

TABELLA DI RAFFRONTO
Disposizioni RFI anno 2004-RCF.

Nella 1^a colonna è riportato il testo delle Disposizioni suddivise 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 nelle 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 regola 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 deviatoi 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 04/2004</p> <p>Utilizzazione del personale della manutenzione per lo svolgimento di operazioni di circolazione negli impianti posti sulle linee telecomandate nel caso di guasto alle apparecchiature</p> <p style="text-align: center;">Art.1</p> <p style="text-align: center;">Delibera</p> <p>1.1 La presente Disposizione disciplina le procedure da osservare su linee telecomandate per la circolazione dei treni nel caso di utilizzazione del personale della manutenzione già intervenuto nell'impianto per lavori di manutenzione o riparazione.</p> <p>1.2 L'AM (Agente della Manutenzione), utilizzato nell'impianto, deve essere in possesso di specifica abilitazione.</p> <p>1.3 L'AM deve essere utilizzato in via prioritaria per</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> <p>1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si</p>			GI	

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>predisporre l'impianto, laddove è possibile, in regime di TP/EDCO o AutA/EDCO. L'AM, ricevuta l'autorizzazione verbale del DCO, deve disporre l'impianto in tale regime e confermare con dispaccio al DCO.</p> <p>L'utilizzazione dell'AM per lo svolgimento delle operazioni dai cui ai successivi articoli deve essere valutata dal DCO.</p> <p>1.4 Per la formazione degli itinerari devono essere osservate le norme previste dall'art. 21 ISD.</p> <p>1.5 La notifica di eventuali prescrizioni ai treni è di esclusiva competenza del DCO che deve provvedervi direttamente.</p> <p style="text-align: center;">Art.2.</p> <p>Guasto telecomando su linee esercitate in CTC/SCC</p> <p>2.1 L'AM, ricevuta l'autorizzazione verbale del DCO, dovrà disporre l'impianto in EDCO e confermare con dispaccio al DCO.</p> <p>Il DCO non deve fornire notizie inerenti la circolazione dei treni all'AM utilizzato nell'impianto.</p> <p>L'AM, salvo diversa disposizione impartita con dispaccio dal DCO, dovrà ricevere tutti i treni sul binario di corretto tracciato.</p> <p>2.2 Il DCO in caso d'incrocio o precedenza, dovrà avvisare tempestivamente l'AM con il dispaccio : "Per incrocio (o precedenza) treno proveniente da arriva in binario.... Treno proveniente da.... arriva in binario ..."</p> <p>Qualora l'incrocio o la precedenza sia decisa dal DCO dopo che il primo treno è già arrivato sul binario di corsa, il DCO avviserà l'AM con il seguente dispaccio : "Per incrocio (o precedenza) treno proveniente da ... arriva in binario..."</p> <p>2.3 Per le partenze dei treni, l'AM dovrà richiedere verbalmente il N.O. al DCO che lo concederà con il dispaccio:"Nulla Osta partenza treno binario ... diretto a(sul binario di destra/sinistra nel caso di</p>	<p>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>linee a doppio binario banalizzate. Per i treni in partenza aventi servizio viaggiatori aggiungere alle ore ...)”</p> <p>2.4 L'AM dovrà comunicare verbalmente al DCO l'avvenuto arrivo, transito o partenza di ogni treno.</p> <p>2.5 Nel caso in cui i movimenti dei treni debbano avvenire con segnali disposti a via impedita, L'AM dovrà avvisare tempestivamente il DCO. In tale evenienza devono essere adottate le procedure previste, a seconda dei casi, nei successivi articoli.</p> <p>2.6 Al termine del presenziamento l'AM dovrà riportare l'impianto in regime di telecomando a darne conferma al DCO con dispacci.</p> <p style="text-align: center;">Art.3</p> <p>3.1 Linee esercitate con sistema CTC</p> <p>3.1.1. Nel caso di impianto gestito in telecomando, per il movimento dei treni, non è previsto l'intervento dell'AM.</p> <p>3.1.2 Nel caso di impianto gestito in teleconsenso del DCO, deve predisporre l'itinerario richiesto ed attivare, se possibile, il segnale di avanzamento. Nel caso in cui non sia possibile utilizzare il segnale di avanzamento, l'AM dovrà predisporre l'itinerario e darne conferma al DCO con il dispaccio “Disposto arrivo treno proveniente da ... in binario ...” (per tale comunicazione possono essere utilizzati come riferimenti identificativi dell'itinerario anche il punto iniziale e finale). Il DCO, ricevuta tale comunicazione, disporrà il movimento dei treni considerando l'itinerario bloccato e praticando al treno le occorrenti prescrizioni.</p> <p>3.1.3 Nel caso di impianto gestito in EDCO, per il ricevimento dei treni dovranno essere adottate le medesime procedure previste all'Art.2 L'AM dovrà ricevere i treni utilizzando il segnale di avanzamento.</p> <p>3.1.4 Nel caso in cui il segnale di avanzamento non</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>sia utilizzabile o non sia esistente, l'AM deve predisporre l'itinerario e darne conferma con il dispaccio al DCO: "Disposto arrivo treno proveniente da...in binario..."(per tale comunicazione possono essere utilizzati come riferimenti identificativi dell'itinerario anche lo scudetto iniziale e finale).</p> <p>Il DCO, ricevuta tale comunicazione, disporrà il movimento dei treni considerando l'itinerario bloccato e praticando al treno le occorrenti prescrizioni.</p> <p>3.2 Linee esercitate con sistema SCC</p> <p>3.2.1 Nel caso di impianto in telecomando per il ricevimento dei treni non è previsto l'intervento dell'AM.</p> <p>3.2.2 Nel caso di impianto in EDCO per il ricevimento dei treni dovranno essere adottate le medesime procedure previste all'Art. 2. L'AM, dovrà ordinare l'ingresso dei treni utilizzando il segnale di avanzamento</p> <p>3.2.3 Nel caso in cui il segnale di avanzamento non sia utilizzabile, l' AM predisposto l'itinerario, ne darà conferma con il dispaccio al DCO: "Disposto arrivo treno proveniente da.. .in binario..."(per tale comunicazione possono essere utilizzati come riferimenti identificativi dell'itinerario anche lo scudetto iniziale e finale). Il DCO, ricevuta tale comunicazione, disporrà il movimento dei treni considerando l'itinerario bloccato e praticando al treno le occorrenti prescrizioni.</p> <p style="text-align: center;">Art. 4</p> <p>Guasto segnale di partenza</p> <p>4.1 Linee esercitate con sistema CTC</p> <p>4.1.1 Nel caso di impianto in telecomando, l'impianto stesso potrà continuare ad essere gestito in telecomando, ricorrendo all' AM per la conferma delle condizioni di linea (consensi PL, ecc.).</p> <p>4.1.2 Nel caso di impianto in teleconsenso, l'AM, al</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>ricevimento del consenso del DCO, dovrà predisporre l'itinerario richiesto e darne conferma con il dispaccio al DCO: "Disposta partenza treno da...binario... diretto a (sul binario di destra/sinistra, nel caso di linee a doppio binario banalizzate) eventualmente Esiste via libera di blocco elettrico" (per tale comunicazione possono essere utilizzati come riferimenti identificativi dell'itinerario anche lo scudetto iniziale e finale). Il DCO, ricevuta tale comunicazione, disporrà il movimento dei treni considerando l'itinerario bloccato e praticando al treno le occorrenti prescrizioni.</p> <p>4.1.3 Nel caso di impianto in EDCO, per la partenza dei treni dovranno essere attuate le procedure previste all'Art.20 salvo il dispaccio di N.O. del DCO. L'AM, predisposto l'itinerario, ne dovrà dare conferma con il dispaccio al DCO "disposta partenza treno da ... binario ... diretto a ...(sul binario di destra/sinistra, nel caso di linee a doppio binario banalizzate) eventualmente Esiste via libera di blocco elettrico" (per tale comunicazione possono essere utilizzati come riferimenti identificativi dell'itinerario anche lo scudetto iniziale e finale). Il DCO, ricevuta tale comunicazione, disporrà il movimento dei treni considerando l'itinerario bloccato e praticando al treno le occorrenti prescrizioni.</p> <p>4.2 Linee esercitate con sistema SCC</p> <p>4.2.1 Nel caso di impianto in telecomando, l'impianto stesso potrà continuare ad essere gestito in telecomando, ricorrendo, eventualmente all'AM per la conferma delle condizioni di linea (consensi PL, ecc.)</p> <p>4.2.2 Nel caso di impianto in EDCO, per la partenza dei treni dovranno essere attuate le procedure previste all'Art.2.</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>L'AM, dovrà ordinare la partenza dei treni utilizzando il segnale di avvio o di avanzamento di partenza plurimo.</p> <p>4.2.3 Nel caso in cui il segnale di avanzamento/avvio non sia utilizzabile, l'AM, predisposto l'itinerario, dovrà darne conferma con il dispaccio al DCO: "Disposta partenza treno da...binario... diretto a (sul binario di destra/sinistra, nel caso di linee a doppio binario banalizzate) eventualmente Esiste via libera di blocco elettrico" (per tale comunicazione possono essere utilizzati come riferimenti identificativi dell'itinerario anche lo scudetto iniziale e finale). Il DCO, ricevuta tale comunicazione, disporrà il movimento dei treni considerando l'itinerario bloccato e praticando al treno le occorrenti prescrizioni..</p> <p style="text-align: center;">Art. 5</p> <p>Guasto deviatoi su linee esercitate in CTC/SCC</p> <p>5.1 Nel caso di impianto in telecomando, l'AM deve effettuare la visita al deviatoio e, all'occorrenza, provvedere per la manovra a mano del deviatoio. Qualora necessiti l'azionamento dei tasti di soccorso, l'impianto dovrà essere posto in teleconsenso (per le sole linee in CTC) o in EDCO (SCC/CTC).</p> <p>5.2 Nel caso di impianto in teleconsenso o in EDCO, l'AM deve effettuare la visita al deviatoio e, all'occorrenza, provvedere alla manovra a mano del deviatoio o all'azionamento dei tasti di soccorso.</p> <p>5.3 Nel caso di mancanza di controllo, per il movimento dei treni, devono essere osservate, a seconda dei casi, le procedure previste per il movimento a via impedita di cui agli Artt.3 e 4.</p> <p style="text-align: center;">Art. 6</p> <p>Guasto c.d.b.</p> <p>6.1.1 Nel caso di impianto in telecomando, l'AM dovrà eseguire la visita sul posto comunicandone verbalmente l'esito al DCO. Nel caso di guasto ad un</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>circuito di binario che interessi l'itinerario di partenza, l'AM potrà confermare, con dispaccio, al DCO, l'esistenza delle condizioni di linea.</p> <p>6.1.2 Nel caso di impianto in teleconsenso o in EDCO, l'AM dovrà eseguire la visita sul posto e provvedere alla predisposizione degli itinerari occorrenti. Per il movimento dei treni dovranno poi essere adottate, a seconda dei casi, le procedure previste ai precedenti Artt. 3 e 4.</p> <p>6.2 linee esercitate con sistema SCC</p> <p>6.2.1 Nel caso di impianto EDCO, l' AM dovrà eseguire la visita sul posto. Inoltre, l'AM dovrà provvedere alla predisposizione degli itinerari richiesti. Per il movimento dei treni dovranno poi essere adottate le procedure previste ai precedenti Art. 3 e 4, a seconda dei casi.</p> <p style="text-align: center;">Art. 7</p> <p>Guasto al blocco su linee esercitate in CTC/SCC</p> <p>7.1 L'Agente della Manutenzione potrà, all'occorrenza, confermare al DCO la completezza dei treni in arrivo. A tale scopo, su richiesta verbale del DCO, l'AM dopo aver verificato la completezza del treno in arrivo o in transito dovrà darne conferma con dispaccio: "DCO... treno proveniente da (dal binario nel caso di linee banalizzate) giunto a/transitato da con coda regolare". Sulle linee con BA è ammesso richiedere all'AM la completezza solo dei treni che hanno circolato con il "giunto".</p> <p style="text-align: center;">Art.8</p> <p>Guasto P.L. di stazione su linee esercitate in CTC/SCC</p> <p>8.1 Nel caso di impianto in telecomando, per il movimento dei treni dovranno essere adottate a seconda dei casi le procedure di cui agli Artt. 3 e 4. All'occorrenza l'AM potrà presenziare il PL e</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>confermare treno per treno la chiusura al DCO.</p> <p>8.2 Nel caso di impianto in teleconsenso o in EDCO, per il movimento dei treni dovranno essere adottate, a seconda dei casi, le procedure di cui agli Artt. 3 e 4, tenendo presente che è consentita l'utilizzazione del segnale di avanzamento solo se il PL è stato presenziato e l'AM abbia ricevuto, treno per treno, la conferma di chiusura da parte dell'agente incaricato del presenziamento.</p> <p style="text-align: center;">Art. 9</p> <p>La presente Disposizione entra in vigore alle ore 00.01 del giorno 08/02/2004.</p>					
<p style="text-align: center;">DISPOSIZIONE 09/ 2004</p> <p>Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive D146 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 10/ 2004</p> <p>Norme particolari per la circolazione degli ETR 500/92 (ordine 92) e degli ETR 500/P (politensione) di Trenitalia S.p.A. sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (Abroga la Disp. 03/00)</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 11/2004</p> <p>Comunicazioni sdoppiate per impianti su linee SCC-AV</p> <p style="text-align: center;">Delibera</p> <p style="text-align: center;">Art.1</p>	<p>2.3 I deviatori sono meccanismi che permettono il passaggio dei veicoli ferroviari da un binario ad un altro. Le possibili diverse direzioni di inoltro sono denominate rami del deviatoio.</p> <p>Il deviatoio è costituito da due parti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - cambiamento o telaio degli aghi, che permette 			GI	

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>La presente Disposizione, con riferimento al punto 2.2.4 della disposizione 52 del 27/12/2001, definisce i criteri per la gestione delle comunicazioni sdoppiate per gli impianti ubicati sulle linee S.C.C. ed A.V.</p> <p style="text-align: center;">Art.2</p> <p>Le comunicazioni sdoppiate devono essere gestite in base ai seguenti principi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ I due deviatori della comunicazione sdoppiata sono gestiti per i movimenti dei treni nonché per gli interventi di soccorso in caso di guasto, come deviatori semplici. ➤ I due deviatori della comunicazione sdoppiata sono gestiti come se fossero collegati in comunicazione nell'ambito delle zone escludibili al fine di consentire l'indipendenza e la effettuazione di movimenti dei treni su di un deviatoio mentre è esclusa la zona che contiene l'altro deviatoio. ➤ Le comunicazioni di confine tra area telecomandata e area non telecomandata non possono essere sdoppiate. ➤ Le comunicazioni di confine con le zone di manovra non possono essere sdoppiate. ➤ Quando è previsto il regime JDL, le comunicazioni di confine tra ambito DM e ambito DCO non possono essere sdoppiate. ➤ Sul Piano schematico, sul QL e sul pannello delle chiavi di Zona devono essere evidenziati i deviatori appartenenti ad una comunicazione sdoppiata (ad es. abbinando al numero di ogni deviatoio quello del deviatoio corrispondente). ➤ Negli impianti ACS gestiti in regime di telecomando l'esclusione singola di ogni deviatoio, con impianto in telecomando, può essere effettuata soltanto su entrambe le 	<p>l'inoltro in una direzione, dando continuità alla rotaia;</p> <p>- incrociamiento, che permette il passaggio delle ruote all'intersezione delle rotaie.</p> <p>Il deviatoio può essere impegnato di punta, quando viene percorso dal cambiamento verso l'incrociamiento, o di calcio, se percorso in senso contrario.</p> <p>Il deviatoio si dice disposto per la sinistra o per la destra quando permette, rispettivamente, il passaggio di veicoli ferroviari sul ramo di sinistra o di destra rispetto a chi guarda il deviatoio dalla punta.</p> <p>I deviatori possono essere percorsi a specifiche velocità massime in funzione del tipo di armamento e delle loro caratteristiche geometriche (raggio di curvatura e tangente).</p> <p>La velocità massima ammessa può essere diversa per ciascuno dei rami del deviatoio.</p> <p>Due deviatori, situati su due binari generalmente attigui e paralleli, collegati tra loro in modo da consentire il passaggio dall'uno all'altro binario, costituiscono una comunicazione.</p> <p>8.3 Tutti i deviatori di linea e delle località di servizio inseriti sui binari percorsi dai treni devono essere muniti di dispositivi di sicurezza che assicurano gli elementi mobili.</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> <ul 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 				

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>zone che contengono la comunicazione sdoppiata sono escluse.</p> <p>Art.3</p> <p>Ai sopraindicati principi di base dell'Art. 2 corrispondono nei vari regimi di esercizio le seguenti funzionalità:</p> <p>a) Condizioni generali in tutti i regimi di esercizio</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ La manovra ed il controllo per i due deviatoi della comunicazione sdoppiata sono distinti. ➤ I movimenti che interessano uno solo dei due deviatoi della comunicazione sdoppiata richiedono l'altro deviatoio, considerato laterale, in posizione di indipendenza. ➤ I movimenti che interessano uno solo dei due deviatoi della comunicazione sdoppiata non inibiscono l'esclusione della zona che contiene l'altro deviatoio richiesto come laterale .La chiave di manovra a mano di ciascun deviatoio della comunicazione sdoppiata viene liberata, oltre che con la funzione MD, anche quando entrambe le zone sono escluse e stabilizzate. ➤ La rimozione dell' esclusione di ognuna delle due zone è condizionata alla verifica che le chiavi di manovra a mano di entrambi i deviatoi della comunicazione sdoppiata siano inserite nell'unità bloccabile. ➤ L'esclusione di una zona inibisce la formazione degli itinerari e degli istradamenti che interessano il deviatoio contenuto nella zona esclusa richiesto come percorso. ➤ L'esclusione di una zona comprendente uno dei due deviatoi della comunicazione sdoppiata non inibisce la formazione degli itinerari e degli istradamenti che interessano di percorso l'altro deviatoio; detti movimenti possono essere effettuati se esiste il controllo 	<p>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.</p> <p>8.5 Tutti i deviatoi interessati alla circolazione dei treni, in linea e nelle località di servizio devono essere muniti di collegamenti di sicurezza con il sistema di segnalamento.</p> <p>8.14 I deviatoi e le scarpe fermacarri, non compresi nell'itinerario, ma situati su binari laterali a quello percorso dal treno, che permettono di ottenere l'indipendenza dell'itinerario medesimo e della zona di uscita rispetto ad altri movimenti di treni, di manovre o di fughe accidentali di veicoli, devono essere disposti in modo da realizzare tale indipendenza purché siano possibili i movimenti contemporanei consentiti ai sensi del punto 8.12 e la disposizione dei deviatoi, nelle linee a semplice binario, per l'ingresso del treno incrociante.</p>				

