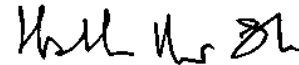


In conformità a quanto sopra si prescrive che, per la circolazione dei convogli del giorno 03/03/2008 da Bologna Centrale a Milano Rogoredo via linea AV/AC Milano-Bologna e per la circolazione di eventuali corse prova effettuate nei giorni precedenti sulla stessa relazione devono essere adottate le norme riportate nell'allegato I alla presente prescrizione.

Il presente provvedimento viene emanato ai sensi e per gli effetti di cui al decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 e dal decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 così come modificato dal suddetto decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.



Michele Mario Elia

"SISTEMA DI RIFERIMENTO"
(Direttiva ANSF n.1 / dir/2012)

Ferrovie dello Stato

UA 29/2/2008

Allegato n. 1 alla Prescrizione 1 RFI-DTCA0011P1200810000942

**NORME PARTICOLARI
PER LA CIRCOLAZIONE DEI CONVOGLI
DA BOLOGNA CENTRALE A MILANO ROGOREDO
VIA LINEA AV/AC MILANO-BOLOGNA
DAL 01/03/08 AL 03/03/08**

"SISTEMA DI RIFERIMENTO"
(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)

1 SCOPO

Il presente documento disciplina:

- 1) la circolazione di un convoglio a trazione elettrica ETR500 Y da Bologna Centrale a Milano Rogoredo attraverso la costruenda linea AV/AC Milano - Bologna,
- 2) la circolazione per il rientro del convoglio ETR500 Y da Milano Rogoredo fino al PM Livraga della costruenda linea AV/AC,
- 3) eventuale soccorso del convoglio.

Tale documento tiene conto dell'attuale stato di avanzamento dei lavori di costruzione della linea AV/AC e delle condizioni organizzative e di cantiere appresso descritte.

Il personale di RFI, di Trenitalia e del Consorzio Cepav Uno (GC), e ogni altra persona coinvolta in tale attività dovrà rigorosamente attenersi al rispetto di quanto appresso prescritto

Il convoglio percorrerà:

- dalla stazione di Bologna C.le il binario pari della linea Verona fino a Bivio Bologna Nord, da dove sarà istradato sul binario di destra fino a S. Viola, in modo da immettersi sul binario dispari della linea AV/AC;
- il binario dispari della linea AV/AC fino al PM Campegine dove, attraverso la comunicazione dispari/pari formata dai deviatori 03 e 01, sarà istradato sul binario pari che percorrerà fino alla progressiva 190+800 dove sarà inoltrato sul binario pari interrotto della linea Bologna DD attraverso il deviatoio posto al km 23+500 di tale linea;
- il binario pari interrotto della linea Bologna DD fino alla stazione di Milano Rogoredo.

2 STATO DEGLI IMPIANTI

La linea AV/AC Milano - Bologna ha inizio, lato Bologna, in corrispondenza dell'impianto di S. Viola e termina, lato Milano, in corrispondenza di un sezionamento del binario ubicato al km 190+800 circa, dove per garantire l'indipendenza dalla linea in esercizio, entrambi i binari sono privi delle rotaie per alcuni metri in precedenza al punto di convergenza con la linea Bologna DD.

L'impianto di S. Viola è dotato di comunicazioni che consentono ai treni provenienti da Bologna sulla linea "Verona" di essere inoltrati verso la linea AV/AC e viceversa, l'indipendenza è garantita da tronchini di sicurezza; l'impianto è controllato e manovrato da un ACC (ACC di S. Viola), che ricade sotto la giurisdizione del DCO del Nodo di Bologna.

