

GESTIONE GOVERNATIVA FERROVIA CIRCUMETNEA – CATANIA

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO N° 25/2021

- 7 OTT. 2021

A tutto il personale delle Unità
Organizzative Tecniche:

- Stazioni
- Trazione-Scorta
- Infrastrutture Civili
- Infrastrutture Tecnologiche

E p.c. C.U.O.T. Officine

OGGETTO: Disposizioni Per L'esercizio In Telecomando Rev.1 Del 07 ottobre 2021.

Allegati n. 1:

[All.1] *"Disposizioni per l'Esercizio in Telecomando rev.1 del 07 ottobre 2021"*.

- Visto il Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50 recante *"Attuazione della Direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie"*,
- visto il Decreto ANSF n. 3/2019 *"Disciplina delle regole e delle procedure, ai sensi dell'art. 16, comma 2, lettera bb), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai soggetti che operano su tali reti"*,
- visto la Nota ANSF 0012044 del 03 agosto 2020,
- visto il Decreto ANSF n. 4/2012 all. B *"Regolamento per la Circolazione Ferroviaria"*,
- viste le norme vigenti sull'infrastruttura ferroviaria Catania Borgo – Riposto gestita da Ferrovia Circumetnea,

si emana la seguente:

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO

1. Finalità e campo di applicazione

Nell'ambito del processo di adeguamento regolamentare ai principi e criteri di sicurezza generali contenuti nel *"Regolamento per la Circolazione Ferroviaria"* emanato dall'Agenzia, con la presente Disposizione di Esercizio si emanano le *"Disposizioni per l'Esercizio in Telecomando rev.1 del 07 ottobre 2021"*, che tengono conto delle caratteristiche della tratta ferroviaria, dei veicoli e del servizio di trasporto passeggeri svolto sulla tratta ferroviaria Catania Borgo - Randazzo.

2. Avvisi e abrogazioni

L'allegato 1 "*Disposizioni per l'Esercizio in Telecomando rev.1 del 07 ottobre 2021*", è parte integrante della presente disposizione di esercizio.

Le unità organizzative in indirizzo, nel rispetto delle proprie attribuzioni e per il tramite degli agenti appositamente individuati, restano incaricate di portare a conoscenza del personale interessato i contenuti della presente Disposizione di Esercizio, ritirandone la firma per avvenuto recepimento.

Contestualmente all'entrata in vigore della presente Disposizione di Esercizio vengono abrogate le "*Disposizioni per l'Esercizio in Telecomando*" edizione 2014 emanate con la Disposizione di Servizio n. 106 del 2014 ed entrate in vigore con l'Ordine di Servizio n. 128 del 2014.

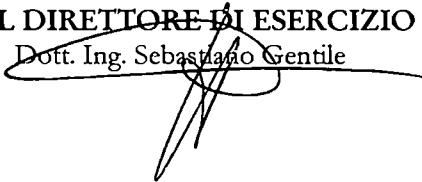
3. Pubblicazione ed entrata in vigore

La presente disposizione di esercizio è pubblicata in formato PDF sul "*Portale Aziendale*".

La presente Disposizione di Esercizio entra in vigore il 15 novembre 2021.

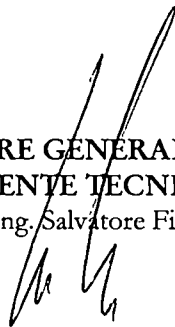
IL DIRETTORE DI ESERCIZIO

Dott. Ing. Sebastiano Gentile



**IL DIRETTORE GENERALE n.q. di
DIRIGENTE TECNICO**

Dott. Ing. Salvatore Fiore





MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

**Gestione Governativa
FERROVIA CIRCUMETNEA**



Allegato alla Disposizione di Esercizio n. 24 del 07/10/2021

DISPOSIZIONI PER L'ESERCIZIO IN TELECOMANDO

Rev. 1 del 7 ottobre 2021

Indice

Art. 1	Generalità	1
Art. 2	Comando Centralizzato del Traffico.....	1
Art. 3	Dirigente Centrale Operativo.....	2
Art. 4	Grafico reale	3
Art. 5	Rapporti fra il DCO/OMG e l'Agente di Condotta	3
Art. 6	Posti Periferici	4
Art. 7	Deviatoi	6
Art. 8	Passaggi a livello	7
Art. 9	Documenti delle stazion	7
Art. 10	Documenti di scorta dei treni e prescrizioni	7
Art. 11	Costituzione degli itinerari	8
Art. 12	Incroci e precedenza	9
Art. 13	Licenziamento dei treni	9
Art. 14	Effettuazione treni straordinari e supplementari. Soppressione dei treni.....	10
Art. 15	Manovre.....	10
Art. 16	Interruzioni di linea e intervalli d'orario	11
Art. 17	Treni materiali e mezzi d'opera.....	13
Art. 18	Manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria	13
Art. 19	Inibizione apertura segnali.....	13
Art. 20	Vincolo del nulla osta del Dirigente Centrale Operativo.....	14
Art. 21	Operazione di ricontrollo.....	14
Art. 22	Guasto delle apparecchiature del sistema CTC	14
Art. 23	Movimento dei treni con segnale disposto a via impedita.....	15
Art. 24	Anormalità nella corsa dei treni.....	18
Allegato 1		19

