

**TABELLA DI RAFFRONTO
DISPOSIZIONI 2005-RCF.**

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

Per ciascuna suddivisione del testo della prima colonna:

- nella 2ª colonna è riportata la norma del nuovo Regolamento per la Circolazione Ferroviaria (RCF) che recepisce il principio contenuto nelle Disposizioni;
- nella 3ª colonna è indicato con una "M" se il provvedimento normativo delle Disposizioni è incoerente con i principi contenuti nel nuovo RCF;
- nella 4ª 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 5ª 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 6ª 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 deviatori privi di fermascambi e collegamenti di sicurezza, i segnali semaforici, ecc, oppure non rientranti nelle competenze dell'ANSF, come la circolazione sulle navi traghetto, le manovre negli scali di smistamento, ecc.

1ª Colonna	2ª Colonna	3ª Col	4ª Col	5ª Col	6ª Colonna
Disposizione n. 1 del 27/01/2005 Licenziamento Treni. Normativa sperimentale. DELIBERA Art. 1 Le norme contenute nella presente Disposizione sono emanate in via sperimentale e devono essere adottate sulle sole linee di giurisdizione delle Direzioni Compartimentali Movimento di Palermo e Cagliari. Art. 2 All'art. 6 del Regolamento per la Circolazione dei Treni sono apportate le seguenti modifiche: - Il comma 7 è così sostituito: 7. La partenza dei treni può essere ordinata dal dirigente o, in determinate situazioni, avvenire di iniziativa del macchinista, dopo il segnale di "pronti" del capotreno, secondo quanto previsto dal Regolamento sui Segnali. I predetti agenti devono,	9.4 L'agente di condotta può partire solo dopo aver ricevuto conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza, incluso, per i treni viaggiatori, l'incarozzamento, e aver verificato che il sistema di segnalamento abbia concesso l'autorizzazione al movimento. 9.5 Qualora l'autorizzazione al movimento non sia indirizzata dal sistema di segnalamento univocamente al treno a cui si riferisce, la partenza deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione. 9.6 L'agente di condotta di un treno in partenza deve assicurarsi del regolare inoltro del treno. 9.1 Ogni agente che svolge attività connesse con la sicurezza della circolazione deve accertare, per quanto di sua competenza, che la partenza del treno avvenga	M	I	GI	Norma sperimentale non recepita dai testi normativi La partenza dei treni avviene di iniziativa dell'agente di condotta, salvo alcuni casi per i quali deve intervenire il regolatore della circolazione.

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
prima del licenziamento, in relazione ai compiti affidatigli e per quanto altro possibile, accertare che il convoglio sia in condizioni di partire. Il personale addetto alla formazione dei treni ed il capotreno devono accertare, secondo le attribuzioni loro conferite dalle apposite Istruzioni, che il treno si trovi nelle condizioni di sicurezza richieste per quanto riguarda il computo della frenatura, le caratteristiche, il carico e la circolabilità dei rotabili . -Il comma 8 è così sostituito: 8. La partenza dei treni può avvenire di iniziativa del macchinista nelle seguenti situazioni: a) nelle località di servizio non presenziate da dirigente movimento; b) in determinate stazioni presenziate da dirigente movimento e ubicate su linee a doppio binario, purché si verifichino le seguenti condizioni: - il binario da cui avviene la partenza sia dotato di segnale di partenza, che, se comune a più binari, deve essere integrato da segnale sussidiario di partenza o da segnale basso luminoso o da indicatore basso di partenza distinti e riferiti al binario da cui avviene la partenza medesima; - il segnale di partenza si disponga a via libera, e, se esso è comune a più binari, anche l'eventuale segnale sussidiario di partenza si disponga a via libera oppure il segnale basso o l'indicatore basso di partenza di cui al precedente alinea forniscano l'aspetto specificamente previsto dal Regolamento sui Segnali; - la manovra del segnale di partenza sia fatta direttamente dal dirigente, oppure sia vincolata a distinto consenso elettrico o a specifico ordine registrato del dirigente medesimo; - esistano collegamenti di sicurezza che vincolino tutto l'itinerario che deve essere percorso dal treno. In caso di segnale di partenza comune a più binari, le Unità periferiche interessate possono derogare da	in condizioni di sicurezza.				

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
tale condizione purché la manovra del segnale basso o dell'indicatore basso avvenga come stabilito dal precedente alinea; c) in determinate stazioni presenziate da dirigente movimento e ubicate su linee a semplice binario, purché, in aggiunta alle condizioni di cui al punto b), esista il blocco elettrico. I binari delle stazioni presenziate da dirigente movimento, su cui è previsto che il treno parta d'iniziativa dal macchinista, devono essere indicati nell'orario di servizio, specificando quelli muniti di segnale di partenza comune . Il comma 8 bis è così sostituito: 8 <i>bis</i>. In caso di partenza con segnale a via impedita da binari ove è previsto che il macchinista parta di iniziativa, quest'ultimo può partire d'iniziativa anche nelle stazioni presenziate da dirigente, quando esista una delle seguenti condizioni: - sia stato attivato il segnale di avanzamento o di avvio; - sia stata praticata al treno, oltre alle altre occorrenti prescrizioni, anche quella relativa alla specifica autorizzazione per la partenza d'iniziativa da parte del macchinista (1). La suddetta procedura non è consentita nei casi di cui al comma 8 <i>quater</i>. (1) "A vostro treno autorizzato a partire di iniziativa del macchinista." - Il comma 8 ter è così sostituito: 8 <i>ter</i>. In caso di segnale di partenza distinto per binario, quando esistano le condizioni di cui al comma 8 e il segnale non è visibile, ma esista l'indicatore alto di partenza, il macchinista può partire di iniziativa solo se tale indicatore è acceso. Il macchinista può partire di iniziativa anche nel caso di segnale di partenza comune a più binari, solo se il					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
segnale basso o l'indicatore basso di partenza forniscono l'aspetto specifico previsto' dal Regolamento sui Segnali. Il dirigente deve provvedere direttamente al licenziamento dei treni, previe intese verbali con il capotreno ed il macchinista, qualora quest'ultimo, stando sulla locomotiva, non sia in condizioni di accertare: - in caso di segnale distinto per binario, l'aspetto di tale segnale o l'accensione del relativo indicatore alto di partenza; - in caso di segnale comune a più binari, l'aspetto del segnale sussidiario di partenza o l'aspetto specifico del segnale basso o dell'indicatore basso di partenza. Il dirigente che debba licenziare un treno deve confermare verbalmente al macchinista la disposizione a via libera del segnale di partenza quando tale segnale non è visibile in locomotiva dal macchinista e questi non possa avvalersi dell'indicatore alto di partenza o del segnale sussidiario di partenza né dell'aspetto specifico del segnale basso o dell'indicatore basso di partenza. Il comma 8 <i>quinquies</i> è soppresso. Art. 3 All'art. 7 del Regolamento per la Circolazione dei Treni è apportata la seguente modifica: Il comma 1 è così sostituito: 1. E' denominato <i>manovra</i> qualsiasi spostamento dimezzi di trazione o di veicoli, che si svolge, normalmente, nell'ambito di una località di servizio, eccezione fatta per l'avviamento di un treno in partenza e per l'ingresso di un treno in arrivo, fino al punto di normale fermata. Art. 4 All'art. 9 del Regolamento per la Circolazione dei Treni è apportata la seguente modifica: L'ultimo capoverso del comma 1 è così sostituito: Qualora il treno parta d'iniziativa del macchinista, il					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
dirigente, prima di disporre a via libera il segnale di partenza, deve aver provveduto per gli accertamenti di cui sopra. Art. 5 All'art. 25 del Regolamento per la Circolazione dei Treni è apportata la seguente modifica: Il primo capoverso del comma 12 è così sostituito: 12. Della disabilitazione, quando non sia indicata nell'orario di servizio, devono essere avvisati (1) i treni aventi fermata, mentre a quelli non aventi fermata l'avviso deve essere dato solo se nella stazione disabilitata non è prevista dai binari di corsa, in base all'orario di servizio, la partenza dei treni d'iniziativa del macchinista o se la stazione disabilitata è interessata da prescrizioni a carattere occasionale emesse dalle stazioni limitrofe abilitate. L'avviso suddetto deve essere dato: a) in caso di disabilitazione programmata, a cura delle stazioni di cui all'art. 3 comma 16; b) in caso di disabilitazione accidentale, di regola, a cura delle stazioni abilitate limitrofe a quella disabilitata nel senso di marcia dei treni interessati. Si fa eccezione per l'avviso ai treni ordinari, nel caso di disabilitazione accidentale di cui sia preventivamente conosciuto il periodo: per tale avviso, la stazione che si deve disabilitare deve tempestivamente dare incarico alle stazioni di cui all'art. 3 comma 16 ricevendone conferma e, prima di lasciare il servizio, deve informare le limitrofe abilitate che nel dispaccio di inteso FORMULA N. 39, devono farne esplicito riferimento; c) in caso di prescrizioni a carattere occasionale emesse dalle stazioni limitrofe abilitate, a cura delle stazioni medesime. L'avviso non occorre nel caso che tali stazioni esonerino il treno dal rispetto del segnale di partenza della stazione disabilitata. (1) (Stazione) disabilitata dalle ore alle ore					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
Art. 6 All'art. 21 del Regolamento sui Segnali è apportata la seguente modifica: Il secondo capoverso del comma 1 è così sostituito: Dopo la fermata, se il treno può proseguire, il macchinista riprenderà la marcia con l'eventuale limitazione di velocità necessaria dopo il segnale di "pronti" del capotreno. Art. 7 All'art. 22 del Regolamento sui Segnali è apportata la seguente modifica: Il comma 6 è così sostituito: 6. La mancanza o la imperfetta indicazione dei segnali prescritti dal regolamento od eventualmente ordinati con disposizioni speciali, impongono l'arresto. Nel caso di segnali fissi il personale del treno dovrà regolarsi come prescritte agli artt. 58 e 59. Nel caso di segnali a mano il personale di condotta riprenderà la corsa d'iniziativa appena si sia assicurato che nulla si opponga al proseguimento e dopo il segnale di "pronti" del capotreno. In tale evenienza l'arresto può essere evitato nei soli casi specificati nel presente Regolamento (1). (1) Art. 32 comma 2 - segnale di rallentamento notificato. Art. 34 comma 2 -segnale di presenziamento del personale di vigilanza. Art. 8 All'art. 24 del Regolamento sui Segnali sono apportate le seguenti modifiche: - Il comma 1 è così sostituito: 1. L'ordine di partenza ai treni da parte del Dirigente viene dato a mezzo della paletta di comando. La paletta di comando consiste di un dischetto montato su apposito bastone, avente una faccia dipinta in verde con disco centrale bianco e l'altra dipinta in grigio.					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
Al centro della faccia dipinta in verde e bianco può aversi una lampadina elettrica per proiettare luce verde. - Il comma 3 è così sostituito: 3. Nell'imminenza della partenza e dopo la disposizione a via libera del segnale di partenza, se esistente, il personale di condotta deve affacciarsi dalla parte dalla quale si svolge il servizio e rivolgere la propria attenzione verso il Dirigente per ricevere l'ordine di partenza, oppure verso il capotreno per richiedere e ricevere il segnale di "pronti" nei casi in cui la partenza debba avvenire d'iniziativa del personale di condotta stesso. La richiesta del segnale di "pronti" al capotreno deve essere effettuata esponendo dalla cabina di guida il braccio e muovendo lo, se occorre, due o tre volte verticalmente dall'alto in basso, oppure, a condizione che ne sia garantita la comprensione in modo inequivocabile, con comunicazioni verbali, anche attraverso apparecchiature telefoniche o citofoniche. - Il comma 4 è così sostituito: 4. Il personale di scorta, compreso il capotreno, dovrà di propria iniziativa provvedere a tutto quanto è di sua spettanza perché il treno sia pronto a partire all'ora stabilita. Approssimandosi l'ora di partenza, il capotreno, ricevuto il pronti dagli altri agenti di scorta, darà, a richiesta, il segnale di "pronti" al Dirigente o, nei casi previsti, al personale di condotta. Il capotreno può avvalersi del fischietto a trillo per sollecitare il segnale di pronti dal restante personale di scorta. - Il comma 5 è così sostituito: 5. Il segnale di pronti del personale di scorta al capotreno viene dato alzando il braccio di giorno e la lanterna a luce bianca di notte e muovendoli lentamente e ripetutamente in senso trasversale. Il					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
segnale deve essere fatto progressivamente cominciando dagli agenti più lontani dal capotreno. Ciascun agente appena scorge il segnale dell'agente che precede deve ripeterlo verso il capotreno. La concessione del segnale di "pronti" del capotreno al personale di macchina o al dirigente deve essere effettuata esponendo la bandiera a scacchi bianchi e blu di giorno oppure la lanterna a luce bianca lampeggiante di notte e, muovendo lì, se occorre, due o tre volte verticalmente dall'alto in basso, oppure, a condizione che ne sia garantita la comprensione in modo inequivocabile, con comunicazioni verbali, anche attraverso apparecchiature telefoniche o citofoniche. - Il comma 6 è così sostituito: 6. Il Dirigente, svolte le operazioni di sua spettanza, richiederà il "pronti" al capotreno; ricevuto tale segnale, si metterà in condizione di essere chiaramente visto dal personale di condotta e alzerà la paletta rivolgendosi verso il personale di condotta stesso la faccia verde del disco, accendendo, di notte, la lampadina a luce verde. La richiesta del segnale di "pronti" da parte del Dirigente può essere fatta verbalmente o con l'uso del fischietto a trillo. - Il comma 8 è soppresso . - Il comma 9 è così sostituito: 9. Le condizioni per il licenziamento dei treni da parte del Dirigente oppure la partenza d'iniziativa del personale di condotta sono stabilite nel Regolamento per la Circolazione dei treni e riportate nelle specifiche Istruzioni. Art. 9 All'art. 24 bis del Regolamento sui Segnali sono apportate le seguenti modifiche: - Il comma 1 è così sostituito:					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
1. Le modalità per la ripresa della corsa dopo l'arresto di un treno ad un segnale di una località di servizio sono di seguito indicate: a) se tratta si di segnale di protezione, dopo l'apertura del segnale, oppure, nel caso di movimento a via impedita, dopo l'attivazione del segnale di avanzamento o il ricevimento delle prescrizioni necessarie, il personale di condotta può riprendere la corsa d'iniziativa senza il segnale di "pronti" del capotreno, salvo il caso particolare di cui al successivo comma 2; b) se tratta si di segnale di partenza unico o del primo segnale di partenza interno, dopo l'apertura del segnale oppure, nel caso di movimento a via impedita, dopo l'attivazione del segnale di avvio o di avanzamento, oppure dopo il ricevimento delle prescrizioni necessarie, il personale di condotta può partire dopo aver ricevuto l'ordine di partenza dal Dirigente oppure d'iniziativa, quando previsto, dopo il segnale di "pronti" del capotreno. L'ordine di partenza deve essere dato comunque dal Dirigente nel caso di partenza da binario sprovvisto di segnale oppure da località prive di segnalamento di partenza; c) se trattasi di segnale di partenza interno successivo al primo o di segnale di partenza esterno, dopo l'apertura del segnale, oppure, nel caso di movimento a via impedita, dopo l'attivazione del segnale di avanzamento o di avvio oppure dopo il ricevimento delle prescrizioni necessarie, il personale di condotta può riprendere la corsa d'iniziativa senza il segnale di "pronti" del capotreno, salvo il caso particolare di cui al successivo comma 2 . - Il comma 2 è così sostituito: 2. Qualora l'arresto di un treno ad uno dei segnali di cui ai punti a) e c) del precedente comma coincida con un punto singolare in cui sia possibile svolgere servizio e tale punto sia esplicitamente indicato					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
nell'orario di servizio, il personale di condotta può riprendere la corsa d'iniziativa dopo il segnale di "pronti" del capotreno, salvo indicazione diversa riportata nell'orario di servizio. Le specifiche norme per l'indicazione nell'orario di servizio dei punti singolari sono emanate dall'Unità centrale competente. Art.10 All'art. 25 del Regolamento sui Segnali è apportata la seguente modifica: Il testo dell'articolo è così sostituito: Dopo una fermata straordinaria in linea il personale di condotta potrà riprendere la corsa d'iniziativa solo dopo il segnale di "pronti" del capotreno. Pertanto il personale di condotta potrà ripartire senza attendere tale segnale, salvo specifica prescrizione in contrario, qualora la fermata abbia avuto luogo ad un segnale fisso della linea o in base all'art.31 comma 2. Art. 11 All'art. 41 del Regolamento sui Segnali è apportata la seguente modifica: Il secondo capoverso del punto c) relativo ai Segnali di la Categoria è così sostituito: Quando il segnale è a via libera (casi <i>b</i> e <i>c</i>), il macchinista, se il treno è in moto, è autorizzato a proseguire; se il treno è fermo, può avanzare dopo aver ricevuto, nei casi previsti, l'ordine di partenza dal Dirigente o il segnale di "pronti" dal capotreno (artt. 24,24 bis e 25). Art. 12 All'art. 45 del Regolamento sui Segnali è apportata la seguente modifica: L'ultimo capoverso del comma I è così sostituito: Il macchinista se il treno è in moto è autorizzato a proseguire; se il treno è fermo, può avanzare dopo aver ricevuto, nei casi previsti, l'ordine di partenza dal Dirigente o il segnale di "pronti" dal capotreno (artt.					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
24, 24 bis e 25). Art. 13 All'art. 49 del Regolamento sui Segnali è apportata la seguente modifica: Il comma 3-bis è così sostituito: 3-bis. La prescrizione di partire da una stazione abilitata con segnale di partenza a via impedita deve essere praticata dal Dirigente della stazione stessa. Art. 14 All'art. 51 del Regolamento sui Segnali è apportata la seguente modifica: Il primo capoverso del comma 8 è così sostituito: 8. Il segnale di «avvio» quando è attivo a luce fissa autorizza il personale di condotta, dopo la fermata, a partire dopo aver ricevuto, nei casi previsti, l'ordine di partenza dal Dirigente o il segnale di "pronti" dal capotreno (art. 24 bis), procedendo con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, sull'itinerario di partenza interessato dove può non essere accertata la libertà da rotabili. Art. 15 All'art. 51 bis del Regolamento sui Segnali è apportata la seguente modifica: Il primo capoverso del comma 3 è così sostituito: 3. Il segnale di «avanzamento» applicato ai segnali di protezione o ubicato in corrispondenza del primo deviatoio di stazione nel caso di arrivi dal binario illegale, quando è attivo a luci fisse, autorizza il personale di condotta, dopo la fermata, e dopo aver ricevuto, nei casi previsti l'ordine di partenza dal Dirigente oppure il segnale di "pronti" dal capotreno (art. 24bis), a proseguire fino al successivo segnale (di partenza o di protezione), al quale dovrà comunque arrestarsi anche se disposto a via libera. Se il segnale di «avanzamento» comanda l'ingresso su binario di stazione privo di segnale di partenza o con segnale di partenza comune ad altri binari, il treno non deve					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
proseguire oltre il termine dell'itinerario di arrivo. Il segnale di «avanzamento» applicato ai segnali di partenza interni, quando è attivo a luci fisse, autorizza il personale di condotta, dopo la fermata, e dopo aver ricevuto, nei casi previsti l'ordine di partenza dal Dirigente oppure il segnale di "pronti" dal capotreno (art. 24 bis), a proseguire fino al successivo segnale di partenza, interno o esterno, al quale dovrà comunque arrestarsi anche se disposto a via libera. Art. 16 All'art. 12 delle Disposizioni per l'Esercizio in Telecomando è apportata la seguente modifica: Il testo dell'articolo è così sostituito: 1. Nelle stazioni intermedie, anche se presenziate, la partenza dei treni avviene di iniziativa del macchinista con la disposizione a via libera del segnale di partenza oppure con l'attivazione, ove prevista, del segnale di avanzamento o di avvio, dopo aver ricevuto il segnale di "pronti" dal capotreno. Nel caso di partenza con segnale a via impedita nelle stazioni non presenziate o presenziate da A.I., quando il segnale di avanzamento o di avvio non è attivato, il macchinista partirà solo dopo aver ricevuto le occorrenti prescrizioni (M.40 DCO) ed il segnale di "pronti" dal capotreno; nelle stazioni presenziate da dirigente movimento, per il licenziamento dei treni devono essere osservate le norme previste dal Regolamento per la circolazione dei treni. Art. 17 All'art. 24 bis delle Disposizioni per l'Esercizio in Telecomando sono apportate le seguenti modifiche: - Il punto a) del comma 1 è così sostituito: a) L'accensione a luce fissa del segnale di avanzamento o di avvio è attivabile dal Posto Centrale mediante un apposito comando. Il segnale di avanzamento applicato ai segnali di					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
protezione, quando è attivo a luce fissa, autorizza il macchinista, dopo la fermata e dopo aver ricevuto il segnale di "pronti" dal capotreno se previsto (art. 24 bis R.S.), a proseguire fino al successivo segnale (di partenza o di protezione), al quale dovrà comunque arrestarsi anche se disposto a via libera. Il segnale di avanzamento applicato ai segnali di partenza interni, quando è attivo a luce fissa, autorizza il macchinista, dopo la fermata e dopo aver ricevuto il segnale di "pronti" dal capotreno se previsto (art. 24 bis R.S.), a proseguire fino al successivo segnale di partenza, interno o esterno, al quale dovrà comunque arrestarsi anche se disposto a via libera. Il movimento comandato dal segnale di avanzamento a luce fissa dovrà avvenire in ogni caso con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h. Il segnale di avvio, quando è attivo a luce fissa, autorizza il macchinista, dopo la fermata e dopo aver ricevuto il segnale di "pronti" dal capotreno se previsto (art. 24 bis R.S.), a partire procedendo con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h su l'itinerario di partenza interessato. - Il secondo capoverso del punto b) del comma 1 è così sostituito: Nel caso di attivazione a luce lampeggiante del segnale di avanzamento o di avvio, il macchinista può superare il segnale solo dopo aver ricevuto l'ordine suddetto. In tale evenienza, dopo aver ricevuto il segnale di "pronti" dal capotreno se previsto (art. 24 bis R.S.), deve riprendere la corsa osservando, oltre a tutti gli obblighi di cui al precedente punto a), le seguenti procedure: • proseguire in manovra sull'itinerario interessato e fermare il treno prima di impegnare ciascun deviatoio identificato dall'apposita tabella a fondo giallo ad alto potere rifrangente;					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
• dopo aver arrestato il treno in corrispondenza del deviatoio, il macchinista ed il capotreno, qualora svolga la funzione di agente treno, devono accertare lo stato del deviatoio stesso mediante il segnale luminoso da deviatoio a luce blu (art. 6 comma 3) come segue: se la luce blu è accesa a luce fissa, il deviatoio deve ritenersi regolarmente disposto per la posizione voluta e può essere oltrepassato dal treno con cautela e non superando la velocità di 30 Km/h; se la luce blu è spenta o nel caso di deviatoio con manovra a mano (non centralizzato), l'agente treno deve mettersi in comunicazione con il <i>DCO</i> il quale deve ordinare, per iscritto, con apposita prescrizione (1) oppure con comunicazioni verbali registrate, le cui modalità sono riportate nell'allegato 1 bis, la posizione che deve assumere il deviatoio rispetto al movimento in atto ("Deviatoio n° da impegnare disposto per il corretto tracciato/deviata ")(2). Ricevuta la predetta comunicazione, l'agente treno deve accertare l'integrità e la regolare disposizione del deviatoio secondo le indicazioni ricevute dal <i>DCO</i> e, dopo la manovra se necessaria, il deviatoio può essere oltrepassato dal treno con cautela e comunque senza superare la velocità di 30km/h. (1) Utilizzando l'apposito modo M. 40 <i>DCO/SCC</i> (per deviatoi) in dotazione al personale dei treni oppure le righe in bianco del modo M. 40 <i>DCO</i>. (2) Nel caso di deviatoio simmetrico tale prescrizione dovrà essere "<i>Deviatoio n° da impegnare disposto per la deviato a sinistra oppure per la deviato a destra</i>". Art. 18 All'art. 7 dell'Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive è apportata la seguente modifica: Il comma 1 è così sostituito: l. - E' denominato "manovra" qualsiasi spostamento					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
di mezzi di trazione con o senza veicoli che si svolge, normalmente, nell'ambito di una località di servizio, eccezion fatta per l'avviamento di un treno in partenza e per l'ingresso di un treno in arrivo, fino al punto di normale fermata. Art. 19 All'art. 19 dell'Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive sono apportate le seguenti modifiche: -Il comma 2 è così sostituito: 2. - La partenza dei treni può essere ordinata dal dirigente o, in determinate situazioni, avvenire d'iniziativa del personale di condotta dopo il segnale di "pronti" del capotreno, secondo quanto previsto dal Regolamento sui Segnali. I predetti agenti devono, in relazione ai compiti affidatigli e per quanto altro possibile, accertare che il convoglio sia in condizione di partire. Nei treni senza capotreno, quando esistano agenti di scorta, il personale di condotta o il dirigente, prima della partenza riceverà il "pronti", secondo quanto previsto dal Regolamento sui Segnali. - Il comma 3 è così sostituito: 3.- La partenza dei treni può avvenire d'iniziativa del personale di condotta nelle seguenti situazioni: a) nelle località di servizio non presenziate da dirigente movimento; b) in determinate stazioni presenziate da dirigente movimento e ubicate su linee a doppio binario, purché si verifichino le seguenti condizioni: - il binario da cui avviene la partenza sia dotato di segnale di partenza, che, se comune a più binari, deve essere integrato da segnale sussidiario di partenza o da segnale basso luminoso o da indicatore basso di partenza distinti e riferiti al binario da cui avviene la partenza medesima; - il segnale di partenza si disponga a via libera, e, se esso è comune a più binari, anche l'eventuale					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
segnale sussidiario di partenza si disponga a via libera oppure il segnale basso luminoso o l'indicatore basso di partenza di cui al precedente alinea forniscano l'aspetto specificamente previsto dal Regolamento sui Segnali; la manovra del segnale di partenza sia fatta direttamente dal dirigente, oppure sia vincolata a distinto consenso elettrico od a specifico ordine registrato del dirigente medesimo; - esistano collegamenti di sicurezza che vincolino tutto l'itinerario che deve essere percorso dal treno. In caso di segnale di partenza comune a più binari, le Unità periferiche interessate possono derogare da tale condizione purché la manovra del segnale basso luminoso o dell'indicatore basso avvenga come stabilito dal precedente alinea; c) in determinate stazioni presenziate da dirigente movimento e ubicate su linee a semplice binario, purché, in aggiunta alle condizioni di cui al punto b), esista il blocco elettrico. I binari delle stazioni presenziate da dirigente, su cui è previsto che il treno parta d'iniziativa del personale di condotta, devono essere indicati nell'Orario di Servizio specificando quelli muniti di segnale di partenza comune. In caso di partenza con segnale a via impedita nelle stazioni presenziate da dirigente movimento, l'ordine di partenza deve essere dato dal dirigente stesso; in tali stazioni il treno può partire d'iniziativa del personale di condotta, dai binari ove ciò sia previsto dall'orario, quando esiste una delle seguenti condizioni: -sia stato attivato il segnale di avanzamento o di avvio; sia stata praticata al treno, oltre alle altre occorrenti prescrizioni, anche quella relativa alla specifica autorizzazione per la partenza d'iniziativa da parte del personale di condotta (1)					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
La suddetta procedura non è consentita nei casi di cui al comma 3 <i>ter</i>. (1) "A vostro treno autorizzato a partire d'iniziativa del macchinista" - Il comma 3 quater è soppresso. - Il comma 3 quinquies è così sostituito: 3 <i>quinquies</i>. - In caso di segnale di partenza distinto per binario, quando esistano le condizioni di cui al comma 3 e il segnale non è visibile, ma esista l'indicatore alto di partenza, il treno può partire d'iniziativa del personale di condotta solo se tale indicatore è acceso. Il treno può partire d'iniziativa del personale di condotta anche nel caso di segnale di partenza comune a più binari, solo se il segnale basso o l'indicatore basso di partenza forniscono l'aspetto specifico previsto da] Regolamento sui Segnali. Nel caso in cui per mancata visibilità del segnale di partenza il personale di condotta si avvalga, per la partenza del treno, dell'indicatore alto di partenza oppure dell'aspetto lampeggiante del segnale basso luminoso o dell'indicatore basso di partenza del binario interessato, lo stesso è tenuto ad assicurarsi, dopo avviato, dell'effettivo aspetto del segnale di partenza. Il dirigente deve provvedere direttamente al licenziamento dei treni, previa intese verbali con il capotreno e con il personale di condotta, qualora quest'ultimo, restando sulla locomotiva, non sia in condizioni di accertare: - in caso di segnale distinto per binario, l'aspetto di tale segnale o l'accensione del relativo indicatore alto di partenza; - in caso di segnale comune a più binari, l'aspetto del segnale sussidiario di partenza o l'aspetto specifico del segnale basso luminoso o dell'indicatore basso di partenza . - Il comma 4 è così sostituito:					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
4. - Il personale di condotta, assicuratosi in quanto di sua spettanza che nulla si opponga alla partenza del treno, deve eseguire l'avviamento con la dovuta cautela evitando variazioni brusche nello sforzo al gancio del mezzo di trazione. Quando eccezionalmente per effettuare lo spunto del treno il personale di condotta fosse obbligato a retrocedere di qualche metro, dovrà assicurarsi che nulla ostacoli la retrocessione e comunque che questa sia limitata al minimo ed eseguita con la massima cautela. Necessitando effettuare movimenti di retrocessione di lunghezze non trascurabili si dovranno applicare le norme di cui all' Art. 40/8 e 9. - Il comma 5 è così sostituito: 5. - Qualora il segnale di partenza non sia visibile dalla locomotiva per uno dei seguenti motivi: a) nebbia od altro impedimento; b) la locomotiva si trova oltre il segnale di partenza; e il personale di condotta non possa avvalersi dell'indicatore alto di partenza (posto o in precedenza al relativo segnale o a tergo di questo) o del segnale sussidiario di partenza né dell'aspetto specifico del segnale basso luminoso o dell'indicatore basso di partenza, il dirigente, prima di licenziare il treno, deve confermare verbalmente al personale di condotta la disposizione a via libera del segnale. Il personale di condotta nel caso a) è tenuto ad assicurarsi, dopo avviato il treno, dell'effettivo aspetto del segnale di partenza. Tale accertamento dovrà essere effettuato anche qualora possa avvalersi del segnale indicatore alto di partenza. Nel caso b) è tenuto a considerare senz'altro a via impedita l'eventuale avviso accoppiato al segnale di partenza (1), salvo quanto previsto dalle apposite Istruzioni per i treni serviti da rotabili muniti di apparecchiatura di ripetizione continua dei segnali in macchina.					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
(1) L'esistenza di segnale di avviso accoppiato va desunta dall'apposito segno convenzionale esposto nell'Orario di Servizio - Il comma 5 <i>bis</i> è soppresso. Art. 20 All'art. 42 dell'Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive sono apportate le seguenti modifiche: - Il primo capoverso del comma 7 è così modificato: 7. Della disabilitazione, quando non sia indicata nell'Orario di Servizio, devono essere avvisati (1) i treni aventi fermata, mentre a quelli non aventi fermata l'avviso deve essere dato solo se nella stazione disabilitata non è prevista dai binari di corsa, in base all'orario, la partenza del treno d'iniziativa del personale di condotta, oppure se la stazione disabilitata è interessata da prescrizioni a carattere occasionale emesse dalle stazioni limitrofe abilitate. 1) Stazione di disabilitata dalle ore alle ore Art. 21 All'art. 7 della Istruzione per il Servizio del Personale di Scorta ai Treni sono apportate le seguenti modifiche: - Il comma 3 è soppresso. - Il comma 4 è soppresso . - Il comma 5 è così sostituito: 5. Sulle linee esercitate con il regime del blocco elettrico manuale o conta-assi, nel caso di partenza col segnale di blocco a via impedita da una stazione disabilitata o fermata, il macchinista prima di partire deve comunicare verbalmente al capotreno, avvalendosi all'occorrenza del guardablocco, l'avvenuto ricevimento delle prescrizioni occorrenti. Tale comunicazione non occorre qualora il treno sia stato esonerato dal rispetto del suddetto segnale da una precedente stazione abilitata.					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
Art. 22 All'art. 20 della Istruzione per il Servizio del Personale di Scorta ai Treni sono apportate le seguenti modifiche: - Il comma 1 è così sostituito: 1. Il capotreno, oltre ad osservare le norme prescritte dai Regolamenti per la Circolazione dei Treni e sui Segnali, prima di dare il "pronti" per la partenza del treno, deve assicurarsi che i servizi inerenti il treno siano ultimati e)e cautele necessarie siano osservate. Deve inoltre coordinare le operazioni preliminari alla partenza comunicando, quando previsto, con il dirigente e con il macchinista. - Il comma 2 è così sostituito: 2. Accertatosi che tutto è regolare, il capotreno darà il segnale di "pronti" al macchinista o, se previsto, al dirigente con le modalità stabilite dall'art. 24/5 del Regolamento sui Segnali. - Il comma 3 è così sostituito: 3. Nei treni senza capotreno, quando esistano agenti di scorta, il macchinista o il dirigente, prima della partenza, riceverà il "pronti" da detti agenti con le modalità stabilite dall'art. 24/5 del Regolamento sui Segnali. Art. 23 Alla parte I - Capitolo IV delle Istruzioni per l'Esercizio in Telecomando ad uso del personale dei treni è apportata la seguente modifica: Il punto 1.4.1 è così sostituito: 1.4.1 Nelle stazioni intermedie, non presenziate o presenziate da Al, la partenza dei treni avviene di iniziativa del macchinista con la disposizione a via libera del segnale di partenza oppure con l'attivazione, ove prevista, del segnale di avanzamento o di avvio, dopo aver ricevuto il segnale di "pronti" dal capotreno; nel caso di partenza con segnale a via impedita, quando il segnale di avanzamento o di avvio non è attivato, il					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
macchinista partirà solo dopo aver ricevuto le occorrenti prescrizioni (M.40 DCO) ed il segnale di "pronti" del capotreno. Quando la prescrizione di partenza con segnale a via impedita viene ricevuta dal macchinista questi dovrà renderne partecipe verbalmente il capotreno. Nelle stazioni presenziate da dirigente movimento, per il licenziamento dei treni devono essere osservate le norme previste dall'art. 6 del Regolamento per la circolazione dei treni (e corrispondente art. 19 IPCL). Nelle stazioni, in particolari condizioni di esercizio di cui all'art. 10/3 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando, l'itinerario di partenza viene comandato dal capotreno ruotando a destra l'apposito manipolatore ubicato in cassetta stagna apribile con chiave quadra e ubicata vicino ad ogni binario di stazionamento. Nell'interno della cassetta è ubicata una spia, normalmente spenta, che si illumina a luce bianca ad itinerario regolarmente formato. Art. 24 Alla parte I - Capitolo VI delle Istruzioni per l'Esercizio in Telecomando ad uso del personale dei treni sono apportate le seguenti modifiche: - Il terzo capoverso del punto 1.6.4 è così sostituito: 1.6.4 In caso di anomalie che impedisca la disposizione a via libera del segnale di partenza, la partenza del treno è subordinata al ricevimento da parte dell'agente treno delle necessarie prescrizioni del DCO. a mezzo del modulo M. 40 DCO. Tale procedura deve essere rispettata anche nel caso che il segnale di partenza sia munito della lettera luminosa "P" o "A" e lo stesso debba essere superato a via impedita e con lettera "P" o "A" spenta. - La lettera a) del punto 1.6.6 è così sostituita: a) L'accensione a luce fissa del segnale di avanzamento o di avvio è attivabile dal Posto Centrale mediante un apposito comando. Il segnale di avanzamento applicato ai segnali di					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
protezione, quando è attivo a luce fissa, autorizza il macchinista, dopo la fermata e dopo aver ricevuto il segnale di "pronti" dal capotreno se previsto (art. 24 bis R.S.), a proseguire fino al successivo segnale (di partenza o di protezione), al quale dovrà comunque arrestarsi anche se disposto a via libera. Il segnale di avanzamento applicato ai segnali di partenza interni, quando è attivo a luce fissa, autorizza il macchinista, dopo la fermata e dopo aver ricevuto il segnale di "pronti" dal capotreno se previsto (art. 24 bis RS.), a proseguire fino al successivo segnale di partenza, interno o esterno, al quale dovrà comunque arrestarsi anche se disposto a via libera. Il movimento comandato dal segnale di avanzamento a luce fissa dovrà avvenire in ogni caso con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h. Il segnale di avvio quando è attivo a luce fissa autorizza il macchinista, dopo la fermata e dopo aver ricevuto il segnale di "pronti" dal capotreno se previsto (art. 24 bis RS.), a partire procedendo con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario interessato. - Il terzo capoverso della lettera <i>b</i>) del punto 1.6.6 è così sostituito: Nel caso di attivazione a luce lampeggiante del segnale di avanzamento o di avvio, il macchinista può superare il segnale solo dopo aver ricevuto l'ordine suddetto. In tale evenienza, dopo aver ricevuto il segnale di "pronti" dal capotreno se previsto (art. 24 bis RS.), deve riprendere la corsa osservando, oltre a tutti gli obblighi di cui al precedente punto a), le seguenti procedure: • proseguire in manovra sull'itinerario interessato e fermare il treno prima di impegnare ciascun deviatoio identificato dall'apposita tabella a fondo giallo ad alto potere rifrangente;					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
• dopo aver arrestato il treno in corrispondenza del deviatoio, il macchinista ed il capotreno, qualora svolga le funzioni di agente treno, devono accertare lo stato del deviatoio stesso mediante il segnale luminoso da deviatoio a luce blu (punto 1.2.5 bis) come segue: - se la luce blu è accesa a luce fissa, il deviatoio deve ritenersi regolarmente disposto per la posizione voluta e può essere oltrepassato dal treno con cautela e non superando i 30 Km/h; - se la luce blu è spenta o nel caso di deviatoio con manovra a mano (non centralizzato), l'agente treno deve mettersi in comunicazione con il DCO il quale deve ordinare, per iscritto, con apposita prescrizione (1) oppure con comunicazioni verbali registrate, le cui modalità sono riportate nell'allegato 10, la posizione che deve assumere il deviatoio rispetto al movimento in atto <i>("Deviatoio n°.... da impegnare disposto per il corretto tracciato/deviato")</i> (2). Ricevuta la predetta comunicazione, l'agente treno deve accertare l'integrità e la regolare disposizione del deviatoio secondo le indicazioni ricevute dal DCO e, dopo la manovra se necessaria, il deviatoio può essere oltrepassato dal treno con cautela e comunque senza superare la velocità di 30 Km/h. (1) Utilizzando l'apposito modo M. 40 DCO/SCC (per deviatoi) in dotazione al personale dei treni oppure le righe in bianco del modo M. 40 DCO. (2) Nel caso di deviatoio simmetrico tale prescrizione dovrà essere <i>"Deviatoio n° da impegnare disposto per la deviato a sinistra oppure per la deviato a destra"</i>. Art. 25 Alla parte II- Capitolo III delle Istruzioni per l'Esercizio in Telecomando ad uso del personale dei treni sono apportate le seguenti modifiche: Il punto 2.3.2 è così sostituito:					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
2.3.2 Nei posti satellite, telecomandati o presenziati da AI, la partenza dei treni avviene di iniziativa del macchinista con la disposizione a via libera del segnale di partenza, dopo aver ricevuto il segnale di "pronti" dal capotreno; nel caso di partenza con segnale a via impedita, il macchinista partirà di iniziativa solo dopo aver ricevuto le occorrenti prescrizioni (M.40 PS) ed il segnale di "pronti" dal capotreno. Art. 26 All' Allegato 1 dell'Istruzione per il Servizio dei Deviatori sono apportate le seguenti modifiche: - Il primo capoverso del punto 23 è così sostituito: 23. E' denominato manovra qualsiasi spostamento di mezzi di trazione o di veicoli, che si svolge, normalmente, nell'ambito di una località di servizio, eccezione fatta per l'avviamento di un treno in partenza e per l'ingresso di un treno in arrivo, fino al punto di normale fermata. - Il primo capoverso del punto 48 è così sostituito: 48. Della disabilitazione, quando non sia indicata nell'orario di servizio, devono essere avvisati i treni aventi fermata, mentre a quelli non aventi fermata l'avviso deve essere dato solo se nella stazione disabilitata non è prevista dai binari di corsa, in base all'orario di servizio, la partenza dei treni d'iniziativa del macchinista o se la stazione disabilitata è interessata da prescrizioni a carattere occasionale emesse dalle stazioni limitrofe abilitate. Art. 27 All'art. 1 dell'Istruzione per la Protezione dei Cantieri è apportata la seguente modifica: Il primo capoverso del comma 11 è così sostituito: 11. E' denominato "manovra" qualsiasi spostamento di mezzi di trazione o di veicoli, che si svolge, normalmente, nell'ambito di una località di servizio, eccezione fatta per l'avviamento di un treno in partenza t:: per l'ingresso di un treno in arrivo, fino al					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
punto di normale fermata. Art. 28 All'art. 21 dell'Istruzione per il Servizio dei Manovratori è apportata la seguente modifica: Il primo capoverso del comma 1 è così sostituito: 1. E' denominato manovra qualsiasi spostamento di mezzi di trazione o di veicoli, che si svolge, normalmente, nell'ambito di una località di servizio, eccezione fatta per l'avviamento di un treno in partenza e per l'ingresso di un treno in arrivo, fino al punto di normale fermata. Art. 29 All'art. 91 ter della Prefazione Generale all'Orario di Servizio è apportata la seguente modifica: Il primo alinea del comma 3 è così sostituito: - dal capotreno che, dopo il segnale di «pronti» degli agenti di scorta, comanda, tramite uno dei commutatori a chiave quadra posti in corrispondenza di ciascuna porta, la chiusura di tutte le porte tranne quella da lui presenziata; dato quindi il «pronti» al dirigente o, al macchinista, provvede alla chiusura anche di quest'ultima. Art. 30 La presente Disposizione entrerà in vigore alle ore 00.01 del 3 aprile 2005.					
Disposizione 02/2005 Specifica per la definizione dei parametri tecnici necessari alla determinazione della prestazione massima dei mezzi di trazione e la percorrenza dei treni. Segue testo.....	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.			IF	
Disposizione n.03 del 03/02/2005 Integrazione delle disposizioni 14/04 e 24/04 DELIBERA Art. 1					Vedi tabelle di raffronto Disp. RFI n.14/04 - RCF e PGOS –RCF.