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>del deviatoio (laterale)compreso nella zona esclusa.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ L'eventuale condizione mancante del controllo del deviatoio richiesto come laterale, anche se compreso in zona esclusa, può essere scartata con l'attivazione del tasto o funzione di soccorso (Tcl¹ se l'impianto è presenziato) ➤ Sulla funzione nMD-LB² (normalità funzioni di manovra a mano deviatoi e liberazione del percorso) viene verificata la normalità della chiave MD di entrambi i deviatoi o l'esclusione di entrambe le zone che contengono i deviatoi(in modo cumulativo e non di ogni zona rispetto al singolo deviatoio contenuto nella stessa). <p>b) Condizioni generali nel regime di telecomando</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Ogni chiave di zona viene liberata se esiste la concordanza di entrambi i deviatoi della comunicazione sdoppiata in posizione di indipendenza oppure l'esclusione della zona limitrofa. ➤ La manovra di ogni deviatoio della comunicazione sdoppiata è consentita se le zone sono entrambe incluse o entrambe escluse stabilizzate ³. ➤ Per la rimozione dell'esclusione di ognuna delle due zone che contengono i deviatoi della comunicazione sdoppiata viene verificata la concordanza per la posizione normale di entrambi i deviatoi oppure che l'altra zona sia comandata in inclusione. ➤ L'eventuale condizione mancante del controllo del deviatoio laterale,anche se compreso in zona esclusa, può essere scartata con l'attivazione del degrado di 2° livello. 					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>c) Condizioni specifiche per gli ACS nel regime di telecomando</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ L'eventuale condizione mancante del controllo del deviatoio laterale, anche se compreso in zona esclusa, può essere scartata con l'attivazione del degrado di 1°livello. ➤ L'esclusione singola di ogni deviatoio della comunicazione sdoppiata può essere ottenuta soltanto se entrambe le zone che contengono i deviatoli della comunicazione sdoppiata sono escluse e stabilizzate. ➤ Per la rimozione dell'esclusione di ognuna delle due zone che contengono i deviatoli della comunicazione sdoppiata viene verificato, per entrambi i deviatoli, che non sia in atto l'esclusione singola. <p style="text-align: center;">Art.4</p> <p>La presente Disposizione entra in vigore alle ore 00.01 del giorno 1/4/2004.</p>					
<p style="text-align: center;">DISPOSIZIONE 14/2004</p> <p>Specifica dei requisiti funzionali per la determinazione del profilo statico della velocità massima ammessa dalle linee - per l'individuazione dei punti di variazione della velocità massima ammessa dalle linee e dal grado di frenatura - per la redazione delle fiancate di linea e principali dei binari di sinistra o legali e di destra nonché delle fiancate di linea e principali relative ai binari illegali</p> <p style="text-align: center;">Delibera</p> <p style="text-align: center;">Art.1</p> <p>La presente disposizione riporta in allegato la Specifica dei requisiti funzionali per la determinazione del profilo statico della velocità massima ammessa dalle linee - per l'individuazione dei punti di variazione della velocità massima ammessa dalle</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> <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</p>		I	GI	

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>linee e dal grado di frenatura per la redazione delle fiancate di linea e principali dei binari di sinistra o legali e di destra nonché delle fiancate di linea e principali relative ai binari illegali.</p> <p>Art. 2</p> <p>La presente disposizione deve essere osservata:</p> <ul style="list-style-type: none"> • per la definizione dei requisiti funzionali per la determinazione del profilo statico della velocità massima ammessa dalle linee; • per l'individuazione dei punti di variazione del grado di frenatura; • per la redazione delle fiancate di linea e principali dei binari di sinistra, di destra ed illegali. • L'allegato è parte integrante della presente disposizione. <p>Art. 3</p> <p>La presente disposizione deve essere applicata per la individuazione delle nuove variazioni del profilo statico di velocità dalla data di emanazione. Le variazioni del profilo statico di velocità attualmente in essere, devono essere adeguate ai criteri contenuti nella specifica entro il 31/12/2004 se non richiedono investimenti infrastrutturali (posa cartelli ecc.) ed entro il 31/12/2005 qualora tali investimenti risultino necessari.</p> <p>Gli indicatori della velocità massima devono essere posti in opera anche sulle linee di cui al comma 4 dell'art. 33 del Regolamento sui Segnali entro il 31/12/2005.</p> <p>Le fiancate orario dei binari di destra delle linee banalizzate devono essere adeguate entro il 01/03/2005, nel rispetto dei criteri riportati nella specifica allegata.</p> <p>Le fiancate dei binari illegali devono essere predisposte e pubblicate entro il 01/03/2005.</p> <p>Allegato alla disposizione n. 14 del 07 aprile 2004</p>	<p>manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti:</p> <p>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</p> <p>b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</p> <p>c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.</p> <p>4.3 Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera a), ogni convoglio, nella sua configurazione di marcia comprensiva anche delle persone e cose trasportate, deve rispettare:</p> <p>a.1. il limite di massa ammesso dall'infrastruttura e da ciascun veicolo del convoglio;</p> <p>a.2. il profilo limite della sagoma dei veicoli ammesso dall'infrastruttura;</p> <p>a.3. i limiti di velocità imposti dalle caratteristiche della linea da percorrere;</p> <p>a.4. i limiti di velocità ammessi dai veicoli del convoglio;</p> <p>a.5. i vincoli imposti dalla sua composizione e dalla sua frenatura.</p> <p>5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato.</p> <p>5.2 Le indicazioni fornite dal sistema di segnalamento devono essere tempestivamente comunicata ai treni in modo da consentire l'adempimento delle azioni conseguenti. A tal fine le indicazioni stesse possono essere anticipate da indicazioni di avviso. L'entità dell'anticipo deve essere stabilita tenendo conto delle caratteristiche della linea e dei treni ammessi a circolare sulla stessa.</p> <p>5.3 Ogni indicazione fornita dal sistema di segnalamento deve essere visibile dall'agente di condotta con continuità, dal suo posto di guida, per</p>				

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>Parte I I.1 SCOPO I.2 DEFINIZIONI E ABBREVIAZIONI I.3 DOCUMENTAZIONE CORRELATA</p> <p>Parte II II.1 CRITERI PER LA DETERMINAZIONE DEL PROFILO STATICO FUNZIONALE DELLA VELOCITA' MASSIMA AMMESSA DALLE LINEE E PER L'INDIVIDUAZIONE DEI PUNTI DI VARIAZIONE DELLA VELOCITA' MASSIMA E DEL GRADO DI FRENATURA II.2. FIANCATE PRINCIPALI DEL BINARIO DI DESTRA – LINEE AFFIANCATE SUI NODI II.3. FIANCATE DI LINEA E PRINCIPALI PER IL BINARIO ILLEGALE Rev. :A Data :07/04/2004 Descrizione Emissione per applicazione</p> <p>PARTE I I.1 SCOPO Lo scopo della presente specifica è quello di stabilire i criteri per definire il profilo funzionale della velocità massima ammessa dalla linea ed individuare i punti di variazione del grado di frenatura. Tali criteri dovranno essere applicati al profilo ottenuto secondo la normativa tecnica vigente per stabilire: - i punti di variazione della velocità massima della linea; - l'estesa minima tra una variazione e la successiva; - i punti di variazione del grado di frenatura; - i punti di inizio e fine della codificazione sulle linee con BACC, fatti salvi i restanti vincoli tecnico-normativi. In tal modo sarà possibile ottenere un profilo statico della velocità funzionale alla condotta dei treni, tale</p>	<p>tutto il tempo in cui è valida per quel treno e per un periodo di tempo che permetta all'agente di condotta stesso di recepirne completamente e correttamente il significato.</p> <p>5.5 Per ciascun segnale di terra devono essere inequivocabilmente identificabili l'ubicazione, il binario cui comanda e la funzione svolta.</p> <p>5.6 L'ubicazione di ciascun segnale di terra deve garantirne la visibilità di cui al punto 5.3 in condizioni ambientali esterne normali.</p> <p>5.7 Di ciascun segnale di terra deve essere preventivamente nota la posizione all'agente di condotta.</p> <p>5.8 Qualora le caratteristiche di stabilità sul terreno o di controllo tecnologico di un segnale di terra non garantiscano la sua presenza e le corrette indicazioni da esso fornite al passaggio dei treni, esso può essere utilizzato solo per indicare sul terreno vincoli di marcia già notificati ai treni tramite le DEL o le prescrizioni di movimento.</p>				

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>da consentire al guidatore la regolazione della velocità del convoglio in modo ergonomico, nel rispetto delle informazioni riportate sui documenti orario e all'interno del profilo di controllo del SCMT.</p> <p>La presente specifica detta inoltre i criteri per la redazione omogenea delle fiancate di linea e principali dei binari legali, di sinistra ed illegali degli FL.</p> <p>I.2 ABBREVIAZIONI – DEFINIZION</p> <p>Abbreviazione – Definizione</p> <p>BACC : Blocco Automatico a Correnti Codificate</p> <p>FL : Fascicolo Linee</p> <p>FO : Fascicolo Orario</p> <p>PGOS : Prefazione Generale all'Orario di Servizio</p> <p>PI : Punto Informativo</p> <p>RSC : Ripetizione Segnali Continua</p> <p>SCMT : Sistema Controllo Marcia Treno</p> <p>TC : Direzione Tecnica di RFI S.p.A.</p> <p>I.3 DOCUMENTAZIONE CORRELATA</p> <p>DL N° 188 - 08/07/2003 : Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria</p> <p>Decreto Dirigenziale prot. 247/VIG3 DEL 22/05/2000 : Decreto Dirigenziale recante la definizione degli standard e delle norme di sicurezza, ai sensi dell'art. 5, comma 1, del D.P.R. 8 luglio 1998, n.277.</p> <p>DI TCTCRS SR CF 05 002 C- del 12/09/2003 : Specifica dei requisiti funzionali e della configurazione grafica del fascicolo circolazione linee.</p> <p>DI.ITC.IA1007/P/01/000156 – del 22/02/2001 : Scheda Treno immissione dati infrastruttura nel nuovo sistema. Fascicolo Circolazione Linee, aggiornamento della relativa specifica.</p> <p>L.41/343/7.1 del 28/04/87 : Circolare vel. max.</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>01/TC.AR /009/220 del 21/03/00 : Distanze di 20sa cartelli indicatori di velocità su linee con rango P.</p> <p>IE .5113/25868 del 02/10/1985 TV.41.1/403.11.RC : Blocco automatico a correnti codificate degradazione codice in precedenza a riduzioni di velocità di fiancata.</p> <p>L.5.11.1 06302 del 19/02/1970 : Nuovi indicatori di velocità massima</p> <p>R/9904790/P del 26/07/1999 : Attivazione di nuovi tratti di linea, variazioni nelle fiancate dei Fascicoli Orario e Fascicoli Linea, nonché istituzione di nuovi ranghi di velocità.</p> <p>PARTE II</p> <p>II.1. CRITERI PER LA DETERMINAZIONE DEL PROFILO STATICO DELLA VELOCITA'MASSIMA AMMESSA DALLE LINEE E PER L'INDIVIDUAZIONE DEI PUNTI DI VARIAZIONE DELLA VELOCITA' MASSIMA E DEL GRADO DI FRENATURA</p> <p>II.1.1. Velocità massima della (Fiancata Linea)</p> <p>I punti di variazione della velocità massima della linea riportati nella colonna "località" della Scheda Treno, devono coincidere con quelli stabiliti e riportati nella Fiancata Orario del FUFO.</p> <p>La determinazione di detti punti deve avvenire in base alle norme tecniche in vigore, emanate dalla Strutture Centrali competenti. L'applicazione puntuale della suddetta normativa può tuttavia dare luogo ad un profilo statico delle velocità che in determinate situazioni non risulta funzionale rispetto alla ergonomia di condotta (variazioni poco significative ravvicinate, punti di variazione della velocità di difficile individuazione sul territorio ecc.). Pertanto nel definire le velocità di fiancata del FUFO deve essere tenuto conto anche di tali esigenze in modo da ottenere un profilo "funzionale alla condotta dei treni".</p> <p>Non sono ammesse velocità di linea superiori a 150</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>Km/h nei tratti privi di Blocco Automatico a c.c. atto alla ripetizione dei segnali a bordo dei treni.</p> <p>Di seguito sono riportati i criteri da seguire per tracciare un profilo ergonomico delle velocità di fiancata.</p> <p>Il 1.1.1 Estesa minima di una variazione di velocità in aumento</p> <p>La circolare L41/343/7.1 del 28/04/87 stabilisce che la lunghezza minima dei tratti di linea in cui la velocità non subisce variazioni (in aumento e in diminuzione) deve essere almeno di 2.000 m. con un minimo assoluto di 1800 m.</p> <p>La stessa circolare evidenzia che nel definire le tratte di linea a velocità costanti è necessario "contemperare le contrastanti esigenze di ottenere la massima velocità media di tracciato e di evitare un eccessivo frazionamento delle velocità stesse".</p> <p>Il valore di 2.000 m fornito è da intendersi quindi come soglia al di sotto della quale non scendere.</p> <p>Per stabilire le lunghezze delle tratte va evitata un'eccessiva articolazione del profilo statico delle velocità che, tra l'altro, non fornisce decrementi apprezzabili alle percorrenze effettivamente realizzate.</p> <p>Pertanto, fermo restando una lunghezza minima necessaria per evitare la sovrapposizione degli indicatori di velocità massima, nell'applicazione delle norme tecniche anzidette, le variazioni di velocità devono essere realizzate solo qualora garantiscano un recupero di percorrenza superiore a 15".</p> <p>Si riportano alcuni esempi di incremento dei tempi di percorrenza ai fini di una corretta valutazione costi benefici di ciascun intervento.</p> <p>Incremento dei tempi di percorrenza (in secondi) considerando una tratta di 5 km :</p>					

1 ^a Colonna			2 ^a Colonna			3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
Campo V.max :	65-95	100-155	160-200						
Delta V 5 km/h:	20''	5''	0						
Delta V 10 Km/h :	40''	10''	5''						
Delta V 20Km /h :	70''	20''	25''						
Delta V 30 Km/ h :	90''	25''	10''						
II. 1.1.2 Punti di variazione della velocità massima e/o del grado di frenatura Da una ricerca condotta per identificare le tipologie dei punti singolari attualmente utilizzati sull'interprete come punti di variazione di velocità e indicati sulle fiancate orario, sono emersi 31 tipi di punti singolari diversi fra loro. Pertanto si definiscono i nuovi criteri di individuazione dei punti di linea da utilizzare per le variazioni di velocità e lo del grado di frenatura e riportati nella tabella. Quando non è possibile far coincidere le variazioni del grado di frenatura con le variazioni di velocità massima della linea, la variazione del grado di frenatura deve essere inserita sulle fiancate orario e sulla scheda treno in corrispondenza di uno dei punti singolari riportati nella tabella seguente e contraddistinti dal simbolo (***)									
Tipologia dei punti caratteristici della linea ferroviaria attualmente in Nuovi criteri di utilizzazione uso per le variazioni di velocità	Nuovi criteri di utilizzazione								
Cabine dei deviatori di stazione	Da trasformare in Km (intero)								
Confine di stato	Da trasformare in Km (intero)								
Doppia progressiva Chilometrica	Non utilizzabile								
Imbocco galleria***	Utilizzabile								

1 ^a Colonna		2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
Sbocco galleria***	Utilizzabile					
Fabbricato Posto di Blocco intermedio***	Utilizzabile					
Fabbricato viaggiatori di stazione	Utilizzabile (esclusi grandi piazzali per i quali si rimanda a valutazioni puntuali d'intesa con Direzioni Centrali)					
Ponte	Da trasformare in Km (intero)					
Torrente	Da trasformare in Km (intero)					
Travata metallica	Da trasformare in Km (intero)					
Viadotto	Da trasformare in Km (intero)					
Cavalcavia km	Da trasformare in Km (intero) salvo non si tratti di cavalcavia isolato e ben identificabile					
Casa Cantoniera Km	Da trasformare in Km (intero)					
Fabbricato Bivio***	Utilizzabile					
Cippi chilometrici (interi)***	Utilizzabile					
Progressiva chilometrica con decimali	Da trasformare in Km (intero)					
Culmine (punto più alto) ***	Da utilizzare se segnalato come da Regolamento Segnali					
Deviatoio estremo	Non utilizzabile					
Deviatoio d'ingresso	Utilizzabile (esclusi grandi piazzali per i quali si rimanda a valutazioni puntuali d'intesa con Direzioni Centrali)					
Deviatoio d'uscita	Utilizzabile (esclusi grandi piazzali per i quali si rimanda a valutazioni puntuali d'intesa con Direzioni Centrali)					
Posto di guardia Km	Non utilizzabile					
Passaggio a livello automatico	Da trasformare in Km (intero)					