Art. 1 Generalità

1. Sui tratti di linea della Ferrovia Circumetnea provvisti di apposite attrezzature tecnologiche, la circolazione dei treni è gestita da un regolatore della circolazione detto Dirigente Centrale Operativo che da un posto centrale, interviene nella formazione degli itinerari, impartisce i comandi a distanza e rileva i controlli di posizione degli enti di sicurezza nelle località di servizio.
2. Detto sistema di esercizio del comando e controllo a distanza della circolazione dei treni, assume la denominazione di Comando Centralizzato del Traffico (CTC).
3. Sul tratto di linea esercitata con il DCO conservano pieno valore e devono essere osservati i regolamenti ed ogni altra prescrizione di esercizio, in quanto non siano modificati dalle presenti Disposizioni o non venga a mancare la ragione della loro applicazione.
4. Le norme di esercizio riguardanti specifiche attrezzature presenti (apparati, blocco, ecc.) derivano dalle relative istruzioni emanate dai Dirigenti di Settore.

Art. 2 Comando Centralizzato del Traffico

1. Sui tratti di linea di cui alle presenti Disposizioni, il comando centralizzato del traffico (CTC) è costituito da un posto centrale e da posti periferici collegati da un canale di trasmissione per l'effettuazione di teleoperazioni che consentono l'invio di comandi dal posto centrale verso la periferia e la ricezione di controlli in senso inverso.
2. Il CTC è un mezzo di relazione fra il posto centrale e i posti periferici; la sicurezza dell'esercizio è affidata agli apparati locali ed al blocco. Per il distanziamento dei treni, è utilizzato il regime del blocco elettrico conta-assi. L'esistenza delle necessarie condizioni di sicurezza nell'apparato è garantita con la disposizione a via libera del segnale che comanda il movimento del treno.

Art. 3 Dirigente Centrale Operativo

- 1.** Il DCO assume personalmente la dirigenza di movimento di tutti i posti di servizio della linea a lui affidata; si avvale della collaborazione degli Operatori di Movimento e Gestione (OMG) delle stazioni porta e, per determinate operazioni previste in situazioni particolari, si può avvalere anche della collaborazione del personale dei treni, nonché di quello che, in casi di anormalità e in possesso di apposita abilitazione, presenzia i posti di servizio (altri OMG o Coordinatori Ferroviari).
- 2.** Il DCO opera per delega degli Uffici Superiori e dovranno pertanto essere scrupolosamente eseguiti i suoi ordini dei quali egli è responsabile.
- 3.** Il DCO deve compilare il grafico reale della marcia dei treni secondo le norme di cui al successivo art. 4 delle presenti disposizioni; a tale scopo gli OMG delle stazioni porta e gli altri agenti di cui al comma 1, devono comunicare al DCO le ore di arrivo e partenza dei treni dalle proprie stazioni; le ore interessanti gli altri posti di servizio sono invece desumibili dalle apposite ripetizioni che pervengono al posto centrale.
- 4.** I DCO devono essere in possesso di specifica abilitazione; prima di essere utilizzati presso i relativi uffici e località di servizio, ed in occasione di sostanziali modifiche tecniche debbono recarsi nei posti di servizio per prendere conoscenza delle caratteristiche degli impianti.
- 5.** In caso di inconvenienti di esercizio, il DCO deve provvedere prontamente alle prescritte comunicazioni secondo le norme in vigore.
- 6.** Nell'ufficio del DCO, per esigenze del suo servizio, esistono un registro M.139 per le consegne fra gli agenti che si alternano nel servizio, il protocollo T.F.2 per la registrazione dei dispacci, i fascicoli dei seguenti: moduli MV.13 Telec/B.ca, M1, M1a, modulo VdC (Verifica di Concordezza) DCO, Orario di Servizio grafico, quadro orario ecc.

Art. 4 Grafico reale

1. Il DCO, a mano a mano che il treno procede, traccia a penna sull'apposito foglio il grafico reale dell'andamento della circolazione dei treni, segnando i treni ordinari con tratto continuo di colore blu o nero, quelli straordinari con linea tratteggiata di colore rosso. Il DCO riceve le ore di arrivo e di partenza dei treni dalle stazioni porta o dalle stazioni di termine corsa e desume le ore interessanti gli altri posti di servizio seguendo le ripetizioni che pervengono al posto centraleo.
2. Se i treni viaggiano in ritardo, i numeri indicanti i minuti del ritardo di arrivo, partenza o transito saranno preceduti dal segno +.
3. Il grafico permette di rilevare tutte le anomalie di circolazione, specialmente le perdite di tempo subite dai treni nelle stazioni o in corsa, l'utilizzazione tardiva, da parte delle stazioni, dei mezzi di trazione.
4. Il DCO registra le irregolarità constatate, agevolando così la revisione dell'andamento dei treni e lo studio delle modificazioni che conviene apportare agli orari per facilitare il lavoro delle stazioni o meglio utilizzare gli intervalli di meno intensa circolazione.

