



DECRETO n. 13 /2009 del 27/11/2009

**DEL DIRETTORE DELL'AGENZIA NAZIONALE
PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE**

**Modifiche alle Istruzioni per l'esercizio sulle linee a doppio
binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2**

(ad uso del personale dei treni)

**entrata in vigore
2/12/2009**

Sostituire le pagine 7, 12 e 14 con quelle contenute nel presente fascicolo.

riportati la località di servizio, il numero del relativo binario e la direzione d'inoltrato, mentre sullo stante dei segnali imperativi di Posto di Esodo è applicata un'ulteriore tabella avente le caratteristiche di cui all'art. 65 bis comma 3 figura 1 del Regolamento sui Segnali.

I segnali di confine in uscita dalla linea con blocco radio sono contraddistinti secondo la specifica funzione svolta dal segnale rispetto al regime di circolazione del tratto di linea successivo.

Nell'Orario di Servizio vengono indicati con specifici segni convenzionali (art. 3 PGOS) tutti i segnali imperativi e di confine, nonché la loro numerazione e progressiva chilometrica.

Nell'orario di servizio viene altresì indicata la specifica funzione svolta dai segnali di confine ubicati in uscita dalla linea con ERTMS/ETCS L2 rispetto il tratto di linea successivo, nonché l'eventuale funzione svolta dai segnali di confine ubicati in ingresso alla linea con ERTMS/ETCS L2 rispetto il tratto di linea precedente.

8. La circolazione unidirezionale – o marcia parallela – su entrambi i binari, dei treni che utilizzano il Blocco Radio orientato nel medesimo senso sui due binari della linea, è ammessa.

Marcia
Parallela

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

9. Nei PdS presenziati per l'esposizione del segnale di arresto sui binari di linea interrotti alla circolazione devono essere osservate le norme di cui all'art. 18/2 RCT e corrispondente art. 35/2 IPCL (il dispositivo di esclusione è uno dei dispositivi atti ad evitare l'esposizione del segnale di arresto). Nei PdS telecomandati non è mai richiesta l'esposizione del segnale di arresto.

Esposizione
segnale di
arresto su
binario
interrotto

10. Le linee sono attrezzate con il sistema GSM-R.

Oltre alla presenza dei terminali mobili (veicolari e palmari) sono presenti sulla linea postazioni telefoniche fisse secondo i seguenti criteri:

Attrezzature
telefoniche

- all'imbocco delle gallerie di lunghezza superiore a 300 metri: un telefono su ciascun binario;
- all'interno delle gallerie di lunghezza superiore a 1000 metri: un telefono ogni 1000 metri circa (uno per

Nelle interconnessioni tale procedura è limitata alla parte dei rallentamenti gestiti dal Sistema ERTMS/ETCS L2.

e) Mancata comunicazione di un rallentamento al sistema (rallentamento non gestito)

Nel caso di anomalità che non consenta l’inserimento nel RBC di un rallentamento o di una riduzione di velocità, il DCO deve arrestare i treni al segnale imperativo (di PdS, di PdE o di fine sezione), attiguo alla tratta interessata dal rallentamento o dalla riduzione di velocità e prescrivere a tutti i treni la relativa limitazione di velocità per la tratta compresa fra i segnali imperativi interessati (di PdS, di PdE o di fine sezione). La tratta soggetta al rallentamento o riduzione di velocità deve essere percorsa utilizzando la funzione vigilante attiva.

f) Rallentamenti improvvisi

L’agente che attivi un rallentamento non programmato (improvviso), fermo restando l’adozione delle cautele previste dalle norme comuni, deve darne immediato avviso al DCO fornendo tutte le notizie occorrenti.

Il DCO deve accertare la libertà della tratta interessata e comandare l’inibizione apertura dei segnali attigui che la delimitano (segnali imperativi di PdS, segnali imperativi di PdE e segnali imperativi di fine sezione).

Il DCO, qualora lo ritenga necessario, in relazione alla situazione di circolazione, dovrà provvedere alla protezione del tratto interessato arrestando la circolazione dei treni con messaggi di emergenza. Acquisita la certezza dell’arresto della circolazione nel tratto interessato, egli dovrà provvedere all’inserimento del rallentamento stesso nel RBC che, in questo caso, potrà avvenire senza adottare particolare cautele.

Inserito il rallentamento nel RBC il Sistema gestisce il rallentamento rispetto tutti i treni arrestati con messaggio di emergenza. Resta inteso che nel caso in cui tali treni dovessero impegnare il tratto soggetto a rallentamento con Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione (art. 21 bis – B lettera c) del Regolamento sui Segnali) dovranno essere adottate le procedure della precedente lettera d).

Il DCO potrà utilizzare, se ritenuto opportuno, i rallentamenti predefiniti previsti dal Sistema, con velocità non superiore a quella del rallentamento improvviso, tenendo tuttavia presente che all’interno dei PdS è possibile utilizzare i rallentamenti predefiniti solo sui binari di corsa.

Art. 3

CIRCOLAZIONE DEI TRENI MATERIALI E DEI CARRELLI

1. La circolazione dei treni materiali e dei carrelli è ammessa solo in regime d'interruzione.

Su tali linee, nonché sulle relative interconnessioni, sono ammessi a circolare solo carrelli che garantiscono l'occupazione dei cdb.

Durante la circolazione in regime di interruzione, i treni materiali, in relazione alle caratteristiche degli impianti provvisti delle segnalazioni di cui ai punti 23, 23 bis e 23 ter dell'Allegato n. 1 del Regolamento sui Segnali ("C", "L" e "V" luminose), dovranno essere scortati da un agente pratico di tali circolazioni e degli impianti, al quale è affidata la responsabilità del rispetto del segnalamento e dello svolgimento dei movimenti.

Art. 4

CANTIERI DI LAVORO

1. I cantieri di lavoro possono operare, nel rispetto di quanto previsto dall'apposita Istruzione, in regime di interruzione oppure con protezione autonoma nei casi ed alle condizioni stabilite dall'apposita Istruzione stessa.