1 ^a Colonna		2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
Passaggio a livello km	Da trasformare in Km (intero)					
Raccordo	Da trasformare in Km (intero)					
Rifornitore acqua	Da trasformare in Km (intero)					
Segnale di avviso	Da trasformare in Km (intero)					
Segnale di partenza***	Utilizzabile (escluso località con segnalamento plurimo)					
Segnale di protezione***	Utilizzabile (escluso località con segnalamento plurimo)					
Sottovia	Da trasformare in Km (intero)					
Confluenza	Da trasformare in Km (intero) o come Fabbricato Bivio					
<p>Ogni punto di variazione di velocità deve essere sussidiato dagli indicatori di velocità massima di cui all'art. 33 RS su tutte le linee.</p> <p>Gli indicatori di velocità massima non devono essere mai collocati all'interno di una località di servizio.</p> <p>Nel caso in cui la variazione di velocità ricada all'interno di una località di servizio, gli indicatori dovranno essere posati in precedenza della stessa, se la variazione di velocità è in diminuzione, o a seguito se la variazione di velocità è in aumento.</p> <p>II. 1.1.3. Gradi di frenatura</p> <p>Le variazioni dei gradi di frenatura, devono essere normalmente individuate in corrispondenza delle variazioni di velocità massima della linea, fatta eccezione per situazioni particolari per le quali è ammesso utilizzare i punti previsti al capitolo 11.1.1.2. Quando una variazione del grado di frenatura, precede o segue una variazione della velocità massima della linea, a distanza inferiore di 1800 metri i due punti di variazione su citati dovranno essere individuati in modo da farli coincidere o</p>						

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>garantire la suddetta distanza. Per far coincidere i punti di variazione della velocità massima con i gradi di frenatura, questi ultimi possono essere spostati: anticipando quelli in aumento ($l_a > l_X$) e posticipando quelli in diminuzione ($l_X > l_a$).</p> <p>II.1.1.4. Inizio o fine dei tratti di linea codificati a quattro o più codici - Passaggio da un tratto codificato a più di 4 codici ad altro codificato a 4 codici e viceversa.</p> <p>I punti di variazioni della velocità massima della linea e/o dei gradi di frenatura devono essere individuati (quando ciò sia possibile senza apportare consistenti incrementi di percorrenza) a distanze non inferiori a 1800 metri dai punti di inizio o fine dei tratti codificati oppure dai punti di passaggio da un tratto codificato a più di 4 codici ad altro codificato a 4 codici o viceversa facendo coincidere tali punti, applicando criteri in sicurezza (vedi fig.1).</p> <p>Qualora non sia possibile applicare il criterio anzidetto, per il mancato rispetto delle premesse succitate, anche perché i punti di variazione della codificazione e della velocità costituiscono un dato infrastrutturale non modificabile, per evitare che nella colonna della "vel. max." e "vel. marcia" della scheda treno si susseguano variazioni di velocità in diminuzione a distanze inferiore a 1800 metri, in FL e nella banca dati del sistema scheda treno, si dovrà riportare, oltre ai dati relativi alle variazioni di velocità massima, fissate con criteri in sicurezza, anche la progressiva coincidente con il punto di variazione di codice; i criteri su esposti sono esplicitati nelle fig.2.1, 2.2 e 2.3.</p> <p style="text-align: center;">Fig. 1</p> <p>Situazione sul terreno 1 Coincidente con la soluzione adottata in FL per la determinazione della V.Max</p> <p style="text-align: center;">Fig.2.1</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>Soluzione di progetto dell'infrastruttura da gestire in FL e Scheda Treno</p> <p>Fig.2.2 Situazione normata sul terreno, coincidente con quella normata in FL nella determinazione delle V.Max di fiancata</p> <p>Fig. 2.3 Soluzione normata in banca dati Scheda Treno.</p> <p>II.1.1.5. Rallentamenti fissi in orario Le variazioni di velocità della linea in aumento o in diminuzione non sono ammesse quando ricadono tra il segnale di avviso di rallentamento fisso in orario e la fine del rallentamento. In tali casi i punti di variazioni di velocità in aumento dovranno essere posticipati alla fine del rallentamento, quelli relativi alle variazioni in diminuzione dovranno essere anticipati in precedenza al segnale di avviso di rallentamento. L'istituzione dei rallentamenti fissi in orario dovrà essere progressivamente eliminata.</p> <p>II.1.1.6 Distanze di posa degli indicatori di velocità massima Le variazioni di velocità della linea (in aumento o in diminuzione) risultanti dall'orario di servizio, devono essere sempre segnalate sul terreno con indicatori di velocità massima costituiti da tabelle del formato previsto dall'art. 33 del Regolamento sui Segnali. La distanza di posa è stabilita secondo i criteri riportati nella L.5.11.106302 del 19/02/1970 (Nuovi indicatori di velocità massima) e nella presente specifica. In caso di due o più variazioni di velocità conseguenti, non è ammesso che gli indicatori di velocità di una variazione siano posti in precedenza del punto di variazione di quella precedente; pertanto l'estensione di quest'ultimo dovrà essere opportunamente adeguata a predetta disposizione.</p> <p>II.1.1.6.1 Linee attrezzate con SCMT Sulle linee attrezzate con il sistema di controllo della</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>marcia del treno, denominato SCMT, non essendo prevista a bordo alcuna specifica informazione per il guidatore, è necessario che gli indicatori della velocità massima ed i PI, relativi ad una variazione in diminuzione, siano sempre correlati tra loro e posizionati in modo tale da garantire il sincronismo delle azioni per la guida del treno con quelle dell'apparecchiatura di controllo per evitare indebiti interventi di frenatura. Di conseguenza le distanze attuali di posa degli indicatori della velocità massima potranno, in alcuni casi, essere soggette a variazioni in aumento, dovute a vincoli impiantistici correlati al sistema SCMT. In tale evenienza i progetti di revisione di posa degli Indicatori della Velocità Massima dovranno essere sottoposti ad approvazione delle S.O. di RFI S.p.A. competenti per essere correlati al progetto SCMT.</p> <p>II.2. Velocità del binario di destra e delle linee di nodo affiancate</p> <p>La velocità massima della linea sul binario di destra, per quanto tecnicamente possibile, deve essere speculare con quella del binario di sinistra.</p> <p>La velocità può essere diversa nei casi particolari in cui la sede del binario di destra sia separata da quello di sinistra e ciò dia luogo ad apprezzabili penalizzazioni della marcia oppure in conseguenza dei punti di variazione della V. Max e grado di frenatura di cui al punto II 1.1.2.</p> <p>Per la determinazione dei punti di variazione della velocità massima ammessa devono essere applicati i criteri del punto 11.1.</p> <p>Le linee affiancate in prossimità dei nodi (con sede ferroviaria unica) devono avere una velocità uguale a quella delle altre linee, per quanto ciò non dia luogo a variazioni di percorrenza non sostenibili in termini qualitativi/quantitativi dell'offerta di trasporto.</p> <p>II.3. fiancate di linea e principali degli FL</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>Di seguito si riporta la specifica del formato grafico delle fiancate di Linea e Principali del binario legale o di sinistra e di destra nonché quelle del binario illegale.</p> <p>Per la simbologia dovrà essere fatto riferimento a quanto riportato sulla Prefazione Generale all'Orario di servizio.</p> <p>II.3.1. FIANCATE DI LINEA</p> <p>Ogni FL deve riportare al suo interno le fiancate di linea relative alle linee in esso descritte.</p> <p>Le fiancate di linea riporteranno una intestazione con la scritta "Sez. 6.1.2 FL FIANCATA DI LINEAALFA - OMEGA" Arial maiuscolo 10 pt.</p> <p>La fiancata di linea dovrà essere prodotta con le modalità dell'esempio seguente:</p> <p>Esempio di fiancata di linea per il binario di sinistra o legale e per il binario di destra con una variante al tracciato inserita al suo interno.</p> <p style="text-align: center;"><i>(fig.)</i></p> <p>Nel caso in cui la fiancata si riferisca ad una linea sulla quale non ci sono varianti di tracciato la serie di colonne con la zona in grigio dovrà essere omessa. Se ci sono più varianti sulla stessa tratta devono essere usate due gradazioni di grigio diverse. Per descrivere più di due varianti sovrapposte dovranno essere utilizzate nuove fiancate orario.</p> <p>Nel caso in cui si intenda descrivere una linea a semplice binario dovrà essere omessa la serie di colonne di destra. La fiancata del binario illegale dovrà essere riportata con le stesse modalità dei binari di destra delle linee banalizzate utilizzando i criteri grafici descritti al punto 11.3.3.</p> <p>II.3.2. fiancate principali</p> <p>Ogni FL deve riportare al suo interno le fiancate principali relative alle linee in esso descritte.</p> <p>Le fiancate principali riporteranno una intestazione con la scritta "Sez. 6.1.3 FL FIANCATAPRINCIPALE ALFA</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>- OMEGA" Arial maiuscolo 10 pt.</p> <p>Prima della tabella contenente le fiancate principali, dovranno essere riportate, a seguito della descrizione del tratto di linea interessato dalla fiancata, l'indicazione relativa al tipo di alimentazione se presente, utilizzando la dizione "Trazione elettrica a corrente continua" o "Trazione elettrica a corrente alternata 25 Kv" oltre all'indicazione del sistema di esercizio delle varie tratte descritte. Per le linee esercite con Dirigente Centrale o Dirigente Centrale Operativo ne dovrà essere indicata la sede.</p> <p><i>Esempio di fiancata principale per il binario di sinistra e/o per il binario di destra.</i></p> <p style="text-align: center;">(fig.)</p> <p>Per il binario illegale dovrà essere prodotta una fiancata principale con gli stessi criteri previsti per il binario di destra delle linee banalizzate utilizzando la specifica simbologia riportata nell'art. 3 PGOS utilizzando i criteri grafici descritti al punto II.3.4.</p> <p>II.3.3 fiancate di linea per il binario illegale</p> <p>L'immissione dati di linea nel sistema scheda treno e la realizzazione delle funzioni di controllo previste da SCMT, impongono l'esigenza di realizzare le fiancate di linea e principali anche per il binario illegale delle linee a doppio binario non banalizzate. Tali fiancate dovranno essere inserite nei relativi F.L. Per la loro realizzazione dovranno essere adottati criteri analoghi a quelli adottati per il binario di destra delle linee banalizzate .Le colonne della ,velocità massima della linea devono essere limitate al solo rango A con il valore massimo di 90 Km/h. Quando su di una linea di uno stesso FL si passa da un tratto banalizzato ad un tratto di binario illegale e viceversa nel punto di variazione deve essere inserita una doppia linea orizzontale a tratto e punto e continua che taglia la colonna delle velocità ed esterna ad essa per 0,5 cm come previsto dall'art. 3 PGOS.</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p><i>Esempio linea mista (banalizzata solo in parte)</i> <i>(fig.)</i></p> <p>II.3.4.fiancate principali per il binario illegale Per i tratti di linea a doppio binario non banalizzate dovranno essere predisposte anche le fiancate principali per il binario illegale con gli stessi criteri previsti per i binari di destra e facendo riferimento alla specifica simbologia prevista dall'art. 3 PGOS.</p> <p><i>Esempio di fiancata principale per il binario illegale.</i> <i>(fig.)</i></p>					
<p>DISPOSIZIONE 15/2004</p> <p>Oggetto: Modifiche alla Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n. 13 del 16 giugno 2001 Segue testo.....</p>				GI	Vedi tabella di raffronto Disposizione 13/2001.
<p>DISPOSIZIONE 16/2004</p> <p>Oggetto: Norme particolari provvisorie per la circolazione delle Locomotive E640 (01-08) FM di Ferrovie Nord Milano Trasporti 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>Testo Disposizione 19/2004</p> <p>Oggetto: Modifiche alle Norme particolari per la circolazione dei complessi ETR 450 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 23/2004</p> <p>"Manutenzione del materiale rotabile impiegato dalle imprese ferroviarie e formazione del personale</p>	<p>24.1 La manutenzione del materiale rotabile deve essere eseguita, secondo le scadenze manutentive previste nei piani di manutenzione, negli impianti</p>			IF	

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>addetto alle operazioni di manutenzione."</p> <p>Art. 1</p> <p>Il materiale rotabile impiegato dalle imprese ferroviarie sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, deve essere mantenuto dalle stesse imprese secondo quanto previsto dai piani di manutenzione validati e depositati presso il gestore infrastruttura, al fine di assicurare che lo stesso mantenga nel tempo i requisiti di sicurezza e di compatibilità tecnica con l'infrastruttura, verificati al momento della sua ammissione tecnica in servizio.</p> <p>Le strutture di R.F.I. S.p.A. incaricate del ricevimento e della raccolta dei suddetti piani di manutenzione vengono definite con specifica procedura operativa.</p> <p>Art. 2</p> <p>Il mantenimento nel tempo dei requisiti di sicurezza e funzionali di un rotabile si ottiene attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - interventi di manutenzione preventiva, nel rispetto dei piani di manutenzione così come definiti dalla "Disposizione per i requisiti normativi e tecnici del materiale rotabile" ultima in vigore; - interventi di manutenzione correttiva, a seguito di anomalie non previste che ne compromettono l'esercizio, al fine di ripristinare lo stato di funzionamento in sicurezza esistente prima della necessità dell'intervento correttivo. <p>Di seguito con il termine "operazioni di manutenzione" si intendono ambedue le tipologie di interventi preventiva e correttiva.</p> <p>Art. 3</p> <p>Le imprese ferroviarie che effettuano servizio sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, devono garantire che i piani di manutenzione vengono correttamente rispettati e applicati.</p>	<p>manutentivi prima di essere messo in circolazione sull'infrastruttura ferroviaria.</p> <p>24.2 I veicoli in uscita dagli impianti di manutenzione non devono presentare non conformità pericolose per la sicurezza della circolazione, degli utenti, clienti, lavoratori interessati o terzi. In particolare un veicolo adibito al servizio viaggiatori non può uscire dall'impianto di manutenzione con una o più porte guaste né con i dispositivi di segnalazione di chiusura e blocco porte in cabina di guida guasti.</p>				

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>Le stesse sono tenute alla conservazione della documentazione e della registrazione scritta delle operazioni di manutenzione effettuate su ogni rotabile utilizzato, nel rispetto dei limiti delle scadenze previste, garantendo la disponibilità dei seguenti dati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rintracciabilità delle operazioni di manutenzione effettuate; - modalità di intervento; - indicazione degli operatori che hanno effettuato gli interventi; - copia originale dei piani di manutenzione. <p>Le suddette registrazioni e documentazioni devono rimanere depositate presso gli stessi impianti di riparazione (di seguito officine) che effettuano gli interventi.</p> <p style="text-align: center;">Art. 4</p> <p>Ogni impresa ferroviaria deve possedere al suo interno una organizzazione tale da assicurare i necessari ritorni di esperienza con le officine, in relazione alle operazioni di manutenzione eseguite e riguardanti gli organi di sicurezza dei rotabili, al fine di intervenire in maniera pro-attiva e reattiva ad eventuali irregolarità riscontrate.</p> <p style="text-align: center;">Art. 5</p> <p>Le imprese ferroviarie devono dimostrare l'esistenza di un processo di distribuzione della documentazione tecnica relativa alla manutenzione dei rotabili, indirizzata verso tutti gli operatori delle officine interessati.</p>					
<p style="text-align: center;">Art. 6</p> <p>Le operazioni di manutenzione devono essere eseguite da personale professionalmente specializzato ed istruito sia sulle modalità di esecuzione delle operazioni, che sul corretto impiego degli strumenti di misura e delle attrezzature utilizzate. Devono comunque essere comprese le attività</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>			IF	

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>legate ai controlli non distruttivi ed alle operazioni di saldatura.</p> <p style="text-align: center;">Art. 7</p> <p>La formazione del personale di cui al precedente articolo, la certificazione delle competenze individuali, nonché i processi per il mantenimento nel tempo delle stesse, devono essere documentate e la documentazione deve essere conservata presso le sedi delle officine dove lo stesso personale opera.</p> <p>Il suddetto personale deve risultare iscritto in un albo professionale dove per ciascun addetto deve essere indicato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il nominativo - l'officina presso la quale opera - l'indicazione degli interventi di manutenzione sugli organi di sicurezza dei rotabili per i quali è documentata l'idoneità. <p>Tale albo professionale deve essere gestito da ciascuna Impresa Ferroviaria che avrà cura di trasmetterne una copia, nonché ogni successivo aggiornamento, a</p> <p>Rete Ferroviaria Italiana SpA Direzione Tecnica - Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie Via Luigi Alamanni 4 - FIRENZE</p> <p style="text-align: center;">Art. 8</p> <p>Gli strumenti di misura e di ispezione, nonché le attrezzature utilizzate per le operazioni di manutenzione agli organi di sicurezza devono essere funzionali all'uso e conformi alle normative.</p> <p>Essi devono inoltre essere verificati e controllati periodicamente per garantire i valori di taratura originali.</p> <p>I suddetti controlli devono risultare da apposita documentazione conservata presso le officine.</p> <p style="text-align: center;">Art. 9</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>La presente disposizione si applica ad ogni officina, ovunque ubicata, che effettua ad ogni titolo operazioni di manutenzione su rotabili ferroviari da e per conto delle imprese ferroviarie che prestano servizi ferroviari sulla Rete Ferroviaria Nazionale.</p> <p>Per ogni officina sede di manutenzione deve essere, inoltre, garantita l'individuazione e la presenza di un responsabile.</p> <p style="text-align: center;">Art. 10</p> <p>Ai sensi degli articoli 4, 10, 11, e 36 del D.Lgs 8 luglio 2003, n 188 la presente disposizione deve essere osservata dalle Imprese Ferroviarie per il rilascio ed il mantenimento del Certificato di Sicurezza.</p> <p style="text-align: center;">Art. 11</p> <p>La presente disposizione annulla e sostituisce la Disposizione N° 08/2002 del 25 gennaio 2002.</p>					
<p style="text-align: center;">DISPOSIZIONE 25/2004</p> <p>"Procedure per l'impiego di telefax e posta elettronica ai fini dell' attribuzione degli incarichi per la notifica delle prescrizioni di movimento"</p> <p style="text-align: center;">Art. 1</p> <p>La presente Disposizione disciplina le procedure per l'impiego di telefax e posta elettronica ai fini dell'attribuzione degli incarichi per la notifica delle prescrizioni di movimento di carattere permanente mediante l'invio in fac-simile dei moduli M3 ed M40 da parte di determinate stazioni capotronco alle stazioni di origine corsa o a quelle dove è programmato il cambio del Riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento (art.3/16 RCT).</p> <p>Le stazioni interessate devono essere riportate nell'Orario di Servizio.</p> <p style="text-align: center;">Art. 2</p> <p>La stazione che trasmette l'incarico dei moduli M3 ed M40, deve compilare il frontespizio dell'incarico ed i relativi fac-simile dei moduli M3 ed M40 (allegati I -2 -3</p>	<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> <p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p> <p>4.15 Le modalità di notifica delle prescrizioni devono rispondere ai seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere inequivocabilmente identificati l'agente trasmittente e quello ricevente; - deve essere garantita la ricezione completa della 	M		GI	<p>Introdotta la possibilità di utilizzo dei supporti informatici.</p>

