l'agente presente in cabina di guida, affinché questi sia posto in grado di rilevare, attraverso l'osservazione degli strumenti di bordo, l'esistenza della tensione di alimentazione in linea ed il regolare funzionamento dei meccanismi di produzione dell'aria compressa. Qualora detti strumenti indicassero valori inferiori a quelli precisategli dall'agente di condotta, detto agente dovrà subito emettere fischi lunghi e ripetuti al fine di sollecitare il ritorno a bordo dell'agente di condotta, per attuare i provvedimenti atti a garantire l'immobilità del convoglio.</p> <p>-Il personale di condotta, salvo le eccezioni previste dalle norme della presente Istruzione, non deve in alcuna circostanza abbandonare il proprio posto sul mezzo di trazione in attività di servizio.</p> <p>Articolo 3 All'art. 3 bis dell'Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle locomotive (IPCL) sono apportate le seguenti modifiche: Il titolo e il comma 1 sono così sostituiti: Treni senza agente di accompagnamento dei treni</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>(capotreno)</p> <p>l. -Ogni treno è scortato da un agente in possesso di specifica abilitazione all'accompagnamento dei treni (capotreno) rilasciata secondo disposizioni emanate dal gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Oltre alle locomotive isolate o da considerarsi tali (Art. 38/1) possono viaggiare senza agente di accompagnamento dei treni (capotreno), i treni merci ed i treni di materiale viaggiatori vuoto. In detti treni le attribuzione dell'agente di accompagnamento dei treni (capotreno), salvo diverse specifiche disposizioni, sono devolute al primo agente di condotta che potrà avvalersi della collaborazione del secondo agente di condotta. In tali casi, quando sono presenti agenti di scorta diversi dall'agente di accompagnamento dei treni (capotreno), deve essere dato avviso al personale di condotta (1). Nel caso particolare in cui nei treni di cui sopra sia presente l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno), si dovrà dare avviso (2) al personale di condotta ed ai dirigenti movimento delle stazioni del percorso.</p> <p>Le specifiche norme previste per i treni senza agente di accompagnamento dei treni (capotreno), circolanti alle condizioni di cui al precedente art. 3, comma 1 secondo alinea, lettera a), saranno emanate unitamente alle norme particolari per il personale addetto alla condotta dei mezzi di trazione attrezzati con apparecchiature di controllo della marcia del treno (ETCS, SCMT, ecc.). L'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) deve essere comunque previsto per la scorta dei treni: con servizio viaggiatori; non serviti da freno continuo automatico; circolanti su linee a semplice binario in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, ivi comprese le linee a dirigenza unica</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>(1) N. 1 (o più, se ncommo esigenze particolari) agente di scorta.</p> <p>(2) Trenoscortato da capotreno.</p> <p>Articolo 4</p> <p>All'art. 20 dell'Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle locomotive (IPCL) sono apportate le seguenti modifiche:</p> <p>Il comma 1 è così sostituito:</p> <p>1. -Gli agenti di condotta durante il viaggio devono rimanere, il primo (o unico) al posto di manovra, il secondo nell'apposito posto accanto a quello di manovra a meno che non sia necessariamente occupato in altre operazioni inerenti al servizio sul mezzo di trazione.</p> <p>Il comma 3 è così sostituito:</p> <p>3. - L'allontanamento dal proprio posto in cabina di guida con il treno in corsa, è ammesso solo per ispezionare qualche parte del mezzo di trazione limitatamente al primo rotabile, tale allontanamento, limitato allo stretto indispensabile, deve avvenire con le seguenti modalità:</p> <p>con il mezzo di trazione affidato a due agenti di condotta l'operazione di cui sopra deve essere eseguita dal secondo agente, all'altro agente resta il compito della condotta del treno; la responsabilità dell'osservanza dei segnali e della marcia del treno restano, di norma, inalterate per entrambi gli agenti di condotta; con il mezzo di trazione affidato ad un agente di condotta, l'allontanamento dal posto di guida di detto agente per eseguire l'operazione di cui sopra può avvenire solo a treno fermo e dopo aver assicurato la frenatura del convoglio.</p> <p>Con il mezzo di trazione affidato a due agenti di condotta è ammesso, a treno fermo, l'allontanamento temporaneo dal mezzo di trazione di uno dei due</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>agenti di condotta, per assolvere obblighi di servizio; all'altro agente è affidata la responsabilità di garantire l'immobilità del treno. In mancanza di tensione o di avaria dei meccanismi di produzione dell' aria compressa, l'agente presente sul mezzo di trazione dovrà emettere fischi lunghi e ripetuti al fine di sollecitare il ritorno a bordo dell'altro agente per attuare i provvedimenti atti a garantire l'immobilità del treno. Con il mezzo di trazione affidato ad un agente di condotta è ammesso, a treno fermo, l'allontanamento temporaneo dello stesso dal mezzo di trazione, per assolvere obblighi di servizio, a condizione che venga fatta presenziare la cabina di guida dall'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) con gli obblighi di cui all'art. 3 comma 3 (immobilizzazione del convoglio); qualora il presenziamento della cabina di guida con l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) non fosse possibile, l'agente di condotta può allontanarsi solo per motivi di emergenza dopo avere disposto le manovelle di comando del moto, gli organi di presa corrente dei mezzi elettrici e le porte delle cabine di guida, nella posizione prevista per lo stazionamento del rotabile (art. 6) ed assicurato l'immobilità del convoglio. Detta immobilità può essere realizzata attraverso l'attivazione del freno continuo (frenatura a fondo con isolamento della condotta generale), tenendo però presente che tale frenatura, in condizione di normale efficienza delle apparecchiature del freno, garantisce l'immobilità solo per un tempo non superiore a 30 minuti.</p> <p>Al comma 4 bis sono aggiunti i seguenti 3° e 4° capoverso:</p> <p>Le apparecchiature efficienti che attuano almeno la funzione di controllo della presenza e vigilanza dell' agente di condotta (vigilante) durante il servizio</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>devono essere mantenute inserite, nel rispetto delle specifiche norme. Le apparecchiature per il collegamento via radio terra-treno/bordo-bordo, all'inizio del servizio devono essere attivate (associazione del numero treno), per il loro impiego durante il servizio secondo le specifiche: norme.</p> <p>Il titolo a margine relativo al comma 4 bis è così sostituito: Apparecchiature: Ripetizione segnali in macchina; Vigilante; Collegamento via radio terra-treno e bordo-bordo.</p> <p>Articolo 5 All'art. 40 dell'Istruzione per il Servizio del Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL) è apportata la seguente modifica In calce al punto b) del comma 5 è inserito il seguente testo: Nel caso di mezzo di trazione affidato ad un agente di condotta, per la protezione di cui sopra, detto agente può avvalersi dell'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) o dell' agente di scorta.</p>					
<p>Articolo 6 Dopo l'allegato XIV dell'Istruzione per il Servizio del Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL) è inserito il seguente nuovo allegato XIV bis: Allegato XIV bis NORME PARTICOLARI PER IL PERSONALE ADDETTO ALLA CONDOTTA DEI MEZZI DI TRAZIONE ATTREZZATI CON L'APPARECCHIATURA "VIGILANTE"</p> <p>I. GENERALITA'</p> <p>Il Vigilante è un'apparecchiatura automatica di controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta. Il controllo viene realizzato richiedendo all' agente di condotta l'azionamento di apposite interfaccia (pedale, pulsante, ecc.); qualora tale azionamento non venga eseguito nel modo previsto l'apparecchiatura comanda l'inibizione della trazione</p>					<p>Vedi tabella di raffronto NEAT-RCF.</p>

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>e la frenatura di emergenza del treno. L'apparecchiatura è dotata inoltre di un dispositivo per l'inserimento del dato relativo al numero degli agenti di condotta a cui è affidato il mezzo di trazione "due agenti" oppure "un agente". Quando viene inserito il dato "un agente", l'apparecchiatura comanda l'inibizione della trazione e la frenatura di emergenza del treno al superamento della velocità di 100 km/h. L'apparecchiatura Vigilante installata sui mezzi di trazione, in servizio ai treni, affidati ad un solo agente di condotta deve rispondere alle caratteristiche funzionali definite dal gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.</p> <p>2. OBBLIGHI DEL PERSONALE DI CONDOTTA</p> <p>2.1. Prova di efficienza dell'apparecchiatura Vigilante Il personale di condotta, all'atto della messa in servizio del mezzo di trazione attrezzato con apparecchiatura Vigilante, deve eseguire la prova di efficienza di tale apparecchiatura secondo le specifiche procedure previste dalle norme d'uso. Nel caso di esito negativo della suddetta prova, il mezzo di trazione dovrà essere considerato sprovvisto di apparecchiatura Vigilante.</p> <p>2.2. Inserimento dati Il personale di condotta, dopo la messa in servizio del mezzo di trazione attrezzato con l'apparecchiatura Vigilante efficiente, deve inserire il dato relativo al numero degli agenti di condotta secondo le specifiche procedure previste dalle norme d'uso. Il personale di condotta deve inserire il dato " un agente", quando il mezzo di trazione è affidato ad un agente di condotta e circola sulle linee individuate dal gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale oppure "due agenti", in tutti gli altri casi.</p> <p>2.3. Utilizzo dell'apparecchiatura Il personale di condotta in servizio con un mezzo di trazione attivo o trainante se stesso, attrezzato con</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>l'apparecchiatura Vigilante, deve mantenere inserita detta apparecchiatura indipendentemente dalla tipologia dell'apparecchiatura, dalla linea percorsa e dal numero degli agenti di condotta a cui è affidato il mezzo di trazione.