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
Ad integrazione della disposizione n. 14 del 07.04.2004 recante 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 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" si dispone che sul binario illegale, in precedenza dei punti di variazione della velocità della linea dovranno essere posti gli indicatori di velocità massima conformemente alle norme vigenti, inserendo la velocità relativa al solo rango A e con un valore massimo di 90 km/h. Art. 2 Ad integrazione di quanto riportato agli artt. 1 e 2 della disposizione n. 24 del 17.06.2004 recante "Modifiche alla Prefazione Generale all'Orario di Servizio ed all'Istruzione per il Servizio dei Manovratori", nell'articolo 3 comma 6 bis della Prefazione Generale all'Orario di Servizio e nell' Allegato 5 articolo 3 comma 6 bis della Istruzione per il Servizio dei manovratori è inserita la seguente simbologia con relativo significato: Stazione priva di segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale e con binario di corsa illegale privo di segnale di partenza.					
Disposizione 06-2005 del 22/02/2005 Norme particolari per la circolazione delle locomotive E 484 sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale	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			IF	

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
	necessarie alle specifiche mansioni svolte.				
Disposizione RFI 09 del 2005 Disposizioni integrative per il trasporto merci pericolose sulla rete RFI connesse al rilascio del Certificato di Sicurezza. Articolo I Scopo e Campo d'applicazione 1. La presente disposizione integra i requisiti che le imprese ferroviarie devono possedere ai fini del rilascio e del mantenimento del Certificato di Sicurezza per servizi di trasporto di merci pericolose sulla Rete Ferroviaria Italiana. 2. L'effettuazione di servizi di trasporto di merci pericolose sulla Rete Ferroviaria Italiana è subordinata al conseguimento, da parte delle imprese ferroviarie interessate, del Certificato di Sicurezza che autorizzi tali servizi. 3. Ai fini del conseguimento del certificato di Sicurezza che autorizzi il trasporto merci pericolose sulla Rete Ferroviaria Italiana, le imprese ferroviarie devono integrare la documentazione prevista per il rilascio del Certificato di Sicurezza stesso con quanto riportato nei successivi articoli 2,3,4,5,6. 4. 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 e dalle strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. interessate. Articolo 2 Domanda del certificato di sicurezza per il trasporto di merci pericolose 1. In conformità alle procedure in vigore nella domanda del Certificato di sicurezza inoltrata a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Direzione Tecnica Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie Via Luigi Alamanni 4 50123 Firenze le imprese ferroviarie devono indicare: a. l'elenco delle classi di pericolo delle merci	1.1. Il presente Regolamento contiene le norme per l'esercizio ferroviario di competenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. In conformità a tali norme, oltre che alle norme internazionali e nazionali cogenti, nonché alle regole di buona pratica e alle norme tecniche e istruzioni di settore, devono essere emanate le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i processi connessi con la sicurezza della circolazione ferroviaria di interfaccia tra l'infrastruttura e i convogli e interni a ciascun operatore ferroviario. I processi interni devono tenere conto anche di quelli di interfaccia. 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. 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: a.1. il limite di massa ammesso dall'infrastruttura e da ciascun veicolo del convoglio; a.2. il profilo limite della sagoma dei veicoli ammesso dall'infrastruttura; a.3. i limiti di velocità imposti dalle caratteristiche della linea da percorrere; a.4. i limiti di velocità ammessi dai veicoli del convoglio; a.5. i vincoli imposti dalla sua composizione e dalla sua frenatura.			IF	

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
pericolose secondo il RID interessate al trasporto; b. l'elenco e la tipologia degli scali merci presso i quali effettueranno la terminalizzazione delle merci pericolose; c. le relazioni nazionali ed internazionali sulle quali effettueranno servizi di trasporto ferroviario di merci pericolose. 2. Le classi di pericolo di cui al precedente comma 1.a devono essere comprese nel certificato di formazione professionale del consulente per la sicurezza dei trasporti di merci pericolose di cui al successivo articolo 3 comma 1.b. Articolo 3 Requisiti generali 1. Le imprese ferroviarie devono produrre copia della seguente documentazione: a. Comunicazione della nomina di uno o più consulenti per la sicurezza dei trasporti di merci pericolose ai sensi del D.Lg., 4 febbraio 2000, n. 40 nonché la loro accettazione d'incarico; b. certificati di formazione professionale valevole per la modalità ferroviaria, rilasciato/i al/ai consulente/i dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento dei trasporti terrestri, ai sensi del D.Lg., 4 febbraio 2000, n. 40, o da altro organo competente dell'Unione Europea; c. comunicazione all'ufficio periferico del Dipartimento dei trasporti terrestri del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti competente per territorio della nomina di cui al precedente comma 1.a, ai sensi del D.Lgs. 4 febbraio 2000, n. 40; 2. Le imprese ferroviarie devono integrare la documentazione del Sistema di Gestione della Sicurezza, adottato ai sensi della disposizione n. 13 del 26 giugno 2001 come modificata dalle disposizioni n. 33 del 12 novembre 2002, n. 56 del 29 dicembre 2003 e n. 15 del 19					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
aprile 2004, con: a. la designazione, all'interno della sezione 2 del "Manuale" del Sistema di Gestione della Sicurezza predisposto, della figura direzionale responsabile dell'organizzazione del trasporto delle merci pericolose ai sensi della disposizione del gestore infrastruttura n. 10/2001 del 8 giugno 2001 come modificata dalla disposizione n. 26/2002 del 9 settembre 2002 "Requisiti per la qualificazione professionale del personale delle Imprese Ferroviarie e della Divisione Infrastruttura che svolge attività direzionali di organizzazione e coordinamento della sicurezza dell'esercizio". b. una sezione II nel "Manuale" del Sistema di Gestione della Sicurezza intitolata "Organizzazione del trasporto delle merci pericolose". In questa sezione le imprese ferroviarie devono descrivere: I. le leggi, norme e standard, disposizioni e prescrizioni da applicare; II. le fasi nelle quali si articola l'attività del trasporto ferroviario di merci pericolose di competenza dell'impresa ferroviaria (es. modalità di accettazione/riconsegna della merce pericolosa , operazioni di manovra, soste tecniche); III. per ciascuna fase il personale coinvolto, le funzioni e le responsabilità assegnate; IV. i riferimenti alle procedure del Sistema di Gestione della Sicurezza adottate per lo svolgimento dell'attività. del trasporto delle merci pericolose. Articolo 4 Controlli 1. Le imprese ferroviarie devono produrre una ulteriore procedura, facente parte del Sistema di Gestione della Sicurezza, che dimostri le funzioni, le					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
responsabilità e le persone impiegate all'interno dell'organizzazione per l'adempimento degli obblighi previsti alla sottosezione 1.4.2.2 del RID a carico del trasportatore. 2. Qualora l'impresa ferroviaria confidi sulle informazioni che gli sono messe a disposizione da altri operatori, nella domanda del Certificato di Sicurezza per le merci pericolose deve essere dato il riferimento al contratto stipulato tra le parti contenente chiara ed inequivocabile indicazione delle responsabilità previste. 3. Qualora l'impresa ferroviaria intenda affidare i compiti previsti alla sottosezione 1.4.2.2 del RID a personale operativo utilizzato in mansioni di condotta, verifica, formazione ed accompagnamento dei treni, la procedura di cui al precedente comma 1 deve evidenziare le ulteriori mansioni attribuite a detto personale nello svolgimento delle attività di sicurezza autorizzate dai moduli di abilitazione conseguiti ai sensi delle disposizioni in vigore. Articolo 5 Formazione 1. Il personale di cui al precedente art. 3 comma 2.b.iii deve ricevere una formazione rispondente alle esigenze che le loro attività e responsabilità comportano durante il trasporto di merci pericolose come prescritto al capitolo 1.3 del RID. 2. Le imprese ferroviarie devono produrre una ulteriore procedura, facente parte del Sistema di Gestione della Sicurezza, contenente la descrizione dei processi formativi adottati per ognuno di essi: a. la selezione; b. la formazione (piano della formazione); c. le modalità ed i tempi della formazione (programmi);					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
d. la certificazione delle competenze; e. il mantenimento nel tempo delle competenze; f. i controlli; g. le registrazioni 3. Nel caso di cui al precedente articolo 4 comma 2 l'impresa ferroviaria deve assicurare il possesso della formazione prescritta al cap. 1.3 del RID da parte delle persone deputate ai controlli. 4. Tutta la documentazione relativa all'implementazione dei processi formativi definiti deve essere resa disponibile alle strutture preposte di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. durante le attività di ispettorato e controllo (audit) e di monitoraggio (monitoring) da esse effettuate. Articolo 6 Gestione dell'emergenza 1. Le imprese ferroviarie, in conformità alle disposizioni vigenti in materia per la prevenzione e la gestione dell'emergenza negli scali terminali ed in linea, devono integrare la procedura "Attuazione dei Piani di emergenza" prevista dal Sistema di Gestione della Sicurezza con la descrizione delle attività e delle misure specifiche per le merci pericolose. 2. La procedura di cui al precedente comma 1 dovrà fare riferimento ai piani di emergenza/procedure organizzative previsti dalla legislazione vigente. Articolo 7 Disposizioni transitorie e finali 1. La presente disposizione entra in vigore alle ore 00,01 del 1° aprile 2005. 2. Le imprese ferroviarie già in possesso del certificato di sicurezza per servizi di trasporto di merci pericolose sull'infrastruttura ferroviaria nazionale alla data di entrata in vigore della presente disposizione sono tenute ad uniformarsi al disposto della stessa ed ad inviare entro tre mesi, a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
Direzione Tecnica - Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie, la documentazione richiesta.					
Disposizione 10-2005 del 08/03/2005 Norme particolari per la circolazione dei complessi ALe 126/Le 126 AL - ALe125/Le 125 AL - ALn 668 AL serie 300 - ALn 663 AL serie 100 ALn880 AL - ALn 773 AL dell'Impresa ferroviaria Alifana e Benevento Napoli s.r.l. sulla Infrastruttura ferroviaria nazionale	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.			IF	
Disposizione 12-2005 del 08/03/2005 Norme particolari provvisorie per la circolazione dei complessi Diesel ALn 501 - Ln 220 - ALn 502 sull'infrastruttura ferroviaria nazionale	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.			IF	
Disposizione 15 del 06/04/2005 Modifiche, alle Disposizioni e Istruzioni di Servizio alla disposizione n° 52/2001 e disposizione 41/2002. DELIBERA Art. 1 All'art. 2 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando sono apportate le seguenti modifiche: Dopo il comma 2 è inserito il seguente comma: 3. Su alcune linee esercitate con SCC sono previsti nel posto centrale determinati comandi e controlli sicuri, utilizzabili secondo specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente. Art. 2 All'art. 7 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando sono apportate le seguenti modifiche: Dopo il comma 3 è inserito il seguente comma 3bis:					Vedi tabelle di raffronto: 1) DET-RCF, 2) Sistemi di blocco Parte III-RCF e Parte V-RCF.

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
3bis. Su alcune linee esercitate con SCC, ove sono previsti determinati comandi e controlli sicuri, è rilevabile nel posto centrale in sicurezza il consenso di chiusura dei passaggi a livello protetti dal segnale di partenza. Le relative procedure sono predisposte dalle unità periferiche sulla base di specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente. Art. 3 All'art. 24 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando sono apportate le seguenti modifiche: Alla fine del comma 1 è inserito il seguente capoverso: Su alcune linee esercitate con SCC, ove sono previsti nel posto centrale determinati comandi e controlli sicuri, nel caso di mancata disposizione a via libera del segnale di partenza, il Dirigente Centrale Operativo non dovrà prescrivere al treno la marcia a vista per i passaggi a livello per i quali sia rilevabile in sicurezza nel posto centrale l'esistenza del consenso di chiusura. Le relative procedure sono predisposte dalle Unità periferiche interessate sulla base di specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente. -Il primo capoverso del comma 3 è sostituito dal seguente: 3. L'esistenza della condizione di blocco non è mai accertabile dal posto centrale, per cui, quando il relativo segnale non si dispone a via libera o, ove esistente, non si attiva il segnale di avvio, il blocco deve essere considerato guasto a meno che l'esistenza della via libera di blocco elettrico non venga accertata da un agente sul posto. Si fa eccezione per alcune linee esercitate con SCC, ove sono previsti nel posto centrale determinati comandi e controlli sicuri. Su tali linee l'esistenza o meno della condizione di blocco relativa alla sezione					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
protetta dal segnale di partenza dei posti periferici è rilevabile in sicurezza dal posto centrale. Le relative procedure sono predisposte dalle Unità periferiche sulla base di specifiche nonne emanate dall'Unità centrale competente. -Alla fine del comma 3 è inserito il seguente capoverso: Su alcune linee esercitate con SCC, ove sono previsti nel posto centrale determinati comandi e controlli sicuri, qualora il segnale del posto non si disponga a via libera ma si possa accertare in sicurezza nel posto centrale l'esistenza della via libera di blocco elettrico, per la partenza del treno, oltre alle altre occorrenti, deve essere praticata al treno la seguente prescrizione: <i>"Esiste via libera di blocco elettrico."</i> -Alla fine del comma 5 è inserito il seguente capoverso: Su alcune linee a doppio binario esercitate con SCC, ove sono previsti nel posto centrale determinati comandi e controlli sicuri, nel caso di mancata attivazione del segnale di avvio, l'inibizione all'apertura dei segnali di partenza nel posto limitrofo non è necessaria qualora per il binario interessato sia stata accertata, tramite i controlli sicuri, l'esistenza dell'orientamento del blocco per le partenze e l'assenza del fuori servizio. Art. 4 All'art. 3 della Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico - Parte III - Blocco elettrico automatico - Linee in Telecomando, sezione linee a doppio binario banalizzate, è apportata la seguente modifica: Dopo il comma 2 è inserito il seguente comma: 2 bis. Su alcune linee esercitate con SCC, ove sono previsti nel posto centrale determinati comandi e controlli sicuri, l'esistenza o meno della condizione di blocco relativa alla sezione protetta dal segnale di					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
partenza dei posti periferici è rilevabile in sicurezza dal posto Centrale. Le relative procedure sono predisposte dalle Unità periferiche sulla base di specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente. Art. 5 All' art. 3 della Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico - Parte III[^] - Blocco elettrico automatico - Linee in Telecomando, sezione linee a semplice binario, è apportata la seguente modifica: Dopo il comma 2 è inserito il seguente comma: 2 bis. Su alcune linee esercitate con SCC, ove sono previsti nel posto centrale determinati comandi e controlli sicuri, l'esistenza o meno della condizione di blocco relativa alla sezione protetta dal segnale di partenza dei posti periferici è rilevabile in sicurezza dal posto centrale. Le relative procedure sono predisposte dalle Unità periferiche sulla base di specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente. Art. 6 All'art. 10 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico - Parte V[^] - Blocco elettrico conta-assi - Sezione I[^] è apportata la seguente modifica: Alla fine del testo è aggiunto il seguente capoverso: La funzione o il tasto di soccorso "TIBca" è sempre previsto nei PdS. Su alcune linee esercitate con SCC può essere previsto un apposito comando anche nel posto centrale. Art. 7 All'art. 11 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico - Parte V[^] - Blocco elettrico conta-assi - Sezione I[^] è apportata la seguente modifica: -Dopo il primo capoverso del comma 1 è inserito il seguente capoverso: Su alcune linee esercitate con SCC ove sono previsti					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
nel posto centrale determinati comandi e controlli sicuri, l'esistenza o meno della condizione di blocco relativa alla sezione protetta dal segnale di partenza dei posti periferici è rilevabile in sicurezza dal posto centrale. Le relative procedure sono predisposte dalle Unità periferiche sulla base di specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente. Alla fine del secondo capoverso del comma 1 è inserito il seguente capoverso: Su alcune linee esercitate con SCC l'esistenza o meno del consenso dei PL protetti dal segnale di partenza è rilevabile in sicurezza anche dal posto centrale. Art. 8 All'art. 12 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico - Parte V''' – Blocco elettrico Conta-assi - Sezione I^ è apportata la seguente modifica: Alla fine del testo è inserito il seguente comma: 2. Per la liberazione artificiale del blocco dal posto centrale il DCO deve: -comandare l'inibizione apertura segnali di partenza nei PdS limitrofi al tratto interessato all'anormalità; -procurarsi il giunto dell 'ultimo treno che ha circolato nella tratta; -attivare la funzione per la liberazione artificiale del blocco in uno dei due PdS limitrofi. Qualora il PdS attiguo sia presenziato, il DCO deve dare avviso al DM dell'attivazione della inibizione TIBca. In ogni caso la tratta non deve essere mai impegnata da rotabili finché non sono state completamente ultimate le operazioni relative alla funzione TIBca e questo anche qualora la liberazione artificiale abbia avuto esito negativo. Dopo il comma 2 è inserito il seguente comma: 3. Nel caso in cui, anche dopo la liberazione					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
artificiale, permanga sul Q.L. la segnalazione di sezione occupata, per il distanziamento del treno successivo il DCO si avvarrà del dispaccio di giunto avuto in precedenza. Il treno deve essere avvisato del mancato funzionamento del blocco fino al posto corrispondente limitrofo. Non riuscendo, per più di un treno, a ripristinare il regolare funzionamento del blocco il DCO, se lo reputa opportuno, può non ricorrere più alla liberazione artificiale e istituire il blocco telefonico per tutti i treni osservando le norme di cui al successivo art. 13. Art. 9 La "Tabella Comandi DCO" riportata in calce alla Disposizione n°52 del 27/12/2001 è sostituito dalla "Tabella Comandi DCO" riportata nell' Allegato A. Art. 10 La "Tabella Controlli DCO" riportata in calce alla Disposizione n° 52 del 27/12/2001 è sostituito dalla "Tabella Controlli DCO" riportata nell'Allegato B. Art. 11 La "Tabella Comandi DCO" riportata in calce alla Disposizione n° 41 del 23/12/2002 è sostituito dalla "Tabella Comandi DCO" riportata nell'Allegato C. Art. 12 La "Tabella Controlli DCO" riportata in calce alla Disposizione n° 41 del 23/12/2002 è sostituito dalla "Tabella Controlli DCO" riportata nell' Allegato D. Art. 13 La presente Disposizione entrerà in vigore alle ore 00.01 del 05 giugno 2005. ALLEGATO A Sostituisce la “ Tabella Comandi DCO” riportata in calce alla Disposizione 41 del 23/12/2001. (TABELLA COMANDI DCO)					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
(TABELLA CONTROLLI AGGIUNTIVI DOVUTI ALLA LINEA DIRAMATA SEMPLICE BINARIO CON BCA GESTITA DA ALTRO DCO) (TABELLA ULTERIORI COMANDI AGGIUNTIVI DOVUTI ALLA LINEA DIRAMATA A SEMPLICE BINARIO GESTITA DA SCC) (TABELLA COMANDI AGGIUNTIVI DOVUTI AL REGIME MISTO) ALLEGATO B (TABELLA COMANDI DCO) (TABELLA COMANDI AGGIUNTIVI DOVUTI ALLA LINEA CON DOPPIO BINARIO CON BCA) (TABELLA CONTROLLI AGGIUNTIVI DOVUTI ALLA LINEA DIRAMATA SEMPLICE BINARIO CON BCA GESTITA DA ALTRO DCO) (TABELLA CONTROLLI AGGIUNTIVI DOVUTI ALLA LINEA DIRAMATA SEMPLICE BINARIO GESTITA DA DU) (TABELLA CONTROLLI AGGIUNTIVI DOVUTI AL REGIME MISTO) ALLEGATO C (TABELLA COMANDI DCO) ALLEGATO D (TABELLA COMANDI DCO) (TABELLA CONTROLLI AGGIUNTIVI DOVUTI ALLA LINEA DIRAMATA SEMPLICE BINARIO CON BCA GESTITA DA ALTRO DCO)					
Disposizione 16-2005 del 16/04/2005 Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive da manovra D147 TI sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.	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			IF	

