



Rete Ferroviaria Italiana
09/09/2005
RFI-DTC\
A0011\P\2005\0001297

Direzione Tecnica
il Direttore

**Direzioni Compartimentali Movimento
ROMA - NAPOLI**

**Direzioni Compartimentali Infrastruttura
ROMA - NAPOLI**

**p.n. ITALFERR S.p.A.
Via Marsala, 53**

ROMA

p.c. Direzione Movimento

SEDE

Direzione Manutenzione

SEDE

Oggetto: Prescrizione - Particolarità d'impianto della linea AC/AV Roma-Napoli.

Gli impianti di seguito indicati della linea AV/AC Roma-Napoli presenteranno all'attivazione le particolarità sotto specificate per le quali vanno adottati i provvedimenti richiamati oltre a quanto prescritto, e non modificato dalla presente nota, dalle disposizioni N° 24/2005, N° 31/2005, N° 51/2005 e N° 52/2005.

Si farà, di volta in volta, seguito per la comunicazione dell'avvenuta realizzazione dei necessari interventi tecnologici.

1 Sistema ERTMS/ETCS L2

Non sono attivate le seguenti funzionalità:

- On Sight,
- Shunting,
- Reversing.

2 Sistema comando e controllo (SCC)

2.1 Identificativi delle Sezioni di Blocco su TD

Gli identificativi delle Sezioni di Blocco presentate sul TD dell'SCC, risultano non corrispondenti a quanto riportato sui Piani Schematici ERTMS (rev. F), limitatamente al caso di blocco orientato per la marcia a destra. Pertanto in questo caso, quando sia necessario individuare l'identificativo della Sezione di Blocco Radio corrispondente alla posizione del treno, il DCO si dovrà avvalere di una apposita tabella.

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

RFI S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato
Società soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.
a norma dell'art. 2497 sexies cod. civ. e del D. Lgs. n. 198/2003

Sede Sociale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Capitale Sociale: EURO 26.756.202.833,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 01585570581 - P. Iva 01009081000 - R.E.A. 758300



2.2 Passaggio automatico del numero treno da un sistema ad uno limitrofo

Non viene attivato l'interfacciamento di SCC/AV con il SED-T per il passaggio del numero treno presso PJ2 Salone e l'interfacciamento di SCC/AV con SCC/Nodo di Napoli per il passaggio del numero treno presso PJ2 Gricignano, pertanto il DCO dovrà riconoscere i treni in ingresso da tutti i PJ2.

2.3 Invio automatico dei comandi di itinerario

Non è disponibile l'invio automatico dei comandi di itinerario:

- per i treni pari negli impianti di PJ1 Gricignano, PC Pignataro, Cassino Sud, PC S. Angelo e PJ1 Anagni (limitatamente ai treni in ingresso in AV da PJ2 Sgurgola);
- per i treni dispari negli impianti di PM Salone, Cassino Sud, Tora Picilli, Caserta Nord.

Tali itinerari dovranno essere comandati manualmente dal DCO tempestivamente per evitare una MA ridotta al treno.

2.4 Interconnessioni

I PJ2 di Sgurgola, Gricignano e Salone sono gestiti in regime EDCO/SCC con Posto Periferico di SCC non connesso. Di conseguenza in tali PdS non sono attivate le seguenti funzioni:

- la richiesta e concessione automatica o manuale del consenso immissione treni;
- la chiusura segnali dal Posto Centrale;
- il trasferimento automatico del numero treno.

Per l'immissione di un treno i DM dei suddetti PJ2 devono chiedere verbalmente, per ciascun treno, l'autorizzazione al DCO che dovrà concederla per iscritto specificando il numero del treno.

Il DCO, prima di concedere la suddetta autorizzazione, dovrà predisporre l'itinerario previsto per il treno interessato nell'ambito del corrispondente PJ1.

2.5 Allarme RTB al DCO

L'allarme RTB di SCC non sarà associato al numero treno ma visualizzato su apposito simbolo del TD e riportato nella pagina allarmi con la sola indicazione della apparecchiatura in allarme. Sarà compito del DCO individuare il treno interessato.

2.6 Train Describer Periferico (TDP)

I TDP presso gli uffici dei DM non saranno attivati.