Il punto di convergenza lato Milano fra la linea AV/AC e la linea Bologna DD è realizzato alla progressiva 191+205 della costruenda linea AV/AC e al km 23+500 della linea Bologna DD attraverso due deviatori a cuore mobile. Essi sono provvisti di cassa di manovra manovrabile manualmente e sono normalmente bloccati per la deviatà (per la sinistra il deviatoio sul binario dispari e per la destra il deviatoio sul binario

pari) con dispositivi di fermascambiatore di cui all'art 8 dell'I S D (corrispondente Art 18 dell'I.P.C.L) che garantiscono la continuità del binario della linea Bologna DD

Nel seguito della presente disposizione:

- il punto di convergenza lato Milano fra la linea AV/AC e la linea Bologna DD è denominato "Bivio/PC Melegnano",
- il deviatoio posto sul binario pari è denominato "deviatoio pari del Bivio/PC Melegnano"

La Linea di contatto (LdC) da S. Viola al POC di Modena Est, ubicato al km 21+575 della linea AV/AC, è normalmente disalimentata e predisposta per l'alimentazione a 3 kV_{cc}. A Nord del POC di Modena Est, dal km 21+820, la LdC è alimentata a 2 x 25 kV_{ca} fino al POC di Melegnano ubicato al km 189+108. Da tale progressiva e fino al km 190+796 la LdC è normalmente disalimentata e predisposta per l'alimentazione a 3 kV_{cc}. Dal km 190+796 al punto di convergenza con la linea Bologna DD la LdC è alimentata a 3 kV_{cc}.

Nei tratti della linea AV/AC, comprese le interconnessioni con le altre linee, non sono al momento presenti sistemi di segnalamento o protezione della marcia dei treni

Sulla linea AV/AC sono in fase di installazione e di verifica tecnica un ACC Multi-stazione e il sistema ETCS.

L'attuale velocità massima di tracciato della linea AV/AC è di 300 km/h per una estensione di circa 90 km.

Per i tratti percorsi dal convoglio su linee RFI in esercizio valgono le velocità massime di fiancata riportate nei relativi FL.

3 COMPETENZE SUGLI IMPIANTI

La linea AV/AC è sotto la responsabilità e competenza del Consorzio Cepav Uno dal km 10+316 fino alla progressiva 190+800.

Da Bologna C le sino al km 10+316 e dal km 190+800 della linea AV/AC fino a Milano Rogoredo la responsabilità e le competenze sono di RFI

4 INTERVENTI SUGLI IMPIANTI PER CONSENTIRE LA CIRCOLAZIONE DEL CONVOGLIO

Per consentire l'ingresso e l'uscita del convoglio sulla linea AV/AC dovranno essere effettuati i seguenti interventi sugli impianti:

- rimozione della fermascambiatore degli aghi del deviatoio pari del Bivio PC/Melegnano, posizionamento per la sinistra e fermascambiatore nella nuova posizione, utilizzando i dispositivi di cui all'Art 8 dell'I S D (Art 18 dell'I.P.C.L),
- ripristino della continuità del binario pari della linea AV/AC in corrispondenza del punto di sezionamento dello stesso in prossimità del km 190+800
- alimentazione a 3 kV_{cc} della Linea di Contatto (LdC) da S. Viola al POC di Modena Est e dal POC di Melegnano al km 190+796 della linea AV/AC, se-

condo le specifiche procedure emesse da DCI di Bologna, DCI di Milano e dal GC.

Gli impianti di trazione elettrica presenti sul tratto percorso di competenza del GC dovranno essere mantenuti alimentati.

Lo stato dei PCF percorsi dal convoglio deve essere "Non attivo" (posto di cambio fase alimentato) ad eccezione del PCF di Beneceto.

Dopo il ricovero del convoglio nella linea AV/AC nella corsa di ritorno da Milano Rogoredo, prima di riattivare la normale circolazione dei treni sulla linea Bologna DD dovrà essere ripristinato lo stato degli impianti precedente agli interventi, seguendo le norme del presente documento.