Art. 5 Rapporti fra il DCO/OMG e l'Agente di Condotta

1. Sulla linea ferroviaria di FCE, per gli aspetti di circolazione, il DCO si relaziona (sia in linea che nelle località di servizio di giurisdizione) con l'agente di condotta (AdC).
2. Per le comunicazioni tra DCO e l'AdC devono essere utilizzate le apparecchiature in dotazione per il collegamento via radio terra-treno (TETRA) o, se disponibili, quelle per il collegamento via radio GSM.
3. Il DCO può richiedere all'AdC l'effettuazione di alcune verifiche o operazioni sugli impianti di terra come di seguito riportato. Per l'effettuazione di tali incombenze l'AdC, si avvarrà della collaborazione del capotreno al quale trasferirà, per iscritto, le richieste del DCO.

4. L'AdC, su richiesta del DCO:

- riceve le prescrizioni di movimento;
- dà la conferma della completezza del treno e della regolarità della coda, utilizzando la formula:

“Treno giunto completo a ore”;

5. Il DCO, per il tramite dell'AdC, o tramite il registro protocollo TF2 della località di servizio di interesse, potrà incaricare il capotreno di effettuare le seguenti operazioni:

- verifica e conferma delle condizioni di esercizio relative a determinati enti di linea o del posto, desumibili direttamente o tramite apposite ripetizioni;
- liberazione artificiale del blocco conta-assi per mezzo dell'apposito tasto TIBca;
- controllo di regolare posizione e manovra dei deviatori;
- altre particolari incombenze previste dalle presenti Disposizioni.

6. L'AdC di un treno fermo ad un segnale a via impedita, di protezione o partenza di una località di servizio, trascorsi 3 minuti dall'arresto del treno, dovrà accertare il presenziamento o l'impresenziamento della località stessa, mettendosi in comunicazione radio/telefonica con il DCO.

Qualora la località di servizio risulti presenziata da OMG o altro agente abilitato, l'AdC contatterà la stazione e attenderà istruzioni secondo le norme di esercizio vigenti.

Qualora l'AdC non riesca a mettersi in contatto con il DCO/OMG, ordinerà per iscritto al capotreno di recarsi presso l'ufficio movimento della località di servizio interessata per mettersi in contatto con il DCO/OMG e ricevere istruzioni tramite MV13 TELECOM/Bca.

Art. 6 Posti Periferici

1. Sono posti periferici tutti quei posti di servizio ricadenti sotto la giurisdizione del DCO (stazioni, posti di movimento) tali posti

possono essere presenziabili da agenti in possesso di apposita abilitazione. Tutte le località di servizio sono munite di apparato ACEI e di doppio segnalamento di protezione e partenza distinto per binario.

2. L'aspetto normale dei segnali fissi dei posti periferici è di via impedita. Nelle stazioni si possono effettuare incroci, precedenza e manovre.
3. Le stazioni che delimitano il tratto di linea gestito con sistema CTC sono definite stazioni porta e sono normalmente presenziate da OMG.
4. Le stazioni intermedie sulla tratta a DCO, in caso di inefficienza dei collegamenti con il posto centrale, possono essere presenziate da agenti in possesso di apposita abilitazione, in quel caso saranno definite stazioni porta temporanee
5. I posti di servizio periferici possono essere esercitati nei seguenti modi:
 - Telecomando: il DCO comanda direttamente gli enti del posto impresenziato;
 - Autocomando: il DCO predispone l'impianto per la formazione automatica degli itinerari a seguito della pressione del pedale di annuncio treno da parte dei treni stessi;
 - Comando Locale EDCO, tale tipologia di esercizio la possiamo trovare nelle:
 - a. stazioni porta o porta temporanee, dove il DCO concede consensi registrati, agli OMG o agli altri agenti di cui all'art.1 comma 1 che le presenziano, per l'immissione dei treni nella tratta di sua giurisdizione;
 - b. nelle località di servizio impresenziate, nei casi in cui sia necessario effettuare delle manovre, il DCO concede consensi registrati, ai Capitreno, per l'effettuazione di manovre nella località di servizio.
6. Le stazioni sono provviste delle necessarie apparecchiature per la manovra a mano degli scambi, centralizzati o a mano.

7. Il segnale di chiamata (art. 35 RS) dei segnali di protezione delle stazioni può essere reso attivo solo in condizioni di presenziamento.

