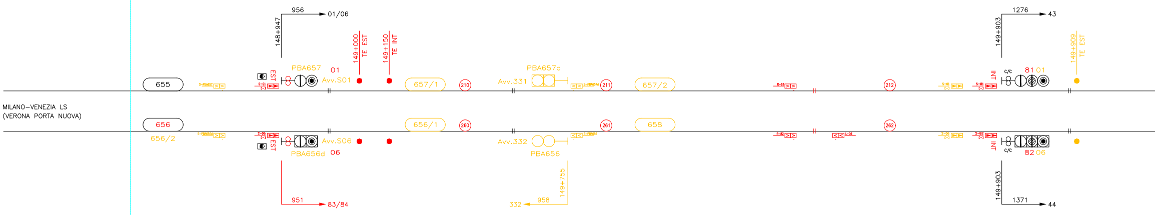
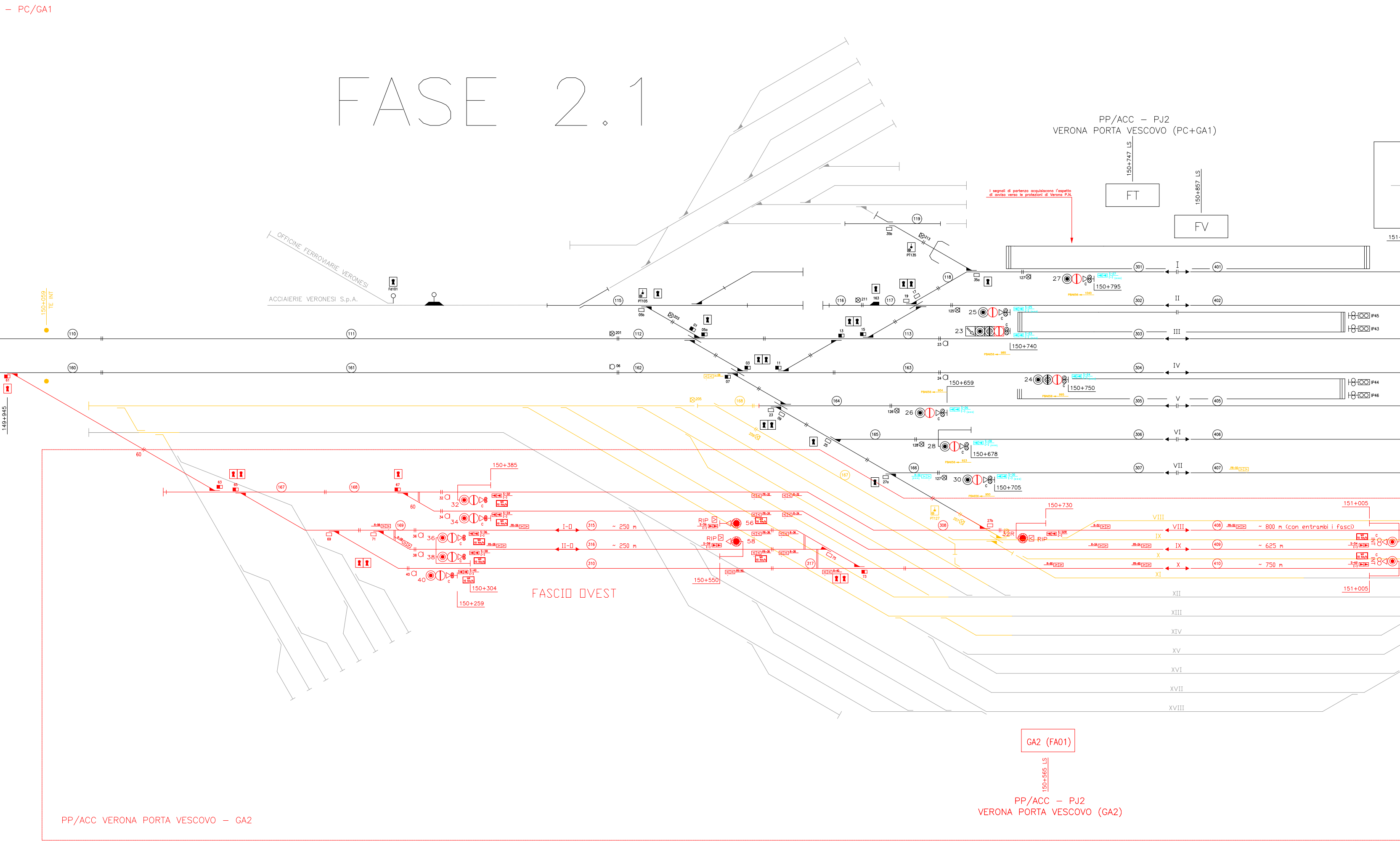
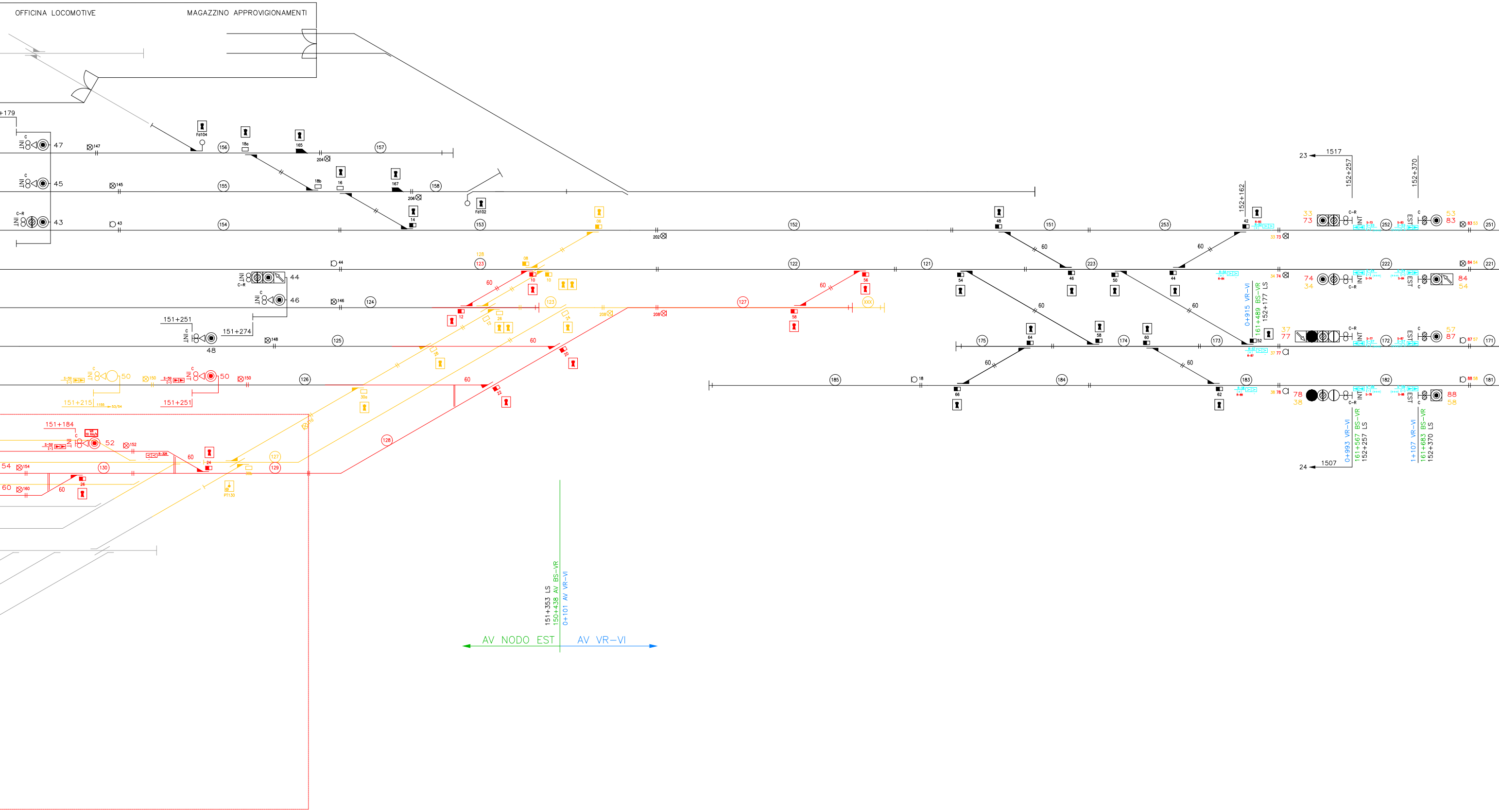
PPACC VERONA PORTA VESCOVO
PPM VERONA PORTA VESCOVO