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>-4).</p> <p style="text-align: center;">Art. 3</p> <p>Nel caso di attivazione e/o cessazione di rallentamenti, la stazione che trasmette l'incarico deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - indicare i dati richiesti nella parte A del frontespizio dell'incarico specificando il numero del treno a partire dal quale la stazione che riceve l'incarico deve avvisare tutti i treni in base alla successione d'orario. Eventuali treni che, per precedenze previste in orario, devono ricevere le prescrizioni, devono essere specificati nei moduli trasmessi dalla stazione che dà l'incarico; - indicare, nell'apposto riquadro del frontespizio dell'incarico, gli estremi dei rallentamenti attivati e/o cessati; - compilare il fac-simile del modulo M3. Il fac-simile del modulo M3 deve essere allegato al predetto frontespizio degli incarichi. <p>Nel solo caso di prima attivazione dell'incarico devono essere indicati, nel frontespizio dell'incarico, gli estremi di tutti gli M.50 relativi alle prescrizioni contenute nel fac-simile del modulo M.3 allegato.</p> <p>Qualora l'incarico non comporti l'emissione di prescrizioni, ma solo l'emissione del riepilogo delle prescrizioni, sul tratto di linea di competenza, dovrà essere apposta la dizione "NESSUNA PRESCRIZIONE DA CONSEGNARE" sul frontespizio e non dovrà essere allegato alcun modulo in fac-simile.</p> <p>Gli incarichi (frontespizio e fac-simile dei moduli) devono essere inviati mediante posta elettronica o telefax.</p> <p>Analoghe procedure devono essere adottate nel caso di attivazione e/o cessazione di prescrizioni da notificare mediante MAO.</p> <p style="text-align: center;">Art. 4</p> <p>La stazione che riceve l'incarico deve:</p>	<p>prescrizione da parte dell'agente ricevente;</p> <ul style="list-style-type: none"> - deve permettere all'agente ricevente di rispettare la prescrizione ricevuta; - deve essere garantita la tracciabilità della notifica. <p>9.3 L'agente di condotta prima della partenza del treno deve acquisire evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie; egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</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"> - aggiornare la banca dati M3/M40 Mec. utilizzando gli elementi indicati nel frontespizio dell'incarico e nel fac-simile del modulo allegato; se ritenuto più opportuno può anche essere utilizzata la funzione SOS della procedura M3/M40 Mec. o, in funzione di contingenti situazioni, altri sistemi alternativi (compilazione a mano, ecc.); - procedere alla stampa dei moduli M3/M40 e verificare che gli stessi siano congruenti con quelli ricevuti in fac-simile dalla stazione che ha trasmesso l'incarico; - confermare alla stazione che ha trasmesso l'incarico, solo nel caso di completa concordanza fra il modulo ricevuto e quello riprodotto, e se è in condizioni di ottemperare all'incarico ricevuto. <p style="text-align: center;">Art. 5</p> <p>La conferma deve essere effettuata esclusivamente tramite apparecchiature telefax.</p> <p>Per tale conferma la stazione che riceve l'incarico deve ritrasmettere il frontespizio dell'incarico ricevuto, debitamente compilato nella parte B, ed il modulo stampato dalla propria postazione o altrimenti riprodotto; tale modulo dovrà essere poi archiviato ed utilizzato per il controllo dei moduli riprodotti successivamente per la consegna ai treni.</p> <p>Qualora la conferma debba essere differita ad un treno diverso da quello richiesto, la copia di conferma deve essere completata con la dicitura: <i>"anziché dal treno confermo incarico a partire dal treno del"</i>; in tal caso il numero di quest'ultimo treno dovrà essere indicato in cifre ed in lettere.</p> <p>La stazione che ha trasmesso l'incarico deve verificare che il contenuto del modulo ricevuto tramite fax per conferma sia congruente a quello trasmesso. Solo in caso positivo potrà ritenere l'incarico perfezionato; in caso contrario dovrà</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>sollecitamente annullare l'incarico inoltrato e ripetere la procedura.</p> <p>Art. 6</p> <p>In caso di mancata, irregolare o differita conferma, la stazione che ha trasmesso l'incarico deve provvedere direttamente alla consegna delle prescrizioni ai treni interessati.</p> <p>Art. 7</p> <p>Per i treni supplementari in precedenza e per gli straordinari, deve essere conferito specifico incarico. Per i soli supplementari a seguito e solo nel caso in cui coincidano le stazioni di origine e termine di corsa (o la stazione dove avviene il cambio del riepilogo delle prescrizioni di movimento), possono essere utilizzati gli stessi moduli validi per il treno di cui sono la ripetizione.</p> <p>Art. 8</p> <p>La stazione che trasmette l'incarico resta responsabile della regolarità delle prescrizioni in esso contenute e dell'indicazione dei treni ai quali devono essere notificate.</p> <p>La stazione che riceve l'incarico è responsabile della regolare compilazione e consegna ai treni interessati.</p> <p>Art. 9</p> <p>I moduli M3 e M40 riprodotti, da consegnare ai treni, dovranno riportare il nome della stazione che ha ricevuto l'incarico e la firma del Dirigente della stessa che li ha compilati. Nel caso di rallentamenti e di abbassamenti archetti, la prescrizione specifica relativa al giorno di attivazione (<i>da rispettare dalle ore del </i>) e a quello di cessazione (<i>da rispettare fino alle ore del</i>), dovrà essere partecipata d'iniziativa dalla stazione che riceve l'incarico.</p> <p>Art. 10</p> <p>La stazione che compila il riepilogo delle prescrizioni di movimento deve consegnare i moduli M.3/M.40</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>relativi al percorso fino alla stazione termine di corsa o fino a quella dove è previsto il cambio del riepilogo secondo le seguenti norme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - un M3 ed un M40 per la tratta per la quale le prescrizioni vengono praticate d'iniziativa o a seguito di incarico ricevuto con dispaccio; - un M3 ed un M40 per ogni tratta per la quale le prescrizioni vengono praticate dietro incarico ricevuto in fac-simile mediante posta elettronica o telefax. <p style="text-align: center;">Art. 11</p> <p>Per l'invio mediante posta elettronica devono essere osservate le disposizioni operative contenute nelle "Norme per l'utilizzo di posta elettronica per la trasmissione di incarico di prescrizioni in fac-simile" emesso dall'Unità Centrale competente.</p> <p>Art. 12 Frontespizio incarico M3.</p> <p>Art. 13 Fac-simile modulo M3.</p> <p>Art. 14 Frontespizio Incarico M40.</p> <p>Art. 15 Fac-simile modulo M40.</p>					
<p style="text-align: center;">DISPOSIZIONE 26/2004</p> <p>"Modifica alla Disposizione n. 49 del 16/10/2003 relativa alla «Istruzione per l'Esercizio con gli Apparati Centrali Statici - Condizioni tecniche e disposizioni normative»"</p> <p style="text-align: center;">Art. 1</p> <p>Il punto 8.2 dell'art. 8 della Disposizione n. 49 del 16/10/2003 viene sostituito con il seguente:</p> <p>8.2 Ripristino a seguito di arresto</p> <p>All'atto del ripristino il sistema ACS riparte in regime EDCO e sono attivi sia i comandi da Tastiera funzionale (TF) che da Terminare Operatore (TO); in alcuni tipi di impianto i comandi leggeri da TO devono essere riattivati manualmente dall' AM.</p> <p>L'AM prima di iniziare le procedure di ripristino, dovrà</p>	<p>2.11 Il comando e il controllo degli enti di sicurezza delle località di servizio e delle linee è effettuato 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>4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e</p>			GI	

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>ottenere dal DM o DCO la conferma della sospensione dei movimenti dei treni e delle manovre. All'atto del ripristino esistono le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sulle linee a doppio binario banalizzate il senso blocco è coerente allo stato precedente l'arresto con la particolarità che quando è orientato in partenza si ripristina soltanto dopo che sia stata verificata la libertà di tutte le sezioni di blocco della tratta; nel caso di mancanza della condizione di libertà delle sezioni per guasto, il ripristino del senso blocco in partenza potrà essere ottenuto utilizzando la funzione 1e TbBA. dopo i prescritti accertamenti. • Il fuori servizio di linea è coerente allo stato precedente l'arresto. • Lo stato delle zone escludibili è coerente con la situazione delle chiavi di zona. • Esiste il controllo dei deviatori; per alcuni tipi di impianti i deviatori permangono in assenza di controllo che deve essere ripreso dall' AM utilizzando la funzione di ripristino controllo deviatori (Gestore di Area). • Sulle linee telecomandate le chiusure segnali da DCO sono in atto su tutti i punti di linea. <p>Conseguentemente al ripristino, il sistema ACS provvede ad autoconfigurare la logica interna coerentemente con la situazione degli enti di piazzale, attraverso l'acquisizione dei rispettivi controlli e a disporre nello stato convenzionalmente definito "normale" le funzioni di tipo stabile (es.: funzioni di comando deviatore: in automatico; funzioni Es enti: in incluso, ecc.).</p> <p>Le esclusioni stabilizzate devono essere ripristinate dall' AM prima della ripresa della circolazione. Per rilevare le esclusioni stabilizzate in atto prima dell'interruzione l'AM si potrà avvalere della stampa della registrazione dello stato del sistema esistente</p>	<p>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. <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>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. <p>8.17 L'accesso ad una sezione di blocco deve poter</p>				

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>all'atto dello spegnimento, richiedendo all'occorrenza il consenso di esclusione al DM. L'avvenuto ripristino dell'impianto deve essere comunicato con M40 o con dispaccio dall' AM al DM (o DCO).</p> <p>L'eventuale cambio di regime, in caso di impianto presenziato da DM, deve essere effettuato dal DM stesso.</p> <p>Nel caso di impianto presenziato, il DM, ricevuto dall' AM avviso scritto dell'avvenuto ripristino, prima di riprendere l'esercizio, dovrà riattivare in apparato le eventuali esclusioni, ed in generale le funzioni stabilizzate indicate al punto 8.1 che fossero state attive al momento dell' arresto ed ancora necessarie con esclusione di quelle di competenza dell' AM (Es/IS) e di quelle che sono automaticamente ripristinate dall'apparato (Fuori servizio, senso del blocco, zone escludibili). Per il ripristino delle funzioni di competenza il DM potrà richiedere all' AM la stampa della registrazione delle informazioni dedicate alle "operazioni del DM". Gli accertamenti fatti su enti guasti prima dell'arresto devono essere ritenuti nulli e, nel caso di permanenza del guasto anche dopo il ripristino, dovranno essere ripetuti.</p> <p style="text-align: center;">Art 2</p> <p>Il punto 4 dell'art. 9 della Disposizione n. 49 dei 16/10/2003 viene modificato come segue:</p> <p>4. Lavori in regime di accordi verbali non registrati</p> <p>Il terzo capoverso è soppresso.</p> <p style="text-align: center;">Art.3</p> <p>Il testo relativo alle lettere a) e b) del punto 7 dell'art. 10 della Disposizione n. 49 del 16/10/2003 –"I - Deviatoi con manovra elettrica", è sostituito dal seguente:</p> <p>a) Quando ha la certezza che i dispositivi del controllo elettrico siano efficienti e che il controllo elettrico sia regolare, dopo aver</p>	<p>essere consentito ad un solo treno alla volta e deve essere protetto dall'eventuale accesso di altri veicoli, attraverso i dispositivi tecnologici che assicurano il distanziamento dei treni.</p> <p>8.18 Un'autorizzazione al movimento deve includere almeno un'intera sezione di blocco o un intero itinerario e non può includere parti di essi.</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. 				

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna		
<p>provveduto a reinserire la chiave nell'unità bloccabile per i deviatoi provvisti per la manovra a mano, deve concedere il benestare verbalmente, utilizzando la seguente formula: «Nulla osta per il movimento treno..... daa..... con segnali a via libera salvo l'esistenza di altri impedimenti». Qualora non pervenga il controllo devono essere adottate le procedure di cui ai successivi punti b) e c); in tali casi l' .LA-Y1 dovrà provvedere alla disalimentazione del circuito di manovra del deviatoio. La disalimentazione del deviatoio deve precedere l'accertamento dell'avvenuta fermascambiatura o l'applicazione del fermascambio a morsa e cuneo o distanziatore.</p> <p>b) Quando non esista la regolarità del controllo ma possa essere accertata l'avvenuta fermascambiatura meccanica, l'AM deve reinserire la chiave nell'unità bloccabile per i deviatoi muniti di dispositivo per la manovra a mano e concedere il benestare, con comunicazione registrata (dispaccio o accordi verbali registrati), utilizzando la seguente formula «Nulla osta per movimento treno da a Deviatoio n° in posizione normale o rovescia per la sinistra o per la destra con tiranteria e fermascambiatura meccanica efficienti. Controllo non efficiente».</p> <p style="text-align: center;">Art. 4</p> <p>Nell'Appendice 2 -"Esclusione enti" della Disposizione n. 49 del 16/10/2003 le schede ES1 e ES12 sono sostituite dalle seguenti:</p> <p>ES1 - DEVIATOIO - ESCLUSIONE STABILIZZATA "Es/IS Dev"</p> <table border="1" data-bbox="120 1353 808 1410"> <tr> <td data-bbox="120 1353 808 1385"><i>Condizioni per attuare l'Es/IS (stabilizzata)</i></td> </tr> <tr> <td data-bbox="120 1385 808 1410">Con impianto presenziato:</td> </tr> </table>	<i>Condizioni per attuare l'Es/IS (stabilizzata)</i>	Con impianto presenziato:					
<i>Condizioni per attuare l'Es/IS (stabilizzata)</i>							
Con impianto presenziato:							