Art. 7 Deviatoi

1. I deviatoi esistenti nei posti di servizio possono essere con manovra centralizzata o con manovra a mano: quelli con manovra a mano sono assicurati con fermascambio a chiave, per la formazione degli itinerari è richiesto il controllo di posizione delle chiavi.
2. La leva/manovella per la manovra a mano dei deviatoi centralizzati è custodita all'interno della stanza del banco ACEI/UM. Il tipo di cassa di manovra, le caratteristiche e le modalità per eseguire la suddetta manovra risultano dalle singole istruzioni/ordini di servizio emanati dai Dirigenti di Settore.
3. Incorporati negli apparati ACEI delle località di servizio, sono presenti delle serrature bloccabili ove vengono custodite e bloccate le chiavi occorrenti allo sblocco del fermascambio per la manovra dei deviatoi a mano insistenti sui binari di circolazione.
4. Le chiavi sono sbloccate e libere per l'estrazione quando l'impianto è esercitato in Comando Locale.
5. La serratura bloccabile è munita di un tasto di liberazione artificiale piombato che permette l'estrazione della chiave nel caso di inefficienza dello sbloccamento.
6. Negli impianti esercitati in telecomando la manovra dei deviatoi a mano insistenti sui binari di circolazione e quindi l'estrazione dal banco della chiave del relativo fermascambio è possibile anche mediante l'utilizzo del tasto descritto al comma precedente.
7. L'utilizzo, mediante spiombatura, del tasto di liberazione artificiale della serratura bloccabile da parte del capotreno è sempre subordinato ad apposito dispaccio di autorizzazione. Il DCO, prima di autorizzare lo spiombamento e la manovra dei deviatoi, dovrà comandare l'inibizione apertura segnali secondo quanto stabilito nei successivi articoli.

8. Nel caso in cui l'agente, dovendo effettuare la manovra a mano di un deviatoio, trovasse già disigillato il tasto di liberazione, dovrà annotare l'anomalia sull'apposito registro e non dovrà estrarre la relativa chiave, se non dopo autorizzazione con dispaccio del DCO.

Art. 8 Passaggi a livello

1. La chiusura dei passaggi a livello avviene sull'effettiva marcia dei treni e la loro protezione, di regola, è realizzata mediante i segnali dei posti di servizio o con segnali propri.
2. I passaggi a livello delle stazioni sono muniti di controllo di posizione di chiusura riportato al posto centrale. Tale controllo è da ritenersi valido solo in presenza del bloccamento dell'itinerario interessato. Tale controllo non è da ritenersi valido in caso di movimenti a via impedita anche in presenza di bloccamento dell'itinerario e pertanto, in tali casi, dovrà essere sempre prescritta al treno la marcia a vista sui passaggi a livello interessati.

Art. 9 Documenti delle stazioni

1. Nell'ufficio movimento di ciascuna stazione normalmente esercitata in telecomando o in comando locale esiste una scorta di riepiloghi dei moduli MV13, MV 13 Telec\Bca, M5, un protocollo telefonico TF 2, Mod. 139 per le consegne fra gli agenti che presenziano l'impianto, un registro piombature Mod. M. 101.

Art. 10 Documenti di scorta dei treni e prescrizioni

1. I documenti di scorta dei treni e le prescrizioni di movimento di carattere permanente o di qualche durata, riguardanti i treni che hanno origine da stazioni telecomandate, sono normati dalla PGOS.
2. Sul tratto di giurisdizione del DCO per prescrizioni specifiche che sono prestampate sui moduli stessi (Allegato 1), è utilizzato il modulo MV13 Telec/B.ca. Il predetto modulo viene utilizzato dal DCO, dagli OMG e dal personale dei treni che lo hanno in dotazione.

3. Nelle righe in bianco del predetto modulo possono essere praticate ulteriori prescrizioni.
4. Il DCO, quando deve comunicare all'AdC prescrizioni di movimento che prevedono l'uso del modulo MV13 Telec/B.ca, compilerà il modulo MV13 Telec/B.ca. in suo possesso e ne trasmetterà il contenuto come un dispaccio indicando i singoli numeri d'ordine la cui casella è da barrare. In ogni caso il DCO deve dettare testualmente il contenuto di ogni prescrizione da rispettare. Nel trasmettere il contenuto dei moduli il DCO deve indicare la data, il numero progressivo del modulo, completato da un numero saltuario di due cifre, le ore di trasmissione e la sua firma.
5. Nella compilazione del modulo MV13 Telec/B.ca le prescrizioni non notificate devono ritenersi annullate.
6. Il ricevente, dopo il collazionamento, dovrà trasmettere il numero progressivo del suo modulo completato da un numero saltuario di due cifre facendolo seguire dalla propria firma.
7. Il modulo MV13 Telec/B.ca viene compilato a decalco in tre esemplari di cui uno rimane attaccato al blocchetto; uno, con la firma dell'AdC, viene partecipato e consegnato al capotreno, che lo alleggerà al riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento, e il terzo con la firma del capotreno sarà allegato al riepilogo dei moduli delle prescrizioni del macchinista.
8. L'OMG di una località di servizio, utilizzerà il modulo MV13 Telec/B.ca compilandolo autonomamente per quanto di sua competenza e aggiungendovi eventualmente anche le prescrizioni impartite con dispaccio dal DCO. Il modulo MV13 Telec/B.ca può anche essere trasmesso per telefono dall'OMG di una località di servizio all'AdC di un treno fermo al segnale di protezione della località stessa.