</p> <p>2.4. Obblighi durante il servizio <i>Mezzo di trazione affidato ad un agente di condotta</i> Con i treni composti di mezzi leggeri con tutti gli elementi intercomunicanti e con freno continuo funzionante su tutto il convoglio e con i treni navetta in telecomando effettuati con locomotiva E464, serviti da mezzi di trazione provvisti di apparecchiatura che attua almeno il controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta, circolanti sulle linee individuate dal Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ed affidati ad un agente di condotta, l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) deve espletare le incombenze di sua spettanza nelle stazioni di origine, di fermata e di termine corsa. Durante il viaggio l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) potrà espletare le incombenze di sua spettanza sui primi quattro rotabili (esclusa la locomotiva). L'Unità Centrale competente, su richiesta dell'Impresa Ferroviaria interessata, potrà autorizzare, valutate le specifiche condizioni di esercizio, il superamento di tale limite.</p> <p>L'agente di condotta richiederà la presenza in cabina di guida dell'agente di accompagnamento dei treni (capotreno), motivandone l'esigenza, qualora debba far fronte a particolari condizioni di circolazione quali: superamento dei segnali disposti a via impedita, esecuzione di rallentamenti comunque non segnalati sul terreno, esecuzione di marcia a vista, circolazione in condizioni atmosferiche avverse; circolazioni su linee alternative ove l'agente di condotta non possiede la prescritta conoscenza: condizioni di funzionamento</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>degradato del mezzo di trazione che richiedono una particolare attenzione dell'agente di condotta.</p> <p>L'agente di condotta che abbia la necessità di sollecitare il ritorno in cabina di guida dell'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) e non possa utilizzare i mezzi di comunicazione in dotazione (telefono cellulare, circuito citofonico, ecc.), deve emettere fischi lunghi e ripetuti.</p> <p>agente di accompagnamento dei treni (capotreno) deve portarsi con sollecitudine in cabina di guida: su richiesta dell'agente di condotta (vedi cpv precedente); in presenza di arresto del treno per intervento della frenatura di emergenza che non sia chiaramente riconducibile ad intervento dei viaggiatori sugli appositi dispositivi (freno di emergenza, ecc.).</p> <p>L'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) può comunque allontanarsi dalla cabina di guida per motivi connessi alla sicurezza dell'esercizio o per motivi di emergenza legati all'assistenza alla clientela (malore di un viaggiatore, ecc). In tal caso l'agente di condotta può ricorrere anche all'arresto del treno. Qualora l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) non possa espletare le incombenze di sua spettanza dovrà fare annotazione sul documento treno specificandone il motivo.</p> <p><i>Mezzo di trazione affidato a due agenti di condotta</i></p> <p>Entrambi gli agenti di condotta durante il servizio con un mezzo di trazione attrezzato con l'apparecchiatura Vigilante devono soddisfare a tutti gli obblighi attribuitigli dalle norme vigenti, indipendentemente dall'efficienza o meno dell'apparecchiatura stessa.</p> <p>3. GUASTO DELL'APPARECCHIATURA VIGILANTE</p> <p>In caso di guasto dell'apparecchiatura Vigilante durante il servizio, quando non sia possibile ripristinarne</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>il funzionamento, è ammesso proseguire la corsa escludendo l'apparecchiatura stessa ed adottando le seguenti modalità: con il mezzo di trazione affidato a due agenti di condotta: senza nessuna limitazione: con il mezzo di trazione affidato ad un agente di condotta: l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) deve prendere permanentemente posto in cabina di guida al posto del secondo agente di condotta fino alla località termine corsa del treno. Qualora il treno sia scortato dal solo agente di accompagnamento dei treni (capotreno) detto agente deve avvisare la clientela della sua collocazione nel treno (tale avviso, se possibile, deve essere opportunamente ripetuto per interfono, oppure a viva voce, limitatamente al primo elemento, ad ogni fermata del treno).</p> <p>4. ATTREZZAGGIO DEI MEZZI DI TRAZIONE CON L'APPARECCHIATURA VIGILANTE Sui libri di bordo, dei mezzi di trazione attrezzati con apparecchiatura Vigilante con caratteristiche funzionali conformi a quelle stabilite dal gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, deve essere riportata specifica annotazione. In ciascuna cabina di guida dei mezzi di trazione attrezzati con apparecchiatura Vigilante, devono essere esposte le istruzioni per l'arresto e l'immobilizzazione del treno e per l'arresto dei motori termici, in caso di emergenza.</p> <p>Articolo 7 E' istituita la seguente Appendice N° 1 all'Istruzione per il Servizio del Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL):</p> <p style="text-align: center;">Appendice I</p> <p>NORME SPECIFICHE PER L'AFFIDAMENTO AD UN AGENTE DI CONDOTTA DEI MEZZI DI TRAZIONE SPROVVISTI DI APPARECCHIATURA "VIGILANTE" OPPURE ATTREZZATI CON DETTA APPARECCHIATURA MA</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>CIRCOLANTI SU LINEE DIVERSE DA QUELLE INDIVIDUATE DAL GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE</p> <p>1. -In attesa del completo attrezzaggio tecnologico delle linee e dei mezzi di trazione, in base a quanto stabilito dall'art. 3 comma 2 dell'IPCL, possono essere applicate le seguenti norme.</p> <p><i>Treni effettuati con mezzi di trazione sprovvisti di apparecchiatura "Vigilante" ed affidati ad un agente di condotta</i></p> <p>2. -I mezzi di trazione sprovvisti di apparecchiatura che attua almeno il controllo della presenza e vigilanza dell' agente di condotta, in servizio ai treni composti di mezzi leggeri con tutti gli elementi intercomunicanti e con freno continuo funzionante su tutto il convoglio ed ai treni navetta in telecomando effettuati con locomotiva E464, possono essere affidati ad un agente di condotta.</p> <p>Con i predetti treni l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) deve espletare le incombenze di sua spettanza nelle stazioni di origine, di fermata e di termine corsa.</p> <p>Durante il viaggio l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) potrà espletare le incombenze di sua spettanza sul convoglio, secondo quanto previsto nei seguenti punti 2.1 e 2.2.</p> <p>2.1. Con i treni composti di mezzi leggeri con tutti gli elementi intercomunicanti e con freno continuo funzionante su tutto il convoglio, l'allontanamento dalla cabina di guida dell'agente di accompagnamento dei treni (capotreno), è ammesso limitatamente al primo elemento e con le seguenti modalità: <i>a)</i> sulle linee con blocco elettrico automatico a correnti codificate, se l'apparecchiatura per la ripetizione dei segnali in macchina è inserita ed efficiente,</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) potrà allontanarsi dopo preventivo avviso all'agente di condotta il quale potrà rappresentare, resistenza di esigenze che ne impediscano il temporaneo allontanamento. In caso di guasto dell'apparecchiatura di ripetizione dei segnali in macchina o di mezzo di trazione non attrezzato con tale apparecchiatura l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) dovrà rimanere permanentemente in cabina di guida accanto all'agente di condotta;					
<p align="center">Disposizione n. 37/02</p> <p>“Norme particolari per la circolazione degli ETR 460/P (021-027-028) sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale” Segue testo</p>	<p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>			IF	
<p align="center">Disposizione n. 38/02</p> <p>“Norme particolari per la circolazione dei complessi ETRY0530 (001-007) S.A.T.I. S.p.A.” Segue testo</p>	<p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le eventuali procedure da rispettare, devono essere riportati per ciascun veicolo nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) ad esso relative. Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>			IF	
<p align="center">Disposizione n. 41/02</p> <p>“Emanazione norme Sistema Comando e Controllo (SCC) sulle linee telecomandate a semplice binario realizzate in base allo schema di principio V 407” Articolo 1</p>	<p>2.7 Per comunicare ai convogli informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sull'infrastruttura sono installati appositi segnali, denominati segnali di terra, e dispositivi per la trasmissione delle suddette informazioni direttamente in cabina di guida .</p>			GI	Linee esercitate con <i>D.U. non sono regolamentate dal RCF.</i>

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>La presente disposizione, ad integrazione delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando (D.E.T.), detta le norme da applicare per l'esercizio degli impianti sulle linee a semplice binario, attrezzate con il Sistema Comando e Controllo (SCC), attrezzate in base allo schema di principio V 407 e per la gestione della messaggistica e delle successioni treni.</p> <p>Articolo 2 L'allegato1 (Condizioni tecniche e disposizioni normative linee esercitate con SCC- Linee a semplice binario), l'allegato 2 (Messaggistica su linee a semplice binario esercitate con SCC) e l'allegato 3 (Successione treni su linee a semplice binario esercitate con SCC) sono parte integrante e costitutiva della presente disposizione.</p> <p>Articolo 3 La presente disposizione entrerà in vigore dalle ore zero del 1 aprile 2003.</p> <p>Allegato 1 alla Disposizione n° 41/02 CONDIZIONI TECNICHE E DISPOSIZIONI NORMATIVE LINEE ESERCITATE CON S.C.C. (Linee a semplice binario)</p> <p>1. CONDIZIONI TECNICHE E IMPIANTISTICHE GENERALI Le presenti condizioni sono applicabili alle linee a semplice binario con B.ca o BA Per il telecomando o l'impresenziamento di un PdS (1) 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</p>	<p>2.11. Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuata tramite appositi dispositivi denominati apparati di sicurezza . Essi possono essere muniti di funzioni di soccorso che permettano il superamento dei vincoli imposti dall'apparato stesso in caso di mancanza di alcune delle condizioni richieste, al fine di utilizzare le funzioni ancora disponibili. Le funzioni di soccorso devono essere realizzate in modo da prevenirne un indebito utilizzo.</p> <p>Gli apparati di sicurezza devono essere dotati di apparecchiature per la registrazione degli eventi e delle operazioni svolte. Non deve essere possibile modificare i dati registrati.</p> <p>2.20 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli devono essere riportati nelle Disposizioni di Esercizio delle Linee (DEL). Il personale che svolge attività connesse con la sicurezza durante il servizio deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DEL necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p> <p>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione; b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatori, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.); c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura. 				