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
	necessarie alle specifiche mansioni svolte.				
Disposizione 21-2005 del 28/04/2005 Parziale modifica della Disposizione n° 56 del 29/12/2003 riguardante la predisposizione ed emissione dei piani annuali della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario					Non regolamentato dal RCF.
DISPOSIZIONE 24/2005 Emanazione dell'Istruzione per l'Esercizio con Apparati Centrali Statici per linee AC\AV –ETCS L2 senza segnali fissi luminosi. Condizioni tecniche e dispositive normative. PARTE I ISTRUZIONI PER L'ESERCIZIO DELL'APPARATO Art. 1 GENERALITA' L'Apparato Centrale Statico per gli impianti delle linee Alta Capacità/Alta Velocità (ACS AC/AV) è un sistema centralizzato per il governo delle funzioni dell'impianto, realizzato con tecnologia a logica programmata. Esso gestisce in sicurezza la circolazione nell'impianto, con la caratteristica che i comandi impartiti vengono accettati solo se l'apparato verifica preventivamente la fattibilità del comando stesso. Le caratteristiche generali dell'apparato sono analoghe a quelle degli ACS delle linee tradizionali salvo specifiche particolarità della linea AV. Oltre alle logiche di movimento ed alle interfacce necessarie per DM, il sistema ACS AC/AV mette a disposizione, per la gestione dell'impianto, sia dal punto di vista dell'esercizio che della manutenzione, una serie di funzioni di supporto per l'espletamento dei compiti dell'operatore. Le caratteristiche tecniche del nuovo apparato hanno consentito delle innovazioni nella logica di apparato che richiedono varianti alla vigente	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 . 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. 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. 4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti: a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione; b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.); c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura.			GI	

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
normativa. Le presenti disposizioni generali disciplinano le innovazioni introdotte, integrano e modificano quanto disposto dalle Istruzioni per l'Esercizio degli Apparatati Centrali - Libro III Sez.5" (ACEI); per quanto non è espressamente riportato, valgono le norme vigenti. Sulla base delle presenti disposizioni vanno redatte le Istruzioni di dettaglio per l'esercizio dell'ACS AC/AV relative a ogni singolo impianto sulle quali dovranno essere evidenziate particolarità o differenze rispetto alla presente disposizione. I PdS sono muniti di segnali imperativi di protezione e partenza in sostituzione dei segnali fissi luminosi. I movimenti degradati sono effettuati dal treno in modalità di Autorizzazione al Movimento con Marcia a Vista o di Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione. Le presenti istruzioni sono valide per gli ACS AC/AV dei posti di servizio su linee con SCC e disciplinano le funzionalità relative al regime sia presenziato che impresenziato. Nel regime impresenziato devono essere osservate anche le norme contenute nelle Disposizioni tecniche e normative per l'esercizio del Sistema Comando e Controllo (SCC) Linee ad Alta Capacità /Alta Velocità (AC/AV) ETCS L2. Art. 2 PRINCIPALI CARATTERISTICHE DELL'APPARATO Le principali caratteristiche dell'apparato sono le seguenti: • gli organi di comando degli itinerari sono costituiti da una tastiera di tipo "funzionale" e da un mouse. • l'apparato è del tipo detto a leve libere, in quanto gli organi di comando sono privi di collegamenti meccanici o di vincoli elettromeccanici che ne impediscono lo spostamento; tutti i collegamenti necessari sono infatti realizzati nelle funzioni logiche software.	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. 4.4 Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera b) gli eventuali enti incontrati dal convoglio devono essere: - b.1. manovrati quando sono liberi da veicoli e i veicoli che devono impegnarli siano fermi, oppure, se in moto, si trovino ancora a sufficiente distanza per compiere la manovra dell'ente e per assicurarsi che questa sia riuscita regolare e completa; - b.2. disposti ed assicurati nella corretta posizione per il tempo necessario allo svolgimento del movimento; - b.3. rimossi dalla posizione indicata alla precedente lettera b.2. solo dopo che siano stati superati dal convoglio. 4.5 Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera c): - c.1. ogni movimento di treno deve avvenire su un tratto di via libero, concesso in uso esclusivo al treno stesso e protetto da indebiti accessi di altri veicoli; - c.2. la velocità massima ammessa per ogni treno, in ogni punto della linea, deve essere tale che il treno stesso, mediante il sistema di frenatura, possa arrestarsi entro lo spazio residuo del tratto di via concesso in uso esclusivo di cui alla precedente lettera c.1.. 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. 8.4 Il collegamento di sicurezza è un vincolo d'impianto				

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
• l'apparato è a comando perduto, cioè il comando impartito si effettua soltanto se le condizioni volute sono soddisfatte nel momento in cui la funzione di comando viene resa attiva e si distrugge automaticamente appena cessa la funzione di comando stessa. Il comando non si attua qualora siano in atto condizioni incompatibili. • l'apparato realizza la distruzione automatica del comando, cioè il comando attuato si annulla automaticamente al passaggio del treno che lo ha utilizzato e il DM non deve quindi eseguire alcuna o per azione per rimettere l'apparato nello stato di riposo; i deviatori restano nell'ultima posizione comandata. Quando fosse necessario, il comando impartito si può annullare manualmente comandando la relativa funzione di annullamento. • l'apparato realizza la liberazione elastica, cioè la cessazione del bloccamento dei deviatori avviene gradualmente (ovvero cdb per cdb), man mano che i veicoli abbandonano i singoli cdb interessati. • l'apparato consente l'attuazione di interventi di soccorso mirati, ovvero operativi sui singoli enti interessati da guasti, per il solo movimento per il quale sono stati attivati. • l'apparato consente l'esclusione di singoli enti, rendendoli indisponibili per la realizzazione di itinerari. • l'apparato impedisce la formazione di itinerari che sono interessati da zone escluse. • l'apparato può essere telecomandato da sistema sec. • l'apparato si interfaccia con il sistema di stanziamento Radio Block Center; lo stato dell'itinerario formato viene comunicato a RBC mediante una informazione definita "segnale virtuale". Art. 3 COSTITUZIONE DELL'APPARATO	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: 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. 8.1 La circolazione ferroviaria è gestita da un regolatore della circolazione, che comanda e controlla, tramite gli apparati di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza posti nei tratti di linea e nelle località di servizio da lui gestiti. 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. 8.17 L'accesso ad una sezione di blocco deve poter 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. 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. 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				

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
1. Postazione individuale ad uso del personale del movimento Le parti dell'apparato che compongono la singola postazione del DM operatore sono: <i>I - Il Terminale Operatore (TO)</i> <i>II - La Tastiera Funzionale (TF)</i> <i>III - Quadro luminoso a video (QLv)</i> Nell'impianto possono essere presenti più postazioni. <i>I - Terminale Operatore (TO)</i> Il TO è composto da un video di interfaccia e da un mouse. Esiste inoltre una tastiera di tipo Personal Computer. <i>a) Video di interfaccia del TO</i> Il Video del Terminale Operatore (Video/TO) comprende le seguenti aree:);> <i>Area Comandi</i>, su cui sono riportati i "<i>pulsanti</i>" per l'attivazione delle finestre dei comandi.);> <i>Area Guida Operatore</i>, dove compaiono i messaggi che l'apparato invia, relativamente alla formazione e liberazione degli itinerari e manovra dei singoli enti, a sussidio dell'operatività del DM. Ai lati di tale area ci sono i pulsanti di attivazione/disattivazione identificativo enti e allarmi di sistema.);> <i>Area Allarmi</i>, su cui sono riportati i "<i>pulsanti</i>" relativi agli allarmi e che consentono la identificazione di questi ultimi per famiglia (deviatoi, cdb, ecc). <i>b) Mouse del TO</i> Il mouse permette la selezione dei comandi attraverso il puntamento specifico sulle disponibilità del video TO. Con esso, data la possibilità di impartire i comandi con particolare celerità, possono eseguirsi in via normale le operazioni di gestione dell'apparato. I comandi definiti di tipo "pesante" possono essere impartiti da TO e confermati da TF. <i>c) Tastiera di tipo Personal Computer</i> Di norma non utilizzata per l'effettuazione dei	particolare: – devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi.				

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
comandi e non disponibile sul BM Il - Tastiera Funzionale (TF) Tramite la TF è altrettanto possibile eseguire i comandi di apparato. Sono, di norma, disponibili i comandi per: 1. gli itinerari 2. i percorsi di carrello 3. la manovra dei segnali virtuali 4. la manovra di emergenza e individuale dei deviatori (compresa la disalimentazione) 5. le funzioni di soccorso 6. la liberazione delle chiavi per lo sbloccamento dei deviatori con manovra a mano 7. l'autorizzazione per la manovra a mano dei deviatori con manovra elettrica 8. l'esclusione degli enti 9. i regimi di esercizio 10. gli enti di linea 11. QL a video Il QL a video (QLv) riproduce schematicamente il piazzale (deviatori, circuiti di binario, ecc.) e fornisce il controllo dello stato degli enti raffigurati. Il QLv permette al DM anche di rendersi conto, mediante apposite indicazioni, delle varie operazioni dell'apparato per la costituzione e la distruzione degli itinerari e dello stato dei comandi o interventi di soccorso in atto e dei segnali virtuali. I simboli di QLv sono definiti in un apposito documento. 2. Centralina di alimentazione. L'ACS AC/ AV è munito di apparecchiature che assicurano, con alta affidabilità, la continuità dell'alimentazione elettrica dell'impianto. 3. Terminale manutenzione (TM) Il TM è composto da un video di interfaccia, da una tastiera tipo Personal Computer e da un mouse. Esso viene utilizzato dall' AM in caso di manutenzione					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
degli enti per gestire la funzione Esclusione stabilizzata (Es/IS) e per diagnosticare lo stato degli enti e dell'apparato. Art. 4 CARATTERISTICHE FUNZIONALI DELL'APPARATO 1. Comandi I comandi impartiti vengono effettuati attraverso la realizzazione di processi operativi definiti secondo appropriate e specifiche funzioni <i>di logica</i> d'apparato. I comandi vengono impartiti dal DM tramite il TO o la TF; i telecomandi pervengono all'apparato tramite interfaccia con l'impianto di telecomando. I comandi le cui caratteristiche non necessitano di specifiche cautele, in quanto la sicurezza è comunque garantita dall'apparato, manifestabile e verificabile, tramite la disposizione a via libera dei segnali virtuali, possono essere effettuati oltre che da TF anche da TO. <i>I comandi di soccorso e di emergenza</i> le cui caratteristiche non rientrano in quelle suddette, devono essere effettuati tramite la TF. In alternativa può essere utilizzato il mouse del TO per impostare la sequenza operativa del comando e la TF per l'invio del comando stesso. I comandi vengono registrati su un apposito supporto informatico, al cui accesso, con specifica procedura, possono essere autorizzati solo determinati agenti della manutenzione. Per le comunicazioni sdoppiate sono valide le norme della Disposizione 1112004 e successive modifiche. 2. Funzioni di soccorso mirato e loro impiego Le funzioni di soccorso mirato (Tx) consentono di scartare la verifica di condizioni di un determinato ente realizzando per un itinerario, il bloccamento del Punto Origine, consentendo, dopo i necessari accertamenti, i movimenti dei treni con l'attivazione					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
dei segnali virtuali di avanzamento o avvio. In tal modo vengono limitate al solo ente interessato dal guasto le incombenze a carico del DM. L'attivazione di una funzione di soccorso Tx richiede, oltre alle specifiche digitazioni, che sia in atto un relativo comando di itinerario, pervenuto nella fase in cui si attua la verifica della condizione mancante da scartare e che l'ente interessato sia effettivamente riconosciuto dall'apparato sprovvisto della condizione richiesta. Le funzioni di soccorso Tx, relative ai deviatoi, ai cdb ed ai fermadeviatoi, oltre che all'ente sono associate al punto origine (PO) dell'itinerario formato; in tal modo esse sono occupabili con l'occupazione o la distruzione manuale del movimento a cui sono riferite. Al persistere della stessa anormalità, quindi, la funzione di soccorso deve essere ripetuta per ogni movimento che interessa l'ente in anormalità. Le condizioni, analoghe a quelle per l'attivazione del Tx, sono valide anche per la funzione di soccorso T cl. Gli interventi di soccorso Tx attivati sono opportunamente rappresentati sul QLv. Le funzioni di soccorso non sono subordinate all'azionamento di alcun dispositivo di piombatura; le attivazioni di tali funzioni vengono comunque opportunamente registrate sul citato supporto informatico. La funzione Tx può essere utilizzata per il superamento delle condizioni mancanti di enti nello stato di Es/IS secondo le specifiche norme descritte in seguito e con l'eccezione dei deviatoi di percorso. Gli enti per i quali è possibile attivare la funzione di soccorso mirato Tx sono: deviatoi di percorso laterali e uscita, ferma deviatoi (fermascambi a chiave) di percorso laterali e uscita, cdb di percorso laterale e uscita. Nell'appendice 1 alle presenti disposizioni sono					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
riportate in dettaglio le caratteristiche degli interventi di soccorso sopra citati. 3. Chiusura segnali virtuali L'attivazione della funzione chiusura segnale virtuale consente la formazione dell'itinerario ma inibisce la disposizione a via libera del segnale virtuale. La funzione ha le stesse caratteristiche della chiusura segnali degli apparati delle linee tradizionali. 4. Chiusura segnali generale La chiusura segnali CU dispone a via impedita tutti i segnali virtuali di stazione. Il comando CU è suddiviso per lato di stazione (CUDestra e CUSinistra) in modo da chiudere, oltre ai segnali di stazione, anche quelli del PdS limitrofo che comandano verso il PdS in cui è stata attivata la funzione CU. L'RBC a seguito del ricevimento di una funzione CU arresta i treni nell'ambito del PdS e su entrambi i binari dei tratti di linea attigui al lato di PdS per il quale è stata attivata la funzione CU. La CU è attivabile tramite un dispositivo ubicato sul pannello ad uso personale tecnico. Nel caso di interconnessione è prevista una CU anche per l'interconnessione (CUI) 5. Funzione di esclusione enti (EsIDM) La funzione di esclusione si attiva con il comando "ES" impartito dal DM e viene dermita EsIDM. L'EsIDM impedisce l'utilizzazione degli enti per i quali è stata comandata e può essere attivata dal DM di propria iniziativa, secondo necessità. Lo stato di esclusione di un ente viene visualizzato sul QLv. Un ente in EsIDM inibisce la formazione (comando) di un itinerario che lo interessa. Nell'appendice 2 alle presenti disposizioni sono riportate in dettaglio le caratteristiche della funzione EsIDM 6. Funzione di esclusione stabilizzata (EsIS) La funzione di esclusione stabilizzata si attiva con il					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
comando "ES" impartito dal DM a seguito di richiesta effettuata dall' AM tramite <i>un'interfaccia manutentore</i> e viene definita Es/IS. L'Es/IS, da compiere prima che l'AM intervenga sull'ente interessato da porre sotto revisione, impedisce al DM di rimuovere l'esclusione attivata. La richiesta dell'AM può essere indirizzata anche su di un ente già posto nello stato di esclusione dal DM per proprie esigenze. In tale caso il DM deve comunque effettuare la manipolazione relativa alla funzione di esclusione dell' ente interessato. Con impianto impresenziato l'AM può ottenere l'ES/IS, con comando confermato sulla postazione DM, purché l'ente sia interamente compreso in zona precedentemente esclusa. Lo stato di esclusione stabilizzata di un ente viene visualizzato sul QLv e sul terminale manutentore. Per utilizzare questa funzione l'AM deve accertarsi dell'avvenuta stabilizzazione; l'accertamento deve essere eseguito tramite la ripetizione riportata sul QLv. Nello stato di escluso e stabilizzato l'AM può disporre tramite il terminale di manutenzione dell'ente per operazioni di manovra, di controllo e diagnostica. Nell'appendice 2 alle presenti disposizioni sono riportate in dettaglio le caratteristiche della funzione Es/IS. 7. Rimozione dell'esclusione (Es/DM) La funzione consente di rimettere in servizio un ente escluso dalla circolazione. La rimozione dell' , Es/DM non deve essere effettuata, per norma, se sono in atto itinerari che interessano l'ente per cui è attiva la funzione. 8. Rimozione dell'esclusione stabilizzata (Es/IS) Al termine dell'intervento manutentivo rAM richiede l'annullamento dell'esclusione stabilizzata, con doppia manipolazione (doppio comando) sul proprio terminale. Tale richiesta si manifesta sul QLv.					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
In presenza di richiesta dell' AM, il DM rimuove la stabilizzazione dell'esclusione (EsIS) passando per lo stato di EsIDM. Con impianto impresenziato si può rimuovere la zona a condizione che siano nello stato di "non escluso" gli enti compresi nella zona. La rimozione del rEs/IS non deve essere effettuata, per norma, se sono in atto itinerari che interessano l'ente per cui è attiva la funzione. 9. Dispositivi di allarme Per richiamare l'attenzione del DM al verificarsi di anormalità sono state realizzate segnalazioni ottiche/acustiche in analogia con quanto previsto al punto 1.2.04 dell'IEAC, con le seguenti particolarità: • le ripetizioni ottiche indicano la famiglia di enti in allarme e consentono di riconoscere l'allarme tacitandone la relativa segnalazione acustica; • al cessare dell'anormalità le ripetizioni ottiche/acustiche ritornano automaticamente nello stato di riposo. ovvero non è necessario nessun intervento del D M. Le attivazioni e cessazioni di tali segnalazioni vengono comunque opportunamente registrate Art. 5 FUNZIONAMENTO DELL'APPARATO IN ESERCIZIO NORMALE I. Comandi di itinerario I comandi di itinerario si attuano se, oltre alle necessarie condizioni richieste per la loro formazione, non sono in atto esclusioni di enti di percorso interessanti i movimenti stessi. Il bloccamento del PO, con cui si determina l'esito finale del comando, è condizione sempre realizzabile con ACS AC/AV efficiente, anche in caso di presenza di anormalità, in quanto ledel comando, attraverso le specifiche manipolazioni relative agli interventi di soccorso.					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
2. Segnali virtuali Il segnale virtuale viene rappresentato sul QLV mediante apposito simbolo schematicamente posto in corrispondenza dei segnali imperativi di protezione e partenza. Detto simbolo presenta aspetti diversi in funzione dello stato degli itinerari che comandano il segnale virtuale: • Nessun itinerario in una fase di formazione di comando del segnale (segnale virtuale a via impedita) • Itinerario integro (segnale virtuale disposto a via libera) • Itinerario comandato in degrado di IO livello (segnale virtuale di avanzamento o di avvio attivato a luce fissa) • Itinerario comandato in degrado di 20 livello (segnale virtuale di avanzamento o di avvio attivato a luce lampeggiante) 3. Liberazione del percorso degli itinerari Per i comandi di itinerario, la liberazione del percorso avviene gradualmente, con l'abbandono, da parte dei rotabili, dei singoli cdb interessati, purché si sia determinata una corretta sequenza di stati di libero e di occupato di cdb di percorso. Infatti, nella fase di liberazione elastica del percorso, viene eseguita dall'apparato, la verifica automatica dell'occupazione e della liberazione di ogni cdb. Qualora la sequenza degli stati non sia corretta, l'apparato blocca la liberazione elastica del percorso a partire dal cdb precedente a quello per il quale è stata rilevata la mancata occupazione. Art. 6 ANORMALITÀ 1. Bloccamento del punto di origine In caso di anormalità, le condizioni mancanti per la formazione di un comando di itinerario possono					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
sempre essere superate attraverso la funzione di soccorso Tx o, per i deviatori richiesti laterali dagli itinerari, TcL. Ne consegue che il bloccamento del punto di origine del movimento comandato può sempre essere raggiunto. Fa eccezione, con impianto in J, il caso di guasto al cdb di occupazione permanente dell'itinerario che non consente la registrazione dello stesso. 2. Anormalità relative ai deviatori Il controllo di concordanza di un deviatoio può essere scartato dalle condizioni richieste dall'apparato per il bloccamento del PO, quando venga comandato un itinerario che interessa un deviatoio guasto; tale operazione, per i deviatori di percorso e di uscita, viene eseguita utilizzando l'apposita funzione di soccorso TxDev. Ovviamente la funzione stessa deve essere utilizzata solo dopo avere eseguito gli accertamenti e gli interventi previsti dalla vigente normativa nei casi di guasti ai deviatori. Per i deviatori di percorso, si attiva solo dopo aver posto il deviatoio interessato nello stato di disalimentato. La sua utilizzazione permette, dopo il bloccamento del PO, l'attivazione del segnale virtuale di avanzamento o avvio, relativo all'itinerario comandato. Per i deviatori oleodinamici, il controllo di concordanza non può essere scartato dalle condizioni richieste dall'apparato, qualora la mancanza di controllo sia dovuta al guasto delle elettrovalvole di manovra. La funzione TxDev è utilizzabile anche per i deviatori laterali nello stato Es/IS. Tutte le volte che la normativa vigente preveda l'interruttore a scatto "f" in posizione di aperto con piombamento in tale posizione, il DM dovrà attivare la funzione disalimentazione. Per le anormalità ai fermadeviatoi (fermascambi a chiave) viene utilizzata la funzione di soccorso TxFD. Le funzioni Tb e Tc che consentono la manovra del					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
deviatoio in caso di circuito di binario di immobilizzazione guasto o in mancanza del controllo di posizione iniziale, sono dedicate per singolo deviatoio e pertanto non richiedono il preventivo posizionamento in "automatico" dei comandi di manovra individuale. 3. Anormalità ai deviatoidi di percorso L'effettuazione di un comando di soccorso Tx su un deviatoio di percorso, impone l'obbligo per il DM di far sospendere tutti i movimenti di treni per i quali non si abbia l'assoluta certezza di una completa indipendenza rispetto a tutti i possibili itinerari sui quali il treno potrebbe essere erroneamente istradato, poiché manca il collegamento di sicurezza relativo alla regolare posizione del deviatoio di cui manca il controllo. 4. Deviatoio laterale (Funzione di soccorso Tci) Allo scopo di consentire la disposizione del segnale virtuale a via libera, quando si abbia la mancanza di controllo di uno o più deviatoidi richiesti come laterali per la formazione di un itinerario, è stata prevista la funzione di soccorso di esclusione del deviatoio laterale "Tel", distinta per deviatoio. La funzione Tel è attivabile solo se il deviatoio è in perdita di controllo e non è attiva l'Es/Iso. La funzione di soccorso Tel viene utilizzata anche per anormalità ai deviatoidi con fermascambio a chiave. S. Anormalità relative ai circuiti di binario Il controllo di un circuito di binario indebitamente occupato può essere escluso d alle condizioni richieste dall'apparato per il bloccamento del percorso e quindi del PO, quando venga comandato un itinerario che interessa un cdb guasto; tale operazione viene eseguita utilizzando l'apposita funzione di soccorso Txcdb. La funzione stessa deve essere utilizzata solo dopo avere eseguito gli accertamenti e gli interventi previsti dalla vigente					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
normativa nei casi di guasti ai cdb. La sua utilizzazione permette, dopo il bloccamento del PO, l'attivazione del segnale virtuale di avanzamento o di avvio, relativo all'itinerario comandato che interessa il cdb guasto. 6. Anormalità ai cdb di occupazione permanente. Nel caso di attivazione della funzione Tx su di un cdb con funzione di occupazione permanente di un segnale virtuale, tale specifica condizione viene assunta automaticamente da uno qualsiasi dei rimanenti cdb liberi che si trovano sull'itinerario formato. Al passaggio nello stato di occupato di uno di tali cdb avviene l'occupazione permanente dell'itinerario. Pertanto, la caratteristica di occupabilità del segnale virtuale di avanzamento o di avvio, dopo l'attivazione di una funzione Tx su di un cdb di occupazione permanente, risulta attiva solo se almeno uno degli altri cdb di percorso si trova nello stato di libero. Nel caso eccezionale in cui debbano effettuarsi degli interventi Tx su tutti i cdb di percorso che insistono su un itinerario, il Segnale virtuale di avanzamento o avvio, venendo a mancare la condizione necessaria di occupabilità, non si disattiva automaticamente. Di conseguenza, il DM dovrà provvedere all'annullamento manuale dell'itinerario, che deve essere impartito, non appena sia in grado di rilevarlo, subito dopo che il treno abbia impegnato l'itinerario. Inoltre allo scopo di liberare il percorso, dopo il termine del movimento, dovrà essere comandata la funzione "Tlcdb" (successivo comma 7), su tutti i cdb compresi nell'itinerario. 7. Mancata occupazione di un cdb L'ACS AC/AV consente la liberazione elastica dell'itinerario solo a seguito dell'effettivo passaggio del treno sui cdb. Nel caso di mancata occupazione di un cdb di					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
percorso, l'itinerario resta bloccato al cdb precedente a quello che non si sia regolarmente occupato. Il DM, una volta eliminato il bloccamento con l'intervento Tlcdb, operato a partire dal primo cdb bloccato, deve porre il cdb guasto nello stato di escluso, in modo che vengano così inibiti tutti i movimenti interessanti il cdb che non garantisce l'occupazione e quindi la verifica dello stato di libero. La funzione Tlcdb deve essere utilizzata solo dopo avere eseguito l'accertamento che il tratto di binario sia libero da rotabili. Con riferimento di soccorso Tlcdb che consente di forzare la liberazione del bloccamento sul cdb guasto si ottiene anche la liberazione dei bloccamenti dei cdb successivi se il ciclo di occupazione/liberazione dei cdb stessi si è svolto regolarmente al transito del treno. La funzione Tlcdb, per liberare l'itinerario, deve essere usata anche nel caso di cdb che si trova nella condizione di escluso stabilizzato. Nel caso in cui non venga attivata la funzione Tlcdb, il transito regolare di un treno successivo riporta comunque la funzione nello stato di riposo con la conseguente liberazione del bloccamento del percorso. La mancata occupazione del cdb di stazionamento impedisce la liberazione automatica del bloccamento del PO dell'itinerario di partenza a seguito di partenza o transito del treno. La liberazione si potrà ottenere manualmente con l'attivazione della funzione Ti. Art. 7 ALTRE FUNZIONI E PARTICOLARITÀ DI PIAZZALE 1. Interruttori a scatto "I" In deroga a quanto previsto al punto 1.2.07 dell'IEAC, non sono previsti o non sono a disposizione del DM gli					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
interruttori a scatto di massima corrente "I" per la protezione della manovra dei deviatoi; l'operazione necessaria per interrompere la corrente di alimentazione è ottenuta mediante l'apposito comando di disalimentazione previsto in apparato. La successiva rialimentazione elettrica del deviatoio avviene tramite specifico comando. Le attivazioni dei suddetti comandi vengono opportunamente registrate su supporto informatico e, comunque, dovranno essere regolarmente annotate su modo M125a. Lo stato di disalimentato di un deviatoio genera un apposito allarme sul video TO e viene visualizzato sul QLV con apposito simbolo. La disalimentazione di un deviatoio, con impianto presenziato può avvenire in maniera automatica qualora lo stesso, durante le operazioni di manovra, non raggiunga la posizione richiesta entro un certo tempo prefissato. Art. 8 ARRESTO E RIPRISTINO DELL' ACS AC/AV 1. Arresto dell' ACS AC/AV L'ACS AC/AV è costituito da un sistema ridondato il cui stato di funzionamento è rilevabile dalle ripetizioni presenti sul Video del TO. In caso di arresto avviene automaticamente l'interruzione del comando di tutti gli enti. Inoltre, tutte le funzioni, eventualmente attive, vengono annullate, comprese quelle cosiddette stabili quali ad esempio: • Chiusura segnali virtuali; • Disalimentazione deviatoi; • Funzioni di manovra individuale dei deviatoi; • Fuori servizio di linea impostato dall' ACS AC/AV; • Esclusione e stabilizzazione; • Senso blocco. L'RBC, ovviamente, perde le informazioni che riceveva dall' ACS che si è arrestato, comprese					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
quelle relative allo stato della linea. 2. Ripristino a seguito di arresto All'atto del ripristino il sistema ACS deve essere inizializzato mediante apposito comando da TF, prima di questa operazione non è attivo nessun comando né è definito il regime di stazione in atto. A seguito del comando di inizializzazione il sistema si pone nel regime EDCO e sono attivi sia i comandi da Tastiera Funzionale (TF) che da Terminare Operatore (TO); i comandi leggeri da TO devono essere riattivati manualmente dall' AM. L'AM prima di iniziare le procedure di ripristino, dovrà ottenere dal DM o DCO la conferma della sospensione dei movimenti dei treni. Fanno parte delle operazioni di ripristino l'attivazione e il riallineamento delle comunicazioni con l'ACS ACI A V limitrofo. All'atto del ripristino esistono le seguenti condizioni: • Il senso blocco è coerente allo stato memorizzato precedentemente all' 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 TbBA dopo i prescritti accertamenti; • sulla linea AC/AV, in caso di assenza di informazioni viene imposto il senso per la marcia a sinistra • Il fuori servizio di linea è coerente allo stato memorizzato precedentemente all'arresto (con la particolarità che in caso di assenza di informazioni lo stato di fuori servizio Viene comunque imposto e se la tratta è occupata viene richiesto l'uso della funzione Tbfs). • Lo stato delle zone escludibili è coerente con la					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
situazione delle chiavi di zona. • Lo stato CV è coerente con lo stato del dispositivo. • I deviatori permangono in assenza di controllo che deve essere ripreso dall' AM utilizzando la funzione di ripristino controllo deviatori (Gestore di Area). • Le chiusure segnali da DCO sono in atto su tutti i punti di linea. Conseguentemente al ripristino, il sistema ACS provvede ad auto configurare la logica interna coerentemente con la situazione degli enti di piazzale, attraverso l'acquisizione dei rispettivi controlli e a disporre nello stato convenzionalmente definito "norma/e" le funzioni di tipo stabile (es.: funzioni di comando deviatore: in automatico; funzioni Es enti: in incluso, ecc.). 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 all'atto dello spegnimento, richiedendo all'occorrenza il consenso di esclusione al DM. Nel caso di ripristino in assenza di comunicazioni con ACS AC/AV limitrofo, dopo il ripristino delle stesse, l' AM dovrà inizializzare le relazioni di linea prima di consegnare l'apparato al DM. L'avvenuto ripristino dell'impianto deve essere comunicato con M40 o con dispaccio dall' AM al DM (o DCO). L'eventuale cambio di regime, in caso di impianto presenziato da DM, deve essere effettuato dal DM stesso. 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					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
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 Art. 9 ASSENZA DI COMUNICAZIONE CON L'ACS AC/AV LIMITROFO 1. Caduta delle comunicazioni L'ACS AC/AV nel caso di perdita delle comunicazioni con l'ACS limitrofo continua a mantenere l'operatività, sono però inibite la disposizione a via libera dei segnali virtuali di partenza e l'attivazione dei segnali virtuali di avvio che comandano verso la direzione per la quale le comunicazioni sono assenti e le funzioni che richiedono un colloquio con l'ACS limitrofo (es. inversione, fuori servizio e CV ricevuto). Lo stato delle comunicazioni è opportunamente visualizzato sul QLv. 2. Ripristino delle comunicazioni L'ACS AC/AV all'atto del ripristino delle comunicazioni riprende appieno l e funzionalità senza necessità di interventi da operatore.					
PARTE II LAVORI DI MANUTENZIONE/RIPARAZIONE DELL'APPARATO Art. 10 DISPOSIZIONI GENERALI COMUNI A) Lavori che possono pregiudicare o meno la sicurezza 1. Incombenze del personale In base alla vigente	22.1 I lavori all'infrastruttura ferroviaria e le attività di vigilanza e di controllo dell'infrastruttura stessa che comportino almeno una delle seguenti soggezioni alla circolazione dei treni: a) occupazione con attrezzature, mezzi o uomini, del binario o della zona ad esso adiacente fino ad una distanza di sicurezza, dalla più vicina rotaia, stabilita tenuto conto della velocità massima ammessa dalla			GI	

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
normativa, le operazioni di manutenzione degli impianti di segnalamento e degli apparati di sicurezza, sia di stazione che di linea, si distinguono in operazioni che possono essere contenute entro limiti tali da non pregiudicare la sicurezza dell'esercizio ed operazioni che possono arrecare pregiudizio alla sicurezza dell'esercizio. Compete all' AM valutare se le operazioni che deve eseguire rientrano nell'una o nell'altra tipologia d'intervento; nei casi dubbi, detto AM deve adottare la procedura più restrittiva. Gli addetti alla manutenzione hanno la piena ed esclusiva responsabilità dei lavori che eseguono, sia nei riguardi della loro perfetta riuscita, sia nei riguardi delle ripercussioni che questi potrebbero avere sul regolare funzionamento di altri meccanismi od apparecchiature dello stesso impianto per i quali non abbiano comandato la funzione «<i>Esclusione stabilizzata</i>» e devono condurre i lavori in modo da circoscrivere allo stretto indispensabile i meccanismi o le apparecchiature che la stazione deve tenere fuori servizio. Per l'utilizzazione di un deviatore sotto revisione, il DM potrà avvalersi all'occorrenza, e previa intese, dell' AM che dovrà provvedere a tutte le incombenze affidate nella circostanza al deviatore. B) Disposizioni per i lavori che possono pregiudicare la sicurezza 2. Regime di esecuzione dei lavori I lavori di manutenzione o riparazione devono essere eseguiti, per quanto possibile, in assenza di circolazione, preferibilmente in regime di interruzione oppure in regime di accordi verbali non registrati. Al riguardo si precisa che l' AM, prima di eseguire i lavori, deve prendere accordi con il DM interessato. Spetta poi al DM stesso valutare, ai fini della regolarità della circolazione, in quale regime è più	linea e del tipo di lavorazione in atto; b) possibilità di interferenza tra attrezzature e sagoma di libero transito del binario; c) indebolimento o discontinuità del binario, e più in generale della via, devono essere effettuati in conformità al precedente punto 4.32, secondo modalità stabilite in relazione al tipo di linea, alla natura del lavoro e alle attrezzature utilizzate. 22.2 Sugli eventuali binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori o dalle attività di cui al punto 22.1, anche se appartenenti ad altre linee, devono essere applicate le procedure di cui al punto 22.1, a meno che il confine tra area interessata ai lavori e binari in esercizio non sia chiaramente individuato e reso percepibile alle persone presenti nell'area interessata dai lavori o dalle attività, eventualmente anche con idonee barriere rimovibili, situate almeno alla distanza di sicurezza di cui al punto 22.1 medesimo. 22.3 I lavori di manutenzione o di riparazione agli apparati di sicurezza o al sistema di segnalamento che, in base ai criteri di cui ai precedenti punti 22.1 e 22.2, non richiedono l'assenza della circolazione dei treni devono comunque essere eseguiti garantendo che il sistema di segnalamento non conceda autorizzazioni al movimento dei treni e il sistema di protezione fornisca l'informazione coerente con l'indicazione del sistema di segnalamento. In mancanza di protezione della marcia dei treni da parte del sistema di protezione, i lavori agli apparati di sicurezza o al sistema di segnalamento devono essere eseguiti in conformità al punto 4.32.				