5 PERSONALE INCARICATO

Il personale coinvolto è il seguente:

1. **IBT-RFI**, Capo Deposito incaricato da RFI/Cesifei, responsabile a bordo convoglio per la circolazione del convoglio, che potrà essere coadiuvato nelle proprie attività dai CRTM di giurisdizione sugli impianti interessati,
2. **IBT-GC**, incaricato di Cepav Uno a bordo convoglio per la verifica delle condizioni per la marcia del convoglio sulla linea AV,
3. **RBT-RFI**, incaricato di RFI a bordo treno, con il compito di interfacciarsi con il GC per gli aspetti tecnici TE sulla linea AV/AC;
4. **PdC** personale di condotta di RFI incaricato della guida dei convogli. La funzione di secondo agente è svolta dall'IBT-RFI,
5. **IMD**, personale di RFI incaricato della manovra e della immobilizzazione, con rimozione e posa dei dispositivi di cui all'Art.8 dell'ISD (corrispondente Art.18 dell'I.P.C.L) del deviatore sul binario pari del bivio/PC Melegnano. Provvede inoltre a garantire la continuità della rotaia in fase di ingresso ed al successivo ripristino del sezionamento del binario,
6. **DCO**, Dirigente Centrale Operativo del Nodo di Bologna avente giurisdizione sugli impianti di Bivio Bologna Nord e S. Viola,
7. **ICAT Milano**, incaricato per il coordinamento delle attività di terra di RFI lato Milano (in particolare richiede nei modi d'uso al DM di Tavazzano l'interruzione del binario pari e ne da conferma all'IBT-RFI),
8. **ICAT Bologna**, incaricato per il coordinamento delle attività di terra di RFI per la tratta da S. Viola al km 10+316 della linea AV/AC. In particolare deve accertarsi della libertà di tale tratta,
9. **DL/CEL-IT**, incaricato del Consorzio a decidere e/o organizzare la movimentazione dei convogli e ad individuare il personale da associare alle figure del Consorzio e di Saturno appresso indicate,
10. **CMD-GC**, incaricato del GC per il coordinamento di AMD,
11. **AMD**, squadra del GC composta da personale di UNIECO, qualificato ed addestrato per effettuare correttamente la posa/rimozione dei dispositivi di cui all'Art.8 dell'ISD. (corrispondente Art.18 dell'I.P.C.L) e da personale di

SATURNO, qualificato ed addestrato per effettuare correttamente la manovra dei deviatori sulla linea AV/AC;

12. CO, referente del Consorzio incaricato del coordinamento della circolazione dei convogli sulla linea AV/AC;

Il predetto personale dovrà essere in possesso della presente normativa ed opportunamente istruito sul contenuto della stessa.

6 DISPOSIZIONI DI CARATTERE GENERALE PER LA CIRCOLAZIONE DEL CONVOGLIO "ETR500 Y"

Il GC prima della partenza del convoglio dovrà eseguire la ricognizione della linea AV/AC

Il CO GC dovrà attivare una connessione radio con convoglio (tipo "tono continuo", ovvero "nota faro"). L'interruzione della nota faro da parte CO GC è da interpretarsi dal PdC, come ordine di arresto immediato del convoglio

Per permettere una migliore gestione delle informazioni tra PCS e convoglio di prova dovrà essere inoltre attivata una seconda comunicazione radio voce tra IBT GC e CO GC

Eventuali riduzioni di velocità sulla linea AV/AC devono essere segnalate sul terreno a mezzo dei segnali di rallentamento previsti nelle "Disposizioni per l'esecuzione nel cantiere AV/AC di corse prova effettuate con uno o due treni di prova per tratta fino alla massima velocità della linea" del 12.12.2007.

Il convoglio dovrà circolare come treno da Bologna C.le a S.Viola.

La circolazione del convoglio sulla linea AV/AC, da S. Viola alla progressiva 190+800, dovrà essere effettuata nel rispetto delle "Disposizioni per l'esecuzione nel cantiere AV/AC di corse prova con uno o due treni di prova per tratta fino alla massima velocità della linea" del 12.12.2007.

Dalla progressiva 190+800 della linea AV/AC e fino al segnale di protezione esterno di Milano Rogoredo la circolazione dei convogli dovrà avvenire in regime di interruzione del binario pari della linea Bologna DD nel tratto Tavazzano (e) - Milano Rogoredo (e).