Art. 11 Costituzione degli itinerari

1. Il comando degli itinerari di arrivo e partenza nelle stazioni telecomandate viene impartito direttamente dal DCO o dagli ACEI nel

caso di condizione di Autocomando; nelle stazioni porta o porta temporanee, il comando degli itinerari di arrivo e partenza viene impartito dall'agente che presenzia la stazione, di iniziativa per quello di arrivo, dopo ottenuto il nulla osta scritto del DCO a seguito di richiesta scritta, per quello di partenza.

2. Nel caso di treno che abbia origine da una stazione impresenziata, il DCO prima di disporre per la costituzione dell'itinerario di partenza, dovrà espletare le procedure di cui all'art. 10/1.
3. Quando un treno termina la corsa in una località di servizio impresenziata, l'AdC dovrà trasmettere al DCO avviso di giunto e completezza del proprio treno. Altresì è facoltà del DCO chiedere avviso di giunto e completezza del treno, quando ne abbia necessità.

Art. 12 Incroci e precedenza

1. In caso di necessità, il DCO provvede a stabilire, senza particolari formalità, la nuova sede di incrocio rispetto a quella fissata nell'Orario, il personale dei treni non interviene mai nel controllo degli incroci.
2. In caso di necessità, il DCO provvede, rispetto a quanto previsto nell'orario grafico, a variare la successione dei treni senza particolari formalità, dandone comunicazione con dispaccio alle stazioni porta interessate.

Art. 13 Licenziamento dei treni

1. La partenza dei treni avviene d'iniziativa dell'AdC con la disposizione a via libera del segnale di partenza dopo aver ottenuto la conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza, tenuto conto di quanto previsto dal Regolamento Segnali. Nel caso di partenza con segnale a via impedita, l'AdC provvederà alla partenza solo dopo aver ricevuto le necessarie prescrizioni (MV13 Telecom/B.ca) ed aver ottenuto la conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza.

Art. 14 Effettuazione treni straordinari e supplementari.
Soppressione dei treni

1. L'effettuazione di treni straordinari è regolamentata dal RCT agli artt. 6, 7 e 8.
2. La soppressione dei treni è regolamentata dall'art. 9 del RCT.

Art. 15 Manovre

1. Nelle stazioni non presenziate da agente addetto alla preparazione dei treni, alle operazioni per l'effettuazione delle manovre dei convogli deve provvedere il capotreno eventualmente coadiuvato, sotto la propria direzione e sorveglianza, da eventuale altro personale di scorta presente.
2. Nelle stazioni porta e nelle stazioni porta temporanee le manovre si svolgono secondo le norme di esercizio vigenti di cui all'art. 22 RCT. Nelle stazioni impresenziate le manovre devono essere sempre autorizzate dal DCO.
3. Per l'effettuazione delle manovre nelle stazioni impresenziate il DCO autorizzerà verbalmente il capotreno e ordinerà con comunicazioni registrate tutte le eventuali operazioni che dovranno essere effettuate sull'apparato ACEI per l'esecuzione della manovra.
4. Di regola le manovre non devono superare il punto protetto dal segnale di protezione, individuato dall'apposito picchetto limite ove presente. Quando eccezionalmente si presenti la necessità di manovrare oltre tale punto, i movimenti possono essere autorizzati dal DCO, solo dopo aver comandato l'inibizione apertura segnali nel posto di servizio limitrofo che dovrà essere mantenuta fino all'ultimazione della manovra.
5. Quando una manovra impegni il pedale del blocco conta-assi, evidenziato da apposito picchetto, è necessario che tutti i veicoli componenti la colonna in manovra superino detto pedale, onde evitare un possibile anomalo funzionamento del blocco stesso.

6. È ammesso che nelle stazioni impresenziate la manovra dei deviatori sia eseguita in telecomando dal DCO, ove possibile, la manovra elettrica dei deviatori può essere eseguita dal Capotreno previa intesa registrata con il DCO.

In tali casi il DCO dovrà autorizzare con dispaccio l'esecuzione della manovra dopo aver comandato l'inibizione apertura segnali su ambedue i lati della stazione, inibizione che sarà mantenuta fino a quando il Capotreno non abbia comunicato con dispaccio l'ultimazione della manovra.

Quando la manovra dei deviatori è effettuata dal DCO, questi dovrà autorizzare verbalmente ogni singolo movimento dopo la predisposizione dell'istradamento; il capotreno che comanda la manovra dovrà sempre accertare, per ogni singolo deviatore e prima di impegnare gli aghi, la regolare disposizione del deviatore.