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<ul style="list-style-type: none"> - Itinerari che interessano il deviatoio di percorso a riposo o in liberazione oltre il deviatoio; che lo interessano come laterale a riposo o in liberazione oltre il punto da proteggere; che lo interessano di uscita a riposo. - Itinerari che utilizzano il deviatoio per condizionare l'inserimento di CdB laterali a riposo o in liberazione oltre il deviatoio (o la cassa) che richiede la condizione di CdB laterale. - Bloccamenti di uscita temporizzati che interessano il deviatoio a riposo. - Istradamenti e percorsi carrello che interessano il deviatoio di percorso a riposo o in liberazione oltre il deviatoio. - Manovra del deviatoio non in atto. <p>Con impianto telecomandato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zona (o zone) che comprende il deviatoio "esclusa e stabilizzata" (1). - Percorsi carrello che richiedono il deviatoio come percorso a riposo. - Manovra del deviatoio non in atto. 					
<i>Condizioni per rimuovere l'Es/IS (stabilizzata)</i>					
<p>Con impianto presenziato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Itinerari che interessano il deviatoio come laterale a riposo o in liberazione oltre il punto da proteggere. - Itinerari che interessano il deviatoio di uscita a riposo. - Bloccamenti di uscita temporizzati che interessano il deviatoio a riposo. - Il controllo della chiave per la manovra a mano (introdotta nel trasmettichave). <p>Con impianto telecomandato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il controllo della chiave per la manovra a mano (introdotta nel trasmettichave). 					
<i>Effetti prodotti dall' Es/IS (stabilizzata)</i>					
<p><i>Sull'ente:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Non è comandabile da itinerario, istradamento, TO, TF e DCO. - I controlli non sono visualizzati dal video QL. - La cassa è manovrabile elettricamente da TM. - Em e Tsch risultano esclusi e quindi sono 					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>comandabili da TM.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La rimozione dall'Es/IS fornisce all'apparato il controllo di cassa del deviatoio anche se è stato manovrato manualmente. 					
<p><i>Sugli itinerari</i></p> <p>Con impianto presenziato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Per i deviatoi di percorso: itinerari inibiti (2). - Per i deviatoi laterali: itinerari parzialmente inibiti (arresto alla fase logica del "bloccamento del percorso" (3)); <i>la condizione di esclusione stabilizzata è scartabile con l'intervento di soccorso Tci (4) che consente la manovra del segnale.</i> - Per i deviatoi di uscita: itinerari parzialmente inibiti (arresto alla fase logica del "bloccamento del percorso"); <i>la condizione di esclusione stabilizzata è scartabile con l'intervento di soccorso TxDev che consente la accensione del segnale di avanzamento.</i> <p>Con impianto telecomandato:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inibizioni già imposte dalla zona Esclusa e Stabilizzata (regime di interruzione circolazione), più restrittive di quelle specifiche dell'Es/IS per impianto presenziato che restano comunque in atto. 					
<p><i>Sugli istradamenti</i></p> <p>Con impianto presenziato: per i deviatoi di percorso: istradamenti inibiti (2).</p> <p>Con impianto telecomandato: non è previsto il telecomando degli istradamenti.</p>					
<p><i>Sui Percorsi Carrello</i></p> <p>Con impianto presenziato: per i deviatoi di percorso: percorsi carrello inibiti.</p> <p>Con impianto telecomandato: per i deviatoi di percorso: percorsi carrello inibiti.</p>					
<p>Note</p> <p>(1) Ad imp. Telecomandato l'Esclusione Stabilizzata di una zona (o di più zone) pennette all' AM di conseguire unilateralmente lo stato Es/IS degli enti appartenenti alla zona stessa, purché il deviatoio non sia di confine con l'area telecomandata.</p> <p>La rimozione dell'Esclusione della zona è subordinata alla</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna								
<p>verifica di normalità della funzione Es/IS degli enti in essa compresi.</p> <p>(2) Le improrogabili esigenze di esercizio che richiedono il passaggio di un treno (o di una manovra) su un deviatoio percorso posto in "Es/IS" impongono la reinclusione del deviatoio stesso.</p> <p>Ciò rende efficace il TxDev che all'occorrenza, può essere azionato onde conseguire l'attivazione del segnalamento degradato.</p> <p>(3) L'Es/IS applicata ad un deviatoio laterale impone sulla "verifica della via" dell'itinerario l'eventuale cdb laterale che contiene il deviatoio e che normalmente non è richiesto in virtù della protezione offerta dal deviatoio laterale stesso.</p> <p>(4) L'intervento del Tcl su un deviatoio laterale posto in "Es/IS" è assimilabile a quello su un deviatoio incluso, ma senza controllo e deve essere fatto nel rispetto dell'ISD (Art. 12/9 e 24/17).</p> <p>N.B.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le funzioni "ES" eliminano le manifestazioni di eventuali allarmi relativi agli enti interessati. - L'Es/IS scarta la verifica di normalità delle chiavi MD nella funzione nMDLB. - L'Es/IS di un deviatoio condizionante di un cdb di immobilizzazione aggiuntivo inserisce in modo secco tale cdb. <p>ES12 -PL DI STAZIONE -ESCLUSIONE STABILIZZATA (O)</p> <p>"Es/IS PL"</p> <table border="1" data-bbox="145 1061 808 1420"> <tr> <td data-bbox="145 1061 808 1093"><i>Condizioni per attuare l'Es/IS (stabilizzata)</i></td> </tr> <tr> <td data-bbox="145 1093 808 1125">Con impianto presenziato:</td> </tr> <tr> <td data-bbox="145 1125 808 1236"> <ul style="list-style-type: none"> - Itinerari che richiedono il PL a riposo o in liberazione oltre il PL. -Istradamenti che richiedono il PL a riposo o in liberazione oltre il PL. Funzioni TcPL e TillPL a riposo. </td> </tr> <tr> <td data-bbox="145 1236 808 1268">Con impianto telecomandato:</td> </tr> <tr> <td data-bbox="145 1268 808 1332"> <ul style="list-style-type: none"> - Itinerari che richiedono il PL a riposo o in liberazione oltre il PL (I). </td> </tr> <tr> <td data-bbox="145 1332 808 1364"><i>Condizioni per rimuovere l'Es/IS (stabilizzata)</i></td> </tr> <tr> <td data-bbox="145 1364 808 1396">Con impianto presenziato:</td> </tr> <tr> <td data-bbox="145 1396 808 1420"> <ul style="list-style-type: none"> - Itinerari che richiedono il PL a riposo o in </td> </tr> </table>	<i>Condizioni per attuare l'Es/IS (stabilizzata)</i>	Con impianto presenziato:	<ul style="list-style-type: none"> - Itinerari che richiedono il PL a riposo o in liberazione oltre il PL. -Istradamenti che richiedono il PL a riposo o in liberazione oltre il PL. Funzioni TcPL e TillPL a riposo. 	Con impianto telecomandato:	<ul style="list-style-type: none"> - Itinerari che richiedono il PL a riposo o in liberazione oltre il PL (I). 	<i>Condizioni per rimuovere l'Es/IS (stabilizzata)</i>	Con impianto presenziato:	<ul style="list-style-type: none"> - Itinerari che richiedono il PL a riposo o in 					
<i>Condizioni per attuare l'Es/IS (stabilizzata)</i>													
Con impianto presenziato:													
<ul style="list-style-type: none"> - Itinerari che richiedono il PL a riposo o in liberazione oltre il PL. -Istradamenti che richiedono il PL a riposo o in liberazione oltre il PL. Funzioni TcPL e TillPL a riposo. 													
Con impianto telecomandato:													
<ul style="list-style-type: none"> - Itinerari che richiedono il PL a riposo o in liberazione oltre il PL (I). 													
<i>Condizioni per rimuovere l'Es/IS (stabilizzata)</i>													
Con impianto presenziato:													
<ul style="list-style-type: none"> - Itinerari che richiedono il PL a riposo o in 													

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
liberazione oltre il PL. – Istradamenti che richiedono il PL a riposo o in liberazione oltre il PL . – Comando singolo di chiusura non in atto. – PL in posizione di aperto. Con impianto telecomandato: – Itinerari che richiedono il PL a riposo o in liberazione oltre il PL. – Comando singolo di chiusura (da TF) non in atto. – PL in posizione di aperto.					
Effetti prodotti dall'Es/IS (stabilizzata)					
<i>Sull'ente</i> – Il PL non è comandabile da itinerario, istradamento, TO, TF, DCO. – La "Concordanza di PL chiuso" resta inibita. – I controlli non sono visualizzati dal video QLv. L'AM, tramite il Terminale Manutenzione, può manovrare elettricamente le barriere ed accendere/spegnere i segnali stradali.					
<i>Sugli itinerari</i> Con impianto presenziato: – Itinerari parzialmente inibiti (arresto alla fase logica "Bloccamento del percorso"); <i>la condizione dell'esclusione stabilizzata è scartabile con l'intervento del tasto TxPL (2) che permette la manovra del segnale di avanzamento o avvio (luce fissa).</i>					
Con impianto telecomandato: Itinerari parzialmente inibiti (arresto alla fase logica "Bloccamento del percorso")					
<i>Sugli istradamenti</i> Con impianto presenziato: Istradamenti parzialmente inibiti (arresto alla fase logica "Bloccamento del percorso"); <i>la condizione dell'esclusione stabilizzata è scartabile con l'intervento del tasto TxPL (2) che permette la disposizione all'aspetto di libero passaggio del Sb.</i> Con impianto telecomandato: Nessuno: non è previsto il telecomando degli istradamenti					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p><i>Sui Percorsi Carrello</i> Con impianto preenziato: Nessuno Con impianto telecomandato: Nessuno.</p> <p>Note</p> <p>(0) La funzione Es/IS PL è assimilabile alla funzione "fsPL" di cui alla circolare R/9904432/P del 7/6/1999, recante in allegato lo schema SIS 02. Per ottenere l'Es/IS PL e la conseguente rimozione: – ad impianto preenziato: occorre l'azione congiunta dell' AM e del DM (tramite TM e TF); – (1) ad impianto telecomandato: è sufficiente l'azione dell'AM (tramite TM) da effettuarsi a seguito degli accordi presi con il DCO come stabilito dalla succitata circolare (2) L'azionamento del TxPL dovrà essere effettuato solo dopo aver provveduto alla protezione dell'attraversamento o aver partecipato al PdM le necessarie prescrizioni. N.B. – Le funzioni "ES" eliminano le manifestazioni di eventuali allarmi agli enti interessati. – Nel caso in cui un PL in Es/IS debba essere percorso da treno e l'attraversamento non fosse protetto, l'AM dovrà preventivamente disconnettere il circuito di manovra dalle casse.</p>					
<p style="text-align: center;">Art. 5</p> <p>La presente Disposizione entra in vigore alle ore 00.01 del 15.09.2004. L'applicazione delle norme di cui all'articolo 1 "Ripristino a seguito di arresto" è subordinata alle modifiche degli impianti da effettuare sulla base dello schema allegato (Allegato 1). L'allegato 1 è parte integrante e costitutiva della Disposizione. Allegato 1 (figura)</p>					
DISPOSIZIONE 27/2004	1.7 Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza			GI	