Il convoglio ETR500 Y deve essere denominato "OL2" nella tratta S.Viola - Milano Rogoredo e "OL1" per la tratta Milano Rogoredo - P.M. Livraga

Al personale di condotta dei treni devono essere notificate le prescrizioni relative sia alla linea tradizionale, a cura del DM di Bologna C.le (documenti orario e prescrizioni), sia alla linea AV/AC a cura dell'IBT RFI, anche per quel che riguarda la corsa di rientro.

Il personale di condotta dovrà associare il proprio terminale GSM-R al numero convoglio

Da Bologna C.le e fino all'attivazione del sistema ETCS sulla linea AV/AC il convoglio viaggerà con il sistema di protezione marcia treno disattivo

Sulla linea AV/AC il convoglio circola con il sistema ETCS inserito dal km 63+715 (PM Reggio Emilia AV) fino al km 178+804 (PT Pieve di Fissiraga)

Per effettuare l'inserimento e il disinserimento del sistema ETCS, il convoglio deve fermarsi rispettivamente al PM di Reggio Emilia AV e al P.T. Pieve di Fissiraga.

In caso di necessità il sistema ETCS potrà essere escluso dal PdC dietro ordine dell'IBT-RFI. Con il sistema ETCS escluso il convoglio potrà evitare la fermata presso il PM di Reggio Emilia AV e presso il P.T. Pieve di Fissiraga.

Il cambio tensione in ingresso e in uscita dalla linea AV/AC in corrispondenza dei due POC (POC Modena Est dal km 21+575 al km 21+820, POC Melegnano dal km 189+108 al km 189+263) dovrà essere effettuato manualmente, a bordo treno, dal PdC.

Il PdC deve considerare "Non attivo" ogni posto di cambio fase impegnato, ad eccezione del PCF di Beneceto (dal km. 83+872 al km 84+019) che deve essere considerato "Attivo" e in corrispondenza del quale le operazioni di bordo devono essere effettuate dal PdC manualmente.

Il convoglio in uscita dalla linea AV/AC proseguirà fino a Milano Rogoredo con il sistema di protezione escluso

Per l'arrivo a Milano Rogoredo devono essere rispettate le indicazioni fornite dal segnalamento di protezione.

7 PROCEDURE DI DETTAGLIO

7.1 Attività preparatorie

Trenta minuti prima dell'orario previsto per la partenza del convoglio.

- il PdC dovrà aver completato la verifica dello stato di efficienza del treno,
- l'IBT-RFI dovrà essersi portato a bordo treno, aver verificato con il PdC la condizione di efficienza del treno ed aver accertato la presenza dell'ICAT Milano presso l'ufficio DM della stazione di Tavazzano,
- l'RB-T-RFI dovrà essersi portato al treno per effettuare le verifiche tecniche di competenza
- l'IBT-GC dovrà essersi portato a bordo del treno, rispettando le indicazioni fornite allo scopo dall'IBT-RFI, ed aver accertato la presenza del CO presso il PM di Livraga
- il CO dovrà essersi portato presso il PM Livraga ed aver accertato, tramite il CMD-GC, che l'AMD abbia raggiunto i luoghi assegnati,
- l'AMD dovrà essersi portato presso i deviatori interessati ad eventuali manovre insieme al personale ed alle attrezzature necessarie per effettuare quanto di sua pertinenza,
- l'IMD dovrà essersi portato presso il Bivio/PC di Melegnano insieme al personale ed alle attrezzature necessarie per effettuare quanto di sua pertinenza,
- l'ICAT Milano dovrà essersi portato presso l'ufficio del DM della stazione di Tavazzano ed essersi accertato dell'avvenuto passaggio dei treni interferenti con l'inizio dell'interruzione e della presenza dell'IMD presso il Bivio/PC di Melegnano