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>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".</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 PL Automatico. 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 te1econtrolli 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. • Le linee diramate non soggette al SCC della linea principale, salvo quelle esercitate con sistema a spola e a DU, devono essere attrezzate con sistemi di blocco automatico o conta assi almeno nella prima tratta. <p><i>(l) Con la dizione "PdS" (Posti di Servizio), per quanto attiene alle impiantistiche, si intende: Stazioni, Posti di Movimento (PM) e Bivi (PI).</i></p>	<p>4.2 Il rispetto dei vincoli di cui al punto 4.1. deve essere garantito attraverso idonee attrezzature tecnologiche della linea e dei veicoli. In caso di mancato funzionamento di tali attrezzature dovranno essere applicate le norme previste nella parte terza del presente regolamento.</p> <p>4.18 Un treno per muoversi deve aver ricevuto specifica "Autorizzazione al movimento" dal sistema di segnalamento tramite l'indicazione del pertinente segnale di terra o le indicazioni visualizzate in cabina di guida.</p> <p>8.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti.</p> <p>8.2 Lo stato degli enti di sicurezza e l'avvenuto rilascio dell'"Autorizzazione al movimento" da parte del sistema di segnalamento devono essere rilevabili dal regolatore della circolazione tramite le apposite interfacce degli apparati di sicurezza.</p> <p>8.4 Il collegamento di sicurezza è un vincolo d'impianto tra il sistema di segnalamento che concede l'autorizzazione al movimento ad un treno e gli enti interessati dal movimento autorizzato, tale da soddisfare le seguenti condizioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) per far concedere l'autorizzazione al movimento al treno è necessario che gli enti interessati al movimento siano disposti e assicurati nella posizione voluta; b) per rimuovere gli enti da questa posizione, occorre che il sistema di segnalamento revochi l'autorizzazione al movimento al treno e che il treno stesso abbia recepito la revoca dell'autorizzazione al movimento e sia in condizione di rispettarla. 				

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>2. CONDIZIONI TECNICHE E IMPIANTISTICHE GENERALI DEI PDS</p> <p>2.1. Numerazione enti di piazzale</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La numerazione dei punti, nelle diverse stazioni, deve coincidere per uniformità di comando da parte del DCO. • La numerazione degli stazionamenti deve essere crescente a partire dal FV per chiarezza di intesa fra DCO e Agente treno. <p>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.</p> <p>2.2 Caratteristiche degli impianti telecomandati</p> <p>2.2.1 Dispositivi di piazzale</p> <p>Le apparecchiature di piazzale degli impianti in cui deve essere realizzato il regime di telecomando ("J") dovranno essere integrate come di seguito</p>	<p>8.16 Ciascun binario di linea atto alla circolazione dei treni è suddiviso in tratti denominati "sezioni di blocco". La prima sezione di blocco a valle di una località di servizio può includere l'ultimo itinerario della località stessa</p> <p>11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; - deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi. <p>22.1 I lavori all'infrastruttura ferroviaria e le attività di vigilanza e di controllo dell'infrastruttura stessa che comportino almeno una delle seguenti soggezioni alla circolazione dei treni:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) occupazione con attrezzature, mezzi o uomini, del binario o della zona ad esso adiacente fino ad una distanza di sicurezza, dalla più vicina rotaia, stabilita tenuto conto della velocità massima ammessa dalla linea e del tipo di lavorazione in atto; b) possibilità di interferenza tra attrezzature e sagoma di libero transito del binario; c) indebolimento o discontinuità del binario, e più in generale della via, <p>devono essere effettuati in conformità al precedente punto 4.32, secondo modalità stabilite in relazione al tipo di linea, alla natura del lavoro e alle attrezzature</p>				

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>specificato: <i>eviatoi centralizzati</i></p> <p>ispositivi per la manovra a mano, segnali indicatori o segnali indicatori luminosi da deviatoio su tutti i deviatoi telecomandabili;</p> <p>-segnali indicatori o segnali indicatori luminosi da deviatoio per tutti i deviatoi di "confine" inseriti sui binari telecomandabili;</p> <p>-unità bloccabile per l'autorizzazione alla manovra manuale di ciascun deviatoio o comunicazione telecomandabile.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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.i al R.S. per i treni in arrivo. • Maniglie di consenso per treni incrocianti, se previsti. • <i>Apparecchiature telefoniche</i> <p>pparecchiature 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 RIST.MV/009/2156 del 23.12.1996;</p> <p>pparecchiature telefoniche di supporto alle unità bloccabili per la manovra manuale dei deviatoi.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eventuali tasti di ripristino allarme RTB applicati ai segnali di partenza del binario di corsa dei PdS. • Segnalazione di cui al p. 23 dell' Allegato 1 al regolamento sui Segnali (lettera luminosa "C" lampeggiante) ubicata sullo stante del segnale di protezione nel senso di marcia opposto a quello 	<p>utilizzate.</p> <p>22.2 Sugli eventuali binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori o dalle attività di cui al punto 22.1, anche se appartenenti ad altre linee, devono essere applicate le procedure di cui al punto 22.1, a meno che il confine tra area interessata ai lavori e binari in esercizio non sia chiaramente individuato e reso percepibile alle persone presenti nell'area interessata dai lavori o dalle attività, eventualmente anche con idonee barriere rimovibili, situate almeno alla distanza di sicurezza di cui al punto 22.1 medesimo.</p> <p>22.3 I lavori di manutenzione o di riparazione agli apparati di sicurezza o al sistema di segnalamento che, in base ai criteri di cui ai precedenti punti 22.1 e 22.2, non richiedono l'assenza della circolazione dei treni devono comunque essere eseguiti garantendo che il sistema di segnalamento non conceda autorizzazioni al movimento dei treni e il sistema di protezione fornisca l'informazione coerente con l'indicazione del sistema di segnalamento. In mancanza di protezione della marcia dei treni da parte del sistema di protezione, i lavori agli apparati di sicurezza o al sistema di segnalamento devono essere eseguiti in conformità al punto 4.32.</p> <p>22.4 I lavori di manutenzione o di riparazione alle apparecchiature del SST del sistema di protezione della marcia dei treni che determinino la mancata protezione, devono essere eseguiti in conformità al punto 4.32. E' tuttavia ammesso, per esigenze improvvise non programmabili e sempreché i citati lavori non richiedano l'assenza della circolazione dei treni in base ai criteri di cui ai precedenti punti 22.1, e 22.2, fare circolare i treni con la funzione di protezione del sistema esclusa.</p>				

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>comandato dal segnale stesso ("C" posteriore). Eventuali dotazioni inferiori potranno essere adottate temporaneamente, preve intese tra l'Unità centrale competente e le Unità periferiche interessate.</p> <p>2.2.2 Caratteristiche particolari dei dispositivi per la manovra a mano</p> <p>La liberazione della chiave (segnalata dall'accensione a luce bianca della lampada a corredo dell'U.B.), per la manovra a mano dei deviatori a manovra elettrica, dalla relativa unità bloccabile può ottenersi in due modi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>In caso di anomalità, la liberazione della predetta chiave può essere effettuata con l'azionamento del tasto piombato dell'unità bloccabile.</p> <p>2.2.3 Dispositivi di cabina</p> <p>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.</p> <p>2.2.3.1 Interfaccia di collegamento con il Posto Centrale</p> <p>I comandi realizzati presso il Posto Centrale sono riportati nelle Tabelle "Comandi DCO" (Allegati A e B).</p> <p>2.2.3.2 Banco di Manovra e Quadro Luminoso</p> <p>Ai fini della corretta applicazione delle presenti disposizioni, ciascun PdS è provvisto delle seguenti maniglie e relative ripetizioni:</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<ul style="list-style-type: none"> • istituzione e rimozione dei regimi previsti; autorizzazione alla manovra a mano dei deviatori unica per tutti i deviatori del PdS. <p>2.2.3.3 Pannello topografico ad uso del personale tecnico</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • chiave di zona; • dispositivi di stabilizzazione e liberazione del fuori servizio di linea; • chiavi di binario di stazionamento. <p>Chiave di zona</p> <p>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.</p> <p>Chiavi di binario di stazionamento</p> <p>L'estrazione delle chiavi di binario di stazionamento (una per ogni binario di stazionamento telecomandato) 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. La chiave di binario di stazionamento è inserita in apposito dispositivo di tipo non bloccabile.