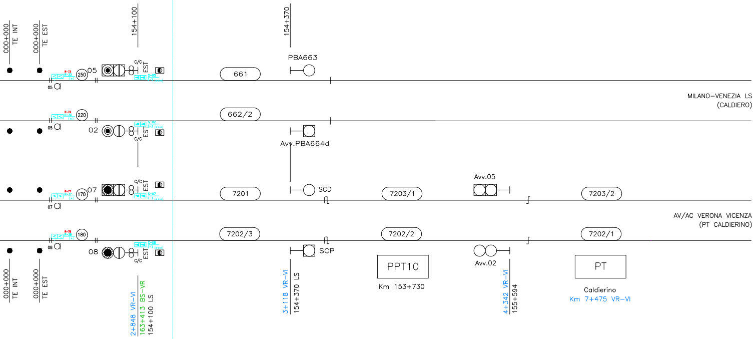

956
01/06
148+947
149+000
TE EST
149+150
TE INT
1276
43
149+903
149+909
TE EST
655
PBA657
01
EST
Avv.S01
S-PBA657
S-01
657/1
210
PBA657d
Avv.331
S-PBA657d
211
657/2
R-81
212
S-01
S-81
INT
c/c
81
01
MILANO–VENEZIA LS
(VERONA PORTA NUOVA)
656
656/2
S-PBA656d
S-06
EST
Avv.S06
PBA656d
06
656/1
260
Avv.332
PBA656
S-PBA656
261
658
R-82
L-06
262
S-06
S-82
INT
c/c
82
06
951
83/84
149+755
958
332
149+903
1371
44

