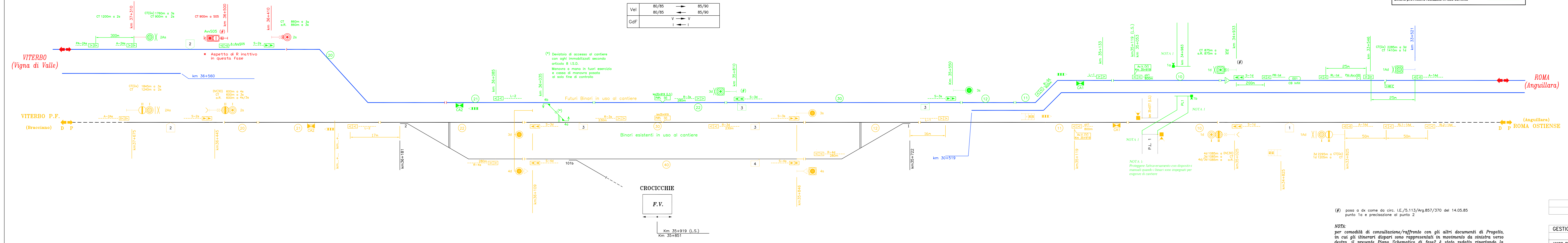

Binario unico
km 35+919 (LINEA STORICA)

Vel	80/85	→	85/90
	80/85	←	85/90
GdF	V	→	V
	I	←	I

----⊳⊳	PI PROVVISORIO
------▶▶	PI NUOVO IN FASE CORRENTE
------▶▶	PI NUOVO IN FASE PRECEDENTE
------▶▶	PI ELIMINATO
------▶▶	PI DA RIPROGRAMMARE

Legenda progetto	
Binario in esercizio	← → ← ⇨
Deviatoio bloccato con art.8	↓ ↑
Binario esistente	━━
Binario di progetto realizzato in fase corrente	🟥
Binario di progetto realizzato in fasi precedenti	🟦
Binario in demolizione	🟨
Binario provvisorio realizzato in fase corrente	🟩

LEGENDA:

▶	Boa imperativa di tipo commutato
▷	Boa non imperativa di tipo commutato (1)
>	Boa di tipo fisso (1)
DOA	Distanza obiettivo approssimata
FSC	Punto fine SCMT
RCC	Punto ripresa campionamento codice
I	Punto massimo di inizio captazione codice INFILL
▷	Segnale equipaggiato con dispositivo di liberazione anticipata della marcia (INFILL)
Vril10	Velocità di rilascio pari a 10 Km/h
Av.V.(V) Prog.....	Avviso variazione (velocità di linea)
Av.V.(F) Prog.....	Avviso variazione (grado di frenatura)
Av.V.(V,F) Prog.....	Avviso variazione (velocità di linea e grado di frenatura)
P.V.P.L.(V)	Punto variazione parametri di Linea (velocità di linea)
P.V.P.L.(F)	Punto variazione parametri di Linea (grado di frenatura)
P.V.P.L.(V,F)	Punto variazione parametri di Linea (velocità di Linea e grado di frenatura)
LIMITE FERMATA SCMT	Tabella limite di fermata per treni attrezzati con SCMT 'Art77 del R.S.'

(1)-Se associate a PI'S' su linee in BAcc risulta imperativa in presenza di codice 75 al binario.

(2)-Le misure riportate sui PI e in corrispondenza dei segnali come distanza dell'ente a valle di riferimento sono quelle misurate e arrotondate ai fini SCMT.

(3)-Nella tabella sono riportate le sole distanze non allineate con le progressive chilometriche di cui al piano schematico IS, la cui differenza risulta superiore all'errore percentualmente ammesso.

(#) posa a dx come da circ. I.E./5.113/Arg.857/370 del 14.05.85 punto 1a e precisazione al punto 2

NOTA:
per comodità di consultazione/raffronto con gli altri documenti di Progetto, in cui gli itinerari dispari sono rappresentati in movimento da sinistra verso destra, il presente Piano Schematico di fase2 è stato redatto riportando la numerazione dei Punti/Enti dell'ACEI attualmente in esercizio in accordo con il criterio sopra riportato.

MACROAREA	13
AREA	293

TABELLA TIPO DI DISTANZIAMENTO	
LINEA VITERBO P.F. – ROMA OSTIENSE	
PUNTO 1 (s.b.)	PUNTO 2 (s.b.)
Bca	Bca

TABELLA DISTANZE NON ALLINEATE (3)

Da	A	Distanza rilevabile dalla progressiva chilometrica	Distanze misurate UTILI ai fini SCMT	Scostamento rispetto progressive chilometriche

GESTIONE ENCODER/P.I.	ELENCO SEGNALI
RIDONDATA	–
UNICO ENCODER PER PIU' SEGNALI	–
ENCODER DA SEGNALE	tutti i segnali

COMMITTENTE:

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

PROGETTAZIONE:

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DIREZIONE TECNICA
U.O. TECNOLOGIE CENTRO

PROGETTO DEFINITIVO

RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA ROMA-VITERBO
TRATTA CESANO-VIGNA DI VALLE

APPALTO TECNOLOGICO MULTIDISCIPLINARE

ACEI di CROCICCHIE
PIANO SCHEMATICO SCMT - FASE 2

SCALA

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
NR1J	01	D	18	DX	MT0300	002	A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato	Data
A	EMISSIONE ESECUTIVA	D.DONISI	SETTEMBRE 2018	F.BOTTARI	SETTEMBRE 2018	T.PAOLETTI	SETTEMBRE 2018	G.BUFFARINI	

ITALFERR S.p.A.
U.O. Tecnologie Centro
Ing. Guido Buffarini
Ordine Ingegneri Provincia di Roma
n. 17812

File: NR1J01D18DXMT0300002A_PS_SCMT_Crocicchie_FASE_2.dwg

n. Elab.: 784