</p> <p>2.2.3.4 Fuori Servizio dei binari di linea</p> <p>Un binario di linea può essere escluso dalla circolazione per mezzo di apposito dispositivo non dotato di organo per la concessione del relativo</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>consenso. Per l'esclusione e la rimozione f.s. del binario di linea sono previsti i seguenti comandi:</p> <p>Comandi DCO</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Comando/Annullamento fuori servizio linea:</i> uno per tratta e applicabile, salvo casi particolari, al "punto di linea 1" di ogni PdS della linea; • <i>Consenso alla liberazione del fs di linea:</i> uno per ciascun punto di linea. Tale comando consente la rimozione della stabilizzazione del fs di linea da parte del personale di scorta. <p>Comandi DM</p> <p><i>Il comando/annullamento fuori servizio di linea:</i> uno per tratta e applicabile, salvo casi particolari, al "punto di linea 1" di ogni PdS della linea.</p> <p>Dispositivo di stabilizzazione dei posti periferici</p> <p>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 DM per l'esclusione del binario di linea si attua se sono soddisfatte le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>L'esclusione dalla circolazione del binario di linea:</p> <ul style="list-style-type: none"> • inibisce la richiesta e concessione di presa di senso del blocco; • non determina la riapertura di eventuali PL di linea. <p>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 tecnico.</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>Accensione delle ripetizioni ottiche Sul QL, in corrispondenza della linea, esiste una ripetizione luminosa normalmente spenta che, se attiva, fornisce le seguenti indicazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>luce rossa lampeggiante</i>: fuori servizio di linea in atto; • <i>luce rossa fissa</i>: stabilizzazione del fuori servizio della linea. <p>Attivazione della segnalazione "C" Sullo stante del segnale di protezione, nel senso di marcia opposto a quello comandato dal segnale stesso, esiste la segnalazione di cui al p. 23 dell'Allegato I al Regolamento sui Segnali che si accende a luce lampeggiante quando il fuori servizio della linea viene stabilizzato.</p> <p>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.</p> <p>2.3.1 Dispositivi di cabina</p> <ul style="list-style-type: none"> • istituzione/rimozione dei regimi previsti; • eventuali dispositivi per la stabilizzazione (e relativa liberazione) del f.s. di linea. <p>2.3.2 Dispositivi di piazzale dispositivo per la stabilizzazione (e relativa liberazione) del fuori servizio di linea ubicato presso il segnale di protezione della linea esercitata con SCC; segnalazione di cui al p 23 dell'allegato I al Regolamento Segnali (lettera luminosa "C" lampeggiante) solo sul lato posteriore del segnale di protezione della linea esercitata con SCC.</p> <p>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</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>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.</p> <p>3.1 Descrizione dei regimi Sono previste le seguenti "famiglie "di regimi per l'esercizio dei PdS:</p> <p>Regimi dei PdS telecomandabili J, SPT, ED CO</p> <p>Regimi dei PdS non telecomandabili SP,EDCO SPI, EDCO</p> <p>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</p> <p>Il regime "Dis" (disabilitato in "EDCO") non deve essere, di regola, realizzato.</p> <p>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 prestabiliti. L'individuazione di tali binari è demandata, per ciascun PdS, alle Unità periferiche interessate in base a criteri congruenti al programma di esercizio ipotizzato per l'impianto e per la linea gestita dal Posto Centrale interessato. L'area telecomandata e l'area non telecomandata sono individuate sul piano schematico. Nei PdS in cui il regime "J" realizza il telecomando solo per una parte dei binari centralizzati ("PdS parzialmente telecomandati"), i binari telecomandabili devono essere resi indipendenti da</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>quelli non telecomandabili tramite "comunicazioni di confine" e/o "deviatoi laterali di confine", preventivamente individuati i quali, all'atto dell'istituzione del regime "1", vengono automaticamente posizionati e bloccati nella posizione che realizza l'indipendenza. Il bloccamento cessa con la istituzione del regime "SPT".</p> <p>Nell'individuazione delle "comunicazioni di confine" e dei "deviatoi laterali di confine devono essere ricercati tutti i possibili accorgimenti (comprese eventuali modifiche all'armamento per realizzare tronchini di indipendenza) affinché il confine fra l'area telecomandata e l'area non telecomandata sia tale che, con l'istituzione del regime "J", tutti i binari centralizzati telecomandati risultino indipendenti. I deviatoi di confine situati su binario telecomandabile non sono attrezzati con i dispositivi per la manovra a mano; sono invece provvisti del segnale indicatore da deviatoio. Se nel regime "J" esiste la necessità di accedere a binari secondari, ogni comunicazione di accesso deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> -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. <p>3.1.1.2 Istituzione e rimozione del regime "J"</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • controllo delle "comunicazioni di confine" e dei 					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>"deviatoi laterali di confine" nella posizione che garantisce l'indipendenza dei binari telecomandati rispetto a quelli non telecomandati;</p> <ul style="list-style-type: none"> • controllo degli eventuali deviatoi semplici di confine nella posizione richiesta per l'inoltro verso la zona telecomandata; • normalità delle leve Tz; • assenza di autorizzazione MD e normalità dei dispositivi di manovra a mano dei deviatoi; • assenza di itinerario in atto. <p>L'avvenuta istituzione del regime "J" comporta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il bloccamento dei deviatoi e comunicazione sopradescritti nella corrispondente posizione. Fanno eccezione le comunicazioni con manovra a mano che da binario telecomandabile si diramano verso una zona a terra che debba rimanere accessibile anche in regime "J". • la commutazione dei telefoni verso il Posto Centrale; • l'attuabilità delle funzioni previste nella specifica tabella di cui all'Allegato A; • sulle linee con B.ca, l'inefficacia dei tasti di soccorso TI B.ca del posto periferico; • l'inibizione dell'accensione dei segnali di avanzamento. <p>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.</p> <p>E' possibile svincolare dal collegamento con i segnali del PdS il dispositivo di rilevamento termico delle boccole dei treni in transito (RTB), mediante specifico comando del Posto Centrale. La rimozione del regime "J" avviene con l'istituzione del regime "SPT", mediante</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>manipolazione della relativa levetta, previo comando concordante del Posto Centrale. La rimozione del regime "J" avviene inoltre con l'istituzione del regime "EDCO".</p> <p>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.</p> <p>In regime "SPT":</p> <ul style="list-style-type: none"> • la formazione degli itinerari di arrivo e di partenza avviene per comando effettuato localmentè 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.; • è possibile svincolare dal collegamento con i segnali del PdS il dispositivo di Rilevamento Termico delle Boccole dei treni (RTB) mediante azionamento da parte del DM. dell'apposita maniglia "Esclusione RTB"; • i controlli nel Posto Centrale rimangono attivi; • i segnali di avanzamento possono essere attivati solo a luce fissa, mediante levette Tz. <p>3.1.3 Regime di Esclusione DCO -Impianto abilitato e</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>presenziato ("EDCO") Tale regime può essere istituito partendo dal regime "J" o dal regime "SPT":</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Nel regime "EDCO":</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>La chiusura di eventuali PL a seguito di riapertura è ritardata di 30 sec. Qualunque sia il regime di esercizio in atto nel PdS.</p> <p>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</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>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.</p> <p>3.2 DISPOSIZIONI NORMATIVE</p> <p>3.2.1 Attivazione e rimozione dei regimi</p> <p>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 "EDeO" l'operatore sul posto, prima di attivare il regime, deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>condizioni d'impianto (rilevabili con le ripetizioni ottiche ed acustiche) e le relative leve o maniglie;</p> <ul style="list-style-type: none"> • nel caso non ci fosse tale concordanza, disporre le relative leve o maniglie nella posizione concordante. <p>L'operatore sul posto, ogni qualvolta impresenza l'impianto istituendo il regime "J", deve accertare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>L'avvenuta istituzione del regime "EDCO" deve essere confermata al D.C.O. con comunicazione registrata:</p> <p>3.2.2 Autorizzazione manovra a mano dei deviatoi</p> <p>Negli impianti in cui la funzione MD è unica per tutti i deviatoi del PdS, come quelli interessati dalle presenti disposizioni, il DCa o il DM possono autorizzare, mediante l'apposito dispositivo impiantistico, la manovra a mano dei deviatoi per un certo movimento di treno, solo se non sono in atto precedenti movimenti di treno, carrello o manovra.</p> <p>3.2.3 Ossidazione C.d.B.</p> <p>Con riferimento all' Art. 23.4 ISD le Unità periferiche interessate devono predisporre le specifiche norme di dettaglio per tenere conto della prolungata non utilizzazione di tratti di binario.