3 Apparati (NVP)

3.1 Regimi di esercizio

Non è ammesso il ricorso del regime TP/EDCO pure se tale funzione non è attualmente inibita dall'apparato.



3.2 Circolazione Carrelli

Le C luminose e i dispositivi di stabilizzazione del fuori servizio non sono attivati. Pertanto per la circolazione dei carrelli in linea nonché per la richiesta e concessione delle interruzioni di linea devono essere osservate le norme previste dalle DET. Per le interruzioni nell'ambito dei PdS sono utilizzabili le chiavi di zona.

3.3 Segnali blu da deviatolo

Non sono attivati.

3.4 Deviatoli assicurati con dispositivo di immobilizzazione Art. 8 ISD

I deviatoli dei P.C. di Labico, Ceccano e Pignataro, del P.M. S. Angelo e dei 1° Bivio Cassino Sud e 1° Bivio Caserta Nord sono assicurati con dispositivo di immobilizzazione Art. 8 ISD.

In occasione della consegna delle chiavi dei predetti dispositivi di immobilizzazione da parte del General Contractor al personale delle DCI interessato al ritiro, si dovrà provvedere alla verifica della corretta applicazione di tutti i dispositivi. Il positivo riscontro sarà richiamato nella Dichiarazione di attivabilità.

3.5 Esclusione di una zona contigua alla piena linea

Nel caso necessiti escludere una "zona escludibile" contigua alla linea occorre preventivamente imporre il fuori servizio di linea che dovrà essere rimosso solamente dopo l'inclusione della zona.

3.6 Movimenti di manovra

Ogni qualvolta deve essere autorizzata una manovra in ambito PdS devono essere osservate le norme di cui alle DET art. 15 comma 3 anche per il caso in cui la manovra stessa non debba superare il picchetto di manovra.

3.7 Itinerario di arrivo e Inversione del blocco

Non è ammesso comandare un itinerario di arrivo da un punto di linea se il blocco non è orientato in arrivo (con la dizione "orientato in arrivo" si intende che è stata completata l'operazione di inversione).

Il DM o il DCO, prima di comandare un itinerario di arrivo da un punto di linea deve accertare che, nel punto stesso, il blocco sia orientato in arrivo.

Il DM o il DCO, prima di concedere il consenso all'inversione del Blocco Radio in un punto di linea per orientare il blocco in arrivo deve accertare che, nel punto stesso, non sia in atto un itinerario di arrivo.

3.8 Bloccamento di approccio

Il bloccamento di approccio è di tipo rigido nel senso che la liberazione del bloccamento del punto iniziale di un itinerario di arrivo, per ingresso di un treno o annullamento dell'itinerario, si ottiene soltanto se tutta la zona di approccio è libera da rotabili (cdb liberi).



4 Impianti RTB

Non è assicurato il collegamento diretto tra gli allarmi RTB e il treno interessato (punto 2.3 Disposizione 51/2005). Di conseguenza nel caso che l'apparato RTB rilevi un allarme RTB possono non essere attivate automaticamente nel Posto di Verifica Boccole (PVB) le restrizioni sulla marcia (art. 3 predetta disposizione), la cui gestione resta quindi affidata esclusivamente al DCO.

Per quanto prima si prescrive che fino alla rimozione della suddetta non conformità il DCO, nel caso rilevi una segnalazione di allarme caldissimo, caldo e relativo (punto 1.5 presente nota), deve sempre provvedere ad arrestare il treno nel successivo PVB e a far visitare, in ogni caso, il materiale dal personale di condotta.

Restano invariate le rimanenti norme della già citata disposizione 51/2005 non modificate dalla presente prescrizione.

L'impianto RTB con rilevatori alle progressive km 141+781 e km 141+797 (Bivio Cassino Sud) non è attivato.

5 Impianti di emergenza in galleria

La verifica di tali impianti sarà effettuata durante il pre-esercizio e comunque prima dell'inizio dell'esercizio commerciale.

Il presente provvedimento costituisce prescrizione ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 4-10-11-36 del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188.


Michele Elia

“DIRETTORIA DI RIFERIMENTO”
ANSF n.1 / dir / 2012)