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>"Interruzioni sulle linee telecomandate e a dirigenza locale"</p> <p>Capitolo I</p> <p>Interruzioni mediante l'impiego delle lettere "C" luminose sulle linee telecomandate a doppio binario con impianti realizzati in base allo schema di principio V 401</p> <p style="text-align: center;">Titolo I</p> <p>LINEE IN TELECOMANDO ESERCITATE CON SISTEMA COMANDO E CONTROLLO (S.C.C.)</p> <p style="text-align: center;">Art. 1</p> <p>Interruzioni dei binari di linea</p> <p>1. In applicazione delle norme di cui all'art. 16 delle Disposizioni per l'Esercizio in Telecomando (D.E.T.) sulle linee telecomandate a doppio binario esercitate con SCC, munite della segnalazione di cui al punto 23 dell' Allegato I al Regolamento sui Segnali (R.S.) ("C" luminosa) i dispacci di richiesta e concessione dell'interruzione di un binario di linea fra il titolare dell'interruzione e il Dirigente Centrale Operativo (DCO) o Dirigente Movimento (DM) possono essere sostituiti da intese verbali se le operazioni di stabilizzazione del fuori servizio (f.s.) del binario si completano regolarmente (accensione della relativa lettera "C" luminosa).</p> <p>2. Analogamente, nel caso di regolare funzionamento dei dispositivi di stabilizzazione del f.s. di un binario, il dispaccio di annuncio dell'interruzione alle stazioni interessate può essere sostituito da comunicazioni verbali registrate.</p> <p>3. Quando l'interruzione interessi un PdS in regime di tracciato permanente escluso dal telecomando su linea con Blocco Automatico Banalizzato,</p>	<p>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> <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 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; 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; 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>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>("TP/EDCO"), oppure su linea con Blocco Conta Assi Banalizzato (AUTNEDCO), il DCO, prima di concedere l'interruzione, dovrà impartire il comando di inibizione apertura segnali nelle due località di servizio limitrofe alla località suddetta. Inoltre, la rimozione del f.s. e dell'inibizione apertura segnali dovrà essere effettuata dal DCO solo dopo l'avvenuta liberazione del f.s. in una delle due località limitrofe anzidette.</p> <p>4. Al termine dell'interruzione, se le operazioni di liberazione del f.s. del binario tramite gli appositi dispositivi si completano regolarmente, il dispaccio di nulla osta per la ripresa della circolazione sul binario precedentemente interrotto può essere sostituito:</p> <ul style="list-style-type: none"> - da comunicazione verbale tra il titolare dell'interruzione e il DCO (o DM), se l'impianto è presenziato; - da comunicazioni verbali registrate o per iscritto tra il titolare dell'interruzione ed il DCO se l'impianto è telecomandato. <p>Qualora le predette operazioni di riattivazione non si completino regolarmente la comunicazione per la ripresa della circolazione deve avvenire per iscritto.</p> <p>5. L'accensione della lettera "C" costituisce per il titolare dell'interruzione l'autorizzazione ad impegnare il tratto interessato, solo se le operazioni di stabilizzazione del f.s. sono state effettuate dallo stesso agente. L'utilizzazione dell'interruzione da parte di altro agente può avvenire solo previo nulla osta del titolare della relativa interruzione.</p> <p>6. Per l'impiego della "C" luminosa e per la circolazione dei carrelli e treni M.L. devono essere applicate le norme di cui alla disposizione n. 40</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>del 23 /12/2002.</p> <p>Capitolo II</p> <p>Interruzioni nell'ambito dei PdS mediante l'impiego delle chiavi di zona sulle linee telecomandate a doppio binario con impianti realizzati in base allo schema di principio V 401</p> <p>Art. 2</p> <p>Caratteristiche impiantistiche</p> <p>Individuazione e delimitazione delle zone</p> <p>1. Nei PdS telecomandabili si individuano zone temporaneamente escludibili alla circolazione treni.</p> <p>L'individuazione di tali zone spetta alle Unità periferiche interessate sulla base dei seguenti criteri generali:</p> <p><i>Nell'Area Telecomandata:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - una zona per ogni stazionamento delimitata dai segnali di partenza; - per i binari di corsa, una zona per ogni tratto da segnale di partenza a picchetto limite di manovra; - per i binari non di corsa, una o più zone escludibili per ogni zona di alimentazione della linea di contatto, limitando i frazionamenti a quelli notevolmente vantaggiosi per la circolazione e chiaramente individuabili sul piazzale. <p><i>Nell'Area Centralizzata e non Telecomandata:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - una zona escludibile per ogni zona di alimentazione della linea di contatto. <p>Il confine fra area telecomandata e area non telecomandata e il confine tra ambito DCO e ambito DM, in regime misto, devono costituire anche confine di zone escludibili.</p> <p>L'Unità centrale competente può autorizzare casi particolari non compresi nei criteri generali suddetti.</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>Descrizione delle apparecchiature dei posti periferici</p> <p>2. Pannello topografico Le zone escludibili dalla circolazione treni sono rappresentate su un apposito pannello topografico ubicato nell'ufficio movimento e contenente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le chiavi di zona e la chiave di bloccamento delle chiavi di zona "TI" ; - i dispositivi di stabilizzazione e liberazione del percorso per carrelli all'interno del PdS. <p>Norme particolari possono essere emanate dalle Unità periferiche interessate per l'utilizzazione delle chiavi di zona nei PdS muniti di binari decentrati.</p> <p>3. Chiavi di zona Le serrature bloccabili e le relative chiavi di zona, univocamente marcate e numerate, consentono l'esclusione dalla circolazione treni delle zone corrispondenti. Sul pannello topo grafico, ciascuna chiave di zona è corredata da una indicazione luminosa, normalmente spenta, che quando accesa indica l'esistenza delle condizioni per l'estrazione della relativa chiave.</p> <p>Le chiavi di zona sostituiscono quelle previste con la circolare IE 5.31/385/815 de120-12-1985 (chiavi di protezione TE).</p> <p>La corrispondenza fra zone TE e chiavi di zone escludibili dalla circolazione deve essere indicata in apposita tabella ubicata sul pannello.</p> <p>Le condizioni per l'estrazione delle chiavi e i vincoli stabiliti dalle chiavi estratte sono descritte nei successivi capitoli.</p> <p>4. Chiave di bloccamento delle chiavi di zona Indipendentemente dal regime in atto: la chiave "TI" può essere estratta se non sono in atto percorsi carrelli, nell'ambito del PdS con l'accensione della "C" luminosa.</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>La chiave "TI" estratta inibisce:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'estrazione di ulteriori chiavi di zona - l'accensione delle "C" luminose: tutte tranne quelle relative ai binari di corsa nel caso sia stato comandato il regime "TP/J" (o "AutA/J") e sia introdotta la chiave di zona dello stazionamento del binario di corsa interessato. <p>Caratteristiche delle zone</p> <p>5. Zone in regime di Telecomando ("J")</p> <p>Ai fini della utilizzazione delle zone escludibili dalla circolazione treni, è previsto nel Posto Centrale un comando per la esclusione di ciascuna zona in area telecomandabile ed un comando per la rimozione della esclusione stessa. La esclusione delle zone in area non telecomandata non è soggetta a telecomandi né a vincoli di regime.</p> <p>Il comando del neo per la esclusione si attua se sono soddisfatte le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - non siano in atto bloccamenti interessanti la zona da escludere rispetto movimenti di treno o di carrello; - non sia in atto il regime "TP/J" (o "AutA/J") qualora il comando riguardi zone di corretto tracciato non di stazionamento. Il regime "TP/J" (o "AutA/J") non inibisce la esclusione delle zone non interessate a tale regime. <p>L'attuazione del comando del DCO determina i seguenti effetti:</p> <p>a) inibizione della registrazione degli itinerari che interessano la zona (anche solo come deviatori laterali in essa compresi);</p> <p>b) possibilità di estrarre la chiave della zona purché esistano le seguenti condizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - non sia estratta la chiave "TI"; - le comunicazioni di confine della zona stessa con altre zone telecomandate siano disposte in modo da consentire il transito dei treni sul 					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>binario attiguo rimasto in esercizio (1). Tale condizione non è necessaria in presenza di analogo comando del DCO relativo alla zona limitrofa;</p> <p>c) degradazione dei codici sui binari di corsa attigui, quando ciò sia ritenuto necessario dalle Unità periferiche interessate, in relazione alla misura dell'intervista esistente fra tali binari e quelli esclusi (quando tale condizione sia richiesta dalle norme vigenti in relazione alla velocità massima ammessa sui binari di corsa);</p> <p>d) spegnimento della lettera luminosa "P" o "D" del segnale di protezione sul binario di corretto tracciato di cui si esclude lo stazionamento quando il PdS è in regime "T/J" (o "AutA/J");</p> <p>e) bloccamento delle comunicazioni di confine della zona, se la zona limitrofa non è esclusa;</p> <p>f) nel caso di zona estrema relativa ai binari di corsa si determina l'occupazione della 1^a sezione di blocco quando il blocco stesso è orientato per gli arrivi.</p> <p>L'estrazione di una 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 di carrello), ad eccezione delle comunicazioni di "confine" con altra zona non in inclusione stabilizzata. <p>L'estrazione delle chiavi di zona non inibisce la formazione di percorsi di carrello e l'accensione della "C".</p> <p>La manovra elettrica di ciascun deviatoio compreso</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>nella zona rimane efficiente a condizione che non risulti estratta anche la relativa chiave per la manovra a mano; fanno eccezione le comunicazioni di "confine" fra due zone di cui una non in esclusione stabilizzata.</p> <p>La estrazione delle chiavi di due zone limitrofe estende anche alle comunicazioni di "confine" interessate gli effetti relativi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - alla liberazione delle chiavi per la manovra a mano; - alla possibilità della manovra elettrica. <p>Fa eccezione a quanto sopra il caso della comunicazione su stazionamento di un binario di corsa per il quale, in regime di "TP/J" o "TP/EDCO" (o "AutA/J" o "AutA/EDCO"), la chiave per la manovra a mano non è mai estraibile.</p> <p>I fermatevi dei deviatori a manovra a mano compresi in zona esclusa non risentono di alcuna condizione relativa alle zone.</p> <p>6. Zone nei regimi di Stazione Porta Temporanea ("SPT") e di Esclusione DCO ("EDCO")</p> <p>Nei regimi "SPT" e "EDCO" la esclusione dalla circolazione treni e manovre di una certa zona con la estrazione della relativa chiave non è soggetta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - al consenso del DCO - alla posizione delle comunicazioni di confine o alla esclusione della zona di confine; <p>ed è possibile se:</p> <ul style="list-style-type: none"> - non sono in atto bloccamenti interessanti la zona per movimenti di treno, manovra o carrello; - non è estratta la chiave TI; - non è in atto il regime "TP/EDCO" (o "AutA/EDCO") qualora il comando riguardi zone di corretto tracciato non di stazionamento. <p>Il regime "TP/EDCO" (o "AutA/EDCO") non inibisce la</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>esclusione delle zone non interessate a tale regime. L'estrazione di una chiave di zona comporta i seguenti effetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - inibizione della registrazione degli itinerari e istradamenti che interessano la zona; - degradazione dei codici sui binari di corsa attigui quando ciò sia ritenuto necessario dalle Unità periferiche interessate in relazione alla misura dell'intervallo esistente fra tali binari e quelli esclusi (quando tale condizione sia richiesta dalle norme vigenti in relazione alla velocità massima ammessa sui binari di corsa); - liberazione di tutte le chiavi per la manovra a mano dei deviatori telecomandabili compresi nella zona e delle comunicazioni di confine con zone anch'esse escluse (se non interessati da percorsi di carrello); - nel caso di zona estrema relativa ai binari di corsa si determina l'occupazione della 1^a sezione di blocco quando il blocco stesso è orientato per gli arrivi. <p>L'estrazione delle chiavi di zona:</p> <ul style="list-style-type: none"> - non inibisce la formazione di percorsi di carrello e l'accensione delle "C"; - non esercita vincoli sulla posizione delle comunicazioni di confine. <p>La manovra elettrica dei deviatori compresi in zone escluse rimane efficiente a condizione che, per i deviatori telecomandabili, non sia estratta la relativa chiave per la manovra a mano.</p> <p>I fermadeviatoi dei deviatori a manovra a mano compresi in zona esclusa non risentono di alcuna condizione relativa alle zone.</p> <p>7. Zone nel regime di Telecomando-Dirigenza Locale ("J-DL")</p> <p>In regime "J-DL" non è possibile eseguire la esclusione di zone in ambito DCO, mentre è possibile la</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>esclusione di zone in ambito DM. Per la esclusione di zone contenenti comunicazioni di confine con l'ambito DCO, si richiede la normalità di tali comunicazioni.</p> <p>La transizione dal regime "J" al regime "J-DL" è possibile se non sono escluse zone in ambito DCO oppure se sono presenti anche il comando DM e il consenso DCO per la transizione nel regime di "SPT" o il comando DM per la transizione nel regime "EDCO".</p> <p>La transizione dal regime "SPT" al regime "J-DL" è possibile se non sono escluse zone in ambito DCO.</p> <p style="text-align: center;">Art. 3</p> <p>Utilizzo delle chiavi di zona</p> <p>1. L'utilizzo delle chiavi di zona è ammesso per l'esecuzione dei lavori in regime di interruzione del binario nell'ambito di un PdS. A tale fine, per i lavori sugli enti IS, deve essere individuata una apposita tabella di corrispondenza fra ciascun ente e la zona o le zone da escludere ai fini della sicurezza della circolazione. La esclusione della zona o delle zone non esaurisce gli adempimenti necessari per garantire la copertura antinfortunistica.</p> <p>2. Per la compilazione della suddetta tabella si terranno presenti i seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - per un Deviatoio semplice basterà escludere la zona che lo contiene. - Per una Comunicazione di confine fra due zone, dovranno essere escluse entrambe. - Per un PL si dovranno escludere tutte le zone che lo attraversano. (Poiché questa modalità è fortemente limitativa della circolazione, per i lavori ai PL si potrà, in alternativa, ricorrere alla funzione "fsPL" di cui alla circolare R/9904432/P del 7/6/1999, recante in allegato lo Schema 					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>SIS 02).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Per un Segnale di partenza si dovrà escludere il binario di stazionamento a cui comanda. - Per un Segnale di protezione si dovrà disporre e stabilizzare il "fuori servizio" del binario di linea a cui il segnale comanda (condizione assimilabile a una zona esclusa). - Per un c.d.b. generico si dovrà escludere la zona o le zone sufficienti a ricoprirlo completamente. - Per un c.d.b. di stazionamento, anche se si estende oltre il segnale di partenza, sarà sufficiente escludere la zona di stazionamento. - Per un c.d.b. di ricopri mento, compreso fra segnale di protezione e picchetto limite di manovra si dovrà disporre e stabilizzare il "fuori servizio" del binario di linea. - Per un segnale basso generico si dovrà escludere la zona comprendente il tratto di binario a monte del segnale stesso. - Per un segnale basso di uscita da uno stazionamento sarà sufficiente escludere la zona di stazionamento a cui comanda. <p>3. Il titolare dell'interruzione di ogni singola zona è l'agente che ne custodisce la relativa chiave.</p> <p>4. Per eseguire lavori che comportano la manovra di deviatori richiesti in una determinata posizione, come condizione d'impianto, per il telecomando o l'impresenziamento di un PdS non è sufficiente la esclusione delle zone che li comprendono, ma occorre che il PdS venga presenziato.</p> <p style="text-align: center;">Art. 4</p> <p>Interruzioni mediante l'impiego delle chiavi di zona nell'ambito dei PdS in regime "J"</p> <p>1. In applicazione delle norme di cui all'a.art. 16</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>delle D.E.T., sulle linee telecomandate a doppio binario esercitate con SCC, nei PdS muniti di chiavi relative alle zone escludibili dalla circolazione treni, per la richiesta e concessione delle interruzioni dei binari nell'ambito dei PdS nonché per la relativa riattivazione, tra l'agente della manutenzione ed il DCO, devono essere applicate le norme contenute nei successivi commi.</p> <p>2. Quando i lavori interessano zone dell'area telecomandata di un PdS, i dispacci di richiesta e conferma dell' interruzione fra l'Agente della Manutenzione (AM) e il DCO possono essere sostituiti da intese verbali se le operazioni che consentono l'estrazione delle relative chiavi di zona si completano regolarmente e le chiavi stesse vengono conservate dall'AM.</p> <p>3. L'utilizzazione di una o più zone deve essere concordata di volta in volta fra l'AM e il DCO. A tal fine, l'AM deve avanzare tempestivamente richiesta verbale al DCO, specificando le operazioni da eseguire e la presumibile durata. Il DCO, prima di comandare l'esclusione di una zona, deve accertare che non siano in atto movimenti che la interessano e disporre le comunicazioni di confine della zona stessa con le zone non escluse nella posizione che consente il libero passaggio dei treni sul binario attiguo. L'estrazione delle chiavi è condizionata alla presenza in serratura della chiave "TI". L'AM deve provvedere all'estrazione della chiave di zona solo dopo aver accertato la regolare accensione della relativa segnalazione luminosa posta a corredo di ciascuna chiave.</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>Egli, inoltre, deve provvedere anche all'estrazione della chiave "TI".</p> <p>4. Nel caso particolare in cui i lavori interessino zone comprese nella eventuale area centralizzata non telecomandata l'AM, prima di estrarre le chiavi relative alle zone interessate ai lavori e la chiave "TI", deve chiedere verbalmente ed ottenere con comunicazione verbale registrata o per iscritto l'autorizzazione del DCO.</p> <p>5. L'AM deve considerare perfezionata la concessione della zona solo dopo l'estrazione della chiave o delle chiavi relative alle zone interessate e della chiave "TI"; ha inoltre l'obbligo di custodire presso di sé le chiavi di zona e la chiave "TI" per tutta la durata dell'interruzione. La chiave di bloccamento delle chiavi di zona deve essere estratta e conservata dall'Agente titolare di una o più interruzioni di zone di stazione per impedire:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lo sblocco delle comunicazioni per esclusione di ulteriori zone confinanti; - l'inoltro di carrelli in zona esclusa con "C" luminosa. <p>La chiave "TI" può essere temporaneamente reinserita per autorizzare con le cautele necessarie i percorsi consentiti dei carrelli e l'esclusione di ulteriori zone. L'esclusione di una o più zone consente l'esecuzione dei lavori nell'ambito dei confini delle zone escluse con quelle non escluse secondo la tabella di cui al precedente art.3 comma 2; le esclusioni stesse non esauriscono gli adempimenti per la copertura antinfortunistica.</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>Nel caso di utilizzazione di più zone da parte di agenti diversi dovranno essere osservate le norme di cui al successivo comma 11.</p> <p>6. Durante il periodo dei lavori non devono essere oltrepassati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - I limiti di giurisdizione delle zone di cui si ha il possesso delle chiavi; - Il picchetto limite delle manovre quando le zone interessate ai lavori sono quelle di estremità del PdS. <p>7. I lavori su un ente IS possono essere eseguiti solo se sono escluse tutte le zone corrispondenti.</p> <p>8. Qualora, per la tipologia dei lavori, l'AM debba garantirsi dalla indebita manovra di un deviatore centralizzato telecomandato non di confine, egli deve estrarre dall'unità bloccabile e custodire presso di sé anche la chiave per la manovra a mano del deviatore interessato, (lo stesso dicasi per una comunicazione di confine fra due zone entrambe escluse).</p> <p>9. L'AM è autorizzato ad estrarre le chiavi per la manovra a mano dei soli deviatori contenuti (o delle sole comunicazioni interamente contenute) nelle zone escluse e non interessati da percorsi carrelli in atto, evitando di utilizzare indebitamente la funzione MD eventualmente in atto contemporaneamente. Nel caso di circolazione carrelli nell'ambito di una zona esclusa, prima di comandare il movimento, devono essere reinserite tutte le chiavi per la manovra a mano dei deviatori eventualmente estratte.</p> <p>10. Al termine dell'interruzione l'AM deve avvisare verbalmente il DCO e provvedere all'introduzione e alla rotazione delle chiavi di</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>zona nelle serrature. Con tale operazione, l'agente interessato conferma che i lavori sono terminati e che nulla osta alla ripresa della circolazione sulle zone precedentemente interrotte del PdS.</p> <p>Inoltre, egli deve provvedere ad inserire in serratura, se non restano altre zone interrotte, anche la chiave "TI".</p> <p>Dopo l'introduzione e la rotazione della chiave in serratura, il DCO deve provvedere al bloccamento della stessa comandando l'annullamento del consenso ed accertandone il perfezionamento.</p> <p>Nel caso particolare che i lavori interessino una zona compresa nell' area centralizzata non telecomandata l'AM deve trasmettere con comunicazione verbale registrata o per iscritto il riattivato al DCO e provvedere a reinserire le chiavi di zona e la chiave "TI" in serratura.</p> <p>11. Nell'ambito dello stesso PdS è ammessa la contemporanea utilizzazione di più zone da parte di agenti diversi.</p> <p>In tale circostanza, la chiave "TI" deve essere custodita dall' agente che per primo richiede l'esclusione di una zona.</p> <p>Gli Agenti della Manutenzione, operanti in distinte zone devono custodire ciascuno la chiave della zona di pertinenza.</p> <p>Gli agenti che richiedono l'esclusione di una zona quando sia già in atto l'esclusione di altre zone (chiave "TI" non inserita in serratura), dopo aver preso gli accordi necessari con il DCO, per il ritiro della relativa chiave, devono rivolgersi all'agente che custodisce la chiave "TI" al fine di</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>poter estrarre la chiave relativa alla propria zona dopo aver concordato per quanto necessario con i titolari di altre zone escluse le modalità per l'esecuzione dei lavori. Al termine dei lavori, ogni agente della manutenzione deve reinserire e ruotare in serratura la chiave di zona utilizzata. Egli, inoltre, deve avvisare verbalmente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il DCO; - l'agente della manutenzione in possesso della chiave "TI"; - i titolari interessati di zone escluse. <p>L'agente che custodisce la chiave "TI", al termine dell'interruzione oltre alle chiavi relative alle zone da lui utilizzate dovrà inserire in serratura anche la chiave "TI" medesima. Nel caso che i lavori eseguiti nelle zone dell'agente che custodisce la chiave "TI" dovessero terminare prima di quelli eseguiti in altre zone, previa intese con il DCO, la chiave "TI" deve essere affidata alla custodia dell' agente che per ultimo terminerà i lavori.</p> <p>12. Qualora il regime "J" venga istituito a partire dal regime "SPT" il DM, prima di disporre per il cambio di regime, deve accertare che le chiavi di zona e la chiave "TI" siano regolarmente inserite in serratura.</p> <p style="text-align: center;">Art. 5</p> <p>Interruzioni mediante l'impiego delle chiavi di zona nell'ambito dei PdS in regime di "SPT" o "EDCO"</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Durante il periodo in cui il PdS è gestito nel regime "SPT" o "EDCO" e non ci sono interruzioni in atto, la chiave "TI" deve essere custodita in armadietto a cura del DM. 2. Quando i lavori vengono eseguiti con l'utilizzo delle chiavi di zona, i dispacci di richiesta e conferma dell'interruzione fra AM e DM 					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>possono essere sostituiti con la consegna delle chiavi relative alle zone interessate ai lavori e della chiave "TI".</p> <p>3. L'utilizzazione di una o più zone deve essere concordata di volta in volta fra l'AM e il DM. A tal fine l' AM deve avanzare tempestivamente richiesta verbale al DM, specificando le operazioni da eseguire e la loro durata. Il DM, provvede alla estrazione delle chiavi di zona e della chiave "TI" e le consegna all'AM.</p> <p>4. L'AM deve considerare perfezionata la concessione della zona solo dopo che è in possesso della chiave relativa alla zona richiesta e della chiave "TI"; ha inoltre l'obbligo di custodire presso di sé le chiavi di zona e la chiave "TI" per tutta la durata dell' interruzione. Nel caso di utilizzazione di più zone da parte di agenti diversi dovranno essere osservate le norme di cui al successivo comma 9.</p> <p>5. Durante il periodo dei lavori non devono essere oltrepassati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - i limiti di giurisdizione delle zone di cui si ha il possesso della chiave; - il picchetto limite delle manovre quando le zone interessate ai lavori sono quelle di estremità del PdS. <p>6. I lavori su un ente IS possono essere eseguiti solo se sono escluse tutte le zone corrispondenti.</p> <p>7. L'AM è autorizzato ad estrarre le chiavi per la manovra a mano dei soli deviatori contenuti (o delle sole comunicazioni interamente contenute) nelle zone escluse e non interessati da percorsi carrelli in atto, evitando di utilizzare indebitamente la funzione MD eventualmente in atto contemporaneamente. Nel caso di circolazione carrelli nell'ambito di una zona esclusa, prima di autorizzare il movimento,</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>devono essere reinserite tutte le chiavi per la manovra a mano dei deviatori eventualmente estratte.</p> <p>8. Qualora, per la tipologia dei lavori, l'AM debba garantirsi dalla indebita manovra di un deviatore centralizzato potrà richiedere al DM di confermarlo nella posizione voluta mediante la maniglia di comando individuale.</p> <p>9. Al termine delle interruzioni l'AM deve consegnare le chiavi di zona al DM. Con tale operazione, l'agente interessato conferma che i lavori sono terminati e che nulla osta alla ripresa della circolazione sulle zone precedentemente interrotte. Inoltre, egli deve provvedere alla consegna della chiave "T" se non restano altre zone interrotte.</p> <p>10. Nell'ambito dello stesso PdS è ammessa la contemporanea utilizzazione di più zone da parte di diversi agenti. In tale circostanza, la chiave "T" deve essere custodita dall'agente che per primo richiede l'esclusione di una zona. Gli Agenti della Manutenzione, operanti in distinte zone devono custodire ciascuno la chiave della zona di pertinenza. Nel caso venga richiesta l'esclusione di una zona quando sia già in atto l'esclusione di altre zone il DM deve informare di tale situazione l'AM ed invitarlo a prendere contatti con gli altri AM fra cui quello che è in possesso della chiave "T". In tale evenienza, gli AM devono prendere i necessari accordi circa le modalità per l'esecuzione dei lavori e l'agente che è in possesso della chiave "T" deve inserirla momentaneamente in serratura al fine di consentire l'estrazione della chiave di zona. Al termine dei lavori, ogni agente della</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>manutenzione deve avvisare verbalmente il possessore della chiave "TI" e gli altri AM interessati che i lavori sono terminati e consegnare al DM la chiave relativa alla zona utilizzata. L'agente che custodisce la chiave "TI", al termine dell'interruzione oltre alle chiavi relative alle zone da lui utilizzate dovrà consegnare al DM anche la chiave "TI".</p> <p>Nel caso che i lavori eseguiti nelle zone dell'agente che custodisce la chiave "TI" dovessero terminare prima di quelli eseguiti in altre zone, previe intese con il DM, la chiave "TI" deve essere affidata alla custodia dell' agente che per ultimo terminerà i lavori.</p> <p>11. Qualora il regime "SPT o "EDCO" venga istituito a partire dal regime "J" mentre sono in atto esclusioni di zone, il DCO deve fornire le informazioni necessarie al DM circa l'esclusione delle zone in atto. L'istituzione del regime "J-DL" da "J" o da "SPT", mentre sono in atto esclusioni di zone, non è consentito normativamente. Il DM, sulla base delle indicazioni ricevute dal DCO, deve verificare la congruenza fra zone escluse e chiavi estratte, e informare i titolari delle interruzioni delle diverse zone, prima del cambio di regime.</p> <p style="text-align: center;">Art. 6</p> <p>Interruzioni mediante l'impiego delle chiavi di zona nell'ambito dei PdS in regime "J/DL"</p> <p>1. Durante i periodi in cui il PdS è gestito in regime "J/DL", non è consentito richiedere e concedere interruzioni mediante l'utilizzo delle chiavi di zona. In tale circostanza, qualora necessiti eseguire lavori mediante l'utilizzo delle chiavi di zona, l'impianto deve essere riportato nel regime "SPT".</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>Durante il periodo in cui il PdS è gestito in "J/DL", la chiave "TI" dev'essere custodita in armadietto a cura del DM.</p> <p style="text-align: center;">Art. 7</p> <p>Interruzioni mediante l'impiego delle chiavi di zona nell'ambito dei PdS in regime "TP/J" o ("AutA/J") e "TP/EDCO" o ("AutA/EDCO")</p> <p>1 Nei PdS in regime "TP/J" (o "AutA/J") e "TPIEDCO" (o "AutA/EDCO"), per l'esecuzione dei lavori devono essere osservate le norme contenute nei successivi commi.</p> <p>2 PdS in regime "TP/J" (o "AutA/J").</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se i lavori interessano una zona dell'area telecomandata richiesta per l'istituzione del regime o gli stazionamenti dei binari di corsa interessati dal regime, l'impianto deve essere riportato in regime "J". - Se i lavori interessano una zona compresa nell' area centralizzata telecomandata diversa dalle precedenti, l'impianto può rimanere in regime "TP/T" (o "AutA/T"). - Se i lavori interessano una zona compresa nell' area non telecomandata, l'impianto può rimanere in regime "TP/J" (o "AutA/J") e, per l'estrazione della chiave relativa alla zona interessata ai lavori e della chiave "TI", l'AM deve ricevere con comunicazione verbale registrata o per iscritto l'autorizzazione dal DCO. In tal caso, al termine dei lavori, l'AM deve trasmettere il riattivato al DCO con comunicazione verbale registrata o per iscritto. <p>3 PdS in regime "TP/EDCO" (o "AutA/EDCO")</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se i lavori interessano una zona richiesta per l'istituzione del regime, l'impianto deve essere riportato in regime "EDCO". - Se i lavori interessano una zona non 					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>richiesta per l'istituzione del regime, l'impianto può rimanere in regime "TPIEDCO" (o "AutA/EDCO") e, per l'estrazione della chiave relativa alla zona interessata ai lavori e della chiave "TI", l'AM deve ricevere con comunicazione verbale registrata o per iscritto l'autorizzazione dal DCO. In tal caso, al termine dei lavori, l'AM deve trasmettere il riattivato al DCO con comunicazione verbale registrata o per iscritto.</p> <p>Capitolo III Interruzioni mediante l'impiego di appositi dispositivi sulle linee a semplice binario con impianti realizzati in base ano schema di principio V 407 Art. 8 Interruzione dei binari di linea</p> <p>1 In applicazione delle norme di cui all'art. 16 delle D.E.T. sulle linee telecomandate a semplice binario esercitate con SCC, munite delle apposite segnalazioni di cui allo schema di principio V 407, i dispacci di richiesta e concessione dell'interruzione di un binario di linea fra il titolare dell' interruzione e il DCO possono essere sostituite da intese verbali se le operazioni di stabilizzazione del fs. del binario si completano regolarmente (accensione delle segnalazioni sul Q.L. della stazione).</p> <p>2 Analogamente, nel caso di regolare funzionamento dei dispositivi di stabilizzazione del fs. di un binario, il dispaccio di annuncio dell'interruzione alle stazioni interessate può essere sostituito da comunicazioni verbali registrate.</p> <p>3 Al termine dell' interruzione, se le operazioni di liberazione del fs. del binario tramite gli appositi dispositivi si completano regolarmente, il dispaccio di nulla osta per la ripresa della circolazione sul binario precedentemente interrotto può essere sostituito:</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"> - da comunicazione verbale tra il titolare dell'interruzione e il DCO, se l'impianto è presenziato; - da comunicazioni verbali registrate o per iscritto tra il titolare dell'interruzione ed il DCO se l'impianto è telecomandato. <p>Qualora le predette operazioni di riattivazione non si completino regolarmente la comunicazione per la ripresa della circolazione deve avvenire per iscritto.</p> <p>4 L'accensione della segnalazione sul Q.L. di stazione costituisce per il titolare dell' interruzione autorizzazione ad impegnare il tratto interessato, solo se le operazioni di stabilizzazione del f s. sono state effettuate dallo stesso agente. L'utilizzazione dell'interruzione da parte di altro agente può avvenire solo previo nulla osta del titolare della relativa interruzione.</p> <p>5 Per l'impiego della "C" luminosa e per la circolazione dei carrelli e treni M.L. devono essere applicate le norme di cui alla disposizione n.40 del 23/12/2002.</p> <p>Capitolo IV Interruzioni mediante l'impiego della chiave di zona e della chiave di stazionamento nell'ambito dei PdS sulle linee a semplice binario con impianti realizzati in base allo schema di principio V407 Art. 9 Caratteristiche della chiave di zona Individuazione e delimitazione della zona</p> <p>1. In ogni PdS telecomandabile è individuata una zona temporaneamente escludibile alla circolazione treni che comprende tutta l'area telecomandata ed è delimitata dai picchetti limite di manovra di entrambi i lati del PdS. L'Unità centrale competente può autorizzare</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>casi particolari non compresi nel criterio generale suddetto.</p> <p>Descrizione delle apparecchiature dei posti periferici</p> <p>2. Pannello topografico Ai fini della esclusione alla circolazione treni sul pannello ad uso del personale tecnico ubicato nell'ufficio movimento è ubicata la chiave di zona.</p> <p>3. Chiave di zona La serratura bloccabile e la relativa chiave di zona consente l'esclusione dalla circolazione treni del PdS. Sul pannello topografico, la chiave di zona è corredata da una indicazione luminosa, normalmente spenta, che quando accesa indica l'esistenza delle condizioni per l'estrazione della chiave. Le condizioni per l'estrazione della chiave e i vincoli stabiliti dalla chiave estratta sono di seguito descritti, in relazione al regime in atto.</p> <p>Caratteristiche delle zone</p> <p>4. Zona in regime di Telecomando ("J") Ai fini della utilizzazione della zona escludibile dalla circolazione treni è previsto nel Posto Centrale un comando per la esclusione della zona ed un comando per la rimozione della esclusione stessa. Il comando del DCO per la esclusione si attua se non sono in atto bloccamenti interessanti la zona da escludere rispetto movimenti di treno. L'attuazione del comando del DCO determina l'inibizione della registrazione degli itinerari che interessano il PdS. L'estrazione della chiave di zona determina:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la stabilizzazione dell' esclusione della zona; - la liberazione di tutte le chiavi per la manovra 					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>a mano dei deviatori a manovra elettrica compresi nella zona (se non interessati da percorsi carrelli). L'estrazione della chiave di zona non inibisce la formazione di percorsi di carrello e l'accensione delle relative ripetizioni ottiche, purché non risultino estratte le chiavi per la manovra a mano dei deviatori interessati.</p> <p>La manovra elettrica di ciascun deviatore compreso nella zona rimane efficiente a condizione che non risulti estratta anche la relativa chiave per la manovra a mano. I fermadeviatori dei deviatori a manovra a mano compresi in zona esclusa non risentono di alcuna condizione relativa alle zone.</p> <p>5. Zona nei regimi di Stazione Porta Temporanea ("SPT") e di Esclusione DCO ("EDCO")</p> <p>Nei regimi "SPT" e "EDCO" la esclusione della zona è inibita.</p> <p style="text-align: center;">Art. 10</p> <p>Utilizzo della chiave di zona</p> <p>1. 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 gli adempimenti necessari per garantire la copertura antinfortunistica.</p> <p>2. Il titolare dell'interruzione della zona è l'agente che ne custodisce la relativa chiave.</p> <p style="text-align: center;">Art. 11</p> <p>Interruzioni mediante l'impiego della chiave di zona nell'ambito dei PdS in regime "J"</p> <p>1 In applicazione delle norme di cui all'art. 16 delle D.E.T. sulle linee a semplice binario esercitate con SCC, nei PdS telecomandati e muniti della chiave relativa alla zona escludibile dalla circolazione</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>treni i dispacci per la richiesta e concessione delle interruzioni dei binari nell'ambito dei PdS, tra l'AM 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>2 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>3 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. L'AM deve considerare perfezionata la concessione della zona solo dopo l'estrazione della relativa chiave; egli inoltre deve 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>4 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>5 Durante li periodo in cui la zona è esclusa non sono ammessi movimenti di treno.</p> <p>6 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</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>carrello.</p> <p>7 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 style="text-align: center;">Art.12</p> <p>Interruzione mediante l'impiego della chiave di stazionamento nell'ambito dei PdS gestiti in regime "J"</p> <p>1 Nel caso che i lavori interessino esclusivamente un binario di stazionamento, può essere adottata, in alternativa la procedura di seguito specificata.</p> <p>2 Qualora sullo stazionamento non siano presenti deviatori, la richiesta e la concessione dell'interruzione potranno avvenire con comunicazioni verbali altrimenti dovranno essere effettuate per iscritto o con comunicazioni verbali registrate;</p> <p>3 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.</p> <p>4 Il titolare dell'interruzione deve estrarre e custodire presso di sé la chiave del binario di stazionamento per tutta la durata dell'interruzione. Egli 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>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>5 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. L'inibizione dovrà essere subito ripristinata dopo l'avvenuto movimento del treno.</p> <p>6 Al termine dell' interruzione l' AM deve introdurre e girare la chiave del binario di stazionamento nella relativa serratura solo dopo aver trasmesso al DCO il nulla osta alla ripresa della circolazione con comunicazione verbale qualora sullo stazionamento non siano presenti deviatorei altrimenti con comunicazione verbale registrata o per iscritto.</p> <p style="text-align: center;">Art. 13</p> <p>Interruzione mediante l'impiego della chiave di zona nell'ambito dei PdS gestiti in regime "SPT" o "EDCO"</p> <p>1 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 la richiesta e la concessione delle interruzioni nonché il nulla osta per la ripresa della circolazione sul binario precedentemente interrotto, fra AM e DM, devono essere effettuate per iscritto.</p> <p>2 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>3 Il DM, sulla base delle comunicazioni scritte ricevute dal DCO, deve verificare la congruenza fra la zona esclusa e 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</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>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>Titolo II LINEE IN TELECOMANDO NON ESERCITATE CON SCC E SINGOLI IMPIANTI IN TELECOMANDO Capitolo I Interruzioni dei binari di linea e dei binari nell'ambito dei PdS sulle linee a doppio binario mediante l'impiego delle lettere "C" luminose. Art.14 Interruzioni dei binari di linea e dei binari nell' ambito dei PdS sulle linee a doppio binario mediante l'impiego delle lettere "C" luminose in impianti realizzati in base a schema di principio V 350</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. In applicazione delle norme di cui all'art.16 delle D.E.T. sulle linee tele comandate a doppio binario, munite della segnalazione di cui al p. 23 dell' Allegato 1 RS. ("C" luminosa) i dispacci di richiesta e di concessione dell' interruzione di un binario di linea o di stazione fra l'agente di scorta e il DCO (o DM) possono essere sostituiti da intese verbali, se le operazioni di stabilizzazione del <i>fuori servizio</i> del binario si completano regolarmente (accensione della relativa lettera "C" luminosa). 2. Quando l'interruzione interessi una località di servizio in regime di "TP/EDCO" il DCO, prima di concedere un'interruzione, dovrà impartire il comando di inibizione apertura segnali nelle due località di servizio limitrofe alla località suddetta. Inoltre, la rimozione del fs. e dell'inibizione 					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>apertura segnali dovrà essere effettuata dal DCO solo dopo l'avvenuta liberazione del fs. in una delle due località limitrofe anzidette.</p> <p>3. Analogamente, nei caso di regolare funzionamento dei dispositivi di stabilizzazione del fs. di un binario, il dispaccio di annuncio dell'interruzione alle stazioni interessate può essere sostituito da comunicazioni verbali registrate.</p> <p>4. Al termine dell' interruzione, se le operazioni di liberazione del f s. del binario si completano regolarmente ed il ricoverato del carrello viene trasmesso con l'impiego delle apparecchiature di registrazione vocale, il dispaccio di nulla osta per la ripresa della circolazione sul binario precedentemente interrotto può essere sostituito:</p> <ul style="list-style-type: none"> - da comunicazione verbale tra il titolare dell'interruzione e il DCO (o DM), se l'impianto è presenziato; - da comunicazioni verbali registrate o per iscritto tra il titolare dell'interruzione ed il DCO se l'impianto è telecomandato. <p>Qualora le predette operazioni di riattivazione non si completino regolarmente la comunicazione per la ripresa della circolazione deve avvenire per iscritto.</p> <p>5. L'accensione della lettera "C" costituisce per l'agente di scorta autorizzazione ad impegnare il tratto interessato, solo se le relative operazioni di stabilizzazione del fs. sono state effettuate dallo stesso agente di scorta. L'utilizzazione della "C" da parte di altro agente di scorta può avvenire solo previo nulla osta del titolare della relativa</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>interruzione.</p> <p>6. Per l'impiego della "C" luminosa per la circolazione dei carrelli e treni M.L. devono essere applicate le norme di cui alla disposizione n.40 del 23112/2002.</p> <p>Art. 15 Interruzioni mediante l'impiego delle lettere "C" luminose in impianti realizzati in base a schemi di principio diversi dal V350 Per le interruzioni sulle linee a doppio binario telecomandate e con impianti realizzati in base a schemi diversi dal V350, devono continuare ad essere osservate le specifiche norme emanate dalle Unità periferiche interessate.</p> <p>Capitolo II Interruzioni dei binari nell'ambito dei PdS posti sulle linee a doppio binario e singoli impianti in telecomando muniti di chiave di settore</p> <p>Art. 16 Nei PdS posti sulle linee telecomandate a doppio binario e muniti di chiavi di settore, per la richiesta e concessione delle interruzioni dei binari nell' ambito dei PdS nonché per la relativa riattivazione devono essere adottate le specifiche norme emanate in sede locale dalle Unità periferiche interessate, tenendo presente che la richiesta dell'estrazione della chiave e la riconsegna della stessa, tra l'agente della manutenzione ed il DCO, devono avvenire con comunicazioni verbali registrate o per iscritto.</p> <p>Capitolo III Interruzioni comprendenti più tratti di linee telecomandate a semplice e a doppio binario e singoli impianti in telecomando non muniti di "C" luminosa</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p style="text-align: center;">Art.17</p> <p>1. Per l'effettuazione delle interruzioni comprendenti più tratte sulle linee telecomandate e sulle linee a dirigenza locale con singoli impianti in telecomando, devono essere osservate le norme contenute nei successivi commi.</p> <p>Linee a doppio binario</p> <p>2. Il DCO (o il DM del Posto Comando), prima di confermare l'interruzione del binario comprendente tutte le tratte interessate, deve aver provveduto, in tutti i posti telecomandati intermedi:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ad impartire il comando di "tracciato permanente" ("TP") o di "auto comando "AutA"); – ad azionare i dispositivi di esclusione del binario ("fuori servizio") per le tratte interessate. <p>3. La presenza contemporanea del "fuori servizio" sul binario di linea interessato, da ambo i lati del posto telecomandato intermedio, determinerà, d'impianto, l'impossibilità di rimuovere il comando di "TP" e "AutA" con impianto in "J".</p> <p>4. Nei bivi, per i quali non esistono i comandi "TP" e "AutA", il DCO (o DM del Posto Comando), dopo aver predisposto l'istradamento, deve azionare, sul binario interessato, i dispositivi di "fuori servizio" di ingresso e di uscita del bivio, e comandare, indipendentemente dal fatto che i movimenti dei carrelli e treni M.L. impegnino il bivio di punta o di calcio, l'inibizione apertura segnali sul punto relativo al bivio incontrato di punta. L'abbinamento del "fuori servizio" e "inibizione apertura segnali" lato punta determinerà, d'impianto, il bloccamento dei deviatori nella posizione comandata.</p> <p>Il bloccamento è evidenziato al Posto Centrale</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>(o Posto di Comando) con apposita ripetizione che riveste solo carattere indicativo. Solo l'annullamento di entrambe le suddette condizioni determinerà la rimozione del bloccamento.</p> <p>Nel caso di doppio bivio che non presenti un "lato punta", il bloccamento dei deviatori nella posizione comandata sarà determinato dall'abbinamento del comando del "fuori servizio" e del comando "inibizione apertura segnali" sullo stesso punto, da un lato prescelto, indipendentemente dal senso del movimento carrello.</p> <p>5. Il DCO (o DM del posto di comando) deve effettuare le necessarie operazioni di ricontrollo della posizione dei deviatori, di inibizione all'apertura segnali nonché l'accertamento del regolare funzionamento del dispositivo di "fuori servizio" e dell'eventuale istituzione del regime "TP" o "AutA", secondo quanto previsto dalle D.E.T.</p> <p>6. Quando non si possa, perché mancano o sono inefficienti, far uso dei dispositivi di "fuori servizio" o dei comandi di "TP" o "AutA" per PdS che non siano bivi è consentito applicare la presente procedura a condizione che sia stato interrotto anche il binario non interessato alla circolazione dei mezzi d'opera (interruzione di linea). In tal caso, il DCO (o DM del posto di comando) dovrà adottare procedure analoghe a quelle previste nel successivo art. 18.</p> <p>7. Il titolare dell'interruzione, ricevuta la conferma d'interruzione per l'intero percorso, può impartire agli agenti di scorta dei mezzi d'opera gli ordini</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>necessari per il superamento, d'iniziativa, dei segnali dei PdS telecomandati intermedi con l'obbligo di accertare la regolare disposizione di ogni singolo deviatore, dopo aver superato il picchetto speciale e prima d'impegnarlo. Nell'ambito dei PdS, il movimento deve comunque avvenire non superando la velocità di 30 Km/h.</p> <p>8. Qualora i mezzi d'opera, per l'esecuzione dei lavori, debbano sostare nell'ambito di un posto telecomandato, l'agente di scorta dovrà, limitatamente ai periodi della sosta, applicare il dispositivo di occupazione dei circuiti di binario, al fine di assicurare l'occupazione degli stessi oppure, previa intesa con il DCO (o DM del posto di comando), ritirare le chiavi dalle unità bloccabili dei deviatori eventualmente interessati.</p> <p>Linee a semplice binario</p> <p>9. Il DCO (o il DM del Posto Comando), prima di confermare l'interruzione di binario comprendente tutte le tratte interessate, deve aver provveduto, in tutti i posti telecomandati intermedi:</p> <ul style="list-style-type: none"> – a predisporre l'istradamento; – a comandare l'inibizione apertura dei segnali che immettono nei tratti interrotti; – ad effettuare l'operazione di ricontrollo della posizione dei deviatori interessati dal movimento dei mezzi d'opera e di inibizione apertura dei segnali. <p>Dopo tali operazioni non devono essere comandati itinerari ed effettuate manovre individuali dei deviatori nei posti di servizio intermedi.</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>10. Il titolare dell'interruzione, ricevuta la conferma d'interruzione per l'intero percorso, può impartire a gli a genti d i scorta a i mezzi d'opera gli ordini necessari per il superamento, d'iniziativa, dei segnali dei Pd8 telecomandati intermedi con l'obbligo di accertare la regolare disposizione di ogni singolo deviatoio, dopo aver superato il picchetto speciale e prima d'impegnarlo. Nell'ambito dei Pd8, il movimento deve comunque avvenire non superando la velocità di 30 Km/h.</p> <p>11. Qualora i mezzi d'opera sostino per l'esecuzione di lavori nell'ambito di un posto telecomandato, l'agente di scorta dovrà, limitatamente ai periodi della sosta, applicare il dispositivo di occupazione dei circuiti di binario, al fine di assicurare l'occupazione degli stessi oppure, previa intese con il DCO (o il DM del Posto Comando), ritirare le chiavi dalle unità bloccabili dei deviatori eventualmente interessati.</p> <p>Capitolo IV Interruzioni durante i periodi di sospensione sulle linee telecomandate a semplice e a doppio binario e singoli impianti in telecomando non muniti di "C" luminosa</p> <p style="text-align: center;">Art. 18</p> <p>1. Nel caso che l'interruzione debba avvenire durante un periodo di sospensione della linea, oltre alle procedure del precedente articolo art.17 devono essere adottate anche le norme di pertinenza indicate nei successivi commi.</p> <p>2. Il DCO (o il DM dei Posto Comando), prima di abbandonare il servizio e all'inizio del periodo di sospensione, deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - predisporre per l'uscita dei mezzi d'opera 					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>dalla località di servizio interessata;</p> <ul style="list-style-type: none"> – riportare nelle consegne tutti gli estremi dell'interruzione in atto. <p>3. Tutti i PdS presenziati compresi nel tratto di linea interessato devono essere sempre avvisati dell'interruzione e della relativa riattivazione, rispettivamente prima dell'inizio ed al termine del periodo di sospensione.</p> <p>4. Il dispaccio di nulla osta alla ripresa della circolazione deve essere trasmesso dal titolare dell'interruzione dopo il termine del periodo di sospensione del servizio e solo dopo aver accertato che tutti i mezzi d'opera in circolazione durante il periodo d'interruzione siano stati regolarmente ricoverati.</p> <p>5. I lavori devono iniziare dopo l'inizio della sospensione e terminare prima del termine del periodo di sospensione.</p> <p>Titolo III LINEE A DIRIGENZA LOCALE Art. 19 Interruzioni durante i periodi di sospensione</p> <p>1. Per l'effettuazione delle interruzioni durante i periodi di sospensione, devono essere osservate le procedure del presente articolo.</p> <p>2. Il DM, prima di abbandonare il servizio e all'inizio del periodo di sospensione, deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> – predisporre per l'uscita dei mezzi d'opera dalla località di servizio interessata; – riportare nelle consegne tutti gli estremi dell'interruzione in atto. <p>3. Il dispaccio di nulla osta alla ripresa della circolazione deve essere trasmesso dal titolare dell'interruzione dopo il termine del periodo di sospensione del servizio e solo dopo aver accertato che tutti i mezzi d'opera in circolazione durante il periodo d'interruzione</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>siano stati regolarmente ricoverati.</p> <p>4. I lavori devono iniziare dopo l'inizio della sospensione e terminare prima del termine del periodo di sospensione.</p> <p>5. Tutte le stazioni comprese nel tratto di linea interessato alla sospensione devono essere sempre avvisate dell'interruzione e della relativa riattivazione, rispettivamente prima dell'inizio ed al termine del periodo di sospensione. Per l'annuncio dell'interruzione devono essere osservate le norme di cui all'art. 18 RCT con l'integrazione che l'annuncio dell'interruzione deve essere trasmesso per iscritto, da stazione a stazione, anche alle altre stazioni della linea interessate alla sospensione.</p> <p>6. I DM delle stazioni del tratto soggetto alla sospensione, alla ripresa del servizio, non devono mettere treni in circolazione fino a quando non abbiano ricevuto il dispaccio di riattivazione del tratto di linea precedentemente interrotto.</p> <p>7. Il titolare dell'interruzione, ricevuta la conferma d'interruzione, può impartire agli agenti di scorta dei mezzi d'opera gli ordini necessari per il superamento, d'iniziativa, dei segnali delle stazioni intermedie, con l'obbligo di accertare la regolare disposizione di ogni singolo deviatoio, prima d'impegnarlo. Nell'ambito dei PdS, il movimento deve comunque avvenire non superando la velocità di 30 Km/h.</p> <p>8. Qualora l'orario di temi ne del periodo di sospensione riportato nell'Orario di servizio sia diverso per le singole stazioni, nel programma dell'interruzione, deve essere anche previsto che il periodo di sospensione termini contemporaneamente per tutte le stazioni interessate.</p> <p>9. Le interruzioni di cui al presente articolo sono</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>ammesse a condizione che in tutte le stazioni interessate venga azionato il dispositivo di disabilitazione.</p> <p>Titolo IV DISPOSIZIONI ATTUATIVE</p> <p>1. La presente disposizione entra in vigore alle ore 00.01 del 15.09.2004</p> <p>Dalla stessa ora e data vengono abrogate:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le norme contenute nei punti: 6 dell' Allegato I alla Disposizione n° 52 del 29/12/2001 - e 5 dell'Allegato 1 alla Disposizione n° 41 del 23 /12/2002; - le norme relative alle interruzioni sulle linee telecomandate dei binari di linea e dei binari nell'ambito dei PdS mediante l'impiego di appositi dispositivi cui protocollo RFI-DTC\A0011\P\2002\0000626 del 24/12/2002; - le norme relative alla circolazione dei carrelli e treni ML mediante lettera "C" luminosa lampeggiante (p. 23 Allegato 1 RS) nelle linee a doppio binario esercitate in C.T.C. cui prot. ES.C/R.01/3.All.1/006-ES.I/P del 13/1/1992. <p>2. Fino a nuovo avviso, sulle linee a doppio binario attrezzate con schema di principio V 401 e sulle linee a semplice binario attrezzate con schema di principio V 407, la richiesta e concessione dell'interruzione di cui agli artt. 1 comma 1, 8 comma 1 e 12 comma 2 e la trasmissione del nulla osta alla ripresa della circolazione di cui agli artt. 1 comma 4, 8 comma 3 e 12 comma 6, dovranno essere sempre effettuate per iscritto o con comunicazioni verbali registrate.</p> <p>3. Per le linee telecomandate munite di attrezzature atte a realizzare il sistema</p>					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>ERTMS/ETCS L2 saranno emanate disposizioni particolari a parte.</p> <p>4. L'applicazione delle norme di cui al Titolo II cap. III "Interruzioni comprendenti più tratte di linee telecomandate a semplice e a doppio binario e singoli impianti in telecomando non muniti di "C" luminosa", è subordinata alle modifiche degli impianti da effettuare sulla base dello schema di principio V 408 (Allegato I).</p> <p>L'allegato 1 è parte integrante e costitutiva della Disposizione.</p>					
<p>DISPOSIZIONE 29/2004 Oggetto: Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive G2000 (03) SF dell'impresa Ferroviaria Strade Ferrate del Mediterraneo 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 30/2004 Oggetto: Norme Particolari per la Circolazione delle locomotive D752 (5011÷508) SG della Ferrovia Adriatico Sangritana Srl. 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 31/2004 Oggetto: Norme particolari provvisorie per la Circolazione delle locomotive politensione E412 (001÷020) TI della Società Trenitalia 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</p>			IF	