7.2 Circolazione del convoglio

- a) Il PdC comunicherà verbalmente all'IBT-RFI il "pronto a partire" del treno,

- b) l'IBT-GC chiederà con dispaccio (Modulo V "Comunicazione Generica") al CO la predisposizione dell'itinerario necessario per il percorso del convoglio sulla linea AV/AC e l'alimentazione della LdC della tratta da S. Viola al km 190+796 della linea AV/AC;
- c) il CO procederà pertanto richiedendo:
- o al CMD-GC, con Modulo DI in uso presso il Consorzio, la manovra nella posizione richiesta dei deviatori interessati dall'itinerario e l'applicazione dei dispositivi di cui all'Art. 8 dell'I.S.D. (corrispondente Art.18 dell'I.P.C.L.),
 - o l'alimentazione della LdC della tratta da S. Viola al km 190+796 della linea AV/AC secondo le specifiche procedure emesse da DCI di Bologna, DCI di Milano e dal GC,
 - o successivamente darà conferma scritta (Modulo V "Comunicazione Generica") all'IBT-GC della percorribilità dell'itinerario da parte del treno comunicando la velocità consentita, nonché conferma dell'avvenuta alimentazione della LdC della tratta S.Viola km 190+796 della linea AV/AC.
- d) l'IBT-GC, dopo aver completato la procedura sopra riportata, compilando il Modulo V "Comunicazione Generica" (formula VI) confermerà l'avvenuta predisposizione dell'itinerario per la circolazione del treno sulla linea AV/AC. Il modulo sarà completato con le indicazioni delle velocità massime del convoglio durante l'intero tratto da percorrere, comprensive delle eventuali prescrizioni da osservare durante la marcia (riduzioni di velocità, etc.) e con la conferma dell'avvenuta alimentazione della LdC della tratta da S. Viola al km 190+796 della linea AV/AC.

L'IBT-GC prima di consegnare il modulo (formula VI) all'IBT-RFI dovrà farlo visionare al RBT-RFI che in segno di benestare lo dovrà controfirmare

- e) l'IBT-RFI richiederà all'ICAT Milano, con dispaccio (formula I), la conferma dell'interruzione del binario pari della tratta di linea Bologna DD Tavazzano (e) - Milano Rogoredo (e);
- f) l'ICAT Milano, ricevutone conferma da parte del DM di Tavazzano, ne darà notizia con dispaccio (formula II), all'IBT-RFI, precisando l'orario di inizio e di fine dell'interruzione;
- g) l'IBT-RFI richiederà:
- all'ICAT Milano, con dispaccio (formula III), la manovra del deviatore pari del Bivio/PC Melegnano dalla posizione per la deviata a quella di corretto tracciato con l'applicazione, nella nuova posizione, dei dispositivi di fermascambiatore previsti dall'Art 8 dell'I.S.D. (corrispondente Art.18 dell'I.P.C.L.) ed il ripristino della continuità del binario nel punto di sezionamento dello stesso.
 - All'IBT-GC, con dispaccio (formula IV), di predisporre l'itinerario, per l'inoltro del treno sulla linea AV/AC, sul binario dispari da S. Viola a P.M. Campegine e successivo inoltro sul binario dei pari fino al bivio/PC Melegnano e l'alimentazione della linea di contatto della tratta S. Viola al Bivio/P.C. Melegnano;

- h) l'ICAT Milano ordinerà con dispaccio all'IMD la manovra del deviatoio pari del Bivio/PC Melegnano in posizione sinistra, per il corretto tracciato, con successiva fermascambiatura a mezzo dei dispositivi di cui all'Art 8 dell'I.S.D. (e corrispondente Art.18 dell'I.P.C.L) ed il ripristino della continuità del binario nel punto di sezionamento dello stesso;
- i) l'IMD conclusa l'operazione ne darà conferma con dispaccio all'ICAT Milano;
- j) l'ICAT Milano confermerà, con dispaccio (formula V), all'IBT-RFI la disposizione per il corretto tracciato del deviatoio pari del Bivio/PC Melegnano con relativa fermascambiatura a mezzo dei dispositivi di cui all'Art 8 dell'I.S.D. (corrispondente all'Art.18 dell'I.P.C.L) ed il ripristino della continuità del binario nel punto di sezionamento dello stesso.