7. Quando la manovra in una stazione impresenziata interessi uno o più passaggi a livello, l'agente che comanda la manovra preventivamente deve provvedere alla protezione dell'attraversamento.
8. Nelle stazioni impresenziate non possono aver luogo manovre di treni senza la presenza del capotreno.
9. Nei posti di servizio telecomandati può essere considerata manovra, su specifico ordine del DCO, il movimento di un treno con i segnali disposti a via impedita. In tale caso, non vanno osservate le modalità di cui ai commi precedenti ma solo le prescrizioni impartite con il modulo MV13 Telec/B.ca.

Art. 16 Interruzioni di linea e intervalli d'orario

1. Le richieste di conferma di interruzione linea o di intervallo d'orario da parte dell'agente del servizio interessato devono essere rivolte sempre al DCO.
2. Il dispaccio di annuncio dovrà essere diramato dal DCO alle sole stazioni limitrofe, se presenziate, delimitanti il tratto interrotto.

3. L'interruzione di un binario di linea si intende sempre delimitata dai segnali di protezione dei posti di servizio, salvo diversa indicazione nella richiesta.
4. Il DCO, prima di concedere l'interruzione all'agente richiedente dovrà:
 - se l'interruzione è delimitata da stazioni porta, ordinare all'OMG della stazione stessa, con comunicazione registrata, l'attivazione del tasto inibizione apertura segnali verso il tratto interrotto;
 - se l'interruzione è delimitata da posti di servizio telecomandati, comandare l'inibizione apertura segnali verso il tratto interrotto; qualora ciò non fosse possibile, dovrà vincolare con dispaccio al proprio nulla osta la partenza dei treni;
5. Il DCO, ricevuto il dispaccio di nulla osta alla ripresa della circolazione dall'agente titolare dell'interruzione, dovrà togliere l'inibizione all'apertura dei segnali che immettono nel tratto di linea precedentemente interrotta per i posti di servizio telecomandati, o ordinarne la rimozione, con comunicazione scritta, per le stazioni porta; diramerà inoltre la riattivazione con le modalità previste.
6. Per la richiesta e la concessione di interruzioni interessanti i binari di una stazione vanno osservate norme analoghe a quelle previste per le interruzioni dei binari di linea.

Il DCO, prima di concedere l'interruzione, che dovrà intendersi in ogni caso limitata entro le traverse limite del binario in soggezione, dovrà, al fine di proteggere il binario interrotto, per i posti di servizio telecomandati comandare l'inibizione apertura segnali su entrambi i lati della stazione, per le stazioni porta comunicare l'interruzione del binario interessato con comunicazione registrata.

L'agente titolare dell'interruzione, ricevuta la concessione dell'interruzione dovrà, prima di utilizzare l'interruzione, applicare il dispositivo di corto circuito al fine di assicurare l'occupazione del binario per tutta la durata dell'interruzione.

L'inibizione apertura segnali potrà essere rimossa dal DCO, in occasione di arrivi e partenze di treni sui binari rimasti in esercizio, dopo aver acquisito la certezza della regolarità dell'itinerario.

L'inibizione dovrà esser subito ripristinata dopo l'avvenuto movimento del treno.

Art. 17 Treni materiali e mezzi d'opera

1. La circolazione dei treni materiali e dei mezzi d'opera è regolamentata dal Regolamento Circolazione Treni

Art. 18 Manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria

1. I lavori all'infrastruttura e le attività di vigilanza e di controllo dello stato dell'infrastruttura stessa e delle sue pertinenze sono eseguiti secondo i principi stabiliti dal Regolamento per la Circolazione dei Treni e l'Istruzione per la Protezione dei Cantieri.

Art. 19 Inibizione apertura segnali

1. È necessario fare ricorso al comando di inibizione apertura segnali, oltre che nei casi espressamente previsti dalle presenti disposizioni, ogni qualvolta esistano situazioni che richiedano l'adozione di provvedimenti restrittivi riguardanti la sicurezza dell'esercizio.
2. Il comando di inibizione apertura segnali comporta la chiusura di quelli già disposti a via libera e ne inibisce l'apertura. In ogni caso quando non sia possibile comandare o fare affidamento sulle inibizioni a cui si è fatto ricorso, il DCO dovrà, oltre che astenersi dall'effettuare comandi o concedere consensi relativi agli itinerari di cui è prevista l'inibizione, vincolare con dispaccio al proprio nulla osta i treni che non intende far avanzare.

Art. 20 Vincolo del nulla osta del Dirigente Centrale Operativo

1. Quando la partenza di un treno è subordinata al nulla osta del DCO, detto nulla osta dovrà essere richiesto verbalmente e concesso con dispaccio o con comunicazione verbale registrata.
2. Il nulla osta concesso dal DCO non ha valore di via libera, ma solo di benessere all'immissione del treno in linea.

Art. 21 Operazione di ricontrollo

1. Per le caratteristiche del CTC, di cui all'art. 2, l'utilizzazione di determinati ripetizioni nel posto centrale in particolari situazioni di esercizio è subordinata all'effettuazione con esito positivo di una operazione, denominata ricontrollo, da effettuare con apposito comando.
2. L'operazione di ricontrollo è necessaria in tutti i casi previsti dalle presenti disposizioni e deve essere effettuata due volte nei seguenti casi:
 - quando il DCO deve disporre per movimenti di treni con segnali a via impedita;
 - quando deve essere utilizzato un controllo di inibizione all'apertura dei segnali.