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
	<p>possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>				
<p align="center">DISPOSIZIONE 32/2004</p> <p>Oggetto: Norme particolari provvisorie per la Circolazione delle locomotive politensione E405 (001÷042) TI della Società Trenitalia 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 sicurezza deve essere in possesso delle informazioni riportate nelle DPC necessarie alle specifiche mansioni svolte.</p>			IF	
<p align="center">DISPOSIZIONE 37/2004</p> <p>"Specifica dei requisiti funzionali per gli impianti di telefonia per l'esercizio ferroviario"</p> <p align="center">Art.1</p> <p>Sulle linee dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale le comunicazioni telefoniche possono avvenire sia tramite apparati telefonici di rete fissa sia tramite apparati di rete radiomobile palmari o veicolari.</p> <p align="center">Art. 2</p> <p>Le linee ferroviarie devono essere attrezzate con apparati telefonici di rete fissa e di rete radiomobile secondo i criteri fissati nell'allegata "Specifica dei requisiti funzionali per gli impianti di telefonia per l'esercizio ferroviario (TT595)" ove vengono indicati nel dettaglio le tipologie di apparato previste lungo linea e nelle varie località di servizio.</p> <p align="center">Art. 3</p> <p>L'Allegato 1 "Specifica dei requisiti funzionali per gli impianti di telefonia per l'esercizio ferroviario (TT595)", è parte integrante e costitutiva della presente disposizione.</p> <p align="center">Art. 4</p> <p>La presente Disposizione entrerà in vigore alle ore 00.01 del 25 ottobre 2004. Dalla stessa ora e data resta abrogata la circolare RE/ST.IE "Nuovo sistema di telefonia selettiva -Criteri di specifica funzionale"</p>	<p>2.9 Per consentire la comunicazione telefonica con i convogli , sull'infrastruttura sono installati i dispositivi di comunicazione "terra-treno" (sottosistema di terra). Su determinate linee è possibile inviare una comunicazione prioritaria definita "chiamata di emergenza".</p> <p>4.25 Il sistema di comunicazione "terra-treno" consente di comunicare, in maniera selettiva, con ciascun agente impiegato in compiti di sicurezza e può essere utilizzato per lo scambio delle comunicazioni, registrate o non registrate. La chiamata di emergenza deve essere utilizzata solo quando si venga a conoscenza di un pericolo connesso con la circolazione dei treni.</p>			GI	