</p> <p>3.2.4 Norme particolari per le stazioni porta permanenti</p> <p>Le norme di esercizio delle stazioni porta permanenti devono essere emanate dalle Unità periferiche</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>interessate, d'intesa con le Unità centrali competenti, in base all'attrezzaggio realizzato.</p> <p>4 LINEE DIRAMATE</p> <p>4.1 CARATTERISTICHE IMPIANTISTICHE</p> <p>Le linee che si diramano da PdS dotati di regime "J," per le quali sono rispettate le condizioni di cui al precedente p.l) devono essere attrezzate come di seguito specificato.</p> <p>4.1.1 Linee diramate esercitate con DCO di CTC tradizionale</p> <p>Regimi</p> <p>E' possibile, tramite leva dedicata, escludere il DCO della diramata solo se il PdS è presenziato (regimi di SPT o EDCO dell'SCC).</p> <p>Itinerari</p> <p>L'apertura dei segnali di partenza, relativi agli itinerari che inoltrano verso la linea diramata gestita dal DCO del CTC è subordinata a specifico consenso di quest'ultimo. 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. Il DCO del CTC 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.</p> <p>4.1.32 Linee esercitate con D.U.</p> <p>Per la gestione dei PdS dai quali si diramano linee esercitate a dirigenza unica, all'occorrenza, saranno emanate specifiche disposizioni tecnico-normative.</p> <p>4.1.3 Linee esercitate con sistema a spola</p> <p>Nei PdS dai quali si diramano linee esercitate con il sistema a spola, devono essere previsti i dispositivi di cui alla circolare ES.C/R/C/I/009/D-1899 del 26.11.92.</p> <p>4.1.3 Linee esercitate con altri sistemi di esercizio</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>Le linee esercitate con altri sistemi di esercizio devono essere attrezzate con il BA oppure con il B.ca almeno nella prima tratta. Le unità periferiche interessate possono stabilire che tale tratta venga inserita come tratto antenna dell' SCC.</p> <p>4.2 DISPOSIZIONI NORMATIVE</p> <p>Anche nei casini cui la linea diramata non sia telecomandata, valgono, per i movimenti di arrivo e partenza nel PdS le disposizioni di cui all'art. 1.6.1 delle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni.</p> <p>4.2.1 Linee diramate esercitate con DCO di CTC tradizionale</p> <p>Per linee diramate esercitate in CTC tradizionale devono essere emanate specifiche norme di dettaglio dalle Unità periferiche interessate.</p> <p>4.2.2 Linee diramate esercitate con sistema a spola</p> <p>4.2.2.1 Esercizio normale</p> <p>Quando il PdS è presenziato regime "SPT" o "EDCO" valgono le norme comuni. Quando il PdS è telecomandato (regime "J"), devono essere osservate le norme di seguito riportate. La libertà della linea diramata, rilevata dall' apposito dispositivo bidirezionale non è mai accertabile dal posto centrale. Di conseguenza, per i treni che terminano la corsa nel PdS deve essere previsto che il capotreno accerti l'avvenuta liberazione della tratta. Nel caso particolare di treni che proseguano la corsa oltre il PdS, devono essere emanate norme specifiche a cura delle Unità periferiche interessate. Se anche dopo l'arrivo del treno proveniente dalla linea diramata permane l'indicazione libero / occupato accesa a luce rossa si deve procedere alla liberazione artificiale del dispositivo, dopo aver acquisito la certezza che il</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>tratto sia libero da rotabili.</p> <p>4.2.2.2 Liberazione artificiale del tratto a spola</p> <p>Se anche dopo l'arrivo del treno proveniente dalla linea diramata l'indicazione libero/occupato permane a luce rossa, si deve procedere alla liberazione artificiale del dispositivo dopo aver acquisita la certezza che il tratto di linea sia libero da rotabili.</p> <p>Per la liberazione artificiale del tratto a spola, il DCO deve avvalersi del capotreno. Prima di iniziare le operazioni di liberazione artificiale del dispositivo egli deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comandare l'inibizione apertura segnali di partenza che comandano le partenze verso la linea diramata; - Procurarsi dal capotreno il giunto dell'ultimo treno che ha circolato sulla tratta. - Ordinare al capotreno di azionare il tasto TI/Es tentando così il ripristino del dispositivo. <p>Il capotreno dovrà poi ripiombare il tasto secondo le norme comuni, dandone conferma con comunicazione registrata al DCO: "DCO.... Ore....ripiombato tasto TI/Es stazione....Piombo tolto n°.....applicato piombo n°.....".</p> <p>In ogni caso, la tratta non deve essere mai impegnata da treni fino a quando il tasto TI/Es è spiombato e questo anche qualora la liberazione artificiale abbia avuto esito negativo.</p> <p>Qualora, anche dopo l'azionamento del tasto di liberazione artificiale dovesse rimare l'indicazione di occupazione del dispositivo, il DCO non ricorrerà più alla liberazione artificiale e, per l'inoltro dei treni nella tratta, dovrà adottare le procedure per la partenza con segnali a via impedita.</p> <p>La circolazione con l'impiego del dispositivo potrà</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>essere ripresaselo dopo aver ricevuto il benessere scritto dall'AM.</p> <p>4.2.2.2 Esclusione del dispositivo</p> <p>La funzione di esclusione del dispositivo (tasto TextS) non è eseguibile mediante telecomando e con impianto telecomandato non è affidabile al capotreno.</p> <p>4.2.2.2 Lavori di manutenzione e riparazione</p> <p>Per i lavori al dispositivo di rilevamento della libertà del tratto a spola, in regime "J", il personale della manutenzione provvederà ad avvisare con dispaccio il DCO, confermando l'azionamento della maniglia TI/Es ruotata a destra e l'estrazione della relativa chiave, che custodirà fino al termine dei lavori stessi.</p> <p>5 CONDIZIONI TECNICHE E DISPOSIZIONI NORMATIVE PER L'UTILIZZAZIONE DELLA ZONA ESCLUDIBILE DALLA CIRCOLAZIONE TRENI</p> <p>5.1 CARATTERISTICHE IMPIANTISTICHE</p> <p>5.1.1 Individuazione e delimitazione della zona</p> <p>In ogni PdS telecomandabile si individua una zona temporaneamente escludibile alla circolazione treni che comprende tutta l'area telecomandata e delimitata dai picchetti limite di manovra di entrambi i lati del PdS.</p> <p>Le unità centrali interessate possono autorizzare casi particolari non compresi nel criterio generale suddetto.</p> <p>5.1.2 Descrizione delle apparecchiature dei posti periferici</p> <p>5.1.2.1 Pannello topografico</p> <p>Ai fini della esclusione della circolazione treni sul pannello ad uso del personale tecnico ubicato nell'ufficio movimento si trova la chiave di zona</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>5.1.2.2 Chiave di zona La serratura bloccabile e la relativa chiave di zona consente l'esclusione della circolazione treni del PdS. Sul pannello topografico, la "chiave di Zona" è corredata da un'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 stabili dalla chiave estratta sono di seguito descritte, in relazione al regime in atto.</p> <p>5.1.3 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 e un comando per la rimozione della esclusione stessa. Il comando del DCO per la esclusione si attua se non sono in atto sbloccamenti 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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). <p>L'estrazione della chiave di zona non inibisce la formazione di percorsi di carrello e l'accensione delle relative ripetizioni ottiche, purché non risultino estratte le chiavi per la manovra a mano dei deviatori interessati. La manovra elettrica di ciascun deviatoio compresa nella zona rimane efficiente a condizione che non risulti estratta anche la relativa chiave per la manovra a mano. I fermadeviatoi dei deviatori a manovra a mano</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>compresi in zona esclusa non risento di alcuna condizione relativa alle zone.</p> <p>5.1.4 Caratteristiche delle zone nei regimi "SPT" ed "EDCO"</p> <p>Nei regimi "SPT" ed "EDCO" la esclusione della zona è inibita.</p> <p>5.2 DISPOSIZIONI NORMATIVE</p> <p>5.2.1 Utilizzo chiave di zona</p> <p>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.</p> <p>Il titolare dell'interruzione della zona è l'agente che ne custodisce la relativa chiave.</p> <p>5.2.2 PdS in regime "J"</p> <p>5.2.2.1 Interruzioni mediante l'impiego della chiave di zona</p> <p>I dispacci per la richiesta e concessione delle interruzioni ambito stazione, tra l'agente della manutenzione ed il 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.</p> <p>Il DCO, prima di comandare l'esclusione della zona, deve accertare che non siano in atto movimenti di treni o carrelli che interessano il PdS.</p> <p>L'AM deve provvedere all'estrazione della chiave di zona solo dopo aver accertato la regolare accensione della segnalazione luminosa posta a corredo della chiave stessa.</p> <p>L'agente della manutenzione deve considerare perfezionata la concessione della zona solo dopo l'estrazione della relativa chiave; egli inoltre deve</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>custodire presso di sé la chiave di zona fino al termine dell'interruzione.</p> <p>L'esclusione della zona consente l'esecuzione dei lavori nell'ambito della zona stessa (picchetti limite di manovra). L'esclusione della zona non esaurisce gli adempimenti per la copertura antinfortunistica.</p> <p>Qualora, per la tipologia dei lavori, l'AM debba garantirsi dalla indebita manovra di un deviatoio centralizzato telecomandato, deve estrarre dall'unità bloccabile e custodire presso di sé anche la chiave per la manovra a mano del deviatoio interessato.