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
opportuno fare eseguire i lavori. 3. Lavori in regime di interruzione I lavori in regime di interruzione devono essere eseguiti secondo norme specifiche emanate dalle Unità periferiche interessate 4. Lavori in regime di accordi verbali non registrati I lavori possono essere eseguiti in regime di accordi verbali non registrati nel caso che possa essere utilizzata la funzione «<i>Esclusione stabilizzata</i>». La funzione «<i>Esclusione stabilizzata</i>» è utilizzabile esclusivamente dall' AM per interventi manutentivi riguardanti i deviatori e i cdb. La caratteristica della stabilizzazione dell'esclusione impedisce al DM di rimuovere l'esclusione. L'AM quando ha ultimato i lavori o le riparazioni che hanno richiesto l'applicazione della funzione «<i>Esclusione stabilizzata</i>» deve, tramite il terminale della manutenzione, richiedere l'inclusione dell'ente, al DM. Gli accordi verbali avvengono secondo modalità concordate direttamente dagli operatori. Modalità per l'esecuzione di lavori con impiego della funzione «<i>Esclusione stabilizzata</i>» L'AM, prima di iniziare i lavori di manutenzione o riparazione, deve assicurarsi che l'ente interessato sia nella condizione di «<i>Esclusione stabilizzata</i>»; a tale condizione si perviene con il consenso del DM. Per l'attivazione della funzione «<i>Esclusione stabilizzata</i>» devono essere osservate le seguenti procedure: ~ l'AM richiede l'esclusione dell'ente interessato tramite apposito comando sul terminale di manutenzione. La richiesta determina, sul QLv del DM, il lampeggiamento di una apposita ripetizione(1); ~ il DM esclude l'ente tramite comando della relativa funzione (un ente in questo stato viene di seguito					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
indicato come escluso e stabilizzato). L'esclusione stabilizzata viene visualizzata sul QLv. Per la rimozione della funzione «<i>Esclusione stabilizzata</i>» e la relativa inclusione dell'ente, devono essere osservate le seguenti procedure: ~ l'AM richiede l'inclusione dell'ente tramite un doppio comando sul terminale di manutenzione. La richiesta si manifesta sul QLv con il lampeggiamento di una apposita ripetizione; ~ il DM, tramite un comando di inclusione, esegue la rimozione della stabilizzazione dell'ente (l'ente rimane in Es/OM) La richiesta sia di esclusione che di inclusione è temporizzata ma non annullabile. Lo stato di esclusione stabilizzata di un ente viene visualizzato sul QLv e sul terminale manutentore. Per utilizzare questa funzione l'AM deve accertarsi dell'avvenuta stabilizzazione; l'accertamento deve essere eseguito tramite la ripetizione riportata sul QLv. Nello stato di escluso e stabilizzato l'AM può disporre tramite il terminale di manutenzione dell'ente per operazioni di manovra, se possibile, di controllo e diagnostica. I rapporti per l'utilizzazione temporanea di un ente in «<i>Esclusione stabilizzata</i>») o per la rimozione di tale stato, devono avvenire sempre tra il DM e il personale della manutenzione. L'apparato consente di avere contemporaneamente più enti nella condizione di «<i>Esclusione stabilizzata</i>». Nel caso di impossibilità di utilizzare le funzioni «<i>Esclusione stabilizzata</i>», i lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione. 5. Guasto interfaccia manutentore durante i lavori in condizioni di «<i>Esclusione stabilizzata</i>» Nel caso di guasto dell'interfaccia manutentore non è possibile richiedere la rimozione della funzione «<i>Esclusione stabilizzata</i>».					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
L'AM deve comunicare il guasto dell'interfaccia manutentore per iscritto. Se i lavori interessano un deviatoio non si attuano gli itinerari che lo interessano come percorso. Nel caso i lavori interessano i cdb, l'Operatore deve considerare tali enti guasti. Art. 11 LAVORI AI DEVIATOI 1. Regimi di esecuzione dei lavori I lavori possono essere eseguiti: ~ in regime di interruzione; ~ in regime di accordi verbali non registrati. 2. Lavori in regime di interruzione Per l'esecuzione dei lavori devono essere osservate le norme specifiche emanate dalle Unità periferiche interessate, tenendo presente che può essere utilizzata la funzione «<i>Esclusione</i>» degli enti ai fini della protezione del binario interrotto. 3. Lavori in regime di accordi verbali non registrati L'AM, prima di iniziare i lavori, deve prendere accordi verbali con il DM. I lavori devono essere eseguiti utilizzando la funzione «<i>Esclusione stabilizzata</i>» con l'adozione delle modalità descritte al precedente Art. 10/4. Per lavori che interessano gli organi di movimento della cassa di manovra o il telaio degli aghi, l'AM deve interrompere il circuito di alimentazione della cassa di manovra. Nel caso in cui le operazioni di manutenzione possono comportare l'occupazione del cdb l'AM deve preventivamente escludere e stabilizzare tale ente. 4. Temporanea utilizzazione deviatoi in regime di accordi verbali non registrati. Per la temporanea utilizzazione di un deviatoio, il DM deve chiedere all'AM il benestare. Tale richiesta deve essere fatta in forma verbale. Nella richiesta deve essere indicato: > il numero di ciascun deviatoio da utilizzare					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
precisando se trattasi di deviatoio percorso, richiesto come laterale oppure compreso in zona di uscita; > la posizione, normale o rovescia, in cui deve trovarsi ciascun deviatoio nei riguardi del movimento da effettuare, precisando sempre l'istradamento corrispondente a tale posizione "per la sinistra" o "per la destra"; > l'ora, il numero del treno, la provenienza e destinazione, il binario interessato al movimento. La richiesta di benessere deve essere fatta per ogni movimento di treno (arrivo o partenza) ed in tale limite deve intendersi circoscritta la validità del benessere stesso. Qualora un deviatoio sia interessato da due movimenti successivi di uno stesso treno (es: compreso in zona di uscita per il primo e percorso per il secondo), può essere chiesto un unico benessere per entrambi i movimenti. Per i deviatoli interessati da entrambi i movimenti la concessione di un unico benessere è ammessa a condizione che il deviatoio debba essere utilizzato nella medesima posizione e sia in zona di uscita per il primo e percorso per il secondo. Nel caso che il controllo del deviatoio non sia utilizzabile l'AM deve evitare che tale controllo pervenga nel posto di manovra Segnale virtuale. Per comunicare il benessere scritto per la temporanea utilizzazione dei deviatoli interessati ai lavori eseguiti in regime di accordi verbali, in assenza di registratori vocali, deve utilizzare il modulo M40 MAN (Allegato I) Il benessere può non essere richiesto qualora il DM si avvalga della funzione TxDev nel caso di deviatoio richiesto laterale; per i deviatoli di uscita, il benessere può non essere richiesto qualora gli stessi siano considerati come ingombro in zona di uscita. I -Deviatoli con manovra elettrica					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
L'AM, se è in grado di concedere il benessere, deve procedere come di seguito specificato. a) Quando ha la certezza che i dispositivi del controllo elettrico siano efficienti e che il controllo elettrico sia regolare, dopo aver provveduto a reinserire la chiave nell'unità bloccabile, deve concedere il benessere verbalmente, utilizzando la seguente formula: «Nulla osta per il movimento treno da a 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' AM dovrà provvedere alla disalimentazione del circuito di manovra del deviatoio. La disalimentazione del deviatoio deve precedere l'accertamento dell'avvenuta fermascambiatrice o l'applicazione del fermascambio a morsa e cuneo o distanziatore. b) Quando non esista la regolarità del controllo ma possa essere accertata l'avvenuta fermascambiatrice meccanica, l'AM deve reinserire la chiave nell'unità bloccabile e concedere il benessere, 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 fermascambiatrice meccanica efficienti. Controllo non efficiente», c) Quando non esista la regolarità del controllo e non possa essere accertata l'avvenuta fermascambiatrice meccanica, l'AM deve reinserire la chiave nell'unità bloccabile e concedere il benessere. con comunicazione registrata, utilizzando la seguente formula «Nulla osta per movimento treno da a Deviatoio n° in posizione normale o rovescia per la					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
sinistra o per la destra con tiranteria e fermascambiatrice meccanica non efficienti. (Aggiungendo se il deviatoio è percorso) Assicurato con fermascambio a morsa e cuneo (o distanziatore). Controllo non efficiente. Chiavi ritirate e custodite» e richiedere la rimozione della funzione di esclusione stabilizzata dell' ente. Nel caso di deviatoio percorso il benessere può essere concesso nel caso a) verbalmente e nei casi b) e c) con comunicazione registrata. Nel caso di deviatoi richiesti come laterali o compresi in zona di uscita, il benessere può essere concesso verbalmente ed il fermascambio a morsa, anche nel caso di cui al punto c), non deve essere applicato. Il DM ricevuto il benessere e la richiesta di rimozione dell'esclusione stabilizzata dall' AM, per il movimento del treno, reinserito l'ente, adotterà le seguenti procedure: • Nel caso a), provvederà per il movimento del treno con i segnali virtuali a via libera. • Nel caso b), se il deviatoio: • è percorso attiverà la funzione disalimentazione del deviatoio e disporrà per il movimento del treno con i segnali virtuali a via impedita effettuando la funzione di soccorso sul deviatoio TxDev (attivazione segnale virtuale di avanzamento o di avvio); • è in zona di uscita disporrà per il movimento del treno con i segnali virtuali a via impedita effettuando la funzione di soccorso sul deviatoio TxDev (attivazione segnale virtuale di avanzamento); • è richiesto come laterale disporrà per il movimento del treno con i segnali virtuali a via libera effettuando la funzione di soccorso Tc!. • Nel caso c), se il deviatoio: • è percorso l'ente, attiverà la funzione disalimentazione del deviatoio e disporrà per il movimento del treno con i segnali virtuali a via					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
impedita effettuando la funzione di soccorso sul deviatoio TxDev (attivazione segnale virtuale di avanzamento o di avvio); • è in zona di uscita disporrà per il movimento del treno con i segnali virtuali a via impedita effettuando la funzione di soccorso sul deviatoio TxDev (attivazione segnale virtuale di avanzamento); • è richiesto come laterale disporrà per il movimento del treno con segnali virtuali a via libera effettuando la funzione di soccorso TcI e considerando non realizzate le indipendenze normalmente garantite. Il - Deviatoi manovrati a mano con fermascambio a chiave Quando l'AM è in grado di concedere il benestare deve procedere come di seguito specificato. a) Quando ha la certezza che la tiranteria sia integra ed il fermascambio a chiave sia efficiente ed il controllo elettrico sia regolare, deve reinserire la chiave nell'unità bloccabile e richiedere la rimozione della funzione di esclusione stabilizzata dell'ente. Il DM accertata l'esistenza del controllo deve informare verbalmente l'AM circa l'esito dell'operazione. Qualora non pervenga il controllo devono essere adottate le procedure di cui ai successivi punti b), c) e d). b) Quando non sia regolare il controllo, ma la tiranteria sia integra e risulti possibile utilizzare il fermascambio l'AM deve impedire che il controllo elettrico pervenga nel posto di comando, reinserire la chiave nell'unità bloccabile e concedere il benestare utilizzando la seguente formula: «Nulla osta per movimento treno da a Deviatoio n° in posizione normale/rovescia per la sinistra o per la destra con tiranteria e fermascambio efficienti e controllo elettrico non efficiente» e richiedere la rimozione della funzione di esclusione stabilizzata dell'ente.					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
c) Quando non sia possibile utilizzare il fermascambio a chiave ma sia efficiente la tiranteria, l'AM deve impedire che il controllo elettrico pervenga nel posto di comando, reinserire la chiave nell'unità bloccabile e concedere il benestare 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 efficiente e fermascambio non efficiente. (Aggiungendo quando il deviatoio è percorso) Provvederò presenziamento (se impegnato di punta) o (in alternativa), Assicurato con fermascambio a morsa e cuneo (o distanziatore). Chiavi ritirate e custodite» e richiedere la rimozione della funzione di esclusione stabilizzata dell'ente. d) Quando la tiranteria non è efficiente, l'AM deve impedire che il controllo elettrico pervenga nel posto di comando, reinserire la chiave nell'unità bloccabile e concedere il benestare con la seguente formula: «Nulla osta per movimento treno da a Deviatoio n° In posizione normale o rovescia per la sinistra o per la destra. Tiranteria e fermascambio non efficienti. (Aggiungendo quando il deviatoio è percorso) Assicurato con fermascambio a morsa e cuneo (o distanziatore). Chiavi ritirate e custodite» e richiedere la rimozione della funzione di esclusione stabilizzata dell' ente. Nel caso di deviatoio percorso, il benestare deve essere concesso nei casi a) e b) verbalmente e nei casi c) e d) con comunicazione registrata. Nel caso di deviatoli richiesti come laterali o compresi in zona di uscita, il benestare può essere concesso verbalmente ed il fermascambio a morsa od il presenziamento non è mai necessario. Il DM, ricevuto il benestare e la richiesta di rimozione dell'esclusione stabilizzata dall'AM, per il movimento del treno, reinserito l'ente, adotterà le seguenti					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
procedure: • Nel caso a), disporrà per il movimento del treno con segnale virtuale a via libera. • Nel caso b), se il deviatoio: • è percorso disporrà per il movimento del treno con segnali virtuali disposti a via impedita effettuando la funzione di soccorso sul deviatoio TxFd (attivazione segnale virtuale di avanzamento o di avvio); • è in zona di uscita disporrà per il movimento del treno con segnali virtuali disposti a via impedita effettuando la funzione di soccorso sul deviatoio TxFd (attivazione segnale virtuale di avanzamento); • è richiesto come laterale disporrà per il movimento del treno con i segnali virtuali a via libera effettuando la funzione di soccorso TcIFd. • Nel caso c), se il deviatoio: • è percorso disporrà per il movimento del treno con segnali virtuali a via impedita effettuando la funzione di soccorso sul deviatoio TxFd (attivazione segnale virtuale di avanzamento o di avvio); • è in zona di uscita disporrà per il movimento del treno con segnali virtuali a via impedita effettuando la funzione di soccorso sul deviatoio TxFd (attivazione segnale virtuale di avanzamento); • è richiesto come laterale disporrà per il movimento del treno con segnali virtuali a via libera effettuando la funzione di soccorso sul deviatoio TcIPd e considerando non realizzate le indipendenze normalmente garantite. • Nel caso d), se il deviatoio: • è percorso disporrà per il movimento del treno con segnali virtuali a via impedita effettuando la funzione di soccorso sul deviatoio TxFd (attivazione segnale virtuale di avanzamento o di avvio); • è in zona di uscita disporrà per il movimento del treno con segnali virtuali a via impedita effettuando la funzione di soccorso sul deviatoio TxFd (attivazione					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
segnale virtuale di avanzamento); • è richiesto come laterale disporrà per il movimento del treno con segnali virtuali a via libera effettuando la funzione di soccorso sul deviatoio Tc1Fd e considerando non realizzate le indipendenze normalmente garantite. Art. 12 LAVORI AI CIRCUITI DI BINARIO 1. Regimi di esecuzione dei lavori I lavori possono essere eseguiti:);> in regime di interruzione;);> in regime di accordi verbali non registrati. 2. Lavori in regime di interruzione Per l'esecuzione dei lavori devono essere osservate le norme specifiche emanate dalle Unità periferiche interessate. 3. Lavori in regime di accordi verbali non registrati I lavori devono essere eseguiti utilizzando la funzione «<i>Esclusione stabilizzata</i>» . Per l'impiego di tale funzione devono essere osservate le medesime procedure previste al precedente Art. 10/4. Durante i lavori il DM, prima di disporre per il passaggio di un treno o di una manovra che interessi il cdb, deve accertare o fare accertare che il binario e gli eventuali deviatoi interessati dal circuito siano effettivamente liberi e disporre affinché gli eventuali deviatoi siano manovrati con le particolari precauzioni previste nel caso di mancanza di efficienza di tali enti. Art. 13 Modalità di utilizzazione Il modulo M 40 Man (Allegato I) serve per comunicare il benessere dell 'AM per la temporanea utilizzazione dei deviatoi interessati da lavori in regime di accordi verbali non registrati, quando non funzionano le apparecchiature di registrazione vocale delle					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
comunicazioni. Le dichiarazioni contenute nel modulo sono numerate progressivamente. Il numero d'ordine relativo alla dichiarazione che viene utilizzata dall' AM deve essere barrata contrassegnandola con un segno «x» ben visibile. Il modulo contiene le diverse dichiarazioni possibili, in relazione all'efficienza o meno della tiranteria, del fermascambio e del controllo elettrico. Il modulo è utilizzabile sia per la consegna diretta che per quella a distanza a mezzo del telefono. Per la consegna a distanza a mezzo della trasmissione con telefono, devono essere utilizzate le seguenti procedure. L'AM deve compilare il modulo in suo possesso e trasmettere il contenuto come dispaccio, indicando i singoli numeri d'ordine delle dichiarazioni da comunicare che dovranno essere barrati. In ogni caso, l'AM deve dettare testualmente il contenuto di ogni dichiarazione da rispettare; inoltre, deve indicare la data, il numero progressivo del modulo completato da un numero saltuario di due cifre, le ore di trasmissione e la firma, nonché trasmettere il proprio nominativo. Il DM deve trascrivere sul proprio modulo il testo man mano che lo riceve, completando o depennando quello prestampato. Ultimata la compilazione, deve effettuare il collazionamento, ripetendo il numero d'ordine ed il testo della dichiarazione da rispettare. A collazionamento ultimato, il ricevente dovrà trasmettere, riportandoli negli appositi spazi, il numero progressivo del suo modulo completato da un numero saltuario di due cifre e il proprio nominativo, facendolo seguire dalla propria firma. ALLEGATO 1 M 40 MAN					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
Art.14 APPENDICI APPENDICE 1- FUNZIONI DI SOCCORSO S1 - FUNZIONI DI SOCCORSO MIRATE "Tel" Condizioni per attuare il Tcl - Itinerario comandato con arresto alla fase "bloccamento del percorso" (o successiva) per mancanza del controllo di un deviatoio laterale Condizioni di normalizzazione del Tcl - Occupazione della "registrazione" da parte del treno, - Annullamento dell'itinerario. Effetti prodotti dal Tcl Sugli itinerari - Nella fase di "controllo del percorso" scarta le condizioni di controllo (di concordanza) - Attiva il Segnale virtuale a via libera sui percorsi carrello - La funzione "Tcl" non è utilizzabile per i percorsi carrello. Note N.B. -Non devono essere comandati gli itinerari che interessano di percorso un deviatoio sul quale è stato attivato il Tcl; il Tel dovrà essere attivato verificando che i suddetti itinerari non siano in atto o siano in liberazione oltre il deviatoio sul quale si vuole attivare il Tcl. - Poiché la mancanza del controllo del deviatoio laterale impone sulla "verifica della via" l'eventuale cdb laterale (normalmente scartato dal deviatoio laterale stesso), la funzione "Tel" sarà, all'occorrenza, preceduta dallo specifico Txcdb. S2 - FUNZIONI DI SOCCORSO MIRATE "TxDev" Condizioni per attuare il TxDev - Itinerario comandato con arresto alla fase "bloccamento del percorso" (o successiva) per	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. 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. 11.5 Ogni qualvolta vengano svolte attività connesse con la sicurezza non protette dai dispositivi tecnologici, devono essere messi in atto i necessari provvedimenti tecnico-organizzativi atti ad assicurare che sia comunque garantita la sicurezza della circolazione. In particolare: - devono essere considerate sempre mancanti le condizioni di sicurezza della cui esistenza non si abbia riscontro certo; deve farsi ricorso all'uso delle funzioni di soccorso relative agli apparati di sicurezza solo dopo avere preventivamente effettuato tutti gli accertamenti e i controlli richiesti per assicurare le condizioni di sicurezza normalmente garantite dagli apparati di sicurezza stessi.			GI	

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
mancanza del controllo di un deviatoio di percorso o di uscita oppure itinerario comandato con arresto alla fase di "registrazione" per effetto della Es/IS di un deviatoio di uscita o laterale, - Il TxDev su un deviatoio percorso richiede la preventiva "disalimentazione" del circuito di manovra del deviatoio stesso. Condizioni di normalizzazione del TxDev - Occupazione della "registrazione" da parte del treno - Annullamento dell'itinerario, Effetti prodotti dal TxDev Sugli itinerari - Nella fase di "controllo del percorso" scarta le condizioni di controllo (di concordanza) deviatoio di percorso o uscita. - Nella fase di "verifica della via" scarta le condizioni di Es/IS a riposo di deviatoi di uscita o laterali - Attiva il segnale virtuale di avvio o avanzamento a luce fissa Sui percorsi carrello - La funzione TxDev non è utilizzabile per i percorsi carrello. Note N.B. - Il comando di "rialimentazione" del circuito di manovra di un deviatoio percorso ed oggetto di TxDev, per norma, potrà essere impartito solo dopo il superamento dello stesso, ed è subordinato impiantisticamente alla normalizzazione del TxDev e alla liberazione del relativo bloccamento. Non devono essere comandati gli itinerari che richiedono come laterale un deviatoio soggetto a Tx e gli itinerari che richiedono un cdb laterale condizionato da un deviatoio soggetto al Tx; il Tx dovrà essere attivato verificando che i suddetti itinerari non siano in atto o siano o siano in liberazione					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
oltre il punto da proteggere. Poiché lo stato di escluso del deviatoio condizionante un cdb laterale impone sulla "verifica della via" l'eventuale cdb laterale (normalmente scartato dal deviatoio condizionante stesso) - la funzione "TxDev" sarà, all'occorrenza, preceduta dallo specifico Txcdb. S3 - FUNZIONI DI SOCCORSO MIRATE "TclFd" Condizioni per attuare il TclFd - Itinerario comandato con arresto alla fase di "bloccamento del percorso" (o successiva) per mancanza del controllo (di efficienza o di chiave del relativo trasmettichiave) di un deviatoio manovrato a mano e richiesto come laterale Condizioni di normalizzazione del TclFd - Occupazione della "registrazione" da parte del treno. - Annullamento dell'itinerario Effetti prodotti dal TclFd Sugli itinerari - Nella fase di "controllo del percorso" scarta le condizioni di controllo (KFd e F) del deviatoio laterale, - Attiva il segnale virtuale a via libera. Sui percorsi carrello La funzione TclFd non è utilizzabile per i percorsi carrello. S4 - FUNZIONI DI SOCCORSO MIRATE "TxFd" Condizioni per attuare il TxFd - Itinerario comandato con arresto alla fase di "bloccamento del percorso" (o successiva) per mancanza del controllo (di efficienza o di chiave del relativo trasmettichiave) di un deviatoio manovrato a mano e richiesto come percorso o uscita oppure itinerario comandato con arresto alla fase di "registrazione" per effetto della ES/IS di un deviatoio di uscita o laterale.					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
Condizioni di normalizzazione del TxFd - Occupazione della "registrazione" da parte del treno. - Annullamento dell'itinerario Effetti prodotti dal TxFd Sugli itinerari Nella fase di "controllo del percorso" scarta le condizioni di controllo (di concordanza) deviatoio di percorso o uscita, - Nella fase di "verifica della via" scarta le condizioni di Es/IS a riposo di deviatore di uscita o laterali - Attiva il Segnale virtuale di avvio o avanzamento a luce fissa Sui percorsi carrello - La funzione TxFd non è utilizzabile per i percorsi carrello. S5 - FUNZIONI DI SOCCORSO MIRATE "Txcdb" Condizioni per attuare il Txcd - Itinerario comandato con arresto alla fase "registrazione" (o successiva) per cdb (percorso, laterale, uscita) guasto (occupato) - oppure per effetto della Es/IS Condizioni di normalizzazione del Txcd - Occupazione della "registrazione" da parte del treno (I). - Annullamento dell'itinerario. Effetti prodotti dal Txcd Sugli itinerari - Nella fase di "verifica della via" scarta le condizioni di: • stato libero del cdb • stato di Es/IS a riposo del cdb. - Attiva il Segnale virtuale di avvio o avanzamento a luce fissa Sui percorsi carrello - La funzione Txcd non è utilizzabile per i percorsi carrello.					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
Note (1) In caso di effettuazione del Tx sul cdb di occupazione permanente, questa funzione viene esercitata con l'occupazione di uno qualsiasi dei cdb successivi. L'eventuale effettuazione dei Tx su tutti i cdb di percorso richiede l'annullamento manuale dell'itinerario utilizzato.					
APPENDICE 2- ESCLUSIONI ENTI ES1- DEVIATOIO - ESCLUSIONE STABILIZZATA "Es/IS Dev" Condizioni per attuare l'Es/IS (stabilizzata) Con impianto presenziato: - 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. - Blocchi di uscita temporizzati che interessano il deviatoio a riposo. - Percorsi carrello che interessano il deviatoio di percorso a riposo. - Manovra del deviatoio non in atto. Con impianto telecomandato: - Zona (o zone) che comprende il deviatoio "esclusa e stabilizzata" (I). - Percorsi carrello che richiedono il deviatoio come percorso a riposo. - Manovra del deviatoio non in atto. Condizioni per rimuovere l'Es/IS (stabilizzata) Con impianto presenziato: - 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	4.1 La sicurezza della circolazione ferroviaria è assicurata, oltre che dalla corretta realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli ferroviari, dal rispetto dei vincoli derivanti: a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura, dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione; b) dallo stato degli enti eventualmente incontrati dal convoglio (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.); c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura. 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. 4.4 Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera b) gli eventuali enti incontrati dal convoglio devono essere: b.1. manovrati quando sono liberi da veicoli e i veicoli che devono impegnarli siano fermi, oppure, se in moto, si trovino ancora a sufficiente distanza per compiere la manovra dell'ente e per assicurarsi che questa sia riuscita regolare e completa; b.2. disposti ed assicurati nella corretta posizione per il tempo necessario allo svolgimento del movimento; b.3. rimossi dalla posizione indicata alla precedente lettera b.2. solo dopo che siano stati superati dal			GI	

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
riposo. -Bloccamenti di uscita temporizzati che interessano il deviatoio a riposo. -Il controllo della chiave per la manovra a mano (introdotta nel trasmettitori chiave). Con impianto telecomandato: - Il controllo della chiave per la manovra a mano (introdotta nel trasmettitori chiave). Effetti prodotti dall' Es/IS (stabilizzata) Sull'ente - Non è comandabile da itinerario, 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 comandabili da TM. - LA rimozione dall' Es/IS fornisce all' apparato di controllo di cassa del deviatoio anche se è stato manovrato manualmente. Sugli itinerari Con impianto presenziato: - Per i deviatori di percorso: itinerari inibiti (2). -Per i deviatori laterali: itinerari parzialmente inibiti (arresto alla fase logica di "registrazione" (3); la condizione di esclusione stabilizzata è scartabile con l'intervento di soccorso TxDev (4) che consente l'attivazione del Segnale virtuale di avvio o avanzamento a luce fissa. - Per i deviatori di uscita: itinerari parzialmente inibiti (arresto a Ha fase logica di "registrazione"); la condizione di esclusione stabilizzata è scartabile con l'intervento di soccorso TxDev che consente l'attivazione del Segnale virtuale di avanzamento a luce fissa. Con impianto telecomandato: -Inibizioni già imposte dalla zona Esclusa e Stabilizzata (regime di interruzione circolazione), più restrittive di quelle specifiche	convoglio. 4.5 Riguardo ai vincoli di cui al punto 4.1, lettera c): c.1. ogni movimento di treno deve avvenire su un tratto di via libero, concesso in uso esclusivo al treno stesso e protetto da indebiti accessi di altri veicoli; c.2. la velocità massima ammessa per ogni treno, in ogni punto della linea, deve essere tale che il treno stesso, mediante il sistema di frenatura, possa arrestarsi entro lo spazio residuo del tratto di via concesso in uso esclusivo di cui alla precedente lettera c.1..				