Art. 22 Guasto delle apparecchiature del sistema CTC

1. Il guasto delle apparecchiature del CTC può comportare:
 - fuori servizio del posto centrale per cui risulta impossibile inviare comandi a tutti i posti periferici e/o ricevere controlli da essi;
 - impossibilità di impartire comandi, dal posto centrale, ad uno o più postiperiferici o di ricevere controlli da essi.
2. Il DCO dovrà sempre dare immediato avviso all'agente della manutenzione, con comunicazione registrata, di qualsiasi guasto intervenuto nelle apparecchiature del sistema.

In caso di disconnessione per guasto di uno o più posti periferici il DCO non dovrà fare affidamento sui comandi di inibizione apertura segnali e dovrà sostituirli con vincolo al proprio nulla osta:

Formula: *“AdC treno vostra partenza da.....vincolata a mio nulla osta”*.

Nei posti telecomandati disconnessi il DCO gestirà i movimenti dei treni nel caso di segnali disposti a via impedita effettuando le opportune prescrizioni, giunto il treno in stazione, può comandare al capotreno, sempre sotto la propria responsabilità a mezzo di dispaccio e guidandolo passo passo, l'utilizzo del banco ACEI per la costituzione degli itinerari di arrivo per eventuali treni incrocianti e di partenza.

3. L'avvenuta partenza dei treni da un posto di servizio disconnesso dal sistema (CTC), deve essere comunicata verbalmente dall'AdC al DCO.
4. In caso di guasti/disconnessioni prolungate, gli Uffici superiori potranno provvedere, se possibile, al presenziamento dei posti telecomandati disconnessi al fine di farli esercitare in esclusione dal sistema (stazione porta temporanea)

Art. 23 Movimento dei treni con segnale disposto a via impedita

1. In ogni caso di mancata disposizione a via libera di un segnale in un posto di servizio impresenziato, questo potrà essere superato dal treno purché l'AdC riceva apposita prescrizione a mezzo del mod. MV 13 Telec\Bca.
2. Il DCO dovrà effettuare la doppia operazione di ricontrollo per accertare quali siano le condizioni presenti e quali quelli mancanti.

Se a seguito del ricontrollo di cui sopra risulta che:

- esistono i controlli nella posizione voluta di tutti i deviatori interessanti l'itinerario;

- risulta normale il dispositivo di manovra a mano dei deviatoi (chiavi inserite e bloccate nell'unità bloccabile);
- esiste il bloccamento del punto di origine dell'itinerario;

il treno può essere autorizzato a superare il segnale a via impedita con marcia a vista e non superando la velocità di 15 km/h su tutto l'itinerario.

Quando non sussiste una delle predette condizioni dovrà essere prescritto al treno di percorrere l'itinerario in manovra fermandosi prima di impegnare i deviatoi, e proseguire la marcia solo dopo che ne sia stata accertata l'integrità e la regolare posizione mediante l'utilizzo del Rilevatore di Fine Manovra (RFM).

Per gli eventuali passaggi a livello protetti da segnale del posto di servizio e il cui controllo posizione di chiusura sia riportato nel posto centrale, non occorre praticare alcuna prescrizione, purché, oltre il relativo controllo di chiusura, esistano le condizioni sopra specificate.

Mancando invece una delle suddette condizioni, al treno dovrà essere praticata la specifica marcia a vista in corrispondenza dei passaggi a livello interessati.

3. L'ingresso dei treni con segnale disposto a via impedita nelle stazioni telecomandate viene ordinato dal DCO, il quale, oltre ad aver ottemperato a quanto disposto al comma 2, deve di regola comandare l'"inibizione apertura segnali" di protezione in senso inverso, allo scopo di impedire possibili movimenti contemporanei.

In caso di incrocio o precedenza, il DCO autorizzerà l'eventuale ingresso con segnale a via impedita del treno incrociante o che prende il passo, dopo aver ricevuto, con comunicazione registrata, dall'AdC del primo treno conferma che lo stesso è regolarmente ricoverato in stazione con il dispaccio:

Formula: *"Treno giunto completa a in binario"*.

Nei posti presenziati, all'ingresso dei treni provvederà l'agente che li presenzia.

4. Sulle linee esercitate con il CTC, 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, 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. Il DCO potrà richiedere all'AdC la verifica delle condizioni di blocco esistenti rilevabili dalle ripetizioni presenti sul banco ACEI della località di servizio.

Quando non è utilizzabile il blocco elettrico conta-assi, spetta sempre al DCO provvedere al distanziamento dei treni con le modalità previste dal RCT e dalle **Istruzioni per l'Esercizio con Sistemi di Blocco Conta-Assi**.