</p> <p>Durante il periodo in cui la zona è esclusa non sono ammessi movimenti di treno. Nel caso si debba effettuare un movimento di carrello nell'ambito del PdS durante il periodo in cui la zona è esclusa il DCO, prima di eseguire il comando percorso carrello, con comunicazioni verbali registrate, deve prendere preventivi accordi con il titolare dell'interruzione ed impartire le necessarie istruzioni all'agente di scorta del carrello.</p> <p>Al termine dell'interruzione l'AM deve avvisare verbalmente il DCO e introdurre e girare la chiave 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 della stessa effettuando il comando per l'annullamento del consenso ed accertare il perfezionamento dell'operazione.</p> <p>5.2.2.3 Interruzione del binario di stazionamento</p> <p>Nel caso che i lavori interessino esclusivamente un binario di stazionamento, può essere adottata, in alternativa, la procedura di seguito specificata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la richiesta e la concessione dell'interruzione 					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>possono avvenire con comunicazioni registrate a condizione che sullo stazionamento stesso non siano presenti deviatoi;</p> <ul style="list-style-type: none"> - il DCO, prima di concedere l'interruzione, al fine di proteggere il binario interrotto, dovrà comandare l'inibizione apertura segnali su entrambi i lati della stazione; - il titolare dell'interruzione deve estrarre e custodire presso di sé la chiave del binario di stazionamento per tutta la durata dell'interruzione. Il titolare dell'interruzione deve considerare perfezionata la concessione dell'interruzione solo dopo il ricevimento del benestare dal DCO e l'estrazione della chiave del binario di stazionamento. <p>L'inibizione apertura segnali potrà essere rimossa dal DCO, in occasione di arrivi e partenze di treni su binari rimasti in esercizio, dopo aver acquisito la certezza della regolarità dell'itinerario.</p> <p>L'inibizione dovrà essere subito ripristinata dopo l'avvenuto movimento del treno.</p> <p>Al termine dell'interruzione l'AM deve introdurre e girare la chiave del binario di stazionamento nella relativa serratura solo dopo aver trasmesso con comunicazione registrata il nulla osta alla ripresa della circolazione al DCO.</p> <p>5.2.3 PdS in regime "SPT" o "EDCO"</p> <p>Durante i periodi in cui il PdS è gestito in regime "SPT" o "EDCO", non è consentito richiedere e concedere interruzioni mediante l'utilizzo della chiave di zona. In tali casi, devono essere osservate le norme comuni e, quindi, la richiesta e la concessione delle interruzioni nonché il nulla osta per la ripresa della circolazione sul binario precedentemente interrotto, fra AM e DM,</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>devono essere effettuate per iscritto. 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.</p> <p>Il DM, sulla base delle comunicazioni scritte ricevute dal DCO, deve verificare la congruenza tra la zona esclusa e la chiave estratta, e 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 nella serratura.</p> <p>TABELLA COMANDI DEL DCO Vedi Tabella</p> <p>TABELLA CONTROLLI DEL DCO Vedi Tabella</p>					
<p>ALLEGATO 2 alla disposizione n°41 del 11/12/2002</p> <p>MESSAGGISTICA Su linee a semplice binario esercite in SCC attrezzate in base allo schema di principio V 497</p> <p>1. CARATTERISTICHE DEL SISTEMA</p> <p>1.1. Generalità</p> <p>Con il termine "<i>messaggistica</i>" si intende l'insieme delle comunicazioni gestite dal sistema SCC per la trasmissione di messaggi di testo fra operatori collegati; taluni di essi hanno funzioni di operatività verso il sistema che consentono l'aggiornamento dei dati interni da cui attingono i vari operatori e le funzioni di regolazione della circolazione treni proprie del sistema sec.</p> <p>La messaggistica con i Posti periferici più sotto</p>	<p>1.5 Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.</p> <p>1.6 L'organizzazione delle attività di sicurezza e gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun agente che svolge attività di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli operatori stessi in maniera tracciabile e registrata. Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli.</p>			GI	

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>descritta assume la valenza dei <i>dispacci di Movimento</i> previsti dalla regolamentazione di esercizio.</p> <p>1.2. Accesso alle funzioni di messaggistica</p> <p>Gli operatori a vario titolo autorizzati all'uso della messaggistica sono muniti di proprio codice di accesso a cui sono associate distinte autorizzazioni per il ricevimento, inserimento e modifica dei dati, in funzione delle specifiche attribuzioni e competenze. Ai terminali dei Posti Periferici è invece assegnato un codice di accesso distinto per impianto e non modificabile dal personale del Movimento.</p> <p>A richiesta degli operatori, mediante apposita funzione di ricerca selettiva, vengono visualizzati i messaggi ricevuti, inviati o comunque compresi in un determinato arco di tempo, compatibilmente al codice di accesso della postazione.</p> <p>2. MESSAGGISTICA CON I POSTI PERIFERICI</p> <p>2.1. ASPETTI GENERALI</p> <p>2.1.1. Caratteristiche dei messaggi</p> <p>I messaggi hanno le seguenti caratteristiche: la categoria dei messaggi è "Movimento" (<i>Mov.</i>);</p> <ul style="list-style-type: none"> ~ sono assegnati automaticamente dal sistema il numero del messaggio in arrivo e in partenza, il mittente, la data, le ore di trasmissione e di ricevimento; ~ i destinatari sono selezionati automaticamente fra quelli che risultano regolarmente collegati al sistema (i Posti Periferici non presenziati risultano inibiti all'indirizzamento della messaggistica). ~ il testo viene digitato in apposito spazio o vincolato a maschere di inserimento dati appositamente predisposte; ~ la firma del messaggio è costituita dal cognome dell'agente autorizzato ad operare sul terminale ed è 	<p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.</p>				

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>apposta direttamente dalla procedura quando l'accesso è associato ad un codice personale.</p> <p>2.1.2. Trasmissione Al comando di inoltro dell'operatore (DCO o ROC) il sistema provvede alla registrazione del messaggio e all'invio a tutti i posti indicati come destinatari. Nei Posti Periferici destinatari presenziati il ricevimento del messaggio produce un allarme ottico e acustico che consente: 1) la stampa del messaggio sulla postazione periferica del D.M.; 2) la presentazione a monitor di una maschera di conferma di ricevimento.</p> <p>2.1.3. Conferma di ricevimento e archiviazione Il sistema, al ricevimento di tutte le conferme di trasmissione previste, provvede a classificare la comunicazione come "<i>trasmessa e confermata</i>" a tutti i DCO delle tratte interessate, nonché al ROC. Se dopo un tempo prefissato il sistema non. riceve conferma, produce un allarme ottico e acustico per il D.C.O. della tratta interessata, nonché al ROC, visualizzando i messaggi inviati e i PdS che non hanno confermato. In tale evenienza, come pure nel caso di trasmissione incompleta per difficoltà di collegamento, il sistema provvede alla visualizzazione ed alla stampa nella postazione mittente di un <i>rapporto di trasmissione</i> contenente il messaggio nella sua interezza e le conferme o meno di ricevimento del messaggio da ciascuno dei destinatari in indirizzo. Per i destinatari di cui manchi conferma l'operatore dovrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sollecitare la conferma; • in mancanza, effettuare una diversa comunicazione registrata, completando successivamente il <i>rapporto di trasmissione</i> con gli 					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>estremi della stessa, o praticare una <i>annotazione registrata</i> sugli eventuali provvedimenti sostitutivi adottati al fine di rendere comunque operativo il messaggio nelle -funzioni di sistema quando richiesto.</p> <p>Al completamento della trasmissione il sistema provvede ad archiviare il messaggio in apposita banca dati ad uso degli operatori secondo pertinenza.</p> <p>2.1.4. Annullamento del messaggio, messaggi incompleti</p> <p>L'annullamento di un messaggio è consentito all'operatore fino a quando .non sia stato trasmesso il comando di inoltrare.</p> <p>L'annullamento o la incompleta trasmissione di un messaggio a cui sono assegnate funzioni di operatività, inibiscono le interazioni previste con il sistema.</p> <p>2.2. MESSAGGI CHE INTERAGISCONO CON LE FUNZIONI DI SISTEMA</p> <p>La messaggistica che interagisce a vario titolo con le funzioni di regolazione della circolazione del sistema SCC è la seguente:</p> <p>2.2.1. Effettuazione di treni straordinari.</p> <p>supplementari, treni O.L. Quando il messaggio è inoltrato, il treno viene acquisito dal sistema e risulterà disponibile per l'inserimento nella <i>lista treni</i> dei Posti Periferici, indipendentemente dal fatto che esistano o meno tutte le conferme. Nel caso di mancata conferma, il DCO dovrà trattenere il treno in opportuna precedente stazione, escludendolo dall'automatismo e mettendolo in condizione di <i>indeterminata</i> fino all'avvenuta conferma.