Il PdC, nel tratto Bologna C.le-S. Viola deve regolare la marcia rispettando i documenti e le prescrizioni ricevute dal DM di Bologna C.le; nel tratto S. Viola – Milano Rogoredo, deve regolare la marcia rispettando le prescrizioni ricevute dall'IBT-RFI, incluse quelle riguardanti le fermate necessarie per l'inserimento e il disinserimento del sistema ETCS indipendentemente dalle indicazioni visualizzate sul DMI dell'ETCS

- k) L'RBT-RFI, per il tratto di linea AC/AV deve
 - o verificare gli aspetti tecnici TE;
 - o verificare la compatibilità elettromagnetica con la linea storica;
 - o prendere visione, controfirmando in segno di benestare, delle prescrizioni emesse dal IBT-GC.

Per l'inoltro del convoglio dovranno essere osservate le seguenti procedure

- l'IBT-RFI richiederà all'ICAT Bologna con dispaccio (Formula VIII) la conferma della libertà del binario dispari della linea AV/AC fra S. Viola e Km 10+316,
- l'ICAT Bologna confermerà all'IBT-RFI con dispaccio (Formula IX),
- l'IBT-RFI, ricevuta le conferme da ICAT Bologna, ICAT Milano e IBT-GC, chiederà al DCO Nodo Bologna la predisposizione dell'itinerario, nell'impianto di S. Viola, dal binario dispari Verona al binario dispari AV/AC e la disposizione a via libera dei segnali,
- il DCO/Nodo, prima di concedere il consenso a Bologna C.le dovrà
 - o predisporre l'itinerario per il passaggio del convoglio dal binario pari al binario dispari, linea Verona, in corrispondenza dell'impianto di Bivio Bologna Nord;
 - o predisporre l'itinerario di transito, nell'impianto di S. Viola, dal binario dispari Verona al binario dispari AV/AC con la disposizione a via libera dei segnali.
 - o confermare verbalmente l'avvenuta predisposizione all'IBT-RFI;
- l'IBT-RFI, ottenuta la conferma dal DCO/Nodo, richiederà verbalmente al DM di Bologna C.le Cabina A la predisposizione del segnale a via libera;

- il DM di Cabina A di Bologna C.le, ricevuto il consenso dal DCO Nodo, predisporrà l'itinerario per la partenza del convoglio sul binario pari linea Verona e disporrà il segnale a via libera;
- l'IBT RFI ricevute le previste conferme, praticate al PdC le occorrenti prescrizioni e accertata la disposizione a via libera del segnale di partenza e l'avvenuto incarozzamento di tutti i viaggiatori, deve ordinare la partenza del treno

Durante la marcia del treno l'IBT-RFI e l'IBT-GC devono rimanere all'interno della cabina di guida insieme al PdC.

Dopo l'immissione del convoglio sulla linea AV/AC:

- l'IBT-RFI, superato con tutto il materiale il segnale di partenza di S. Viola, trasmetterà al DCO Nodo di Bologna il dispaccio formula X
- il DCO, dopo ricevimento di tale dispaccio, dovrà provvedere al ripristino della normale circolazione a S. Viola.

7.3 Ripristino dello stato degli impianti preesistente

Per le operazioni di ripristino dello stato degli impianti preesistente agli interventi effettuati per consentire la circolazione del convoglio, si dovrà attendere che il complesso ETR500 Y, durante la sua corsa di ritorno da Milano Rogoredo, abbia superato il POC di Melegnano attenendosi alle norme di seguito riportate:

- l'IBT-RFI confermerà all'ICAT Milano e all'IBT-GC, con dispaccio (formula VII), l'avvenuto ricovero del convoglio oltre il POC di Melegnano,
- l'ICAT Milano ordinerà con dispaccio all'IMD la manovra del deviatore pari del bivio/PC Melegnano con successiva fermascambiatrice in posizione per la deviazione a mezzo dei dispositivi di cui all'Art 8 dell'I.S.D. (corrispondente Art 18 dell'I.P.C.L) e la rimozione della continuità del binario nei punti di sezionamento dello stesso;
- l'IMD conclusa l'operazione ne darà conferma scritta all'ICAT Milano,
- l'ICAT Milano, dopo aver provveduto a far disalimentare, secondo le specifiche procedure emesse da DCI di Bologna, DCI di Milano e dal GC, la LdC tra POC Melegnano e Bivio/PC Melegnano, comunicherà al DM di Tavazzano, nei modi in uso in RFI, il proprio N.O. per la ripresa della circolazione dei treni sul binario pari della linea Bologna DD nel tratto Tavazzano-Milano Rogoredo