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
Sui Percorsi Carrello Con impianto presenziato: - per i deviatoi di percorso: percorsi carrello inibiti. Con impianto telecomandato: - per i deviatoi di percorso; percorsi carrello inibiti. Note (1) Ad imp. Telecomandato l'Esclusione Stabilizzata di una zona (o di più zone) permette all' AM di conseguire unilateralmente lo stato Es/IS degli enti appartenenti alla zona stessa, purchè il deviatoio non sia di confine con l'area telecomandata. La rimozione dell'Esclusione della zona è subordinata alla verifica di normalità della funzione Es/IS degli enti in essa compresi (2) Le improrogabili esigenze di esercizio che richiedono il passaggio di un treno su un deviatoio percorso posto in Es/IS impongono la reinclusione del deviatoio stesso. Ciò rende efficace il TxDev che all'occorrenza, può essere azionato onde conseguire l'attivazione del Segnale virtuale di avvio o avanzamento (3) L'Es/IS applicata ad un deviatoio impone sulla "verifica della via" dell'itinerario l'eventuale cdb laterale normalmente scartato dal deviatoio stesso. (4) L'intervento del TxDev su un deviatoio laterale posto in « Es/IS" deve essere fatto nel rispetto dell'ISO (Art. 24117) N.B. - Le funzioni "ES" eliminano le manifestazioni di eventuali allarmi relativi agli enti interessati sul Qlv. Rimangono sul TO -L'Es/[S scarta la verifica di normalità delle chiavi MD nella funzione nMDLB. - L'Es/TS di un deviatoio condizionante di Chi aggiuntivo inserisce in modo secco tale cdb ES2 - DEVIATOIO - ESCLUSIONE DM "EsIDM Dev" Condizioni per attuare l'Es/DM					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
- Itinerari che interessano il deviatoio di percorso a riposo o in liberazione oltre il deviatoio. - 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. - 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. - Blocchi di uscita temporizzati che interessano il deviatoio a riposo. - Manovra del deviatoio non in atto. - Percorsi carrello che interessano deviatoi di percorso a riposo. Condizioni per rimuovere l'Es/DM - Il controllo della chiave per la manovra a mano (introdotta nel trasmettichave). Effetti prodotti dall'Es/DM Sull'ente - Non è comandabile da itinerario, TO, TF e DCO. - I controlli non sono visualizzati dal Video QL. Sugli itinerari - Per i deviatoi di percorso: itinerari inibiti (1). - Per i deviatoi laterali: itinerari inibiti (1) - Per i deviatoi di uscita: itinerari inibiti (1) Sui Percorsi Carrello - Per i deviatoi di percorso: percorsi carrello inibiti Note (1) Le improrogabili esigenze di esercizio che richiedono il passaggio di un treno su un deviatoio percorso o la formazione di un itinerario che interessa un deviatoio laterale o di uscita posto in "Es/DM" impongono la reinclusione del deviatoio stesso. N.B. - Le funzioni "ES" eliminano le manifestazioni di eventuali allarmi relativi agli enti interessati sul QLV.					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
Rimangono sul TO - L'Es/DM di un deviatoio condizionante di Cbi aggiuntivo inserisce in modo secco tale cdb. - L'Es/DM di un deviatoio condizionante un cdb laterale inserisce il cdb laterale sulla verifica della via. ES3 - FERMADEVIATOIO (O) - ESCLUSIONE STABILIZZATA "Es/IS Fd" Condizioni per attuare l'Es/IS (stabilizzata) Con impianto presenziato: - Itinerari che interessano il fermadeviatoio di percorso a riposo o in liberazione oltre il deviatoio. - Itinerari che interessano il fermadeviatoio come laterale a riposo o in liberazione oltre il punto da proteggere. - Itinerari che interessano il fermadeviatoio di uscita a riposo. - Bloccamenti di uscita temporizzati che interessano il fermadeviatoio a riposo. - Percorsi carrello che richiedono il fermadeviatoio di percorso a riposo. Con impianto telecomandato: - Zona che comprende il fermadeviatoio "esclusa e stabilizzata" (I). - Percorsi carrello che richiedono il fermadeviatoio di percorso a riposo. Condizioni per rimuovere l'Es/IS (stabilizzata) Con impianto presenziato: - Nessuna. Con impianto telecomandato: - Presenza del controllo della chiave (introdotta nel trasmettichave). Effetti prodotti dall'Es/IS (stabilizzata) Sull'ente - Il controllo non è visualizzato dal video QL. - L'Em del Tsch è disalimentato; non è comandabile da TO, TF, neo, ma è comandabile dall' AM tramite il TM.					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
La rimozione da Es/IS fornisce all' apparato il controllo di chiave anche se era stata estratta con spiombamento. Sugli itinerari Con impianto presenziato: • Per i fermadeviatoi di percorso: itinerari inibiti (2). • Per i fermadeviatoi laterali: itinerari parzialmente inibiti (arresto alla fase logica di "registrazione"); la condizione di esclusione stabilizzata è scartabile con l'intervento di soccorso TxFd (4) che consente l'attivazione del segnale virtuale di avvio o avanzamento a luce fissa. • Per i fermadeviatoi di uscita: itinerari parzialmente inibiti (arresto alla fase logica di "registrazione"); la condizione di esclusione stabilizzata è scartabile con l'intervento di soccorso TxFd che consente la accensione del segnale virtuale di avanzamento a luce fissa. Con impianto telecomandato: • Inibizioni già imposte dalla zona Esclusa e Stabilizzata (regime di interruzione circolazione), più restrittive di quelle specifiche dell' Es/IS per impianto impresenziato che restano comunque in atto. Sui Percorsi Carrello Con impianto presenziato: • Per i fermadeviatoi di percorso: percorsi carrello inibiti. Con impianto telecomandato: - Per i fermadeviatoi di percorso: percorsi carrello inibiti. Note (0) Deviatoio manovrato a mano, munito di fermascambio a chiave integrato da c.e.f. e dotato di Tsch bloccabile. (1) Ad imp. Telecomandato l'Esclusione Stabilizzata di una Zona permette all' AM di conseguire unilateralmente lo stato Es/IS degli enti					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
appartenenti alla zona stessa, purchè il deviatoio non sia di conforme con l'area telecomandata. La rimozione dell'Esclusione della zona è subordinata alla verifica di normalità della funzione Es/IS degli enti in essa compresi. (2) Le improrogabili esigenze di esercizio che richiedono il passaggio di un treno su di un deviatoio percorso posto in Es/IS impongono la reinclusione del deviatoio stesso. Ciò rende efficace il TxFd che, all'occorrenza, può essere azionato onde conseguire l'attivazione del segnale virtuale di avvio o avanzamento. (4) L'intervento del TxFd su un deviatoio laterale posto in " Es/IS" deve essere fatto nel rispetto dell'ISO (Art. I 2/9 e 24/17). N.B . • Le funzioni "ES" eliminano le manifestazioni di eventuali allarmi ES4 - FERMADEVIATOIO (0) - ESCLUSIONE DM "Es/DM Fd" Condizioni per attuare l'Es/DM - Itinerari che interessano il fermadeviatoio di percorso a riposo o in liberazione oltre il deviatoio. - Itinerari che interessano il fermadeviatoio come laterale a riposo o in liberazione oltre il punto da proteggere. - Itinerari che interessano il fermadeviatoio di uscita a riposo. - Bloccamenti di uscita temporizzati che interessano il fermadeviatoio a riposo. - Percorsi carrello che interessano il fermadeviatoio di percorso a riposo. Condizioni per rimuovere l'Es/DM • Nessuna Effetti prodotti dall'Es/DM Sull'ente - Il controllo non è visualizzato dal Video QL.					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
- L'Em del Tsch è disalimentato Sugli itinerari Per i fermadeviatoi di percorso: itinerari inibiti (1). - Peri fermadeviatoi laterali: itinerari inibiti (1). - Peri fermadeviatoi di uscita: itinerari inibiti (1) Sui Percorsi Carrello - Per i fermadeviatoi di percorso: percorsi carrello inibiti. Note (0) Deviatoio manovrato a mano, munito di fermascambi o a chiave integrato da cef e dotato di Tsch. bloccabile. (1) Le improrogabili esigenze di esercizio che richiedono il passaggio di un treno su un deviatoio percorso o la formazione di un itinerario che interessa un deviatoio laterale o di uscita posto in "Es/DM" impongono la reinc1usione del deviatoio stesso. N.B. Le funzioni "ES" eliminano le manifestazioni di eventuali allarmi relativi agli enti interessati sul QLv. Rimangono sul TO. - L'EsIDM scarta la verifica di normalità delle chiavi MD nella funzione nMDLB relativi agli enti interessati sul video QLv. Rimangono sul TO ES5 - CdB ESCLUSIONE STABILIZZATA "Es/IS cdb" Condizioni per attuare l'Es/IS (stabilizzata) Con impianto presenziato: - Itinerari che interessano il cdb di percorso a riposo o in liberazione oltre il cdb (I); che lo interessano come laterale a riposo o in liberazione oltre il deviatoio (o la cassa) che richiede la condizione di cdb laterale; che lo interessano di uscita a riposo; che lo interessano per la liberazione del PO a riposo o con PO libero. Per i cdb di stazionamento liberazioni a tempo (dove previste) che interessano tale cdb a riposo. Per i cdb di uscita liberazioni a tempo (dove previste)					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
che interessano il punto finale a riposo. - Percorsi Carrello che interessano il cdb di percorso a riposo. Con impianto telecomandato: - Per i cdb con funzione di ricoprimento, fuori servizio stabilizzato di linea (2). - Per i cdb non aventi funzione di ricoprimento, zona che comprende tale cdb "esclusa e stabilizzata" (2). - Percorsi carrello che interessano il cdb come percorso a riposo. Condizioni per rimuovere l'Es/IS stabilizzata Con impianto presenziato: - A riposo registrazione e/o bloccamenti che lo interessano. Con impianto telecomandato: - A riposo registrazione e/o bloccamenti che lo interessano. Effetti prodotti dall'Es/IS (stabilizzata) Sull'ente - il cdb assume uno stato assimilabile all' "occupato". - Il controllo non è visualizzato dal video QLV (se non in corrispondenza di deviatori non esclusi) Sugli itinerari Con impianto presenziato: - In formazione cdb di percorso, uscita, laterali (anche se condizionati da deviatoio): gli itinerari sono parzialmente inibiti e si arrestano alla fase logica di "registrato"; la condizione di esclusione stabilizzata è scartabile con l'intervento di soccorso Txcdb che consente l'attivazione del Segnale virtuale di avvio o avanzamento. - In liberazione - Nel caso di Es/IS di un cdb sentito per la liberazione del PO: inibizione della liberazione del PO stesso; condizione scartabile con TIPO - Nel caso di Es/IS di un cdb di percorso, la liberazione					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
del blocc. di percorso si arresta al cdb stesso; condizione scartabile con Tlcdb. Con impianto telecomandato: - Inibizioni già imposte dalla zona esclusa e stabilizzata (regime di interruzione circolazione), più restrittive di quelle specifiche dell'Es/IS che restano comunque in atto. Sui Percorsi Carrello Con impianto presenziato: - In formazione: nessun vincolo (in quanto non è richiesta la libertà della via). - In liberazione: nessun vincolo . Con impianto telecomandato: - In formazione: nessun vincolo (in quanto non è richiesta la libertà della via). - In liberazione nessun vincolo. Sui Deviatoi (CBi): -Immobilizzati (condizione assimilabile a cdb occupato : è efficace il TbDev) Note (1) Ad eccezione dei cdb di stazionamento per i quali l'itinerario deve essere a riposo. (2) Ad impianto telecomandato l'esclusione stabilizzata di una zona (o il fs stab. di linea) permette all' AM di conseguire unilateralmente lo stato Es/IS degli enti appartenenti alla zona stessa. La rimozione dell'esclusione della zona (o del fs stab. di linea) è subordinata alla verifica di normalità della funzione Es/IS degli enti in essa compresi. N.B. - Se il cdb ha funzione di ricoprimento, per norma, non dovrà essere escluso dal DM in presenza di treni in tratta. - Nel caso di fs ricevuto, l'ES/IS del cdb di ricoprimento inibisce il consenso all'annullamento del fs verso la stazione limitrofa ES6 - CdB - ESCLUSIONE DM "Es/DM CdB"					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
Condizioni per attuare l'Es/DM - Itinerari che interessano il cdb di percorso a riposo o in liberazione oltre il cdb.(1). - Itinerari che interessano il cdb come laterale a riposo o in liberazione oltre il deviatoio (o la cassa) che richiede la condizione di cdb laterale. - Itinerari che interessano il cdb di uscita a riposo. - Itinerari che interessano il cdb per la liberazione del PO a riposo O con PO libero. - Per i cdb di stazionamento liberazioni a tempo (dove previste) che interessano tale cdb a riposo. - Per i cdb di uscita liberazioni a tempo (dove previsto) che interessano il punto finale a riposo. - Percorsi carrello che interessano il cdb di percorso a riposo. Condizioni per rimuovere l'Es/DM - Nessuna. Effetti prodotti dall'Es/DM Sull'ente - Il cdb assume lo stato di "occupato". - Il controllo non è visualizzato sul video QLV(se non in corrispondenza di deviatoi non esclusi) Sugli itinerari In formazione - Cdb di percorso, uscita, laterali (anche se condizionati da deviatoio): gli itinerari sono inibiti. In liberazione - Nel caso di esclusione di un cdb sentito per la liberazione del PO: inibizione della liberazione del PO stesso; la condizione è scartabile con l'intervento di soccorso TIPO Sui Percorsi Carrello - In formazione nessun vincolo (in quanto non è richiesta la libertà della via). - In liberazione nessun vincolo.					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
Sui Deviatoi (CBi) Immobilizzati(condizione assimilabile a cdb occupato : è efficace il TbDev). Note (1) Ad eccezione dei cdb di stazionamento per i quali l'itinerario deve essere a riposo. - Se il cdb ha funzione di ricoprimento, per norma, non dovrà essere escluso dal DM in presenza di treni in tratta. ES7 - SEGNALE - ESCLUSIONE DM "Es/DM Se" (1) Condizioni per attuare l'Es/DM - Itinerari aventi origine dal segnale da escludere a riposo o in liberazione (PO libero). - Itinerari che terminano al segnale da escludere a riposo. Condizioni per rimuovere l'Es/DM I- Nessuna. Effetti prodotti dall'Es/DM Sull'ente -Inibizione del comando per l'attivazione a via libera del segnale virtuale con itinerario Sugli Itinerari In formazione - Gli itinerari aventi origine dal segnale in "Es/DM" sono inibiti. - Gli itinerari che terminano al segnale in Es/DM sono inibiti. Sui Percorsi Carrello -Nessuno Note (1) questa funzione, topograficamente riferibile a un segnale imperativo, viene utilizzata per inibire la formazione di itinerari. N.B. Il DM, per norma, non dovrà attivare l'Es/DM al Segnale virtuale di protezione con treni in tratta. Art.15					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
Le presenti disposizioni assumono la denominazione di "Istruzione per l'Esercizio con gli Apparati centrali Statici per linee ACI A V - ETCS L2 senza segnali fissi luminosi - Condizioni tecniche e disposizioni normative". Art. 16 La presente disposizione entrerà in vigore alle ore 0.01 del 11/09/2005					
Disposizione 27/2005 Modifiche al Regolamento per la circolazione dei Treni e al regolamento sui Segnali (aspetto dei segnali per i treni aventi fermata prescritta.) Art.1 Sulle linee esercitate con il blocco elettrico, i segnali fissi delle stazioni, relativi ai binari di corsa, devono essere disposti a via libera per il transito anche per i treni aventi fermata d'orario o prescritta, ad eccezione dei casi di seguito specificati: a) notifica al treno di prescrizioni di movimento; b) fermata facoltativa del treno; c) particolari situazioni d'impianto individuate dalle Unità periferiche interessate (es. PL protetti dai segnali di partenza), Inoltre, i predetti segnali fissi non devono essere disposti a via libera per il transito in tutte le contingenti situazioni che potrebbero arrecare pregiudizio alla sicurezza della circolazione o dell'esercizio ferroviario Il personale di condotta deve effettuare le fermate d'orario o prescritte indipendentemente dalle indicazioni fornite dai segnali fissi. Art. 2 La presente Disposizione entrerà in vigore alle ore 00.01 del 04 settembre 2005.	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 . 5.1 Ciascuna delle indicazioni fornite dal sistema di segnalamento deve avere un significato univocamente determinato. 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. 5.3 Ogni indicazione fornita dal sistema di segnalamento deve essere visibile dall'agente di condotta con continuità, dal suo posto di guida, per 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. 5.5 Per ciascun segnale di terra devono essere inequivocabilmente identificabili l'ubicazione, il binario cui comanda e la funzione svolta. 5.6 L'ubicazione di ciascun segnale di terra deve garantirne la visibilità di cui al punto 5.3 in condizioni ambientali esterne normali.		I	GI	

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
	5.7 Di ciascun segnale di terra deve essere preventivamente nota la posizione all'agente di condotta. 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.				
Disposizione n. 31 del 16/05/2005 Disposizioni tecniche e normative per l'esercizio del Sistema Comando e Controllo (SCC)- Linea AC\AV ETCS L2 DELIBERA Art. 1 La presente disposizione, ad integrazione delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando (D.E.T.), detta le norme da applicare per l'esercizio con il Sistema Comando e Controllo (SCC) sulle linee Alta Capacità/ Alta Velocità (AC/AV) munite di attrezzature atte a realizzare il sistema per il controllo della marcia dei treni ed il segnalamento in cabina di guida dei rotabili con blocco radio senza segnali fissi luminosi. Art. 2 L'allegato I concernente le "Disposizioni tecniche e normative per l'esercizio del Sistema Comando e Controllo (SCC) - linee ad Alta Capacità/ Alta Velocità (AC/A V) - ETCS L 2 senza segnali fissi luminosi" è parte integrante e costitutiva della presente disposizione. Art. 3 La presente Disposizione entrerà in vigore alle ore 00.01 del 1 settembre 2005. DISPOSIZIONI TECNICHE E NORMATIVE PER L'ESERCIZIO DEL SISTEMA COMANDO E CONTROLLO (SCC) LINEE					Vedi tabella di raffronto Disp. RFI n. 52/01-RCF (CONDIZIONI TECNICHE E DISPOSIZIONI NORMATIVE LINEE ESERCITATE CON S.C.C.)