</p> <p>2.2.2. Soppressione, fusione, sostituzione, variazioni alla periodicità dei treni</p> <p>La soppressioni, fusioni, sostituzioni e le variazioni alla</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>periodicità di circolazione dei treni, sono gestiti con apposite distinte maschere che si avvalgono della procedura descritta per i treni straordinari. I messaggi di soppressione sono immediatamente operativi nelle funzioni di regolazione della circolazione. Fino alla definizione di una diversa organizzazione della materia, le variazioni alla periodicità dei treni mantengono l'attuale struttura divulgativa sul territorio mediante apposita circolare.</p> <p>2.2.3. Diversa utilizzazione del materiale Il sistema dispone della funzione <i>"Diversa utilizzazione del materiale"</i> ad uso del DCO e dei Posti Periferici, per la visualizzazione dell'elenco dei treni per i quali è disposta una utilizzazione del materiale diversa da quella prevista. L'inserimento dei dati avviene mediante apposito messaggio predisposto nel sistema per l'avviso dei Posti interessati e che si avvale della procedura precedentemente descritta per i treni straordinari.</p> <p>2.2.4. Fermata straordinaria o soppressione di fermata ai treni Il DCO che deve disporre la fermata straordinaria ad un treno o la soppressione di una già prevista, provvederà per l'avviso alla stazione interessata -se presenziata -e per l'incarico di prescrizione ad opportuna stazione con l'utilizzo di apposito messaggio previsto dal sistema. Il messaggio è immediatamente operativo nelle funzioni di regolazione della circolazione.</p> <p>2.3. MESSAGGI CHE NON INTERAGISCONO SUL SISTEMA Ad uso esclusivo degli operatori del Movimento, il sistema dispone delle seguenti funzioni di messaggistica:</p> <p>2.3.1. Messaggio aperto Gli operatori hanno facoltà di utilizzare la funzione <i>"Messaggio aperto"</i> per la trasmissione mediante</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>messaggistica dei dispacci di Movimento previsti dalla regolamentazione vigente, fatta eccezione per quelli previsti con apposita maschera.</p> <p>2.3.2. Incarichi di prescrizione. Per gli incarichi di prescrizione il sistema dispone di una distinta maschera che, rispetto al <i>messaggio</i> aperto di cui al precedente punto, visualizza nei posti destinatari un ulteriore riquadro per l'inserimento del testo di conferma all'incarico ricevuto.</p> <p>Al comando degli operatori destinatari, il messaggio di conferma viene ritrasmesso al terminale mittente ove, al ricevimento di ciascuna delle conferme, viene visualizzata una maschera contenente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il messaggio in partenza; Allegato 2 • il messaggio di conferma ricevuto; • un riquadro di selezione in cui l'operatore mittente può classificare il singolo incarico come <i>regolarmente confermato</i>. <p>Al ricevimento di tutte le conferme -o qualora invece l'operatore lo richieda anticipatamente al fine di visualizzare lo stato delle conferme -viene generato il rapporto di trasmissione di cui al precedente punto 2.1.3.</p> <p>2.3.3 Rallentamenti improvvisi, abbassamento archetti. limitazioni di velocità</p> <p>Per l'estensione di incarichi di prescrizione inerenti a rallentamenti improvvisi, prescrizioni di abbassamento archetti o limitazioni di velocità da praticare ai treni, il DCO dispone di apposite distinte maschere che si avvalgono della procedura di trasmissione e conferma descritta per gli <i>incarichi di prescrizione</i>. I messaggi di conferma dovranno essere compilati per esteso dagli operatori destinatari.</p> <p>3. ALTRE FUNZIONI</p> <p>3.1. Interruzioni e intervallo d'orario</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>L'avvenuta interruzione di un tratto di linea comporta al DCO la richiesta d'inserimento con apposita maschera dei dati caratterizzanti l'interruzione o la possibilità di associazione a quelle programmate già inserite nel sistema per la successiva elaborazione nelle funzioni di regolazione della circolazione.</p> <p>3.2. Composizione dei treni</p> <p>L'acquisizione della composizione dei treni da parte del sistema può avvenire mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>acquisizione automatica</i>, per treni legati dallo stesso materiale o per acquisizione da sistemi limitrofi interfacciati; • <i>inserimento manuale</i> dai terminali abilitati (fra questi anche i osti Periferici ed il Posto Centrale del DCO). <p>Le modifiche alla composizione dei treni in corso di viaggio devono venire notificate al sistema prima della partenza del treno a cura dell'operatore del posto interessato. I dati dovranno essere inseriti nel sistema ai soli fini della funzione di regolazione della circolazione.</p> <p>3.3. Trasporti Eccezionali</p> <p>L'acquisizione nel sistema dei dati relativi ai Trasporti Eccezionali in composizione ai treni avviene mediante apposita maschera predisposta ai soli fini di ottimizzazione della circolazione.</p> <p>Nell'inserimento dei dati il DCO è vincolato alla selezione del numero del TES fra quelli autorizzati a circolare e già inseriti in apposita banca dati.</p> <p>La presente funzione potrà essere resa disponibile per l'estensione degli avvisi ai Posti Periferici solo dopo la validazione in sicurezza delle procedure di</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>trasmissione.</p> <p>3.4. Trasporti di Merci Pericolose I treni aventi in composizione merci pericolose sono tutti visualizzati nelle funzioni di sistema con apposita caratterizzazione. All'acquisizione da parte del sistema di trasporti di merci pericolose in composizione a treni non programmati, consegue la collocazione automatica del numero del treno nella lista della <i>"Diversa utilizzazione del materiale"</i> precedentemente indicata. Tale funzione potrà essere utilizzabile per l'estensione degli avvisi ai Posti Periferici solo dopo la validazione in sicurezza delle procedure di trasmissione.</p> <p>3.5. Alimentazione del sistema per rallentamenti o limitazioni di velocità L'inserimento dei dati caratterizzanti i rallentamenti o limitazioni di velocità sono gestite nel sistema distintamente dalla messaggistica con i Posti Periferici precedentemente descritta. In particolare, l'inserimento dei dati mediante apposite maschere è assegnato a cura:</p> <ul style="list-style-type: none"> • del DCI per tutti i rallentamenti (siano essi improvvisi o programmati); <p>dal DCO per tutte le limitazioni di velocità segnalate dal personale di macchina (siano esse notificate alle stazioni presenziate o al DCO stesso).</p>					
<p>ALLEGATO 3 alla Disposizione n °41 del 23 DIC 2002 SUCCESSIONE TRENI Su linee a semplice binario esercite in SCC attrezzate in base allo schema di principio V 407 1. CARATTERISTICHE IMPIANTISTICHE 1.1. Generalità Il sistema SCC consente la gestione di un sistema di</p>					<p>La successione dei treni non è regolamentata dal RCF (aspetto organizzativo)</p>

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>controllo del numero del treno attraverso la funzione <i>Train Describer</i> (T.D.) che effettua una rappresentazione grafica in tempo reale della posizione dei treni sulle linee e nelle stazioni comprese nell'area di giurisdizione.</p> <p>La funzione consente di seguire dinamicamente la marcia dei treni associando ad ogni treno, nella stazione di origine o all'ingresso dell'area controllata, il numero identificativo dello stesso e di effettuare il trasferimento alla linea e agli impianti fino alla stazione di destinazione o di uscita.</p> <p>Nel Posto Periferico la funzione corrispondente denominata <i>Train Describer Periferico</i> (T.D.P.) visualizza una sintesi del piano schematico dell'impianto cui si riferisce, lo stato dei relativi stazionamenti e sezioni di blocco esistenti nelle tratte limitrofe, nonché la posizione reale e dinamica di tutti i treni, contraddistinti ciascuno dal proprio numero identificativo.</p> <p>Nel Posto Centrale, la funzione <i>Train Describer Centrale</i> (T.D.C.) effettua una rappresentazione cumulativa delle linee e degli impianti nell'ambito della giurisdizione del SCC.</p> <p>1.2. Acquisizione del numero dei treni</p> <p>L'acquisizione del numero dei treni da parte del sistema può avvenire mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>acquisizione automatica</i>, per treni legati dallo stesso materiale o per l'acquisizione da sistemi limitrofi interfacciati; • inserimento manuale dal Posto Periferico, a cura del D.M. che presenzia il posto ogni qual volta si presenti la necessità dell'inserimento nell'ambito del P.P.; • inserimento manuale da parte del D.C.O., quando la necessità si manifesta per posti 					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>impresenziati.</p> <p>1.3. Funzioni "Selezione Itinerari" e "Train Graph" Nel Posto Centrale la funzione T.D. è sussidiata dalle funzioni "Selezione Itinerari" e "Train Graph" attraverso le quali il D.C.O. verifica -ed eventualmente modifica -le strategie di circolazione elaborate per l'ambito della giurisdizione.</p> <p>1.4. Funzione "Lista Treni" nei Posti Periferici Il sistema elabora in tempo reale e distintamente per ciascun P.P. o Stazione Porta, una funzione denominata "Lista Treni" che visualizza su monitor la successione dei treni previsti in arrivo e in partenza dai posti stessi sulla base della effettiva situazione di circolazione.</p> <p>Per i treni in arrivo la successione "<i>previsionale</i>" diviene "<i>effettiva</i>" quando ciascun treno impegna il tratto di linea afferente al P.P. senza più possibilità di variazioni della successione con visualizzazione a monitor opportunamente caratterizzata.