



DECRETO N. 13/2009 DEL 27/11/2009

«in vigore dal 02/12/2009»

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

**ISTRUZIONI
PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI
AD USO DEL PERSONALE DI
ACCOMPAGNAMENTO**

*Modifiche
alla Istruzione per l'Esercizio sulle Linee
a doppio binario Banalizzate
AC/AV ERTMS/ETCS L2
(ad uso del personale dei treni)*

Sostituire le pagine: 5,6 - 11,12 e 13,14 con quelle contenute nel presente fascicolo

Art. 1**DISPOSIZIONI GENERALI RELATIVE ALLA LINEA, AI PDS
ED ALLA CIRCOLAZIONE**

1. La normativa vigente (artt. 2/2 e 19/4 RCT, artt. 14/2 e 36/4 IPCL) consente che, su determinate linee (o tratti di linea) a doppio binario dotate di “speciali attrezzature”, possano essere impartite disposizioni particolari per l'uso promiscuo di ciascun binario nei due sensi di circolazione (linee banalizzate).

Premessa

Queste Istruzioni riportano le norme previste dalle Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 riguardanti il personale dei treni.

Per le situazioni non previste nelle presenti Istruzioni e nelle eventuali norme di dettaglio, emanate dalle Unità periferiche interessate e riportate nell'Orario di Servizio, dovranno essere adottate le norme regolamentari comuni.

2. Sono ammessi a circolare solo treni equipaggiati con le apparecchiature di bordo (sottosistema di bordo) previste dal sistema ERTMS/ETCS L 2.

Treni ammessi a circolare

Qualora un treno per guasto verificatosi durante la corsa non possa utilizzare le suddette apparecchiature, il personale di condotta (PdC), dopo l'arresto, ne deve dare immediato avviso scritto al DCO, precisando la progressiva chilometrica.

3. Ai fini delle presenti Istruzioni con il termine Posto di Servizio (PdS) s'intendono le stazioni, i posti di movimento, i posti di comunicazione ed i bivi dotati di attrezzature per la circolazione dei treni sul binario di destra.

Posti di servizio

4. Le speciali attrezzature, di cui al comma 1, sono le seguenti:

Attrezzature generali di banalizzazione

- a) dispositivo per l'esclusione dalla circolazione di un binario ⁽¹⁾;
- b) blocco radio con dispositivo dotato di organi per la richiesta e per la concessione del consenso di inversione del blocco sul binario in esercizio e cioè per la circolazione a destra o per il ripristino, sullo stesso binario, della circolazione a sinistra ⁽²⁾;
- c) impianti di sicurezza che permettono la formazione di itinerari da e per il binario di destra, e segnalamento per la circolazione a destra;
- d) segnalamento di linea per la circolazione a destra.

(1) Un binario escluso dalla circolazione per mezzo di tale dispositivo è detto più brevemente “fuori servizio”

(2) La direzione “destra” e “sinistra” è sempre in relazione con la direzione di corsa del treno

Sezioni di blocco radio

5. Le sezioni di Blocco Radio sono delimitate, salvo quanto previsto nel successivo capoverso, dagli appositi segnali imperativi di cui all'art.43 bis del Regolamento sui Segnali.

La prima sezione in ingresso e l'ultima sezione in uscita da tali linee sono delimitate, da un lato, dal segnale di confine in entrata e dal segnale di confine in uscita.

I segnali di confine sono segnali luminosi di prima categoria preceduti da segnali di avviso.

Segnali di linea e dei PdS

6. La segnaletica di linea e dei PdS è ubicata a sinistra per i treni circolanti sul binario di sinistra ed a destra per i treni circolanti sul binario di destra, rispetto al loro senso di circolazione.

I segnali di confine posti a sinistra sono con schermo rotondo mentre quelli posti a destra sono a schermo quadrato.

I predetti segnali sono posti in precedenza immediata del punto protetto e in corrispondenza del termine della sezione di blocco indicata sul segnale.

Numerazione dei segnali di blocco

7. I segnali imperativi di blocco radio, dei PdS e di linea, sia per la circolazione a sinistra che per la circolazione a destra, sono contraddistinti con numeri di quattro cifre, pari sul binario pari e dispari sul binario dispari, con l'aggiunta della progressiva chilometrica.

Ai numeri dei segnali imperativi relativi al senso di circolazione a destra è aggiunta della lettera "d".

Sullo stante dei segnali imperativi di partenza è applicato un ulteriore cartello su cui sono riportati la località di servizio, il numero del relativo binario e la direzione d'inoltro, 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.

prevista dalla modalità di circolazione (con marcia a vista oppure con giunto telefonico), il DCO deve prescrivere ai treni stessi, per l'intera tratta da percorrere, una limitazione di velocità pari a quella prevista dal rallentamento con valore di velocità più basso.

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.

g) Rallentamenti ubicati in ingresso ed in uscita dalle linee con ERTMS/ETCS L2 (interconnessioni)

Le modalità di gestione dei rallentamenti ubicati in ingresso ed in uscita dalle linee con ERTMS/ETCS L2 (interconnessioni) sono riportate nell'allegato 1.

3 Abbassamento archetti

a) Abbassamento archetti per cambio tensione (POC)

Abbassamento
archetti per cambio
tensione (POC)

Le norme per l'abbassamento dei pantografi per cambio tensione (POC) sono riportate nelle Norme per l'Esercizio degli Impianti di Trazione Elettrica a 25 kV c.a. e corrispondente Estratto ad uso del Personale di Condotta delle Locomotive (All. VI bis della PGOS) e nelle Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL).

b) Abbassamento archetti per esigenze diverse dal cambio tensione

Abbassamento
archetti per esigenze
diverse dal cambio
tensione

Le norme per l'abbassamento dei pantografi per esigenze diverse dal cambio tensione sono riportate nelle Norme per l'Esercizio degli Impianti di Trazione Elettrica a 25 kV c.a. e corrispondente Estratto ad uso del Personale di Condotta delle Locomotive (All. VI bis della PGOS) e nelle Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL).

Gestione dei tratti
neutri per cambio
fase (PCF)

4 Le norme per la gestione dei tratti neutri per cambio fase (PCF) sono riportate nelle Norme per l'Esercizio degli Impianti di Trazione Elettrica a 25 kV c.a. e corrispondente Estratto ad uso del Personale di Condotta delle Locomotive (All. VI bis della PGOS) e nelle Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL).

Indicatori di
velocità massima

5 Le variazioni di velocità massima relative a ciascuno dei binari, risultanti dall'Orario di Servizio, non sono segnalate sul terreno con gli indicatori di velocità massima.

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.

(Pagina disponibile per futuri aggiornamenti)