8 EVENTUALE SOCCORSO IN LINEA

Una eventuale richiesta di soccorso dovrà essere avanzata dal PdC al IBT-RFI che dovrà rapportarsi con il Dirigente Responsabile del Centro Operativo di Bologna. Il soccorso verso il convoglio dovrà essere gestito dal Dirigente Responsabile del Centro Operativo di Bologna, previ accordi con gli IBT-RFI, impiegando i materiali di seguito specificati,

- una locomotiva a trazione diesel, abilitata, in sosta nella stazione di Milano Rogoredo;

- l'altro complesso ETR500 Y, abilitato, in sosta nel binario di Precedenza del PM di Livraga,
- una locomotiva a trazione diesel, abilitata, in sosta nella stazione di Bologna C.le.

Tutti i materiali predisposti per il soccorso dovranno essere attrezzati e presentati con PdC, IBT-RFI ed IBT-GC.

"SISTEMA DI RIFERIMENTO"
(Direttiva ANSF n.1 / dir / 2012)

9 FORMULARIO

Formula I: "ICAT confermate l'interruzione del binario pari del tratto di linea BO-DD Tavazzano esclusa Milano Rogoredo esclusa",

Formula II: "IBT-RFI al Vs mod. M n° confermo dalle ore alle ore interruzione binario pari del tratto di linea BO-DD Tavazzano esclusa Milano Rogoredo esclusa che non riattiverò comunque senza Vs ordine",

Formula III: "ICAT confermate la disposizione per il corretto tracciato del deviatore pari del bivio/PC Melegnano con fermascambiatore dei relativi aghi a mezzo dispositivi di cui all' Art.8 dell' I.S.D. (corrispondente Art.18 dell' I.P.C.I.) ed il ripristino della continuità del binario nel punto di sezionamento dello stesso.",

Formula IV: "IBT-GC predisponete l'itinerario per consentire al treno i di accedere sul binario dispari AV fino al PM di Campegine con successivo inoltro sul binario pari in corrispondenza della comunicazione 03 - 01 che sarà percorso fino al bivio PC di Melegnano. Comunicate la velocità consentita ai treni i per la percorrenza fino Bivio/P.C. Melegnano ed eventuali altre condizioni di marcia. Confermate inoltre l'avvenuta alimentazione della linea di contatto fra S. Viola e Bivio/P.C. Melegnano",

Formula V: "IBT-RFI al Vs mod. M N° confermo fermascambiatore in posizione per il corretto tracciato, a mezzo dispositivi di cui all'articolo 8 ISD (corrispondente all' Art.18 dell' I.P.C.I.) , del deviatore pari del bivio/PC Melegnano ed il ripristino della continuità del binario nel punto di sezionamento dello stesso, che dovrà essere impegnato dal treno i alla velocità massima di km/h come da segnali di rallentamento esposti",

Formula VI: "IBT-RFI al Vs mod. n° predisposto itinerario per l'inoltro dei treni i sulla linea AV AC, sul binario dispari fino al PM di Campegine con successivo inoltro sul binario pari in corrispondenza della comunicazione 03 - 01 che sarà percorso fino al bivio/PC di Melegnano. Linea di contatto tra Santa Viola e Bivio P.C. Melegnano alimentata.