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
AD ALTA CAPACITA'/ALTA VELOCITA' (AC/AV) ETCS L2 SENZA SEGNALI FISSI LUMINOSI TITOLO I CAPITOLO I I CONDIZIONI TECNICHE E IMPIANTISTICHE GENERALI Le presenti condizioni sono applicabili alle linee a doppio binario con blocco radio reversibile. I Bivi (PJ) che si diramano dalla linea AC/AV sono denominati "PJ1"; quelli della linea tradizionale che immettono nelle interconnessioni sono denominati "PJ 2". Per il telecomando o l'impresenziamento di un PdS1 secondo gli standard del presente documento devono essere soddisfatte le seguenti condizioni: • I binari telecomandabili devono essere resi indipendenti per posizione dei deviatori dai binari adiacenti non telecomandabili. • Per i deviatori centralizzati i sistemi di manovra possono essere di tipo elettrico (di regola casse tipo P80 o L90 o SE92), o di tipo oleodinamico. • Nel Posto Centrale devono essere previste le apparecchiature per la registrazione vocale delle comunicazioni; • I binari destinati al servizio viaggiatori devono essere attrezzati con sottopassaggio o sovrappassaggio. CAPITOLO II CONDIZIONI TECNICHE E IMPIANTISTICHE GENERALI DEI PDS 2.1 Numerazione enti di piazzale La numerazione degli enti di piazzale dei nuovi impianti dovrà, di regola, essere conforme ai criteri attualmente previsti per le linee telecomandate a doppio binario. 2.2 Caratteristiche degli impianti telecomandati 2.2.1 Dispositivi di piazzale					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
Le apparecchiature di piazzale degli impianti in cui deve essere realizzato il regime di telecomando ("J") dovranno essere integrate come di seguito specificato: • <i>Deviatori centralizzati</i> • deviatori in comunicazione sdoppiati (la manovra e controllo per i due deviatori sono distinti). I deviatori sono gestiti come semplici nell'ambito dei movimenti ed in particolare degli interventi di soccorso in caso di guasto. I due deviatori sono gestiti come se fossero collegati in comunicazione nell' ambito delle zone escludibili al fine di consentire l'indipendenza e la possibilità di effettuazione di movimenti su di un deviatoio mentre è esclusa la zona che contiene l'altro deviatoio. Gli impianti provvisti di deviatori in comunicazione sdoppiati sono stati disciplinati con disposizione 11/2004~ • dispositivi per la manovra a mano, segnali indicatori rifrangenti o segnali indicatori luminosi da deviatoio su tutti i deviatori telecomandabili; • segnali indicatori rifrangenti o segnali indicatori luminosi da deviatoio per tutti i deviatori di "confine" inseriti sui binari telecomandabili; • tabella riportante il numero del deviatoio e segnale blu per deviatoio in corrispondenza dei deviatori di cui ai due precedenti alinea; • unità bloccabile per l'autorizzazione alla manovra manuale di ciascun deviatoio telecomandabile; • oltre alle tabelle di cui al p. 8 dell' All.1 al RS., tabelle di orientamento, opportunamente ubicate lungo il percorso di uscita dei treni in partenza, recanti l'indicazione della linea (se occorre) e del binario di linea; • tabelle indicatrici di cui al punto 8 bis All. 1 al RS. per i treni in arrivo; • le apparecchiature telefoniche devono essere					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
installate secondo quanto previsto dalla disposizione 37 del 30 luglio 2004; • segnalazione di cui al p.23 dell'All.1 al R.S. (lettera luminosa "C" lampeggiante), secondo i criteri stabiliti al successivo Capitolo VII; • dispositivi per la stabilizzazione (è relativa rimozione) del f.s. di linea e dei percorsi carrello all'interno del PdS presso ciascun segnale imperativo di protezione. 2.2.2 Caratteristiche particolari dei dispositivi per la manovra a mane o manovra elettrica sul posto La liberazione della chiave (segnalata dall'accensione della lampada a corredo dell'Unità Bloccabile), per la manovra a mano dei deviatori a manovra centralizzata, dalla relativa unità bloccabile può ottenersi in due modi: - con esclusione della/e zona/e ad uso del personale della manutenzione; - con la funzione MD, unica per tutto il PdS, ad uso dell' Agente treno; l'applicazione di tale funzione, essendo destinata alla gestione di situazioni di emergenza, non è subordinata a vincoli impiantistici esercitati da itinerari e percorsi carrelli. In caso di anormalità, la liberazione della predetta chiave può essere effettuata con l'azionamento del tasto piombato dell'unità bloccabile. 2.2.3 Dispositivi di cabina Le attrezzature dei PdS, in relazione ai regimi d'esercizio attuabili e agli standard tecnologici individuati per la circolazione dei carrelli e per le interruzioni di binari di linea e del PdS, sono elencati di seguito. 2.2.3.1 Interfaccia di collegamento con il Posto Centrale I comandi e controlli realizzati presso il Posto Centrale sono riportati nelle Tabelle di cui al successivo punto 4.2. 2.2.3.3 Banco di Manovra e Quadro Luminoso					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
Ai fini della corretta applicazione delle presenti disposizioni, ciascun PdS è provvisto almeno delle seguenti funzioni e relative ripetizioni: • istituzione e rimozione dei regimi previsti; • autorizzazione alla manovra a mano dei deviatori unica per tutti i deviatori del PdS. Chiavi di zona e chiave "TI" Le chiavi di zona consentono l'esclusione dalla circolazione treni dei binari di stazionamento e di determinati altri tratti di binario all'interno del PdS. Le zone sono opportunamente rappresentate sul pannello topografico di cui sopra, sul quale sono ubicate le serrature delle rispettive chiavi, univocamente marcate e numerate e secondo i criteri stabiliti al successivo Capitolo 5. La chiave "TI" estratta vincola le chiavi di zona presenti in serratura. Sia le chiavi di zona che la chiave "TI" sono inserite in dispositivi di tipo bloccabile. Dispositivi e ripetizioni per la stabilizzazione e liberazione del percorso di carrello. Tali dispositivi sono associati a ciascun punto di linea del PdS e svolgono funzioni analoghe a quelle dei dispositivi ubicati presso i segnali imperativi di protezione. 2.3 Caratteristiche degli impianti non telecomandati con regime SP Le stazioni porta permanenti (vedi punto 3.1.5) sono dotate dei dispositivi elencati di seguito. 2.3.1 Dispositivi di Piazzale • segnalazione di cui al p.23 dell'All.1 al RS. (lettera luminosa "C" lampeggiante) solo sul lato. posteriore dei segnali imperativi di protezione; • dispositivi per la stabilizzazione (e relativa liberazione) del fs. di linea presso ciascun segnale imperativo di protezione. 2.3.2 Dispositivi di cabina					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
• istituzione/rimozione dei regimi previsti Non è realizzato il pannello topografico per le chiavi di zona. Interfaccia con il Posto centrale • elementi necessari per la gestione del numero treno; • consenso immissione treni; • inibizione apertura segnali; • istituzione regime SP. CAPITOLO III REGIMI DI ESERCIZIO DEI PDS Sulle linee i cui impianti vengono <i>realizzati</i> in base alle presenti "Caratteristiche" si adottano, di regola, i regimi di esercizio descritti nel seguito. 3.1 Descrizione dei regimi Sono previsti i seguenti regimi per l'esercizio dei PdS: Regimi dei PdS J, TP/J, SPT, EDCO, SP I singoli regimi individuati sono elencati di seguito: J: in telecomando TP/J: tracciato permanente in telecomando SPT: stazione porta temporanea SP: stazione porta permanente EDCO: esclusione DCO 3.1.1 Regime di telecomando("J") 3.1.1.1 Binari telecomandabile In ogni PdS il regime "J" realizza il telecomando dei binari di corsa e di altri binari centralizzati prestabiliti. L'individuazione di tali binari è demandata, per ciascun PdS, alle Unità periferiche interessate in base a criteri congruenti al programma di esercizio ipotizzato per rimpianto e per la linea gestita dal Posto Centrale interessato. L'area telecomandata e l'area non telecomandata sono individuate sul piano schematico. Se nel regime "J" esiste la necessità di accedere a binari secondari, ogni comunicazione di accesso					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
deve: - diramarsi da binario telecomandabile; - essere manovrata a mano e attrezzata con fermascambio a chiave munito di controllo cumulativo di posizione e di efficienza, bloccabile nella sola posizione normale; - essere munita di unità bloccabile per la custodia della relativa chiave. 3.1.1.2 Indipendenza dei binari centralizzati non telecomandati Nei PdS in cui il regime "J" realizza il telecomando solo per una parte dei binari centralizzati ("PdS parzialmente telecomandati"), i binari telecomandabili devono essere resi indipendenti da quelli non telecomandabili tramite "deviatori laterali di confine", preventivamente individuati, i quali, all'atto dell'istituzione del regime "J", vengono automaticamente posizionati e bloccati nella posizione che realizza l'indipendenza. Il bloccamento cessa con la istituzione del regime "SPT". Nell'individuazione dei "deviatori laterali di confine" devono essere ricercati tutti i possibili accorgimenti (comprese eventuali modifiche all'armamento per realizzare tronchini di Indipendenza) affinché il confine fra l' area telecomandata e l'area non telecomandata sia tale che, con l'istituzione del regime "J", tutti i binari centralizzati telecomandati risultino indipendenti. I deviatori di confine situati su binario telecomandabile non sono attrezzati con i dispositivi per la manovra a mano; sono invece provvisti del segnale indicatore da deviatore e del segnale blu da deviatore. 3.1.1.3 Istituzione e rimozione del regime "J" Il regime "J" può essere istituito provenendo dal regime "SPT" o "EDCO"; si istituisce provenendo da tale regime mediante l'attivazione del comando J					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
dall'ACS, previo specifico comando concordante del DCO. La stabilizzazione del regime è subordinata alle seguenti condizioni: • controllo dei "deviatori di confine" nella posizione che garantisce l'indipendenza dei binari telecomandati rispetto a quelli non telecomandati; • normalità (non esclusione) delle zone escludibili dalla circolazione treni relative ai binari telecomandabili • assenza di autorizzazione MD e normalità dei dispositivi di manovra a mano dei deviatori. L'avvenuta istituzione del regime "J" comporta: • il bloccamento dei deviatori sopradescritti nella corrispondente posizione. Fanno eccezione le comunicazioni con manovra a mano che da binario telecomandabile si diramano verso una zona a terra che deve rimanere accessibile anche in regime "J"; • la commutazione dei telefoni verso il Posto Centrale; • la possibilità di attivare i segnali virtuali di avanzamento, di avvio e i segnali blu da deviatoio e l'inibizione della accensione dei segnali di avanzamento o avvio con funzione Tx. Nei PdS in regime "J" i comandi vengono eseguiti dal DCO. I comandi di itinerario possono anche essere eseguiti automaticamente dal sistema di supervisione del Posto Centrale., La rimozione del regime "J" avviene con l'istituzione del regime "SPT", mediante manipolazione della relativa funzione, previo comando concordante del Posto Centrale, a condizione che il PdS non sia in regime "TP/J". La rimozione del regime "J" avviene inoltre con l'istituzione del regime "EDCO". 3.1.2 Tracciato permanente in regime di					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
telecomando ("TP/J") Il comando per l'istituzione del regime di tracciato permanente con impianto in telecomando è unico per PdS e riguarda tutti i binari di corretto tracciato della linea principale. Esso comporta la disposizione automatica per il corretto tracciato dei deviatori inseriti su tali binari e di quelli realizzanti l'indipendenza da essi. Il regime in esame si stabilisce a condizione che: • i deviatori interessati siano nella posizione dovuta; • il blocco sulle due tratte consecutive adiacenti al PdS sia orientato per lo stesso senso di marcia (sinistro o destro); • non sia stata concessa l'autorizzazione per la manovra a mano dei deviatori; • non siano esclusi dalla circolazione, binari o tratti di binario di corretto tracciato, salvo quelli di stazionamento; • non siano in atto movimenti di treno con segnali virtuali di avanzamento o di avvio attivati a luce fissa o lampeggiante. L'avvenuta istituzione del regime "TP/J" comporta: • il bloccamento dei deviatori interessati al regime; • l'inibizione della manovra a mano di tutti i deviatori con funzione MD; • il comando automatico degli itinerari nel punto in cui ha origine l'annuncio treni. Tale comando interessa, in sequenza, l'itinerario di arrivo e quello di partenza dei binari di corsa; • l'inibizione dell'attivazione del segnale virtuale di avanzamento e di avvio a luce fissa e lampeggiante nonché dei segnali blu da deviatoio. Nel regime "TP/J" è possibile: • mettere fuori servizio i binari di linea adiacenti al PdS per i quali il senso del blocco è orientato per le partenze. • invertire il senso del blocco sui binari di linea					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
adiacenti al PdS, iniziando dai punti per i quali il senso del blocco è orientato per gli arrivi. Si attiva anche il comando automatico degli itinerari per il nuovo senso di marcia; • la estrazione delle chiavi di zona non richieste per l'istituzione del regime <i>TP/J</i>; • la manovra in telecomando dei deviatoi centralizzati non interessati al regime <i>TP/J</i>; • concedere l'autorizzazione alla manovra dei deviatoi a mano (Mfd) non interessati al regime <i>TP/J</i>. • immediata se sono liberi i c.d.b. relativi ai binari di corsa all'interno del PdS e nessun treno è in zona di approccio; • differita di 5' in caso contrario al precedente; <i>La rimozione del regime "TP/J" avviene inoltre con l'istituzione del regime "EDCO".</i> 3.1.3 Regime di Stazione Porta Temporanea ("SPT") L'istituzione del regime "SPT", provenendo da "J", avviene a seguito dell' attivazione del comando SP dell' ACS, previo specifico comando di concordanza del DCO, a condizione che non sia in atto il regime "TP/J" . In regime "SPT": • la formazione degli itinerari di arrivo e di partenza avviene per comando effettuato localmente dal DM; • per i soli itinerari di partenza l'apertura del segnale virtuale è subordinata a specifico consenso da parte del DCO. Le richieste di consenso verranno effettuate automaticamente con la formazione dell'itinerario di partenza. Per i treni che hanno origine dalla stazione, la trasmissione del consenso sarà subordinata all'inizializzazione del numero del treno; • il DCO ha la possibilità di inibire la disposizione a via libera dei segnali virtuali imperativi di partenza, o comandarne la disposizione a via impedita, senza annullare il consenso trasmesso, utilizzando l'apposito comando di inibizione apertura segnali;					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
• i telefoni di piazzale vengono commutati verso l'U.M; • i controlli nel Posto Centrale rimangono attivi; • i segnali virtuali di avanzamento e di avvio possono essere attivati solo a luce fissa. 3.1.4 Regime di Esclusione DCO - Impianto abilitato e presenziato ("EDCO") Tale regime può essere istituito partendo dal regime "J", dal regime "TP/J", dal regime "SPT": • l'istituzione del regime "EDCO" avviene, senza richiedere alcun condizionamento, a seguito dell'attivazione del comando "EDCO". Nel regime "EDCO": • tutti i comandi del DCO sono esclusi dall'impianto; • la trasmissione dei controlli verso il Posto Centrale non è inibita. 3.1.5 Regime "SP" Il regime "SP" viene realizzato nelle stazioni porta permanenti. Tali PdS devono essere dotati dell'interfaccia necessaria al corretto svolgimento della gestione del numero treno per tutti i binari di circolazione interessati. Nei regimi SP l'apertura del segnale è subordinata a specifico consenso da parte del DCO. Le richieste di consenso vengono effettuate automaticamente con la formazione dell'itinerario di partenza. Il consenso, comunque, si memorizza solo subordinatamente alla registrazione dell'itinerario. La concessione automatica del consenso del DCO è subordinata all'immissione del numero del treno da parte del DM oppure alla sua acquisizione automatica. Il DCO ha la possibilità di inibire la disposizione a via libera dei segnali di partenza, o comandarne la disposizione a via impedita, senza annullare il consenso trasmesso, utilizzando l'appropriato comando di inibizione apertura segnali.					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
Le stazioni porta permanenti sono dotate del regime EDCO. Le condizioni per la istituzione e la rimozione dei regimi e le condizioni stabilite dai regimi sono analoghe a quelle descritte per le stazioni telecomandabili. 3.2 DISPOSIZIONI NORMATIVE 3.2.1 Attivazione e rimozione dei regimi Un determinato regime può ritenersi in atto se la corrispondente funzione è correttamente posizionata e la relativa ripetizione è accesa. Se è spenta il corrispondente regime non può essere considerato in atto. Per il passaggio da un regime all'altro; l'operatore sul posto deve sempre accertare che non vi siano treni in approccio o sull'itinerario di arrivo e partenza. n comando del regime "TP/J" non deve essere impartito mentre sono in atto sequenze di inversione del senso del blocco o di applicazione/rimozione fs. Se il regime "SPT" viene istituito a partire da 'J' mentre è in atto una esclusione di zona, il DM subentra al DCO nei rapporti con l'Agente titolare dell'interruzione come se egli stesso avesse concesso l'esclusione. Nel caso di passaggio dal regime "T" o "TP/J" al regime "SPT o "EDCO", l'operatore sul posto, prima di attivare il regime, deve: • accertare che ci sia concordanza fra le condizioni d'impianto (rilevabili con le ripetizioni ottiche ed acustiche) e le relative funzioni; • nel caso non ci fosse tale concordanza, disporre le relative funzioni nella posizione concordante; L'operatore sul posto, ogni qualvolta impresenza l'impianto istituendo il regime "J", deve accertare: • che le funzioni interessate (deviatoi, segnali virtuali, ecc.) siano in posizione per la manovra automatica; • non siano in atto inibizioni impiantistiche di alcun					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
tipo che possano impedire il normale funzionamento automatico dell' apparato; • non siano in atto situazioni di esercizio che, in base alla normativa vigente, impediscano l'impresenziamento del posto. L'avvenuta istituzione del regime "EDCO" deve essere confermata al DCO con comunicazione registrata. Ogni qualvolta il DCO debba rimuovere il regime "TP/J", per attivare il regime "J", prima di conferire il comando, deve accertare che non vi siano treni in approccio o sugli itinerari di arrivo e partenza del PdS. In caso contrario tale comando può essere eseguito solo dopo che gli eventuali treni in approccio o fermi sugli itinerari di arrivo e partenza siano stati preventivamente vincolati ad esplicito nulla-osta del DCO. 3.2.2 Autorizzazione della manovra a mano dei deviatoi Il DCO o il DM possono autorizzare, mediante l'apposito dispositivo impiantistico, la manovra a mano o elettrica sul posto dei deviatoi per un certo movimento di treno, solo se non sono in atto precedenti movimenti di treno o carrello. 3.2.3 Ossidazione C.d.B. Con riferimento all' Art. 23 comma 4 ISD, le Unità periferiche interessate, nel predisporre le specifiche norme di dettaglio, devono anche tenere presente che la prolungata non utilizzazione di tratti di binari centralizzati ma non telecomandati della stazione quando l'esercizio si svolga quasi sempre nel regime "J". Nel definire il programma di esercizio dei PdS occorre scegliere i percorsi in modo tale che tutti i binari centralizzati telecomandati o no, siano soggetti ad un minimo di circolazione che ne garantisca la pulizia del piano di rotolamento e conseguentemente l'efficace shuntaggio dei cdb. Nel caso tale					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
programma non possa essere rispettato devono essere emanate specifiche norme, a cura delle Unità periferiche interessate, che vietano la circolazione sui binari interessati; tali norme devono essere allegate ai Registri delle Disposizioni di Servizio. CAPITOLO IV 4 SEGNALAZIONI DEGRADATE PER MOVIMENTI A VIA IMPEDITA 4.1 CARATTERISTICHE IMPIANTISTICHE 4.1.1 Comandi del DCO Le segnalazioni per movimenti a via impedita sono fornite tramite l'attivazione dei segnali virtuali di avanzamento e di avvio. Per la gestione di tali movimenti il DCO dispone dei comandi elencati di seguito. Comando di Bloccamento Manuale del percorso Il comando di bloccamento manuale del percorso è distinto per ciascun punto di linea del PdS e ha efficacia solo successivamente alla registrazione di un itinerario da o per il punto interessato. Qualora manchi una o più di una delle condizioni necessarie per l'apertura del segnale virtuale di cui al successivo punto 4.1.2.1.1 (e solo queste), si determina l'accensione a luci fisse del segnale di avvio. Annullamento del comando del Bloccamento Manuale del percorso Il comando è utilizzato per ottenere la rimozione del comando di bloccamento manuale del percorso. Viene applicato automaticamente dal comando di distruzione dell'itinerario. Comando di accensione a luce lampeggiante del segnale virtuale di avanzamento o di avvio e di accensione dei segnali luminosi da deviatoio a luce blu Il comando è distinto per ciascun punto di linea del PdS interessato ed è efficace solo se nel PdS è registrato un solo itinerario. Esso determina					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
l'accensione a luce lampeggiante dei segnali virtuali di avanzamento od avvio e/o l'accensione dei segnali blu da deviatoio alle condizioni più avanti descritte. Comando di distruzione dell'itinerario e liberazione Il comando è distinto per ciascun punto di linea del PdS interessato. Permette la distruzione dell'itinerario e la liberazione dei bloccamenti stabiliti per l'attivazione dei segnali virtuali di avanzamento o di avvio, a luce fissa o lampeggiante. Inoltre determina automaticamente l'annullamento del comando del bloccamento manuale del percorso. 4.1.2 Attivazione segnali virtuali di avanzamento e avvio 4.1.2.1 Attivazione a luce fissa L'aspetto a luci fisse dei segnali virtuali di avanzamento o di avvio è attivabile nel regime "J" dal DCO con comando di bloccamento manuale e, nei regimi "SPT" ed "EDCO" dall'operatore locale con funzione Tx alle condizioni di seguito indicate. 4.1.2.1.1 Condizioni comuni a tutti gli itinerari Qualora sia verificata, sull'ACS locale, la condizione di controllo per tutti gli enti interessanti l'itinerario, il comando del DCO di bloccamento manuale del percorso o l'azionamento della funzione Tx, consentono il bloccamento del P.O. dell'itinerario medesimo. In tali circostanze si determina l'accensione a luce fissa del corrispondente segnale virtuale di avanzamento o di avvio. La segnalazione stessa è di tipo occupabile. Lo stato della segnalazione degradata è riportato presso il Posto Centrale. L'attivazione della segnalazione a luci fisse dei segnali virtuali di avanzamento o di avvio garantisce che l'itinerario si è stabilito e bloccato anche se mancano una o più delle seguenti condizioni relative al percorso:					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
• cdb liberi (di occupazione temporanea); • controllo di deviatori laterali solo nel regime "J". 4.1.2.1.2 Condizioni specifiche per gli itinerari di partenza verso la piena linea L'accensione a luce fissa dei segnali virtuali di avvio, oltre alle condizioni di cui al precedente <i>punto</i> 4.1.2.1.1 garantisce le seguenti condizioni relative alla linea: • assenza di fuori servizio sul binario di linea interessato • orientamento coerente del senso di blocco sul binario di linea interessato • libertà di blocco sulla prima sezione. 4.1.2.2 Attivazione a luce lampeggiante L'aspetto a. luci lampeggianti dei segnali virtuali di avanzamento o di avvio può essere attivato, di regola, solo nel regime "J" dal DCO con l'apposito comando. Il comando è del tipo occupabile. L'attuazione del comando specifico di accensione, impartito dopo quello di bloccamento manuale del percorso, determina l'attivazione dell'aspetto lampeggiante anche quando manca il controllo di concordanza. di uno o più deviatori, purché esistano le seguenti condizioni: 4.1.2.2.1 Condizioni comuni a tutti gli itinerari • registrazione del solo itinerario interessato; • esistenza del controllo e bloccamento dei fermadeviatoi interessanti l'itinerario; • assenza di autorizzazione alla manovra a mano dei deviatori (all'occorrenza, questa deve essere concessa solo dopo aver impartito il comando di attivazione dell' aspetto lampeggiante del segnale degradato virtuale). 4.1.2.2.2 Condizioni specifiche per gli itinerari di partenza verso la piena linea Nel caso di partenza con segnale virtuale di avvio attivato a luce lampeggiante, oltre alle condizioni di					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
cui al precedente punto 4.1.2.2.1 sono verificate le seguenti ulteriori condizioni relative al binario di linea su cui il treno deve essere inoltrato: • assenza di fuori servizio; • orientamento del senso di blocco per le partenze; • libertà di blocco sulla prima sezione. 4.1.2.2.3 Condizioni determinate dall'attivazione a luce lampeggiante del segnale virtuale di avanzamento o di avvio Nel caso delle segnalazioni degradate virtuali con aspetto lampeggiante le condizioni elencate sono relative al percorso previsto dall'itinerario registrato e, nel caso di partenza, sono relative alla linea verso cui è diretto l'itinerario. L'impianto non accerta che la reale posizione dei deviatori non sia diversa da quella voluta dal comando impartito. Il comando di attivazione a luce lampeggiante del segnale virtuale di avanzamento o di avvio determina inoltre: • l'accensione dei segnali blu da deviatore per i soli deviatori dell'itinerario che devono essere percorsi dal movimento; • l'inibizione della manovra elettrica dei deviatori telecomandati; • l'inibizione delle operazioni di inversione del blocco; • l'inibizione delle operazioni di fuori servizio di linea; • l'inibizione di ulteriori comandi di itinerari. 4.1.2.3 Chiusura temporanea delle segnalazioni degradate L'inibizione apertura segnali virtuale ha efficacia anche sull'accensione dei segnali virtuali di avanzamento e avvio; non ha effetto sui segnali blu da deviatore. 4.1.2.4 Condizioni tecniche particolari relative ai segnali virtuali di avanzamento e di avvio nei PdS presenziati					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna																										
Come già anticipato, nei regimi “SP”, “SPT” ed “EDCO” l'azionamento della funzione Tx determina l'accensione all'aspetto fisso del corrispondente segnale virtuale di avvio o di avanzamento. 4.2 COMANDI SEMPLICI E PROTETTI - CONTROLLI SEMPLICI <table><tr><th>COMANDI</th><th>SEMPLICI</th><th>PROTETTI</th></tr><tr><td>Itinerario.</td><td>•</td><td></td></tr><tr><td>Manovra individuale dei deviatori (NORMALE).</td><td>•</td><td></td></tr><tr><td>Manovra individuale dei deviatori (ROVESCIO).</td><td>•</td><td></td></tr><tr><td>Bloccamento manuale del percorso.</td><td>•</td><td></td></tr><tr><td>Rimozione bloccamento manuale del percorso.</td><td>•</td><td></td></tr><tr><td>Distruzione degli itinerari. Applicazione.</td><td>•</td><td></td></tr><tr><td>Distruzione degli itinerari. Rimozione.</td><td>•</td><td></td></tr><tr><td>Liberazione di soccorso per occupazione del cdb di approccio; liberazione dei bloccamenti</td><td>•</td><td></td></tr></table>	COMANDI	SEMPLICI	PROTETTI	Itinerario.	•		Manovra individuale dei deviatori (NORMALE).	•		Manovra individuale dei deviatori (ROVESCIO).	•		Bloccamento manuale del percorso.	•		Rimozione bloccamento manuale del percorso.	•		Distruzione degli itinerari. Applicazione.	•		Distruzione degli itinerari. Rimozione.	•		Liberazione di soccorso per occupazione del cdb di approccio; liberazione dei bloccamenti	•					
COMANDI	SEMPLICI	PROTETTI																													
Itinerario.	•																														
Manovra individuale dei deviatori (NORMALE).	•																														
Manovra individuale dei deviatori (ROVESCIO).	•																														
Bloccamento manuale del percorso.	•																														
Rimozione bloccamento manuale del percorso.	•																														
Distruzione degli itinerari. Applicazione.	•																														
Distruzione degli itinerari. Rimozione.	•																														
Liberazione di soccorso per occupazione del cdb di approccio; liberazione dei bloccamenti	•																														

1 ^a Colonna				2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
per segnalazioni degradate fisse e lampeggianti. Applicazione.								
Liberazione di soccorso per occupazione del cdb di approccio; liberazione dei bloccamenti per segnalazioni degradate fisse e lampeggianti. Rimozione.	•	•						
Autorizzazione manovra a mano di emergenza dei deviatori con manovra elettrica.	•							
Rimozione della autorizzazione manovra a mano di emergenza dei deviatori con manovra elettrica.	•	•						
Autorizzazione manovra ferma deviatori.	•							
Rimozione della autorizzazione	•	•						

1 ^a Colonna				2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
manovra ferma deviatoi.								
Inibizione apertura segnali.	•							
Rimozione della Inibizione apertura segnali.	•	•						
Impresenziamen to del PdS.	•							
Presenziamento del PdS.	•							
Attuazione del Tracciato Permanente (TP).	•							
Rimozione del Tracciato Permanente (TP).		•						
Consenso immissione treni in linea per Stazione Porta.	•							
Annullamento consenso immissione treni per Stazione Porta.	•							
Richiesta inversione blocco.	•							
Consenso inversione blocco.	•							

1 ^a Colonna				2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
Soccorso per inversione del blocco.		•						
Attuazione f.s. del binario di linea.		•						
Rimozione f.s. del binario di linea.		•						
Soccorso per attuare il LS. del binario di linea con CdB di linea occupato per guasto (Tbfs).		•						
Consenso alla liberazione del f.s. del binario di linea.	•							
Formazione percorso carrello.	•							
Consenso alla liberazione del percorso carrello.	•							
Esclusione dalla circolazione treni di una zona.	•							
Rimozione della esclusione dalla circolazione treni di una zona.	•							
Attivazione segnale		•						

1 ^a Colonna			2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna																		
degradato di avvio o di avanzamento all'aspetto lampeggiante.																									
Nota: i comandi per la gestione del riscaldamento deviatore e illuminazione marciapiedi sono gestiti dal Sottosistema Diagnostica.																									
<table><tr><th>CONTROLLI</th><th>SEMPLICI</th></tr><tr><td>Impresenziamento o del PdS.</td><td>•</td></tr><tr><td>Presenziamento del PdS.</td><td>•</td></tr><tr><td>Esclusione del DCO.</td><td>•</td></tr><tr><td>Attuazione del Tracciato Permanente (TP).</td><td>•</td></tr><tr><td>Rimozione del Tracciato Permanente (TP).</td><td>•</td></tr><tr><td>Inibizione apertura segnali (non in atto).</td><td>•</td></tr><tr><td>Inibizione apertura segnali (in atto).</td><td>•</td></tr><tr><td>Normalità distruzione itinerari, liberazione di soccorso per occupazione del cda di</td><td>•</td></tr></table>			CONTROLLI	SEMPLICI	Impresenziamento o del PdS.	•	Presenziamento del PdS.	•	Esclusione del DCO.	•	Attuazione del Tracciato Permanente (TP).	•	Rimozione del Tracciato Permanente (TP).	•	Inibizione apertura segnali (non in atto).	•	Inibizione apertura segnali (in atto).	•	Normalità distruzione itinerari, liberazione di soccorso per occupazione del cda di	•					
CONTROLLI	SEMPLICI																								
Impresenziamento o del PdS.	•																								
Presenziamento del PdS.	•																								
Esclusione del DCO.	•																								
Attuazione del Tracciato Permanente (TP).	•																								
Rimozione del Tracciato Permanente (TP).	•																								
Inibizione apertura segnali (non in atto).	•																								
Inibizione apertura segnali (in atto).	•																								
Normalità distruzione itinerari, liberazione di soccorso per occupazione del cda di	•																								

1 ^a Colonna			2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
approccio (dL).							
Controllo via impedita segnale.	•						
Controllo via libera segnale degradato di avvio o di avanzamento.	•						
Controllo cumulativo via libera segnali imperativi di partenza.	•						
Controllo connessione apparato limitrofo.	•						
Controllo normale deviatoio.	•						
Controllo rovescio deviatoio.	•						
Controllo pressione minima (Pm) olio per deviatoio dotato di S.O. con accumulo	•						
Controllo pressione massima (PM) olio per deviatoio dotato di	•						

1 ^a Colonna			2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
S.O. con accumulo							
Allarme IS deviatoio oleodinamico dotato di S.O.	•						
Controllo livello olio deviatoio dotato di S.O. senza accumulo.	•						
Controllo normale fermadeviatoio	•						
Normalità dei dispositivi di autorizzazione manovra a mano dei deviatoi con manovra elettrica	•						
Punto origine itinerario bloccato.	•						
Punto origine itinerario non bloccato.	•						
Punto finale itinerario libero.	•						
Bloccamento manuale del percorso treno.	•						
Stabilizzazione del bloccamento manuale del percorso carrello.	•						

1 ^a Colonna			2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
Circuiti di binario (liberi).	•						
Consenso alla liberazione del percorso carrello.	•						
Libertà intera tratta di blocco fino al PdS limitrofo.	•						
Orientamento del blocco per le partenze.	•						
Orientamento del blocco per gli arrivi.	•						
Richiesta inversione blocco da PdS attiguo.	•						
Richiesta inversione blocco.	•						
Consenso inversione blocco.	•						
Annuncio treni.	•						
Stato delle apparecchiature RTB (non escluse).	•						
Allarme caldo RTB (C).	•						
Allarme caldissimo RTB (CC).	•						