</p> <p>Per i treni in partenza il sistema verifica la congruità delle richieste di immissione dalle stazioni presenziate con la lista treni elaborata e, in caso di corrispondenza, trasmettere automaticamente il consenso all'immissione evidenziandone a monitor tale stato.</p> <p>Il D.C.O. ha facoltà di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • accedere alla lista treni di tutti i Posti Periferici (presenziati o meno) modificando liberamente la successione dei treni previsti in partenza e non ancora legati da consenso, e vincolando la alla sua precisa volontà! <p>sospendere, per uno od entrambi i sensi di marcia, la trasmissione automatica dei consensi concedendo singolarmente l'autorizzazione all'immissione dei treni</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>dalle stazioni porta.</p> <p>2. DISPOSIZIONI NORMATIVE</p> <p>2.1. Successione dei treni nelle stazioni presenziate e nel Posto Centrale</p> <p>Il dispositivo di trasmissione del numero treno previsto dal sistema SCC è utilizzabile, ai sensi dell'art. 8/5 R.C.T., dal personale del Movimento per rilevare la successione dei treni in sostituzione dei dispacci.</p> <p>Per la determinazione della successione dei treni nei posti presenziati, i D.M. prenderanno norma:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in arrivo dalle indicazioni del T.D.P.; • in partenza dalla successione visualizzata dalla funzione "Lista Treni". <p>Per la determinazione della successione treni nel Posto Centrale, i D.C.O. utilizzeranno le indicazioni del T.D.C.</p> <p>2.2. Treni supplementari</p> <p>I treni supplementari in precedenza o a seguito mantengono il numero assegnato. per tutto il loro percorso, indipendentemente dalla posizione assunta durante la marcia rispetto al treno di cui sono la ripetizione.</p> <p>Allegato 3 alla Disposizione n° 41 del 23 DIC 2002</p> <p>SUCCESSIONE TRENI</p> <p>Su linee a semplice binario esercitate in SCC attrezzate in base allo schema di principio V 407</p> <p>1. CARATTERISTICHE IMPIANTISTICHE</p> <p>1.1. Generalità</p> <p>Il sistema SCC consente la gestione di un sistema di controllo del numero del treno attraverso la funzione <i>Train Descriptor</i> (T.D.) che effettua una rappresentazione grafica in tempo reale della posizione dei treni sulle linee e nelle stazioni comprese nell'area di giurisdizione.</p> <p>La funzione consente di seguire dinamicamente la</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>marcia dei treni associando ad ogni treno, nella stazione di origine o all'ingresso dell'area controllata, il numero identificativo dello stesso e di effettuare il trasferimento alla linea e agli impianti fino alla stazione di destinazione o di uscita.</p> <p>Nel Posto Periferico la funzione corrispondente denominata Train Descriptor Periferico (T.D.P.) visualizza una sintesi del piano schematico dell'impianto cui si riferisce, lo stato dei relativi stazionamenti e sezioni di blocco esistenti nelle tratte limitrofe, nonché la posizione reale e dinamica di tutti i treni, contraddistinti ciascuno dal proprio numero identificativo.</p> <p>Nel Posto Centrale, la funzione Train Descriptor Centrale (T.D.C.) effettua una rappresentazione cumulativa delle linee e degli impianti nell'ambito della giurisdizione del SCC.</p> <p>1.2. Acquisizione del numero dei treni L'acquisizione del numero dei treni da parte del sistema può avvenire mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>acquisizione automatica</i>, per treni legati dallo stesso materiale o per l'acquisizione da sistemi limitrofi interfacciati; • inserimento manuale dal Posto Periferico, a cura del D.M. che presenzia il posto ogni qual volta si presenti la necessità dell'inserimento nell'ambito del P.P.; • inserimento manuale da parte del D.C.O., quando la necessità si manifesta per posti impresenziati. <p>1.3. Funzioni "Selezione Itinerari" e "Train Graph" Nel Posto Centrale la funzione T.D. è sussidiata dalle funzioni "Selezione Itinerari" e "Train Graph" attraverso le quali il D.C.O. verifica -ed eventualmente modifica -</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>le strategie di circolazione elaborate per l'ambito giurisdizione.</p> <p>1.4. Funzione "Lista Treni" nei Posti Periferici</p> <p>Il sistema elabora in tempo reale e distintamente per ciascun P.P. o Stazione Porta, una funzione denominata "Lista Treni" che visualizza su monitor la successione dei treni previsti in arrivo e in partenza dai posti stessi sulla base della effettiva situazione di circolazione.</p> <p>Per i treni in arrivo la successione "<i>previsionale</i>" diviene "<i>effettiva</i>" quando ciascun treno impegna il tratto di linea afferente al P.P. senza più possibilità di variazioni della successione con visualizzazione a monitor opportunamente caratterizzata.</p> <p>Per i treni in partenza il sistema verifica la congruità delle richieste di immissione dalle stazioni presenziate con la lista treni elaborata e, in caso di corrispondenza, trasmettere automaticamente il consenso all'immissione evidenziandone a monitor tale stato.</p> <p>Il D.C.O. ha facoltà di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • accedere alla lista treni di tutti i Posti Periferici (presenziati o meno) modificando liberamente la successione dei treni previsti in partenza e non ancora legati da consenso, e vincolando la alla sua precisa volontà! • sospendere, per uno od entrambi i sensi di marcia, la trasmissione automatica dei consensi concedendo singolarmente l'autorizzazione all'immissione dei treni dalle stazioni porta. <p>2. DISPOSIZIONI NORMATIVE</p> <p>2.1. Successione dei treni nelle stazioni presenziate e nel Posto Centrale</p> <p>Il dispositivo di trasmissione del numero treno previsto dal sistema SCC è utilizzabile, ai sensi dell'art. 8/5 R.C.T., dal personale del Movimento per rilevare la</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>successione dei treni in sostituzione dei dispacci. Per la determinazione della successione dei treni nei posti presenziati, i D.M. prenderanno norma:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in arrivo dalle indicazioni del T.D.P.; • in partenza dalla successione visualizzata dalla funzione "Lista Treni". <p>Per la determinazione della successione treni nel Posto Centrale, i D.C.O. utilizzeranno le indicazioni del T.D.C.</p> <p>2.2. Treni supplementari I treni supplementari in precedenza o a seguito mantengono il numero assegnato. per tutto il loro percorso, indipendentemente dalla posizione assunta durante la marcia rispetto al treno di cui sono la ripetizione.</p> <p>2.3. Aggiornamento lista treni in arrivo Qualora il D.M. non possa provvedere al ricevimento di uno o più treni per indisponibilità di binari o difficoltà al ricevimento e questi non risultino ancora immessi nel tratto afferente al P.P., dovrà provvedere ad inserire in apposita maschera la richiesta di ritardare o trattenere uno o più treni. A cura del D.CO. sarà provveduto al trattenimento in opportuna precedente stazione ed alla sospensione del servizio assegnato.</p> <p>2.4. Aggiornamento lista treni in partenza Qualora il D.M. del Posto stesso non sia nelle condizioni di poter rispettare la successione prevista per indisponibilità alla partenza di uno o più treni, dovrà notificare nell'apposita colonna della lista treni il ritardo aggiuntivo previsto nella sua stazione o, quando questo risulti di difficile quantificazione, indicare l'indisponibilità indeterminata alla partenza. Dal successivo aggiornamento della lista treni il D.M. verificherà le eventuali modifiche intervenute nella successione dei treni in partenza dalla sua stazione e</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>provvederà di conseguenza.</p> <p>2.5. Identificazione di treno ignoto</p> <p>Ogni qual volta, per particolari condizioni, venga a verificarsi la perdita di un numero di treno già acquisito, il sistema determina sul T.D. l'indicazione di treno ignoto. Tale evento fa decadere i servizi automatici in precedenza attribuiti al treno che vengono successivamente ripristinati quando il treno stesso viene correttamente riconosciuto dal sistema.</p> <p>L'identificazione del treno ignoto deve avvenire:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a cura del DCO quando la necessità si verifichi nei posti impresenziati o in linea. A tal fine egli si avvarrà degli elementi che gli consentono di identificare con certezza il treno(es: nessuna variazione rispetto al precedente stato di marcia dei treni registrato sul T.G.); <p>a cura dei DM dei posti periferici quando la perdita di controllo del numero treno si manifesti nei posti presenziati.</p> <p>2.6. Guasto o anomalità al sistema di controllo del numero treno</p> <p>In caso di guasto al sistema informativo del numero treno il DCa può provvedere per il proseguo della circolazione treni fino a che risulti possibile mantenere esatta conoscenza della posizione e. successione dei treni all'interno dell'area di sua giurisdizione provvedendo, se del caso, allo sviluppo manuale del grafico di circolazione.</p> <p>Alle stazioni Porta e ai P.P. presenziati da D.M., la</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a col	4 ^a col	5 ^a col	6 ^a Colonna
<p>successione dei treni sarà notificata dal D.CO. con comunicazione registrata. Quando non diversamente disposto dal D.CO., la notifica di successione, per i treni in partenza dal Posto Periferico, equivale ad implicito benessere del DCC all'immissione di treni in linea.</p>					