Durante la marcia il/i convoglio/i non dovrà/dovranno superare le velocità:

- di km/h nel tratto

- di km/h nel tratto

- di km/h nel tratto

- di km/h nel tratto

- di km/h nel tratto

Dovrà/dovranno inoltre osservare le seguenti prescrizioni:

a)

b)

c)

Formula VII *“ICAT al Vs modulo M n° potere riattivare per quanto di mia competenza la circolazione dei treni sul binario pari della linea BO-DD nel tratto Tavazzano-Milano Rogoredo”*,

Formula VIII: *“ICAT Bologna..... confermate libertà del binario dispari della linea AV/AC fra S. Viola e Km 10+316.”*

Formula IX: *“IBT RFI confermo libertà del binario dispari della linea AV/AC fra S. Viola e Km 10+316 che dovrete percorrere alla velocità massima di km/h.”*

Formula X: *“DCO Bologna convoglio ricoverato sul binario dispari linea AV, prosegue la sua corsa verso Milano.”*

9 MODULISTICA

Vengono allegati i seguenti moduli:

- Elenco Persone
- Modulo V di Comunicazione generica;
- Esempio di compilazione Modulo V,
- Modulo 4 - Manovra Deviatoi per transito in linea

ELENCO PERSONE

Posizione	Cognome Nome	N° Telefonico	Note
IBT-RFI	
IBT-GC	
PdC	
RBT-RFI	
IMD	
DCO	
ICAT	
DL/CEL-IT	
CMD-GC	
AMD	
CO	

ESEMPIO DI COMPILAZIONE MODULO V

COMUNICAZIONE GENERALE	
Data Ora	
da CO	n°
a IBT-GC	n°
SI COMUNICA CHE:	
<ul style="list-style-type: none"> - Si autorizza l'ingresso del convoglio Archimede dal Binario Dispari dell'Interconnessione di Piacenza Ovest al Binario Dispari della linea Alta Velocità e successivo ricovero sul Binario Dispari / Pari / Prec. Dispari / Prec. Pari (1) del PM di Livraga - La velocità di transito sui deviatori è di km/h. 	
.....	
La Comunicazione ha carattere dispositivo (1)	
La Comunicazione ha carattere informativo (1)	
FIRMA del CO	
FIRMA dell'IBT-GC	
Numero di Riscontro (se trasmessa telefonicamente)	
(1) BARRARE LA CASELLA SE NON INTERESSA	

MODULO D1 – INSTRADAMENTO CIRCOLAZIONE DA RICOVERO A ZONA DI LAVORO

a) RICHIESTA di MANOVRE per ITINERARIO di INGRESSO in LINEA

Data Ora

da: RESPONSABILE INTERVENTO (RI) di

a: COORDINATORE MOVIMENTAZIONE DEVIATOI (CMD)

In conformità al Piano di Circolazione n° del

n°	

DESCRIZIONE DELL'ITINERARIO RICHIESTO

Da Ricovero di

A Zona di Lavoro da pk + a pk + Linea

D	P
---	---

Deviatore N° Alla pk + Linea

D	P
---	---

Normale	Devziata
---------	----------

Deviatore N° Alla pk + Linea

D	P
---	---

Normale	Devziata
---------	----------

Dalla pk + Alla pk + Linea

D	P
---	---

Deviatore N° Alla pk + Linea

D	P
---	---

Normale	Devziata
---------	----------

Deviatore N° Alla pk + Linea

D	P
---	---

Normale	Devziata
---------	----------

Dalla pk + Alla pk + Linea

D	P
---	---

VOSTRO Numero di Riscontro

FIRMA RI

b) CONFERMA DI MANOVRE EFFETTUATE

Data Ora

da: COORDINATORE MOVIMENTAZIONE DEVIATOI (CMD)

a: RESPONSABILE INTERVENTO (RI) di

In conformità al Piano di Circolazione n° del

n°	

CONFERMO di avere eseguito, come da Vs. richiesta, le seguenti manovre :

Deviatore N° Alla pk + Linea

D	P
---	---

Normale	Devziata
---------	----------

Deviatore N° Alla pk + Linea

D	P
---	---

Normale	Devziata
---------	----------

Deviatore N° Alla pk + Linea

D	P
---	---

Normale	Devziata
---------	----------

Deviatore N° Alla pk + Linea

D	P
---	---

Normale	Devziata
---------	----------

Deviatore N° Alla pk + Linea

D	P
---	---

Normale	Devziata
---------	----------

VOSTRO Numero di Riscontro