1 ^a Colonna		2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
f.s. del binario di linea non in atto.	•					
f.s. del binario di linea.	•					
Stabilizzazione f.s. del binario di linea.	•					
Stato delle sezioni di blocco sulle tratte adiacenti a ciascuna stazione telecomandata.	•					
Stato chiavi di zona (chiave inserita).	•					
Esclusione di zona non in atto.	•					
Normalità dei dispositivi di stabilizzazione per la circolazione dei carrelli.	•					
Registrazione degli itinerari.	•					
Registrazione punti finali degli itinerari.	•					
Bloccamento per movimento con segnale degradato all'aspetto lampeggiante.	•					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
Nota: i controlli relativi alle alimentazioni e relativi allarmi (Alimentazione normale impianto e Allarme alimentazione) sono gestiti dal Sotto sistema Diagnostica CAPITOLO V 5 INTERRUZIONI NELL' AMBITO DEI PDS MEDIANTE L'IMPIEGO DELLE CHIAVI DI ZONA 5.1 CARATTERISTICHE IMPIANTISTICHE 5.1.1 Individuazione e delimitazione delle zone Nei PdS telecomandabili si individuano zone temporaneamente escludibili alla circolazione treni. L'individuazione di tali zone spetta alle Unità periferiche interessate sulla base dei seguenti criteri generali: <i>Nell'Area Telecomandata:</i> • una zona per ogni stazionamento delimitata dai segnali imperativi di partenza; • per i binari di corsa, una zona per ogni tratto da segnale imperativo 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. <i>Area Centralizzata e non Telecomandata:</i> • una zona escludibile per ogni zona di alimentazione della linea di contatto. L'Unità centrale competente può autorizzare casi particolari non compresi nei criteri generali suddetti. 5.1.2 Descrizione delle apparecchiature dei posti periferici 5.1.2.1 Pannello topografico Le zone escludibili dalla circolazione treni sono rappresentate su un apposito pannello topografico, già descritto al punto 2.2.3.3 del Capitolo II, ubicato					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
nell'ufficio movimento e contenente: • 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. 5.1.2.2 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 topografico, ciascuna "chiave di zona" è corredata da un indicazione luminosa, normalmente spenta, che quando accesa indica l'esistenza delle condizioni per l'estrazione della relativa chiave. Le chiavi di zona sostituiscono, fra l'altro, quelle attualmente previste con la circolare IE 5.31/385/815 del 20-12-19&5 (chiavi di protezione TE). La corrispondenza fra zone TE e chiavi di zone escludibili dalla circolazione e fuori servizio del binario di linea devono essere indicate in apposita tabella ubicata sul pannello. Le condizioni per l'estrazione delle chiavi e i vincoli stabiliti dalle chiavi estratte sono di seguito descritte, in relazione al regime in atto. 5.1.2.3 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. La chiave "TI" estratta inibisce: • 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" e sia introdotta la chiave di zona dello stazionamento del binario di corsa interessato; 5.1.3 Caratteristiche delle zone					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
5.1.3.1 Zone in regime di Telecomando ("J") 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. Il comando del DCO per la esclusione si attua se sono soddisfatte le seguenti condizioni: • che non siano in atto bloccamenti interessanti la zona da escludere rispetto movimenti di treno o di carrello; • che non sia in atto il regime "TP/J" qualora il comando riguardi Zone di corretto tracciato non di stazionamento. Il regime "TP/J" non inibisce la esclusione delle Zone non interessate a tale regime. E attuazione del comando del DCO determina i seguenti effetti: a. inibizione della registrazione degli itinerari che interessano la zona (anche solo come deviatoi laterali in essa compresi); b. possibilità di estrarre la chiave della zona purché esistano le seguenti condizioni: • che non sia estratta la chiave "TI" • che esista la concordanza di entrambi i deviatoi della comunicazione sdoppiata in posizione di indipendenza oppure che sia esclusa la zona limitrofa; c. riduzione di velocità 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); d. bloccamento dei due deviatoi (sdoppiati formanti					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
comunicazione), se la zona limitrofa non è esclusa; e. nel caso di zona estrema relativa ai binari di corsa si determina l'occupazione della l" sezione di blocco quando il blocco stesso è orientato per gli arrivi. L'estrazione di una chiave di zona determina: • la stabilizzazione dell'esclusione della zona; • la liberazione di tutte le chiavi per la manovra a mano dei deviatori a manovra elettrica compresi nella zona (se non interessati da percorsi di carrello), ad eccezione dei due deviatori (sdoppiati formanti comunicazione) di "confine" con altra zona non in esclusione stabilizzata. L'estrazione delle chiavi di zona non inibisce la formazione di percorsi di carrello e l'accensione della "C". La manovra elettrica di ciascun deviatoio compreso nella zona rimane efficiente a condizione che non risulti estratta anche la relativa chiave per la manovra a mano; fanno eccezione i deviatori (sdoppiati formanti comunicazione) di "confine" fra due zone di cui una non in esclusione stabilizzata. La estrazione delle chiavi di due zone limitrofe estende anche ai deviatori (sdoppiati formanti comunicazione) di "confine" interessati gli effetti relativi: • alla liberazione delle chiavi per la manovra a mano; • alla possibilità della manovra elettrica. Fa eccezione a quanto sopra il caso della comunicazione su stazionamento di un binario di corsa per il quale. in regime di "TP/J".La chiave per la manovra a mano non è mai estraibile. I fermadeviatoi dei deviatori a manovra a mano compresi in zona esclusa non risentono di alcuna condizione relativa alle zone. 5.1.3.2 Zone nei regimi di Stazione Porta Temporanea					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
("SPT") e di Esclusione DCO ("EDCO") Nei regimi "SPT" e "EDCO" la esclusione dalla circolazione treni e manovre di una certa zona con la estrazione della relativa chiave non e' soggetta: • al consenso del DCO • alla posizione dei deviatori (sdoppiati formanti comunicazione) di confine o alla esclusione della zona di confine; ed è possibile se: • non sono in atto bloccamenti interessanti la zona per movimenti di treno o carrello; • non è estratta la chiave TI. L'estrazione di una chiave di zona comporta i seguenti effetti: • inibizione della registrazione degli itinerari che interessano la zona; • riduzione di velocità 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); • liberazione di tutte le chiavi per la manovra a mano dei deviatori telecomandabili compresi nella zona e dei deviatori (sdoppiati formanti comunicazione) 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; L'estrazione delle chiavi di zona: • non inibisce la formazione di percorsi di carrello e l'accensione delle "C"; • non esercita vincoli sulla posizione dei deviatori (<u>sdoppiati formanti comunicazione</u>) di confine. La manovra elettrica dei deviatori compresi in zone					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
escluse rimane efficiente a condizione che, per i deviatori telecomandabili non sia estratta la relativa chiave per la manovra a mano. I fermadeviatoi dei deviatori a manovra a mano compresi in zona esclusa non risentono di alcuna condizione relativa alle zone. 5.2 DISPOSIZIONI NORMATIVE 5.2.1 Utilizzo chiavi di zona a. 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, in generale, gli adempimenti necessari per garantire la copertura antinfortunistica. b. Per la compilazione della suddetta tabella si terranno presenti i seguenti criteri: • Per un deviatoio che non forma una comunicazione basterà escludere la zona che lo contiene. • Per deviatori (sdoppiati formanti comunicazione) di confine fra due zone, dovranno essere escluse entrambe. • Per un segnale imperativo di partenza si dovrà escludere il binario di stazionamento a cui si riferisce. • Per un segnale imperativo di protezione si dovrà disporre e stabilizzare il "fuori servizio" del binario di linea a cui il segnale si riferisce (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 imperativo di partenza, sarà sufficiente escludere la zona di stazionamento. • Per un c.d.b. di ricoprimento, compreso fra segnale					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
imperativo di protezione e picchetto limite di manovra si dovrà disporre e stabilizzare il "fuori servizio" del binario di linea. c. Il titolare dell'interruzione di ogni singola zona è l'agente che ne custodisce la relativa chiave. d. Per eseguire lavori che comportano la manovra di deviatoi 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. 5.2.2 Interruzioni mediante l'impiego delle chiavi di zona nell' ambito dei PdS in regime" J" a. In applicazione delle norme di cui all'art. 16 delle DET, sulle linee AC/AV 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 AM ed il DCO, devono essere applicate le norme contenute nei successivi punti. b. Quando i lavori interessano zone dell'area telecomandata di un PdS, i dispacci di richiesta e conferma dell'interruzione fra l'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 vengano conservate dall' AM. c. 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					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
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 l'accensione della relativa segnalazione luminosa, posta a corredo di ciascuna chiave. Egli, inoltre, deve provvedere anche all' estrazione della chiave "TI". d. 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 registrata l'autorizzazione dal DCO. e. 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'utilizzazione. 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: • lo sblocco dei deviatori (sdoppiati formanti comunicazione) per esclusione di ulteriori zone confinanti; • l'inoltro di carrelli in zona esclusa con "C" luminosa. La chiave "TI" può essere temporaneamente reinserita per autorizzare con le cautele necessarie i percorsi consentiti dei carrelli e l'esclusione di ulteriori zone. La esclusione di una o più zone consente la esecuzione di lavori nell'ambito dei confini delle zone escluse con quelle non escluse e sugli enti IS corrispondenti alle zone escluse secondo la tabella di					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
cui al p.5.2.1.b; le esclusioni stesse non esauriscono gli adempimenti per la copertura antinfortunistica. Nel caso di utilizzazione di più zone da parte di agenti diversi dovranno essere osservate le norme di cui al successivo punto k. f Durante il periodo dei lavori non devono essere oltrepassati: • 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. g. I lavori su ente IS possono essere eseguiti solo se sono escluse tutte la zone corrispondenti. h. Qualora, per la tipologia dei lavori, l'AM debba garantirsi dalla indebita manovra di un deviatore centralizzato telecomandato non di confine, deve estrarre dall'unità bloccabile e custodire presso di sé anche la chiave di manovra a mano del deviatore interessato. I. L'AM è autorizzato ad estrarre le chiavi per la manovra a mano dei soli deviatori contenuti o dei deviatori (sdoppiati formanti comunicazione) interamente contenuti 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. J. Al termine delle interruzioni l'AM deve avvisare verbalmente il DCO e provvedere all'introduzione e alla rotazione delle chiavi di 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					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
del PdS. Inoltre, egli deve provvedere ad inserire in serratura, se non restano altre zone interrotte, anche la chiave "TI". Dopo l'introduzione e la rotazione delle chiavi in serratura, il DCO deve provvedere al bloccamento comandando l'annullamento del consenso ed accertandone il perfezionamento. Nel caso particolare che i lavori interessino una zona compresa nell' area centralizzata non telecomandata l'AM deve trasmettere con comunicazione registrata il riattivato al DCO e provvedere a reinserire le chiavi di zona e la chiave "TI" in serratura. k. Nell'ambito dello stesso PdS è ammessa la contemporanea utilizzazione di più zone da parte di agenti diversi. In tale circostanza, la chiave "TI" 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. 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 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:					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
• il DCO; • l' AM in possesso della chiave "TI"; • i titolari interessati di zone escluse. 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. 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. 5.2.3 Interruzioni mediante l'impiego delle chiavi di zona nell'ambito dei PdS in regime "SPT" o "EDCO" a. 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. b. Quando i lavori vengono eseguiti con l'utilizzo delle chiavi di zona, i dispacci di richiesta e conferma dell'interruzione fra AM e DM possono essere sostituiti con la consegna delle chiavi relative alle zone interessate ai lavori e della chiave "TI". c. 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. d. L' AM deve considerare perfezionata la concessione della zona solo dopo che è in possesso della chiave relativa alla zona richiesta e della					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
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. e .Nel caso di utilizzazione di più zone da parte di agenti diversi dovranno essere osservate le norme di cui al successivo punto J. e. Durante il periodo dei lavori non devono essere oltrepassati: • 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. f. I lavori su ente IS possono essere eseguiti solo se sono escluse tutte la zone corrispondenti. g. 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. h. 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. i 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 "TI" se non restano altre zone interrotte. J. Nell' ambito dello stesso PdS è ammessa la contemporanea utilizzazione di più zone da parte di diversi agenti. In tale circostanza, la chiave "TI" deve essere custodita dall'agente che per primo richiede					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
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 "Ti". 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 "Ti" deve inserirla momentaneamente in serratura al fine di consentire l'estrazione della chiave di zona. Al termine dei lavori, ogni agente della 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". 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 DM, la chiave "Ti" deve essere affidata alla custodia dell'agente che per ultimo terminerà i lavori. k. 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. 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. 5.2.4 Interruzioni mediante l'impiego delle chiavi di zona nell'ambito dei PdS in regime "TP/J"					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
Nei PdS in regime "TP/J" per l'esecuzione dei lavori devono essere osservate le seguenti procedure: • 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/J". • Se i lavori interessano una zona compresa nell'area non telecomandata, l'impianto può rimanere in regime "TP/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. CAPITOLO VI 6 INTERRUZIONI DEI BINARI DI LINEA MEDIANTE L'IMPIEGO DELLE LETTERE "C" LUMINOSE SULLA LINEA AC/A V 6.1 In applicazione delle norme di cui all'art.16 delle Disposizioni per l'esercizio in telecomando (D.E.T.) sulle linee AC/AV esercitate con sec, munita della segnalazione di cui al punto 23 dell' All'1 al RS. ("C" luminosa) i dispacci di richiesta e concessione dell'interruzione di un binario di linea fra il titolare dell'interruzione e il DCO 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). 6.2 Analogamente, nel caso di regolare funzionamento dei dispositivi di stabilizzazione del f.s.					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
di un binario, il dispaccio di annuncio dell'interruzione alle stazioni interessate può essere sostituito da comunicazioni verbali registrate. 6.3 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: - 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. Qualora le predette operazioni di riattivazione non si completino regolarmente la comunicazione per la ripresa della circolazione deve avvenire per iscritto. 6.4 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. 6.5 Le interruzioni sulle interconnessioni delimitate dal bivio che immette sulla linea AC/AV (PJ1) ed il bivio di uscita dalla linea tradizionale (PJ2) devono essere estese dal DCO, d'iniziativa fino ai PdS della linea AC/AV attigui al PJ1. 6.6 In caso di guasto oppure di indisponibilità delle "C" luminose devono essere osservate le norme previste dalle Disposizioni per l'esercizio in telecomando. CAPITOLO VII 7 CIRCOLAZIONE DEI CARRELLI E TRENI ML MEDIANTE LETTERA "C" LUMINOSA LAMPEGGIANTE (P. 23 ALL. 1 R.S.) 7.1 CONDIZIONI IMPIANTISTICHE					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
7.1.1 Ubicazione delle lettere "C" Condizioni generali Le "C" luminose lampeggianti sono installate sugli stanti dei segnali imperativi di protezione e partenza delle località di servizio relativamente alla sola area telecomandata, nel senso di marcia comandato dal segnale ("C" anteriore) e/o nel senso opposto ("C" posteriore), con l'adozione dei seguenti criteri: • <i>"C" anteriore e posteriore</i>: segnali imperativi di protezione della linea AC/AV; • <i>"C" anteriore</i>: segnali imperativi di partenza tutti. Nel caso di stazioni porta permanente (SP) solo <i>"C" posteriori</i> ai segnali imperativi di protezione della linea AC/AV. Stazioni munite di segnalamento plurimo Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo, le "C" luminose sono installate sugli stanti di tutti i segnali imperativi di protezione e partenza secondo i seguenti criteri: • <i>"C" anteriore e posteriore</i>: segnale imperativo di protezione unico o esterno; • <i>"C" anteriore</i>: segnale imperativo di protezione interno, segnale imperativo di partenza interno, segnale imperativo di partenza esterno; segnale imperativo di protezione di linee diramate (non gestita dallo stesso SCC); 7.1.2 Estensione dei movimenti Il percorso di un movimento di carrello o treno ML si estende come segue: a) Nell'ambito dei PdS dotati di segnali imperativi di partenza <i>-Movimenti di ingresso</i>: dallo stante del segnale imperativo di protezione (accensione della "C" anteriore) allo stante del segnale imperativo di partenza orientato nello stesso senso posto alla fine del binario di stazionamento (accensione della "C" anteriore del segnale imperativo di partenza					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
orientato in senso opposto). Due percorsi di carrello che interessano il medesimo stazionamento e si sviluppano da parti opposte hanno, nello stazionamento stesso, una Sovrapposizione; <i>-Movimenti di uscita:</i> dallo stante del segnale imperativo di partenza (accensione della "C" anteriore) allo stante del segnale imperativo di protezione orientato in senso opposto (accensione della "C" anteriore). <i>-Movimenti di attraversamento dei PdS:</i> si svolgono sui binari di corretto tracciato e si estendono dallo stante del segnale imperativo di protezione (accensione della "C" anteriore del segnale imperativo di protezione e della "C" anteriore dei due segnali imperativi di partenza contrapposti) allo stante del segnale imperativo di protezione in senso opposto (accensione della "C" anteriore). b) Nell'ambito dei PdS non dotati di segnale imperativo di partenza (bivi, P.C, ecc) Movimento dall'uno all'altro degli stanti dei segnali imperativi di protezione (accensione delle "C" anteriori) ubicati ai lati opposti del PdS. <i>c) In linea</i> Dal segnale imperativo di protezione (accensione della "C" posteriore) all'altro segnale imperativo di protezione (accensione della "C" posteriore) ubicati agli estremi della tratta. d) Nell'ambito dei PdS dotati di segnalamento imperativo plurimo di protezione e/o partenza. Il percorso carrello si estende dalla linea allo stazionamento, in particolare: <i>- Movimenti di ingresso:</i> dallo stante del segnale imperativo di protezione unico o esterno (accensione della "C" anteriore) allo stante del primo segnale imperativo di partenza orientato nel medesimo senso posto alla fine del binario di stazionamento. La lettera "C" anteriore di					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
eventuali segnali imperativi di protezione intermedi ubicati tra i due predetti segnali si accende contemporaneamente a quella posta sul segnale che delimita l'inizio del percorso, con un'unica operazione di stabilizzazione che determina anche la accensione della "C" anteriore dei segnali imperativi di partenza orientati in senso opposto. - <i>Movimenti in uscita:</i> dallo stante del segnale imperativo di partenza unico o interno posto al termine di un binario di stazionamento (accensione della "C" anteriore) allo stante del segnale imperativo di protezione unico o esterno orientato in senso opposto. La lettera C anteriore di eventuali segnali imperativi di partenza intermedi, ubicati tra i due predetti segnali si accende contemporaneamente a quella posta sul segnale che delimita l'inizio del percorso con un'unica operazione di stabilizzazione che determina anche l'accensione delle e anteriori dei segnali imperativi di protezione orientati in senso opposto. Norme particolari possono essere emanati dalle Unità centrali interessate per disciplinare i movimenti dei carrelli nei PdS muniti di binari di stazionamento decentrati oppure non delimitati da segnali imperativi di partenza. 7.1.3 Comandi del DCO e del DM Per la circolazione dei carrelli con l'impiego delle "C" luminose, nel posto centrale sono previsti i seguenti comandi: • <i>Comando percorso carrelli:</i> è unico per punto di linea e per movimenti di ingresso e di uscita e va eseguito a seguito della disposizione dei deviatori. Dopo la sua stabilizzazione a cura del personale di scorta, permette l'accensione delle "C" luminose. <i>Consenso alla liberazione del percorso carrello:</i> è unico per punto di linea; consente la rimozione della stabilizzazione del percorso carrello da parte del					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
personale di scorta. • <i>Consenso alla liberazione del fs di linea</i>; è unico per punto di linea; consente la rimozione della stabilizzazione del fs di linea da parte del personale di scorta. Nel posto periferico: • <i>il Comando percorso carrelli</i>: si ottiene con l'azionamento della levetta di bloccamento manuale relativa al punto di linea interessato, sia per movimenti di ingresso che di uscita. Dopo la sua stabilizzazione a cura del personale di scorta, permette l'accensione delle "C" luminose; • <i>il Consenso alla liberazione del percorso carrello</i>: si ottiene riportando la suddetta levetta di bloccamento manuale in posizione normale; • <i>il Consenso alla liberazione del fs di linea</i>; si ottiene con la estrazione del pulsante relativo al punto di linea interessato. 7.1.4 Dispositivi di stabilizzazione dei posti periferici In corrispondenza dei segnali imperativi di protezione unica o esterna sono ubicati, su apposite piantane, particolari dispositivi, ad uso del personale di scorta carrelli e treni ML che hanno le seguenti funzioni: • applicazione e rimozione della stabilizzazione del fs. di linea; • applicazione e rimozione della stabilizzazione del percorso carrello nell'ambito del PdS. Inoltre, nei PdS dotati di segnali imperativi di partenza, sul pannello ad uso del personale tecnico ubicato nell'ufficio movimento, si trovano analoghi dispositivi per l'applicazione e la rimozione della stabilizzazione del percorso carrello nell'ambito del PdS. 7.1.5 Accensione delle lettere "C" a) <i>Movimenti nell'ambito dei PdS dotati di segnali imperativi di partenza</i> Per l'accensione della lettera "C" sono richieste, in					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
generale, le seguenti condizioni: • fs. del binario di linea dal lato in cui il percorso è delimitato dal segnale imperativo di protezione; • esclusione della zona di stazionamento; • normalità della funzione MD; • predisposizione del percorso relativo al movimento da effettuare; • chiave "TI" regolarmente inserita in serratura. Si fa eccezione nei soli regimi "TP/J" purché la chiave di zona relativa allo stazionamento di corretto tracciato interessato dal movimento carrello sia regolarmente inserita; • comando percorso carrello, sul punto di linea interessato; • stabilizzazione effettuata dall'agente di scorta presso il segnale imperativo di protezione oppure sul pannello ubicato nell'ufficio movimento; La stabilizzazione del percorso carrello: • vincola l'esclusione della zona di stazionamento; • vincola la chiave "TI" in serratura se presente; • non vincola il f.s. del binario di linea.; • determina l'occupazione della sezione di Blocco radio a monte del segnale di protezione quando il blocco è orientato per l'arrivo; • determina una riduzione di velocità sul binario di corsa attiguo, quando ciò sia richiesto in relazione alla velocità massima; • inibisce l'estrazione delle chiavi di zone non escluse ed interessate dal percorso del carrello; • inibisce l'estrazione dalle rispettive unità bloccabili delle chiavi di manovra a mano dei deviatori compresi in zone già escluse ed interessate dal percorso del carrello (sempreché non sia in atto la funzione MD). L'accensione della "C" per i percorsi nell'ambito dei PdS garantisce la posizione ed il bloccamento dei deviatori del percorso.					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
Lo spegnimento della lettera "C" e la liberazione del percorso avvengono a seguito di consenso alla liberazione del percorso carrello da parte del DCO o da parte del DM, e rimozione della stabilizzazione da parte dell' agente di scorta presso il segnale di protezione o sul pannello ubicato nell'ufficio movimento, eseguite nell' ordine ed entro un breve intervallo di tempo. In caso contrario, l'operazione deve essere ripetuta. Quando un carrello deve attraversare un PdS utilizzando i binari di corretto tracciato si può ottenere la stabilizzazione globale dei percorsi di ingresso e di uscita e la successiva liberazione globale purché sia precostituito sia il percorso di ingresso sia il percorso di uscita sui binari di corretto tracciato e siano impartiti i comandi di entrambi i percorsi di carrello da parte del DCO oppure da parte del DM. L'azionamento del dispositivo di stabilizzazione presso un solo segnale imperativo di protezione determina: • la stabilizzazione del bloccamento dei percorsi di ingresso e di uscita. • l'accensione di tutte le lettere "C" relative sia al percorso d'ingresso sia al percorso in uscita. Lo spegnimento di tutte le lettere "C" e la liberazione globale si può ottenere a seguito di entrambi i consensi alla liberazione dei percorsi carrello da parte del DCO o da parte del DM e rimozione della stabilizzazione da parte dell'agente di scorta presso un solo segnale imperativo di protezione entro un breve intervallo di tempo. In caso contrario, le operazioni devono essere ripetute. b) Movimenti nell' ambito di PdS non dotati di segnale imperativo di partenza Per l'accensione della lettera "C" sono richieste le seguenti condizioni: • f.s. del binario di linea ai due estremi del PdS					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
interessato; • predisposizione del percorso fra i due estremi del PdS interessato; • comando percorso carrello effettuato dal DCO o dal DM, relativo a un punto di linea da un lato prestabilito; • chiave "TI" regolarmente inserita in serratura; • normalità della funzione MD; • stabilizzazione effettuata dall'agente di scorta presso l'uno o l'altro dei segnali imperativi di protezione interessati La stabilizzazione del percorso: • determina l'occupazione delle sezioni di Blocco radio a monte dei segnali di protezione dove il blocco è orientato per l'arrivo; • determina il bloccamento della chiave "TI" in serratura; • determina una riduzione di velocità sul binario attiguo, nei casi richiesti; • inibisce l'estrazione delle chiavi di zone non escluse ed interessate dal percorso del carrello; • inibisce l'estrazione dalle rispettive unità bloccabili delle chiavi di manovra a mano dei deviatori compresi in zone già escluse ed interessate dal percorso del carrello (sempreché non sia in atto la funzione MD). La stabilizzazione del percorso carrelli non vincola il fuori servizio di linea. L'accensione della "C" per i percorsi nell'ambito dei PdS garantisce la posizione ed il bloccamento dei deviatori dell'istadamento. Lo spegnimento della lettera "C" e la liberazione del percorso avvengono a seguito del consenso alla liberazione del percorso carrello da parte del DCO o del DM , nello stesso punto nel quale era stato precedentemente applicato e rimozione della stabilizzazione da parte dell'agente di scorta presso					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
l'uno o l'altro dei segnali imperativi di protezione interessati entro un breve intervallo di tempo. In caso contrario, l'operazione deve essere ripetuta. c) Movimenti in linea Per l'accensione della lettera "C" sono richieste le seguenti condizioni: • f.s del binario di linea; • stabilizzazione effettuata dall'agente di scorta presso l'uno o l'altro dei segnali imperativi di protezione posti alle due estremità della tratta. La stabilizzazione vincola il f.s. del binario di linea. Lo spegnimento della lettera "C" e la rimozione della stabilizzazione del f. s. richiede il consenso del DCO (o del DM) riferito alla stessa estremità della linea ove tale operazione viene effettuata dall'agente di scorta, indipendentemente dalla estremità di applicazione del f.s. L'accensione della lettera "C" per movimenti nei PdS non è subordinata: • alla libertà dei cdb del percorso; • al controllo dei deviatori laterali e di quelli ubicati in zona di uscita; • all'assenza di movimenti di treno su cui il percorso di carrello converge; • alla inclusione delle zone eventualmente escluse e che interessano il percorso di carrello. L'accensione delle lettere "C" per l'accesso in linea non è subordinata: • alla libertà del Blocco radio. 7.1.6 Installazione delle "C" luminose sulle interconnessioni Sulle interconnessione le "C" luminose sono installate sullo stante dei segnali imperativi di protezione del PJ1e del segnale di protezione del PJ2 con l'adozione dei seguenti criteri: • "C" <i>posteriore</i> sullo stante del segnale luminoso di protezione del PJ2 per le provenienze dalla linea					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
AC/AV; • “C” <i>anteriore e posteriore</i>” sullo stante del segnale imperativo di protezione del PJ1. In corrispondenza dei predetti segnali sono previsti anche i dispositivi per la stabilizzazione e la liberazione del fuori servizio di linea. 7.2 DISPOSIZIONI NORMATIVE Sul tratto di binario delimitato dalle "C" accese contrapposte sono consentiti spostamenti di carrelli in entrambi i sensi 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 percorso o del fuori servizio 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 interruzione. 7.2.1 Movimenti di carrelli e treni ML nell'ambito dei PdS 7.2.1.1 Movimenti contemporanei di carrelli o treni ML L'ingresso contemporaneo sul medesimo binario di stazionamento di carrelli o treni ML provenienti dai due lati opposti della linea non è ammesso. Pertanto, in tale evenienza, il DCO (o il DM) deve autorizzare un movimento per volta e, prima <i>di</i> disporre per il secondo movimento, deve accertare che il primo sia ultimato e che le relative operazioni di liberazione dei dispositivi di stabilizzazione si siano completate regolarmente. 7.2.1.2 Successione delle operazioni di stabilizzazione e liberazione Quando un carrello deve transitare da una linea fuori servizio a un percorso nell'ambito di un PdS o viceversa, e quando, nell' ambito di un PdS, deve transitare da un percorso carrelli a una zona di stazionamento o viceversa, l'agente di scorta deve					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
sempre stabilizzare il percorso carrelli, il fuori servizio della linea o l'esclusione dello stazionamento su cui deve inoltrarsi prima di rimuovere la stabilizzazione del fuori servizio o del percorso carrelli o della esclusione dello stazionamento da cui proviene, inoltre prima di rimuovere la stabilizzazione del percorso carrelli da cui si proviene, è anche necessario che il carrello lo abbia completamente sgomberato. In particolare, nel caso che l'ingresso di un carrello (o treno ML) sullo stazionamento di un binario di circolazione dell'area telecomandata avvenga con impianto impresenziato, l'agente di scorta, prima di effettuare le operazioni di liberazione del percorso, deve estrarre e trattenere la chiave di zona relativa allo stazionamento del binario stesso. Inoltre, dopo aver effettuato le operazioni di liberazione del percorso, l'agente di scorta deve estrarre e trattenere anche la chiave TI, salvo il caso di cui al successivo punto 1.2.1.3. Tali chiavi devono essere reinserite dall' agente di scorta solo dopo aver ricoverato il carrello o treno ML in un binario non di circolazione accessibile dall' area telecomandata. Nel caso di piazzamento di un carrello su un binario di circolazione dell'area telecomandata, provenendo dall'area non telecomandata in cui era ricoverato, l'agente di scorta deve estrarre preventivamente la chiave di zona e la chiave TI. Nel caso di uscita dal predetto stazionamento, l'agente di scorta deve reinserire la chiave TI, stabilizzare il percorso di uscita e, dopo aver accertato che le operazioni di stabilizzazione si siano completate regolarmente e che si sia accesa la relativa lettera "C" luminosa, reinserire la chiave di zona. 7.2.1.3 Movimenti di carrelli o treni ML nell'ambito dei PdS nel caso di zone già escluse per interruzioni					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
Nel caso di zone già escluse per interruzioni in atto i movimenti di carrelli o treni ML nell'ambito di un PdS con l'utilizzo delle lettere "C" luminose possono essere effettuati mediante l'adozione delle seguenti procedure: • l'agente di scorta, dopo aver ricevuto l'autorizzazione dal DCO (o DM), prima di effettuare le operazioni per la stabilizzazione del percorso, deve prendere preventivi accordi con i titolari delle interruzioni delle zone da attraversare e col possessore della chiave TI; • l' AM in possesso della chiave "TI" la deve reinserire temporaneamente, al fine di consentire l'accensione della "C" luminosa, solo dopo aver preso le necessarie cautele con i titolari delle zone escluse interessate dal movimento ed aver impartito all'agente di scorta le istruzioni per il movimento del carrello. 7.2.2 Superamento segnale imperativo con lettera "C" spenta Lo stante di un segnale di I[^] categoria con lettera "C" spenta, può essere superato solo previa specifica autorizzazione del DCO (o DM). Pertanto, in caso di irregolare funzionamento o di mancata utilizzazione dei dispositivi di cui alle presenti disposizioni, i movimenti dei carrelli e dei treni ML sia in linea che nelle località di servizio, devono avvenire nel rispetto delle norme generali previste dalle Disposizioni per l'esercizio in telecomando. 7.2.3 Circolazione carrelli e treni ML sulle interconnessione La circolazione dei carrelli o treni ML sulle interconnessioni di cui al p. 7.1.6 deve avvenire con l'adozione delle norme comuni. In particolare: • le interruzioni sulle interconnessioni delimitate dal bivio che immette sulla linea AC/AV(PJ/1) ed il bivio di uscita dalla linea tradizionale (PJ2) devono essere estese dal DCO, d'iniziativa, fino ai PdS della linea					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
AC/AV attigui al bivio PJ1. • l'Agente di scorta carrello prima di impegnare il percorso di uscita del PdS deve essere in possesso delle necessarie autorizzazioni per l'impegno della linea stessa. Il servizio normale sulla linea diramata deve essere ripreso solo quando il carrello o treno ML si sia ricoverato in una località di servizio. 7.2.4 Norme particolari In caso di guasto oppure di indisponibilità delle "C" luminose devono essere osservate le norme previste dalle Disposizioni per l' esercizio in telecomando. TITOLO II CAPITOLO I 1 MESSAGGISTICA 1.1 CARATTERISTICHE DEL SISTEMA 1.1.1 Generalità Con il termine "<i>messaggistica</i>" si intende l'insieme delle comunicazioni gestite dal sistema SCC per la trasmissione di messaggi di testo fra operatori collegati; taluni di essi hanno funzioni di operatività verso il sistema che consentono l'aggiornamento dei dati interni da cui attingono i vari operatori e le funzioni di regolazione della circolazione treni proprie del sistema SCC. La messaggistica con i Posti periferici più sotto descritta assume la valenza dei <i>dispacci di Movimento</i> previsti dalla regolamentazione di esercizio. 1.1.2 Accesso alle funzioni di messaggistica Gli operatori a vario titolo autorizzati all'uso della messaggistica sono muniti di proprio codice di accesso a cui sono associate distinte autorizzazioni per il ricevimento, inserimento e modifica dei dati, in funzione delle specifiche attribuzioni e competenze. Ai terminali dei Posti Periferici è invece assegnato un codice di accesso distinto per impianto e non					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
modificabile dal personale del Movimento. A richiesta degli operatori, mediante apposita funzione di ricerca selettiva, vengono visualizzati i messaggi ricevuti, inviati o comunque compresi in un determinato arco di tempo, compatibilmente al codice di accesso della postazione. 1.2 MESSAGGISTICA CON I POSTI PERIFERICI 1.2.1. Aspetti generali 1.1.1.1. Caratteristiche dei messaggi I messaggi hanno le seguenti caratteristiche: -la categoria dei messaggi è 'Movimento" (Mov.); -sono assegnati automaticamente dal sistema il numero del messaggio in arrivo e in partenza, il mittente, la data, le ore di trasmissione e di ricevimento; -i destinatari sono selezionati automaticamente fra quelli che risultano regolarmente collegati al sistema (i Posti Periferici non presenziati risultano inibiti all'indirizzamento della messaggistica). -il testo viene digitato in apposito spazio o vincolato a maschere di inserimento dati appositamente predisposte; -la firma del messaggio è costituita dal cognome dell'agente autorizzato ad operare sul terminale ed è apposta direttamente dalla procedura quando l'accesso è associato ad un codice personale. 1.2.1.2. Trasmissione Al comando di inoltro dell'operatore (DCO o ROC) il sistema provvede alla registrazione del messaggio e all'invio a tutti i posti indicati come destinatari. Nei Posti Periferici destinatari presenziati il ricevimento del messaggio produce un allarme ottico e acustico che consente: 1) la stampa del messaggio su una postazione periferica del D.M.; 2) la presentazione a monitor di una maschera di conferma di ricevimento vincolata alla volontà dell'					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
operatore. 1.2.1.3. Conferma di ricevimento e archiviazione Il sistema, al ricevimento di tutte le conferme di trasmissione previste, provvede a classificare la comunicazione come "trasmessa e confermata" a tutti i DCO delle tratte interessate, nonché al ROC. Se dopo un tempo prefissato il sistema non. riceve conferma, produce un allarme ottico e acustico per il D.C.O. della tratta interessata, nonché al ROC, visualizzando i messaggi inviati e i PdS che non hanno confermato. In tale evenienza, come pure nei caso di trasmissione incompleta per difficoltà di collegamento, il sistema provvede alla visualizzazione ed alla stampa nella postazione mittente di un rapporto di trasmissione contenente il messaggio nella sua interezza e le conferme o meno di ricevimento del messaggio da ciascuno dei destinatari in indirizzo. Per i destinatari di cui manchi conferma l'operatore dovrà: -sollecitare la conferma; -in mancanza, effettuare una diversa comunicazione registrata, completando successivamente il rapporto di trasmissione con gli estremi della stessa, o praticare una annotazione registrata sugli eventuali provvedimenti sostitutivi adottati al fine di rendere comunque operativo il messaggio nelle "funzioni di sistema quando richiesto. Al completamento della trasmissione il sistema provvede ad archiviare il messaggio in apposita banca dati ad uso degli operatori secondo pertinenza. 1.2.1.4 Annullamento del messaggio, messaggi incompleti L'annullamento di un messaggio è consentito all'operatore fino a quando non sia stato trasmesso il comando di inoltro.					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
L'annullamento o la incompleta trasmissione di un messaggio a cui sono assegnate funzioni di operatività, inibiscono le interazioni previste con il sistema. 1.2.2 MESSAGGI CHE INTERAGISCONO CON LE FUNZIONI DI SISTEMA La messaggistica che interagisce a vario titolo con le funzioni di regolazione della circolazione del sistema SCC è la seguente: 1.2.2.1. Effettuazione di treni straordinari supplementari, treni O.L. Per l'effettuazione di treni straordinari, supplementari o treni O.L. l'operatore si avvale di apposite distinte maschere predisposte per l'inserimento di tutti i dati necessari. Quando il messaggio è inoltrato, il treno viene acquisito dal sistema e risulterà disponibile per l'inserimento nella <i>lista treni</i> dei Posti Periferici, indipendentemente dal fatto che esistano o meno tutte le conferme. Nei caso di mancata conferma, il DCO dovrà trattenere il treno in opportuna precedente stazione, escludendolo dall'automatismo emettendolo in condizione di indeterminatezza fino all' avvenuta conferma. 1.2.2.2. Soppressione, fusione, sostituzione, variazioni alla periodicità dei treni La soppressioni, fusioni, sostituzioni e le variazioni alla periodicità di circolazione dei treni, sono gestiti con apposite distinte maschere che si avvalgono della procedura descritta per i treni straordinari. I messaggi di soppressione sono immediatamente operativi nelle funzioni di regolazione della circolazione. Fino alla definizione di una diversa organizzazione della materia, le variazioni alla periodicità dei treni mantengono l'attuale struttura divulgativa sul territorio mediante apposita circolare.					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
1.2.2.3. Diversa utilizzazione del materiale Il sistema dispone della funzione "Diversa utilizzazione del materiale" ad uso del DCO e dei Posti Periferici, per la visualizzazione dell'elenco dei treni per i quali è disposta una utilizzazione del materiale diversa da quella prevista. L'inserimento dei dati avviene mediante apposito messaggio predisposto nel sistema per l'avviso dei Posti interessati e che si avvale della procedura precedentemente descritta per i treni straordinari. 1.2.2.4. Fermata straordinaria o soppressione di fermata ai treni Il DCO che deve disporre la fermata straordinaria ad un treno o la soppressione di una già prevista, provvederà per l'avviso alla stazione interessata-se presenziata-e per l'incarico di prescrizione ad opportuna stazione con l'utilizzo di apposito messaggio previsto dal sistema. Il messaggio è immediatamente operativo nelle funzioni di regolazione della circolazione. 1.2.3. Messaggi che non interagiscono sul sistema Ad uso esclusivo degli operatori del Movimento, il sistema dispone delle seguenti funzioni di messaggistica: 1.2.3.1. Messaggio aperto Gli operatori hanno facoltà di utilizzare la funzione "Messaggio aperto" per la trasmissione mediante messaggistica dei dispacci di Movimento previsti dalla regolamentazione vigente, fatta eccezione per quelli previsti con apposita maschera. 1.3 ALTRE FUNZIONI 1.3.1. Interruzioni e intervallo d'orario L'avvenuta interruzione di un tratto di linea comporta al DCO la richiesta d'inserimento con apposita maschera dei dati caratterizzanti l'interruzione o la possibilità di associazione a quelle programmate già inserite nel sistema per la successiva elaborazione					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
nelle funzioni di regolazione della circolazione. 1.3.2. Composizione dei treni L'acquisizione della composizione dei treni da parte del sistema può avvenire mediante: -acquisizione automatica, per treni legati dallo stesso materiale o per acquisizione da sistemi limitrofi interfacciati; -inserimento manuale dai terminali abilitati (fra questi anche i Posti Periferici ed il Posto Centrale del DCO). Le modifiche alla composizione dei treni in corso di viaggio devono venire notificate al sistema prima della partenza del treno a cura dell' operatore del posto interessato. I dati dovranno essere inseriti nel sistema ai soli fini della funzione di regolazione della circolazione. 1.3.3. Trasporti Eccezionali L'acquisizione nel sistema dei dati relativi ai Trasporti Eccezionali in composizione ai treni avviene mediante apposita maschera predisposta ai soli fini di ottimizzazione della circolazione. Nell'inserimento dei dati il DCO è vincolato alla selezione del numero del TES fra quelli autorizzati a circolare e già inseriti in apposita banca dati. La presente funzione potrà essere resa disponibile per l'estensione degli avvisi ai Posti Periferici solo dopo la validazione in sicurezza delle procedure di trasmissione. 1.3.4. Alimentazione del sistema per rallentamenti o limitazioni di velocità L'inserimento dei dati caratterizzanti i rallentamenti o limitazioni di velocità sono gestite nel sistema distintamente dalla messaggistica con i Posti Periferici precedentemente descritta. In particolare, l'inserimento dei dati mediante apposite maschere è assegnato a cura: del DCI per tutti i rallentamenti (siano essi improvvisi o programmati);					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
dal DCO per tutte le limitazioni di velocità segnalate dal personale di macchina (siano esse notificate alle stazioni presenziate o al DCO stesso). CAPITOLO II 2 SUCCESSIONE TRENI 2.1 CARATTERISTICHE IMPIANTISTICHE 2.1.1 Generalità Il sistema SCC consente la gestione di un sistema di controllo del numero del treno attraverso la funzione <i>Train Descriptor</i> (T.D.) che effettua una rappresentazione grafica in tempo reale della posizione dei treni sulle linee e nelle stazioni comprese nell'area di giurisdizione. La funzione consente di seguire dinamicamente la marcia dei treni associando ad ogni treno, nella stazione di origine o all'ingresso dell'area controllata, il numero identificativo dello stesso e di effettuare il trasferimento alla linea e agli impianti fino alla stazione di destinazione o di uscita. <u>Nel Posto Periferico</u> la funzione corrispondente denominata <i>Train Descriptor Periferico</i> (T.D.P.) visualizza una sintesi del piano schematico dell'impianto cui si riferisce, lo stato dei relativi stazionamenti e sezioni di blocco esistenti nelle tratte limitrofe, nonché la posizione reale e dinamica di tutti i treni, contraddistinti ciascuno dal proprio numero identificativo. <u>Nel Posto Centrale</u>, la funzione <i>Train Descriptor Centrale</i> (T.D.C.) effettua una rappresentazione cumulativa delle linee e degli impianti nell'ambito della giurisdizione del S.C.C. 2.1.2. Acquisizione del numero dei treni L'acquisizione del numero dei treni da parte del sistema può avvenire mediante: • <i>acquisizione automatica</i>, per treni legati dallo stesso materiale o per l'acquisizione da sistemi limitrofi interfacciati;					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
• inserimento manuale dal Posto Periferico, a cura del D.M. che presenzia il posto ogni qual volta si presenti la necessità dell'inserimento nell'ambito del P.P.; • inserimento manuale da parte del D.C.O., quando la necessità si manifesta per posti impresenziati. 2.1.3. Funzioni "Selezione Itinerari" e "Train Graph" Nel Posto Centrale la funzione T.D. è sussidiata dalle funzioni "Selezione Itinerari" e "Tram Graph" attraverso le quali il D.C.O. verifica - ed eventualmente modifica - le strategie di circolazione elaborate per l'ambito della sua giurisdizione. 2.1.4. Funzione "Lista Treni" nei Posti Periferici Il sistema elabora in tempo reale e distintamente per ciascun P.P. o Stazione Porta, una funzione denominata "Lista Treni" che visualizza su monitor la successione dei treni previsti in arrivo e in partenza dai posti stessi sulla base dell'effettiva situazione di circolazione. <u>Per i treni in arrivo</u> la successione "<i>previsionale</i>" diviene "<i>effettiva</i>" quando ciascun treno impegna il tratto di linea afferente al P.P. senza più possibilità di variazioni della successione con visualizzazione a monitor opportunamente caratterizzata. <u>Per i treni in partenza</u> il sistema verifica la congruità delle richieste di immissioni dalle stazioni presenziate con la lista treni elaborata e, in caso di corrispondenza, trasmettere automaticamente il consenso all'immissione evidenziandone a monitor tale stato. Il D.C.O. ha facoltà di: • accedere alla lista treni di tutti i Posti Periferici (presenziati o meno) modificando liberamente la successione dei treni previsti in partenza e non ancora legati da consenso, e vincolandola alla sua precisa volontà¹ • sospendere, per uno od entrambi i sensi di marcia,					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
la trasmissione automatica dei consensi concedendo singolannente l'autorizzazione all'immissione dei treni dalle stazioni porta. 2.2. DISPOSIZIONI NORMATIVE 2.2.1. Successione dei treni nelle stazioni presenziate nel Posto Centrale Il dispositivo di trasmissione del numero treno previsto dal sistema SCC è utilizzabile, ai sensi dell'art . 8/5 R.C T., dal personale del Movimento per rilevare la successione dei treni in sostituzione dei dispacci. Per la determinazione della successione dei treni nei posti presenziati, i D.M prenderanno norma: • <u>in arrivo</u> dalle indicazioni del T.D.P.; • <u>in partenza</u> dalla successione visualizzata dalla funzione "Lista Treni". Per la determinazione della successione treni nel Posto Centrale, i D.C.O. utilizzeranno le indicazioni del T.D.C. 2.2.3 Treni supplementari I treni supplementari in precedenza o a seguito mantengono il numero assegnato per tutto il loro percorso, indipendentemente dalla posizione assunta durante la marcia rispetto al treno di cui sono la ripetizione. 2.2.3 Aggiornamento lista treni in arrivo <i>Per i treni di cui sia già sfato trasmesso il consenso all'immissione, la variazione alla predetta successione è vincolata al preventivo annullamento del consenso.</i> Qualora il D.M. non possa provvedere al ricevimento di uno o più treni per indisponibilità di binari o difficoltà al ricevimento e questi non risultino ancora immessi nel tratto afferente al P.P., dovrà provvedere ad inserire in apposita maschera la richiesta di ritardare o trattenere uno o più treni. A cura del D.C.O. sarà provveduto al trattenimento in opportuna precedente stazione ed alla sospensione					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
del servizio assegnato. 2.2.4. Aggiornamento lista treni in partenza Qualora il D.M. del Posto stesso non sia nelle condizioni di poter rispettare la successione prevista per indisponibilità alla partenza di uno o più treni, dovrà notificare nell'apposita colonna della lista treni il ritardo aggiuntivo previsto nella sua stazione o, quando questo risulti di difficile quantificazione, indicare l'indisponibilità indeterminata alla partenza. Dal successivo aggiornamento della lista treni il D.M. verificherà le eventuali modifiche intervenute nella successione dei treni in partenza dalla sua stazione e provvederà di conseguenza. 2.2.5. Identificazione di treno ignoto Ogni qual volta, per particolari condizioni, venga a verificarsi la perdita di un numero di treno già acquisito, il sistema determina sul T.D. l'indicazione di treno ignoto. Tale evento fa decadere i servizi automatici in precedenza attribuiti al treno che vengono successivamente ripristinati quando il treno stesso viene correttamente riconosciuto dal sistema. L'identificazione del treno ignoto deve avvenire: • a cura del DCO quando la necessità si verifichi nei posti impresenziati o in linea. A tal fine egli si avvarrà degli elementi che gli consentono di identificare con certezza il treno (es: nessuna variazione rispetto al precedente stato di marcia dei treni registrato su T.G.); • a cura dei D.M. dei Posti Periferici quando la perdita di controllo del numero treno si manifesti nei posti presenziati. 2.2.6. Guasto o anomalità al sistema di controllo del numero treno In caso di guasto al sistema informativo del numero treno il DCO può provvedere per il proseguo della circolazione treni fino a che risulti possibile mantenere					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
esatta conoscenza della posizione e successione dei treni all'interno dell'area di sua giurisdizione provvedendo, se del caso, allo sviluppo manuale del grafico di circolazione. Alle stazioni Porta e ai P.P. presenziati da D.M., la successione dei treni sarà notificata dal D.C.O. con comunicazione registrata. Quando non diversamente disposto dal D.C.O., la notifica di successione, per i treni in partenza dal Posto Periferico, equivale ad implicito benestare del DCO all'immissione di treni in linea.					
Disposizione 33/2005 Specifica dei requisiti funzionale per la rappresentazione grafica sui Fascicoli Linea delle linee AC\AV gestite con il sistema ERTMS\ETCS L2 Art. 1 Si adotta la "Specifica dei requisiti funzionali per la rappresentazione grafica sui Fascicoli Linea delle linee AC/ AV gestite con il sistema ERTMS/ETCS L2", riportata nell'Allegato 1 Art. 2 L'Allegato 1 è parte integrante e costitutivo del presente atto. Art. 3 La presente Disposizione entrerà in vigore alle ore 00.01 del 1010612005. Allegato 1 SPECIFICA DEI REQUISITI FUNZIONALI PER LA RAPPRESENTAZIONE GRAFICA SUI FASCICOLI LINEA DELLE LINEE Ac/AV GESTITE CON IL SISTEMA ERTMS/ETCS L2 Parte 1 1.1 Scopo 1.2 Campo di applicazione 1.3 Abbreviazioni e definizioni Parte 2	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.		I	GI	

