

Innovazioni Regolamentari
Disposizione n° 46/2007

ISTRUZIONE PER L'ESERCIZIO DEI PASSAGGI A LIVELLO

Chiusi, novembre 2007

**Nuovi criteri per l'esecuzione di lavori di manutenzione
ai P.L.
protetti dai segnali propri o di PBA
in considerazione dell'introduzione
del SCMT e SSC**



Art. 15

Rapporti fra
il personale della manutenzione e
il personale del movimento.

Art. 15

□ Comma 1 “Generalità” – nuovo capoverso

Previsto che in regime di modulo M.45 ai P.L. con barriere complete manovrate automaticamente e non automaticamente dotati di protezione propria (art. 53 1 a) e b) RS) i lavori possono essere eseguiti mantenendo:

➤ **i segnali a via impedita**

o,

➤ **solo di giorno, spenti.**

Art. 15

□ Comma 4 “Lavori in regime di modulo M. 45”

Previsto che ai treni inoltrati dal lato protetto dai segnali propri di cui all'art. 53 1 a) e b) RS dovrà essere praticata, oltre alla prescrizione di marcia a vista, anche quella:

- di riprendere la corsa dai segnali di protezione propria a via impedita o, solo di giorno, mantenuti spenti.

Art. 15

□ Comma 4 “Lavori in regime di modulo M. 45”

Qualora non sia possibile mantenere i segnali nelle predette condizioni:

- I lavori dovranno essere eseguiti in regime di interruzione.

Art. 15

□ Comma 7 “Lavori in regime di modulo M. 45” – nuovo capoverso

Previsto che, per i P.L. con barriere non manovrate automaticamente oppure manovrate automaticamente, protetti dai segnali permissivi o con permissività temporanea, qualora non sia possibile mantenere i suddetti segnali a via impedita, i lavori dovranno essere eseguiti:

➤ **in regime di interruzione.**

Art. 15

□ Comma 10 “PL senza barriere protetti lato ferrovia con appositi segnali”

Previsto che per i suddetti P.L., i lavori, oltre al regime di interruzione, possono essere eseguiti:

- in regime di modulo M. 45 solo di giorno
mantenendo i segnali spenti.

Art. 15

□ Comma 10 “PL senza barriere protetti lato ferrovia con appositi segnali” - 5[^] capoverso

Ai treni inoltrati verso il P.L. dovrà essere prescritto, a cura del D.M. interessato, oltre alla marcia a vista in corrispondenza del P.L. interessato, che :

- I segnali di protezione del P.L. sono mantenuti spenti (solo di giorno).

ISTRUZIONE PER LA PROTEZIONE DEI CANTIERI

Chiusi, novembre 2007

Art. 1

Comma 6 “Fermate”

Adeguata la definizione di “Fermata” per renderla congruente con la definizione del RCT (art. 2 comma 9) .

Art. 18

□ Comma 6 bis “Lavori con verbale accordi” – nuovo comma

Recepita nel testo l'obbligatorietà di redazione di **appositi verbali** da parte delle Unità di RFI al fine di disciplinare i rapporti tra il personale interessato all'esecuzione dei lavori (anche di ditte appaltatrici) e di definire le azioni da adottare per effettuare in sicurezza i lavori stessi (es.: rinnovo binari o deviatoi, linea di contatto, sostituzione componenti dei deviatoi, attraversamenti, posa e/o sostituzione cavi, manutenzione alle opere d'arte, ecc.).

Al. 7

- ❑ Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate.

Recepite le modifiche apportate al testo delle DELB.



DISPOSIZIONI PER IL SERVIZIO CON DIRIGENTE CENTRALE

Chiusi, novembre 2007

**Artt. 3 comma 1 e
4 comma 1**

Nuovi criteri per assegnare ad un treno viaggiatori o merci una fermata non prevista in orario nelle stazioni.

Modifiche derivanti dall'art. 6 comma 18 RCT



DISPOSIZIONI PER IL SERVIZIO CON DIRIGENTE UNICO

Chiusi, novembre 2007

Art. 6 comma 3

Adeguato il testo del terzo capoverso in conseguenza delle modifiche apportate alle modifiche apportate all'art. 49 comma 3 del RS.



Artt. 6 comma 4 e 20 comma 4

In analogia a quanto previsto all'art. 49 comma 9 (terzo e quarto capoverso), soppresso il testo in quanto i pali indicatori non sono più esistenti.



**NORME DI ESERCIZIO PER IL
COLLEGAMENTO VIA RADIO
TERRA – TRENO,
BORDO – BORDO E
TERRA – TERRA
(TELEFONIA MOBILE)**

Chiusi, novembre 2007



Allegato 1 Disp 27/2007

Allegato 1 bis ISD

(4^a e 5^a cpv punto 3 parte II)

Previsto che per i treni supplementari, per l'associazione a numero funzionale e per le relative chiamate ad essi dirette, dovranno essere adottate le stesse procedure previste per i treni ordinari utilizzando un numero identificativo del treno a 6 cifre e lasciando invariati per tutti i tipi di treno, i codici funzionali degli agenti:

Treno Supplementare	Prima cifra del numero treno a 6 cifre
Ante	1
Bis	2
Ter	3
Quater	4

Numeri Funzionali

Identificazione utenti attraverso numeri non di Rete

Esempio PIANO DI NUMERAZIONE
– DECADE 2



NUMERO O FUNZIONE TRENO	NUMERO DEL TRENO (5 digit obbligatori)	CODICE OPERATORE
-------------------------	---	------------------



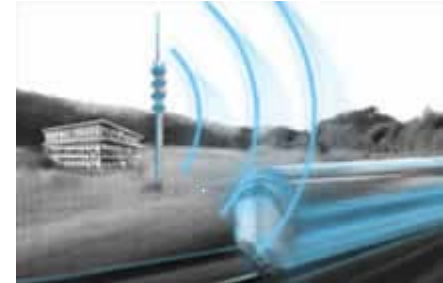
2	00224	81
---	-------	----

Chiamata verso Primo agente di condotta treno 224 bis

Numeri Funzionali

Identificazione utenti attraverso numeri non di Rete

Esempio PIANO DI NUMERAZIONE
– DECADE 2



NUMERO O FUNZIONE TRENO	NUMERO DEL TRENO (6 digit obbligatori)	CODICE OPERATORE
-------------------------	---	------------------



2	200224	01
---	--------	----

Chiamata verso Primo agente di condotta treno 224 bis



**Allegato 1 Disp 27/2007
Allegato 1 bis ISD
(2^a e 3^acpv punto 2 parte III)**

Inserito tra gli agenti abilitati all'estensione della o della funzionalità GSM-R "Chiamata di emergenza treni" anche:

- Il personale della manutenzione che svolge compiti di vigilanza, di scorta carrelli e treni materiali e di protezione cantieri**