Sulla linea esercitata con blocco conta-assi, il DCO, per acquisire la certezza che la tratta sia libera dovrà procurarsi il giunto dell'ultimo treno che vi ha circolato.

5. In caso di guasto della sezione di blocco attigua ad un posto impresenziato verso il quale occorre inoltrare un treno, il DCO deve effettuare l'operazione di ricontrollo per accertare l'efficienza del segnale di protezione del posto stesso; in caso di esito negativo dovrà essere prescritto al treno di fermarsi al segnale comunque disposto.
6. Il DCO, prima di consentire la partenza di un treno con segnale disposto a via impedita, dovrà comandare nel posto limitrofo l'inibizione all'apertura dei segnali di partenza in senso opposto. Tale inibizione sarà mantenuta fino a che il treno partito abbia impegnato l'unica sezione di blocco della tratta. Quando non fosse possibile comandare l'inibizione di cui sopra, il DCO dovrà vincolare la partenza del treno in senso inverso al proprio nulla osta che concederà condizionandolo al giunto, in quel posto di servizio, del treno in circolazione nella tratta.
7. Per le partenze con segnale disposto a via impedita da una stazione presenziata da OMG o altro agente abilitato, occorre sempre il nulla osta del DCO. L'agente che richiede il nulla osta dovrà precisare anche se esiste la via libera di blocco, qualora manchi tale condizione

il DCO completerà il nulla osta con le prescrizioni da praticare al treno.

Se esiste la condizione di blocco elettrico l'agente che ha richiesto il nulla osta praticherà, di sua iniziativa, la relativa prescrizione, utilizzando il mod. MV 13 Telec/Bca.

8. Per le partenze da una stazione telecomandata, con segnale disposto a via impedita, il DCO si farà confermare con dispaccio dall'AdC le condizioni di sicurezza relative al blocco, passaggi a livello ed altri eventuali enti di linea.

Art. 24 Anormalità nella corsa dei treni

1. Tutte le comunicazioni riguardanti la sicurezza della circolazione del treno devono svolgersi tra AdC e DCO.
2. In caso di fermata o forte riduzione di velocità nel tratto compreso tra un segnale di avviso ed il successivo segnale di prima categoria, l'avvicinamento a quest'ultimo segnale dovrà avvenire a velocità tale da rispettarlo nel caso in cui venga a trovarsi a via impedita, ancorché il rispettivo avviso sia stato impegnato a via libera.
3. In caso di prolungato arresto accidentale fra il segnale di protezione o di partenza incontrati a via libera ed il primo deviatoio a valle di esso, il treno non deve riprendere la corsa sino a quando l'AdC non si sia procurato dal DCO, con apposita comunicazione registrata, l'autorizzazione al proseguimento con segnale disposto a via impedita a meno che, prima di ripartire, non possa accertare che il segnale è ancora disposto a via libera.

Allegato 1



Mod. MV. 13 Telec./B. ca

N°

Mod. 00006

Data.....

N°/.....dell'Agente Trasm.

Località di servizio.....

Ora di trasmissione.....

Si ordina al macchinista ed al capotreno del treno.....di rispettare le sottoelencate prescrizioni

N°la cui casella è da barrare e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni

DCO	PRESCRIZIONI
ITINERARIO	1 Partite da.....segnale di Partenza disposto a via impedita. 2 Superate il segnale di Protezione di.....disposto a via impedita. 3 Marcia a vista non superando la velocità di 15 km/h sull'itinerario di arrivo/partenza interessato. 4 Avanzate in manovra sull'itinerario interessato senza impegnare i deviatori e superate gli scambi a valle del picchetto solo dopo averne accertata l'integrità e la regolare disposizione. 5 Fermatevi al segnale di protezione dicomunque disposto per ricevere ulteriori istruzioni dal DCO.
INCROCIO	6 Blocco elettrico conta-assi non funziona daa su tale tratta rispettare ugualmente tutti i segnali. 7 Tratta da alibera da treni. 8 Esiste via libera telefonica fino alla successiva stazione di..... 9 Esiste via libera di blocco elettrico conta-assi 10 Nella stazione di.....trasmettete dispaccio di giunto vostro treno. 11 Partenza vostro treno da.....vincolata a mio nulla osta.
MANOVRA	12 Capotreno treno.....delpartenza vostro treno da..... dopo arrivo treno.....per incrocio normale/anormale, vincolata a mio nulla osta. 13 Capotreno treno.....a.....(località sede d'incrocio) incrociate treno..... Partenza vostro treno da.....(località sede d'incrocio) rispettando le indicazioni del segnale.
ALTRE	14 Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P. L. km..... 15 Partite da.....rispettando le indicazioni del segnale. 16 Tratto di linea da alibero da treni autorizzo spiombamento Ti B. ca. 17 18 19 20

DCO (Cognome)

DLM
Agente ricevente/firma

Il Macchinista

Il Capotreno

Il ricevente deve ripetere il dispaccio e trasmettere al DCO il seguente n°/.....(progressivo/saltuario)