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
1.1 Generalità 1.2 Fiancata di linea 1.3 Fiancata principale PARTE I 1.1 Scopo Lo scopo della presente specifica è quello di integrare la "Specifica dei requisiti funzionali e della configurazione grafica del Fascicolo Circolazione Linee", emanata con Disposizione n. 21 del 12/0912003, relativamente ai requisiti funzionali dell'aspetto grafico delle fiancate di linea e principali delle tratte gestite da ERTMS/ETCS I2. 1.2 Campo di applicazione Il contenuto della presente specifica deve essere osservato dalle strutture di RFI addette alla compilazione e pubblicazione dei Fascicoli Circolazione Linee per la definizione delle fiancate di linea e principali delle linee gestite con sistema ERTMS/ETCS I2. 1.3 Abbreviazioni – Definizioni Abbreviazione AV - Alta Velocità AC- Alta Capacità DCM- Direzione Compartimentale Movimento ERTMS -European Traffic Management System ETCS- European Train Control Sistem FL- Fascicolo Linea PCF- Posto cambio fase PGOS- Prefazione Generale all'Orario di Servizio POC- Posto cambio tensione RTB- Rilevatore temperatura boccole PVB- Posto verifica stato termico boccole RBC- Radio Block Centre Orario di Servizio- Insieme delle seguenti pubblicazioni:PGOS FCL Scheda Treno/Scheda Orario PARTE II 11.1 Generalità					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
I FL delle linee gestite con sistema ERTMS/ETCS I2 sono redatti con le stesse modalità e con lo stesso formato di quelli delle linee tradizionali, ad eccezione delle fiancate di linea e delle fiancate principali (sezioni 6 e 7) come di seguito. Le sezioni e i capitoli previsti dalla specifica "Specificazione dei requisiti funzionali e della configurazione grafica del Fascicolo Circolazione linee" non applicabili sono inseriti nell'indice con la nota <i>"per memoria"</i>. II.2 Fiancata di linea Le fiancate di linea dei tratti gestiti con sistema ERTMS/ETCS I2 riportano gli stessi dati previsti per le linee tradizionali, salvo per i valori di velocità massima; infatti tali fiancate riportano un solo valore di velocità massima e, nell'intestazione, non fanno riferimento ai ranghi di velocità. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS I2 la velocità massima consentita da ciascun tratto di linea è impostata su limiti riferiti ad un unico valore. II.3 Fiancata principale L'intestazione della fiancata riporta su ogni pagina la nota: "linea Alfa - Omega" in arial 10 seguita dalla indicazione "binario di sinistra" o "binario di destra" in arial10 grassetto. Sulla riga successiva è riportata arial 10: - il tipo di alimentazione; - il sistema di esercizio della linea e la sede del DCO di giurisdizione sulle linee rappresentate nella pagina; - il livello di ERTMS/ETCS attivo sulle linee rappresentate sulla pagina. La fiancata è costituita da 10 colonne (vedi esempio 1): Colonna 1 (Grado di prestazione) In questa colonna sono riportati all'inizio di ogni sezione di carico i gradi di prestazione. Colonna 2 (pendenza in per mille)					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
In questa colonna è riportata la pendenza dei vari tratti di linea. La pendenza è espressa da un valore negativo se il tratto è in discesa e positivo se il tratto è in salita. Tali valori hanno lo scopo di evidenziare le caratteristiche plano-altimetriche della linea e devono essere determinati con gli stessi criteri seguiti per la determinazione del valore dell'ascesa riportata nelle fiancate principali delle linee tradizionali. La linea deve essere suddivisa in sezioni in base al valore più rappresentativo di pendenza, trascurando brevi tratti in contropendenza. Colonna 3 (Progressive chilometriche) In questa colonna sono riportate le progressive chilometriche (in arial 6), con dettaglio fino al metro, di ogni ente descritto nella fiancata. Colonna 4 (Distanze parziali) In questa colonna sono riportate le distanze parziali tra un ente e quello che lo precede, in Km con 3 decimali (in arial 6). Colonna 5 (Località di servizio) In questa colonna sono riportate: - le località di servizio che hanno funzioni di movimento (non sono inseriti i "posti tecnologici") con il carattere previsto dalla PGOS; - i punti di inizio dei tratti neutri per cambio fase, con la sigla "PCF" (arial 10 grassetto corsivo ordinata a sinistra). Accanto a tale sigla è riportata la lunghezza in metri del tratto neutro (in arial7); - i posti di rilevamento della temperatura delle boccole con la sigla "RTBD (in arial 10 grassetto ordinata a sinistra); -i posti di verifica dello stato termico delle boccole, con la sigla "PVBu (in arial10, ordinata a destra). Tra la sigla RTB e quella PVB è inserito un collegamento grafico realizzato attraverso una linea tratteggiata terminante con una freccia;					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
-i punti di inizio dei tratti neutri posti nei punti di passaggio tra l'alimentazione a 3 Kv e quella a 25 Kv (o viceversa), con la sigla "POC" seguita dalle cifre 3 e 25 (o viceversa) nell'ordine con il quale si succedono sul terreno. Le cifre sono distanziate da una freccia che evidenzia il passaggio tra i due sistemi di alimentazione (in arial10 grassetto corsivo, ordinata a sinistra). Accanto alla sigla POC deve essere riportata la lunghezza in metri del tratto da percorrere a pantografi abbassati (in arial 7); -i segnali di confine tra il sistema ERTMSIETCS L2 e le linee tradizionali, con la sigla "seg. Confine"(in arial 8); -ordinata a destra, una linea verticale in grassetto, in corrispondenza delle progressive chilometriche dell'imbocco e dello sbocco di una galleria, che indica la presenza della galleria stessa. Con tale segno convenzionale devono essere evidenziate tutte le gallerie con lunghezza superiore a 500 metri. Le località di servizio devono essere contornate da una linea tratteggiata che racchiude tutti i segnali compresi nella località stessa. Colonna 6 (Numerazione segnali) In questa colonna sono riportati i numeri che contraddistinguono i segnali imperativi di località di servizio e di fine sezione (in arial 8 grassetto). Tali numeri corrispondono a quelli riportati sul cartello applicato ai segnali stessi. Sulle fiancate dei binari di destra, accanto al numero del segnale è riportata la lettera "d". Colonna 7 (Segnalamento e blocco)VEDI SIMBOLOGIA In questa colonna sono riportati i segni convenzionali previsti dalla PGOS per le linee gestiti con il sistema ERTMS/ETCS L 2, con il seguente criterio: -Ordinato a sinistra, in corrispondenza di ogni segnale imperativo di fine sezione;					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
-Ordinato a sinistra, in corrispondenza di ogni segnale imperativo di località di servizio (protezione e partenza); -Ordinato a sinistra, in corrispondenza di ogni segnale di confine. Accanto al segno convenzionale, quando posto in uscita dalla linea ERTMS/ETCS L2, deve essere esplicitata, in una nota da riportare a piè pagina, la funzione svolta dal segnale rispetto al successivo tratto di linea tradizionale (es: "Al segnale di confine associata funzione di PBA n° ...") -Ordinato a sinistra, in corrispondenza di ogni segnale di confine in uscita dalle linee ERTMS/ETCS L2 che fa da avviso ad un segnale successivo. Accanto al segno convenzionale deve essere esplicitata, in una nota da riportare a piè pagina, la funzione svolta dal segnale rispetto al successivo tratto di linea tradizionale (es: "Al segnale di confine associata funzione di PBA n°"); -Ordinato al centro, in corrispondenza dei posti di cambio fase "PCF" -Ordinato al centro, in corrispondenza dei posti di cambio tensione "POC"; -Ordinato a destra, per tutta la tratta 'coperta da blocco radio. Sui tratti di linea tradizionale che si raccordano con la linea gestita con ERTMS/ETCS L2 è riportato il tipo di blocco l'eventuale codificazione e la presenza o meno di SCMT, insieme a tutte le altre informazioni necessarie a descrivere la tratta secondo quanto previsto per le linee tradizionali. Colonna 8 (Indicazioni di servizio) In questa colonna sono riportate le indicazioni previste dall'art. 3 comma 3 PGOS. Colonna 9 (Giurisdizione RBC) In questa colonna sono riportati, per ogni tratto di linea, il numero identificativo del Paese in cui ha sede il RBC, il numero identificativo del RBC ed il					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
numero di telefono corrispondente (in arial 10 grassetto, riportata in verticale). La colonna è interrotta da una linea orizzontale in prossimità dei punti di cambio di giurisdizione. Colonna 10 (Capacità Binari) In corrispondenza delle stazioni e dei posti di movimento è riportata la capacità dei binari con i criteri previsti dall'art. 3 PGOS. I tratti deviati delle Interconnessioni sono evidenziati da una retinatura in grigio. VEDI ESEMPIO 1					
RFI disposizione 35_2005 del 08/06/2005 Norme particolari per la circolazione dei complessi (TAF) EB 760/EB 990/EA 761 (001÷027) sulla infrastruttura ferroviaria nazionale	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.			IF	
RFI disposizione 36_2005 del 08/06/2005 Norme particolari per la circolazione delle automotrici Aln 776 sulla infrastruttura ferroviaria nazionale	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.			IF	
Disposizione 42/2005 Accertamenti da eseguire a seguito di uno svio, documentazione da acquisire per l'indagine e integrazioni alla disposizione 55/2003.					Non regolamentato dall'RCF
Disposizione 43/2005 Art.1	1.1 Il presente Regolamento contiene le norme per l'esercizio ferroviario di competenza dell'Agenzia			IF	

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
La presente Disposizione riporta le "Disposizioni per l'accettazione e l'esecuzione dei trasporti di Coils caricati all'interno delle Casse Mobili in servizio nazionale e internazionale." L'allegato 1 è parte integrante e costitutiva della Disposizione. Art. 2 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. Art.3 La presente Disposizione entra in vigore alle ore 00.01 del 1 agosto 2005. Allegato 1 «Disposizioni per l'accettazione e l'esecuzione dei trasporti di Coils caricati all'interno delle Casse Mobili in servizio nazionale e internazionale.» 1 SCOPO Lo scopo della presente Disposizione è quello di definire: a) le modalità di accettazione e l'esecuzione dei trasporti di coils caricati all'interno delle Casse Mobili in servizio nazionale e internazionale; b) le responsabilità dei soggetti interessati al trasporto; c) le modalità per la esecuzione dei controlli sui trasporti. 2 CAMPO DI APPLICAZIONE La presente Disposizione si applica alle Imprese Ferroviarie in possesso di Certificato di Sicurezza che accettano ed effettuano trasporti per ferrovia di coils caricati all'interno delle Casse Mobili in servizio nazionale e internazionale. 3 DEFINIZIONI E ABBREVIAZIONI	Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. In conformità a tali norme, oltre che alle norme internazionali e nazionali cogenti, nonché alle regole di buona pratica e alle norme tecniche e istruzioni di settore, devono essere emanate le disposizioni e le prescrizioni di esercizio per disciplinare i processi connessi con la sicurezza della circolazione ferroviaria di interfaccia tra l'infrastruttura e i convogli e interni a ciascun operatore ferroviario. I processi interni devono tenere conto anche di quelli di interfaccia. 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. 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: a.1. il limite di massa ammesso dall'infrastruttura e da ciascun veicolo del convoglio; a.2. il profilo limite della sagoma dei veicoli ammesso dall'infrastruttura; a.3. i limiti di velocità imposti dalle caratteristiche della linea da percorrere; a.4. i limiti di velocità ammessi dai veicoli del convoglio; a.5. i vincoli imposti dalla sua composizione e dalla sua frenatura.				

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
Cassa Mobile - Sovrastruttura amovibile dei veicoli stradali, CM unificata nelle dimensioni e nei dispositivi secondo le norme UIC e/o EN. CM COMUNE- CM omologata, con caratteristiche tecniche e costruttive comuni, non specifiche in funzione della merce da trasportare. CM SPECIALIZZATA- CM omologata, con particolarità costruttive o attrezzature speciali appropriate per 11 carico dei coils e recanti un contrassegno esterno indicante le dimensioni e la massa dei coils ammessi al carico su ciascuna sella di carico. COILS- Rotoli di laminati metallici. IF- Impresa Ferroviaria in possesso di Certificato di Sicurezza. IFN- Infrastruttura Ferroviaria Nazionale gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. LdV- Lettera di vettura. MITTENTE -Soggetto speditore responsabile della consegna della merce all'Impresa Ferroviaria e che risulta iscritto sulla LdV. PERSONALE ABILITATO ALLA VERIFICA- Personale in possesso di specifiche abilitazioni che lo autorizzano ad eseguire attività inerenti la visita tecnica /o la prova del freno al materiale rotabile. RFI- Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. REFERENTE DELL'IF Ai fini della presente Disposizione è il personale dell'IF incaricato dell'accettazione dei trasporti. UNITÀ DI CARICO- Un oggetto o più oggetti riuniti assieme che si comportano come oggetti singoli durante il trasporto (pacchi, fasci, cataste legate, ecc.). 4 GENERALITÀ Il trasporto dei Coils all'interno delle CM può essere effettuato utilizzando: a) CM specializzate; b) CM comuni.					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
Nel caso si utilizzino CM comuni chi esegue il carico deve mettere in opera tutte le attrezzature e gli accorgimenti necessari perché la merce (coils) sia caricata in modo uniformemente distribuita su una superficie che sia la più ampia possibile e che la stessa merce risulti adeguatamente assicurata in conformità alle norme di carico vigenti (Allegato II al RIV e ogni altra disposizione e/o prescrizione riguardante questi trasporti). Le IF devono attivarsi nei confronti del mittente, per i trasporti in partenza dall'IFN, e nei confronti delle IF corrispondenti estere, per i trasporti internazionali diretti sulla IFN, al fine di garantire il rispetto delle presenti norme. A tal proposito i Sub-Allegati A e B dovranno essere opportunamente tradotti e stampati, a cura delle IF stesse, nelle lingue delle reti dalle quali provengono i trasporti. Il referente dell'IF, fermi restando i controlli di competenza, è tenuto al rispetto della presente Disposizione ed a verificarne l'applicazione da parte del mittente. Le disposizioni contenute nell' Allegato II al RIV, devono essere applicate per analogia al carico e all'assicurazione dei coils all'interno delle CM in modo appropriato alla merce da trasportare. La normativa per la verifica tecnica dei veicoli deve essere applicata indipendentemente da quanto prescritto nella presente Disposizione. 5 TRASPORTI NAZIONALI O INTERNAZIONALI IN PARTENZA DALLA IFN I trasporti di coils, in servizio nazionale o internazionale caricati all'interno di CM, che partono dalla IFN sono soggetti alle seguenti prescrizioni: 1) il mittente deve consegnare al referente dell'IF unitamente alla LdV correttamente compilata, una dichiarazione di carico redatta secondo i Sub-					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
Allegati A o B da lui sottoscritta, con la quale dichiara che i coils sono stati caricati ed assicurati nel rispetto delle norme di carico vigenti; 2) il referente dell'IF che accetta trasporti di CM contenenti coils deve fra l'altro verificare: a) la corretta compilazione della LdV, b) che nell'apposito spazio della LdV sia indicata la natura della merce trasportata (coils), c) che alla LdV sia allegata la dichiarazione di carico appropriata, 3) il referente dell'IF qualora riscontri l'incompleta o l'errata compilazione della LdV o l'assenza o la non corretta compilazione della dichiarazione di carico prima di accettare il trasporto deve richiedere al mittente di ottemperare a quanto previsto al punto 1) precedente; 4) i trasporti di coils con massa superiore a 1000 kg, anche riuniti in unità di carico, caricati e assicurati all'interno di CM comuni e accompagnati dalla dichiarazione di carico del mittente devono essere sottoposti al controllo del carico nella località di origine da parte del referente dell'IF al fine di accertare il rispetto delle norme di carico vigenti. In caso di necessità il referente dell'IF deve richiedere, per il controllo della conformità del carico, l'intervento del personale abilitato alla verifica il quale dovrebbe rilasciare dichiarazione scritta sull'esito della visita. I carichi non conformi, per essere ammessi a circolare sulla IFN, devono essere regolarizzati. I trasporti di coils anche riuniti in unità di carico: • con massa superiore a 1000 kg all'interno di CM specializzate; • con massa uguale o inferiore a 1000 kg all'interno di CM comuni o specializzate, accompagnati dalla LdV e dalla dichiarazione di carico, correttamente compilate, non occorre siano sottoposti al controllo					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
del carico. 6 TRASPORTI INTERNAZIONALI IN INGRESSO SULLA IFN I trasporti di coils, in servizio internazionale caricati all'interno di CM, in ingresso sulla IFN sono soggetti alle seguenti prescrizioni: 1) il referente dell'IF nella prima località utile, compatibilmente con le esigenze di circolazione e di programma del treno o comunque a fine corsa, deve controllare: a) la corretta compilazione della LdV; b) che nell'apposito spazio della LdV sia indicata la natura della merce trasportata (coils); c) che alla LdV sia allegata la dichiarazione di carico redatta secondo i Sub-Allegati A o B, 2) il referente dell'IF qualora riscontri l'incompleta o l'errata compilazione della LdV o l'assenza o la non corretta compilazione della dichiarazione di carico, in presenza di un trasporto non ancora giunto a destinazione, deve: a) controllare il carico allo scopo di accertare l'assicurazione e la conformità dello stesso; b) in caso di necessità richiedere per il controllo l'intervento del personale abilitato alla verifica; c) in presenza di non conformità provvedere alla regolarizzazione del carico; d) allegare ai documenti di scorta un verbale riportante le non conformità rilevate, 3) il referente dell'IF qualora riscontri l'incompleta o l'errata compilazione della LdV o l'assenza o la non corretta compilazione della dichiarazione di carico, di un trasporto giunto a destinazione, deve eseguire i controlli di cui ai commi a) e b) del punto 2) e redigere un verbale evidenziando le non conformità rilevate. I trasporti di coils anche riuniti in unità di carico: • con massa superiore a 1000 kg all'interno di CM specializzate;					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
• con massa uguale o inferiore a 1000 kg all'interno di CM comuni o specializzate, accompagnati dalla LdV e dalla dichiarazione di carico, correttamente siano sottoposti al controllo del carico. 7 MONITORAGGIO SULLA CORRETTA ESECUZIONE DEI TRASPORTI E GESTIONE DELLA DOCUMENTAZIONE Allo scopo di monitorare il rispetto delle norme di carico dei trasporti di coils caricati all'interno delle CM comuni le IF devono eseguire controlli a campione, sui trasporti di coils con massa superiore a 1000 kg, nelle località di origine e fine corsa. Per determinare il numero dei controlli da eseguire a campione le IF si deve fare riferimento alla nonna ISO 2859, parte I, livello di controllo generale II. Le IF devono rendere disponibile presso gli impianti, per le attività legate ai processi di monitoraggio e di audit, la documentazione prodotta in ottemperanza alla presente Disposizione conservando la stessa per un periodo di cinque anni. 8 SEGNALAZIONI FRA LE IF Le IF devono segnalare, per i trasporti internazionali in ingresso sulla IFN, alla IF che ha dato origine al trasporto le non conformità riscontrate nella documentazione e nel carico in modo che la stessa IF possa attuare opportune azioni correttive per la eliminazione delle non conformità nei trasporti successivi. Vedi FAC-SIMILE • SCHEDA DICHIARAZIONI DI CARICO <i>(Per coils con massa superiore a 1000 kg)</i> • DICHIARAZIONE DI CARICO <i>(Per coils con massa inferiore o uguale a 1000 kg)</i> Art.1 Campo di applicazione					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
1. La presente procedura si applica al personale utilizzato nelle attività di "Scorta tradotte" e "Accompagnamento treni" sull'infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN), dipendente da Imprese Ferroviarie o da Rete Ferroviaria Italiana, di seguito indicate come "imprese di appartenenza" quando, in relazione alla funzione di secondo agente alla condotta, è coinvolto in indebito superamento a via impedita dei segnali fissi e/o incidenti o inconvenienti che hanno pregiudicato o avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario. 2. Al personale di cui al comma 1, si applica quanto già previsto dalla disposizione 6 del 19 febbraio 2004 per il personale addetto alla condotta, fatta eccezione per l'articolo 8 "Azioni di seguito individuale a cura dell'impresa di appartenenza" che è sostituito dal disposto del successivo articolo 2. Art. 2 Azioni di seguito individuale a cura dell'Impresa di appartenenza 1. L'Impresa da cui il personale indicato all'articolo 1 dipende, in tutti i casi in cui abbia avuto notizia di eventi di cui alla presente disposizione, dovrà: a) Non utilizzare il personale interessato in attività di accompagnamento treni/scorta tradotte, per tutto il tempo necessario alla definizione delle responsabilità, degli accertamenti medici e professionali; b) Sentire subito gli interessati e gli Istruttori che conoscono meglio il personale e/o il caso; c) Rimettere in servizio il personale di accompagnamento treni/scorta tradotte coinvolto nei casi di palese mancanza di responsabilità dello stesso, mancanza rilevata dalla dinamica dell'evento					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
e anche sulla base degli elementi forniti dal personale di RFI nella fase di prima valutazione dell'evento. La decisione in tal senso dovrà essere formalizzata. 2. Nei casi di accertata responsabilità dell'agente nell'inconveniente, si dovrà attivare l'iter di seguito riportato: a) Inviare il personale a visita medica nella struttura della Direzione Sanitaria di RFI ai sensi delle norme vigenti; b) Avviare e documentare un'analisi approfondita, allo scopo di definire le responsabilità, le carenze cognitive <i>e/o</i> comportamentali degli agenti interessati, evidenziando le competenze disattese; c) Predisporre, contestualmente agli accertamenti, un piano di formazione adeguato e comunicarlo ad RFI - Direzione Tecnica - S.O. Norme e Standard di circolazione - Via Giolitti, 42 -00161 ROMA (telefono 0647307863 Fax 0647306525) per la validazione; d) Sottoporre gli interessati, al termine del periodo di formazione, ad una verifica (prova scritta, orale e pratica) da parte di una commissione così composta: - un presidente della DCM territorialmente competente iscritto nell' albo degli istruttori accreditati per il settore Movimento (1/2004). La Direzione Tecnica potrà assumere la presidenza della commissione in particolari circostanze; - un istruttore accreditato dell'Impresa Ferroviaria ai sensi delle disposizioni in vigore per le attività di condotta; - un istruttore accreditato dell'Impresa Ferroviaria ai sensi delle disposizioni in vigore per le attività di accompagnamento treni. La commissione, validata da Direzione Tecnica - S.O. Norme e Standard di circolazione, verificherà tutte le competenze disattese e quelle eventualmente correlate					

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
determinate dall'analisi del caso ed oggetto del programma di riallineamento predisposto allo scopo. Tutti gli atti della commissione dovranno essere opportunamente verbalizzati; e) Far eseguire, al personale che ha superato con esito positivo l'esame, almeno un viaggio per senso di marcia, in cabina di guida, sulla linea interessata, in affiancamento ad un istruttore accreditato; t) Registrare sulla documentazione personale degli interessati la descrizione dell'evento, degli esiti della visita medica, la tipologia. ed i contenuti dell'intervento formativo e l'esito dell'esame; g) Rimettere in servizio il personale risultato idoneo agli accertamenti descritti nei punti precedenti; h) Provvedere ad utilizzare il personale in altre mansioni qualora non sia possibile recuperare completamente lo standard di "competenze" previsto. Art.3 Disposizioni finali 1. 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 e dalle strutture di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. interessate; 2. La presente Disposizione entra in vigore alle ore 00.01 del 01.10.2005.					
Disposizione 61-2005 del 02/09/2005 Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive diesel D 361 sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale	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			IF	

1 ^a Colonna	2 ^a Colonna	3 ^a Col	4 ^a Col	5 ^a Col	6 ^a Colonna
	necessarie alle specifiche mansioni svolte.				
Disposizione 62-2005 del 02/09/2005 Norme particolari provvisorie per la circolazione delle locomotive E 640 sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (Abroga la Disp. 16/04)	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.			IF	
Disposizione 74-2005 del 23/11/2005 Norme particolari per la circolazione degli ETR 463 sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (Sopprime le Prescrizioni 1002/05 e 1395/05)	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.			IF	
Disposizione 81-2005 del 20/12/2005 Norme particolari per la circolazione delle locomotive D 752 sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (Abroga le Disp. 44/03 e 30/04)	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.			IF	