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
emessa con nota R/ST/9603273/P del 9/12/96.					
<p align="center">DISPOSIZIONE n. 45/2004</p> <p>Modifiche alla Disposizione 25/2004 del 9/7/04 (Conferimento degli incarichi delle prescrizioni di movimento mediante posta elettronica e telefax)</p> <p align="center">Delibera</p> <p align="center">Art. 1</p> <p>Il testo dell' art. 9 della Disposizione 25/2004 del 9/7/2004 è sostituito dal seguente: I moduli M3 e M40 riprodotti, da consegnare ai treni, dovranno riportare il nome della stazione che ha ricevuto l'incarico e la firma del Dirigente della stessa che li ha compilati. Inoltre: - per l'attivazione dei rallentamenti, occorre che la stazione che conferisce l'incarico invii il fac-simile del modulo M3 del giorno di attivazione, riportando in corrispondenza del rallentamento la prescrizione specifica: "<i>Da rispettare dalle ore del</i> ", Per il prosieguo della notifica dei rallentamenti nei giorni successivi a quello di attivazione, non è richiesto il conferimento di ulteriore incarico rispetto a quello ricevuto per il giorno di attivazione ed il modulo M3 non deve più contenere la prescrizione specifica: "<i>Da rispettare dalle ore del</i> ". - per la cessazione dei rallentamenti, occorre che la stazione che conferisce l'incarico invii il fac-simile del modulo M3 del giorno di cessazione, riportando in corrispondenza del rallentamento la prescrizione specifica: "<i>Da rispettare fino alle ore del</i> ". Per la cessazione del1a notifica del rallentamento nel giorno successivo, non è richiesto il conferimento di ulteriore incarico rispetto a quello ricevuto per il giorno di cessazione ed il modulo M3 non deve più contenere il rallentamento cessato. Analogamente la procedura deve essere adottata nel caso di</p>	<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> <p>4.13 Qualora non sia possibile utilizzare le modalità di cui al precedente punto 4.12, i vincoli di cui al punto 4.1 devono essere comunicati all'agente di condotta con specifiche prescrizioni, notificate mediante idonei strumenti di trasmissione (supporti cartacei, informatici o di altro genere oppure comunicazioni verbali). Le specifiche prescrizioni devono essere notificate utilizzando formule predefinite e codificate.</p> <p>4.15 Le modalità di notifica delle prescrizioni devono rispondere ai seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - devono essere inequivocabilmente identificati l'agente trasmittente e quello ricevente; - deve essere garantita la ricezione completa della prescrizione da parte dell'agente ricevente; - deve permettere all'agente ricevente di rispettare la prescrizione ricevuta; - deve essere garantita la tracciabilità della notifica. 			GI	

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>prescrizione di abbassamento archetti.</p> <p>Art. 2</p> <p>La presente Disposizione entra in vigore a partire alle ore 00.01 del 15/11/2004.</p>					
<p>DISPOSIZIONE n.46/2004</p> <p>Treni scortati da solo capotreno</p> <p>Delibera</p> <p>Art. 1</p> <p>Nei treni viaggiatori, affidati ad un agente di condotta e scortati dal solo capotreno, che in base alla vigente normativa deve prendere posto nella cabina di guida, è necessario informare i viaggiatori circa la modalità per comunicare con il capotreno qualora si verificano situazioni che rendano necessario il suo intervento.</p> <p>Tali informazioni devono essere fornite sia tramite avvisi scritti posti all'interno dei comparti viaggiatori, sia tramite annunci sonori nel caso in cui il materiale rotabile sia dotato di idonei impianti di diffusione.</p> <p>I rotabili nei quali fra il comparto viaggiatori e la cabina di guida è presente un locale di servizio dove non è ammesso l'accesso ai viaggiatori, devono inoltre essere dotati di apposito pulsante dedicato alla "Chiamata personale di servizio" posto, in prossimità della porta di accesso a tale locale di servizio.</p> <p>L'azionamento di detto pulsante deve attivare la comunicazione tra capotreno e viaggiatore.</p> <p>Art. 2</p> <p>Sui rotabili utilizzati per i treni di cui ai punti precedenti, le Imprese Ferroviarie devono provvedere all'applicazione, in punti facilmente visibili, dei seguenti avvisi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nei comparti viaggiatori: <i>"In caso di necessità rivolgersi al capotreno nelle vetture o nella cabina di guida"</i> • sulla porta della cabina di guida dei rotabili in cui 	<p>4.28 Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta.</p> <p>4.29 Deve essere data la possibilità a tutti i passeggeri a bordo di comunicare con il personale di accompagnamento al fine di rappresentare situazioni contingenti che ne richiedono l'intervento; qualora in tale processo sia coinvolto l'agente di condotta quest'ultimo dovrà rispondere ad eventuali richieste esclusivamente a treno fermo.</p> <p>4.30 Il numero massimo delle persone che possono prendere posto contemporaneamente nella cabina di guida utilizzata per la condotta del treno deve essere riportato nelle DPC del veicolo. Ai fini ispettivi, il personale dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, munito dell'apposito documento di accesso, deve essere sempre ammesso a viaggiare nelle cabine di guida.</p> <p>Fatto salvo il personale la cui presenza in cabina di guida è prevista dai regolamenti e il personale dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie di cui sopra, possono essere autorizzati a viaggiare in</p>			<p>IF</p>	

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>l'accesso alla stessa avviene direttamente dal comparto viaggiatori: <i>"E' consentito l'accesso alla cabina di guida solo in caso di necessita'"</i></p> <p>Inoltre sui rotabili nei quali fra il comparto viaggiatori e la cabina di guida è presente un locale di servizio, in corrispondenza della porta di accesso al locale di servizio, deve essere apposto il seguente avviso: <i>Divieto di accesso ai viaggiatori. In caso di necessità premere il pulsante "Chiamata personale di servizio".</i></p> <p>Art.3</p> <p>Le Imprese Ferroviarie restano incaricate di attrezzare il materiale rotabile con gli avvisi e i dispositivi di chiamata riportati nei punti precedenti, nonché di informare il personale dipendente.</p> <p>Art.4</p> <p>I provvedimenti previsti dalla presente Disposizione dovranno essere attuati al più presto ed in ogni caso non oltre i 6 mesi per quanto riguarda l'affissione degli avvisi e non oltre l'anno per quanto riguarda la realizzazione del pulsante di "chiamata personale di servizio".</p> <p>Art. 5</p> <p>La presente Disposizione annulla e sostituisce la disposizione n° 13 del 7/4/04</p>	<p>cabina di guida secondo la seguente priorità anche:</p> <ul style="list-style-type: none"> - agenti dell'impresa ferroviaria autorizzati per motivi di servizio; - tecnici preposti alla verifica programmata e straordinaria dello stato manutentivo dell'infrastruttura; - tecnici preposti ad effettuare prove di funzionamento sulle apparecchiature dei veicoli; - persone estranee al servizio ferroviario, accompagnate durante il viaggio da personale dell'impresa ferroviaria. <p>Le persone ammesse a viaggiare in cabina di guida devono astenersi da qualsiasi azione che possa pregiudicare la sicurezza della circolazione.</p>				
<p>DISPOSIZIONE 47/2004</p> <p>Oggetto: Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive G2000 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>Testo Disposizione 51/2004</p>	<p>3.7 I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo,</p>			IF	

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
<p>Oggetto: Norme particolari provvisorie per la circolazione della locomotiva politensione E402 101 RF di RFI S.p.A. sulla infrastruttura ferroviaria nazionale Segue testo....</p>	<p>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>				
<p>DISPOSIZIONE 52/2004 Oggetto: Norme particolari per la Circolazione delle locomotive politensione E402 102÷138 - E 402 159÷180 e E 402 139÷158 TI della Impresa Ferroviaria Trenitalia 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	