FASE 2.1


– PC/GA1
PP/ACC – PJ2
VERONA PORTA VESCOVO (PC+GA1)
150+747 LS
FT
150+857 LS
FV
I segnali di partenza acquisiscono l'aspetto di avviso verso le protezioni di Verona P.N.
OFFICINE FERROVIARIE VERONESI
ACCIAIERIE VERONESI S.p.A.
150+059 TE INT
149+945
150+795
150+740
150+659
150+750
150+678
150+705
150+730
151+005
150+385
150+304
150+259
150+550
27
25
23
24
26
28
30
32
34
36
38
40
56
58
32R
RIP
60
I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII
IX
X
XI
XII
XIII
XIV
XV
XVI
XVII
XVIII
~ 250 m
~ 800 m (con entrambi i fasci)
~ 625 m
~ 750 m
FASCIO OVEST
GA2 (FA01)
150+565 LS
PP/ACC – PJ2
VERONA PORTA VESCOVO (GA2)
PP/ACC VERONA PORTA VESCOVO – GA2



OFFICINA LOCOMOTIVE
MAGAZZINO APPROVIGIONAMENTI
47
45
43
44
46
48
50
52
54
60
151+251
151+274
151+215
151+184
151+251
156
157
155
158
154
153
152
151
253
251
123
122
121
223
222
221
124
127
125
175
174
173
172
171
126
185
184
183
182
181
130
129
128
127
Fd104
Fd102
60
152+162
152+257
152+370
23
1517
24
1507
33
73
53
83
74
34
84
54
37
77
57
87
78
38
88
58
INT
EST
C-R
0+915 VR-VI
161+489 BS-VR
152+177 LS
0+993 VR-VI
161+567 BS-VR
152+257 LS
1+107 VR-VI
161+683 BS-VR
152+370 LS
151+353 LS
150+438 AV BS-VR
0+101 AV VR-VI
AV NODO EST
AV VR-VI



000+000 TE INT
000+000 TE EST
154+100
154+370
PBA663
661
662/2
Avv.PBA664d
MILANO–VENEZIA LS
(CALDIERO)
05
250
02
220
07
170
08
180
C/C
EST
7201
SCD
7203/1
Avv.05
7203/2
AV/AC VERONA VICENZA
(PT CALDIERINO)
7202/3
7202/2
7202/1
SCP
Avv.02
PPT10
Km 153+730
PT
Caldierino
Km 7+475 VR–VI
2+848 VR–VI
163+413 BS–VR
154+100 LS
3+118 VR–VI
154+370 LS
4+342 VR–VI
155+594

LEGENDA:

▶	Boa imperativa di tipo commutato
▷	Boa non imperativa di tipo commutato (*)
>	Boa di tipo fisso (*)
DOA	Distanza obiettivo approssimata
FSC	Punto fine SCMT
RCC	Punto ripresa campionamento codice
I	Punto massimo di inizio captazione codice INFILL
I–30	Punto massimo di inizio captazione codice INFILL per liberazione a 30Km/h effettuata con Q_INFILL=100Km/h e con l'aggiunta di un PI aV o di un PI V che impone V_RANGO_..=30Km/h
▷	Segnale equipaggiato con dispositivo di liberazione anticipata della marcia (INFILL)
Vril 10Km/h	Velocità di rilascio pari a 10Km/h
Av.V.(V) Prog.__	Avviso variazione (velocità di linea)
Av.V.(F) Prog.__	Avviso variazione (grado di frenatura)
Av.V.(FV) 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.(FV)	Punto variazione parametri di Linea (velocità di Linea e grado di frenatura)
□—I	Tabella "Limite fermata SCMT"

(*)–Se associato a PI"S" su linee in BAcc risulta imperativa in presenza di codice 75 al binario.

● Picchetto Limite posizionato a 90cm dal binario in asse alla prima boa RL/S
(All.1 punto 15 bis del R.S.)

▨ Infill non attivi

Note:
1) Nel seguente documento non sono stati riportate le Variazioni di Velocità e GdF in assenza di FCL aggiornati al nuovo ACC di Verona P.N.
2) L'attrezzaggio ERTMS L2 è stato riportato solamente per le modifiche in Rosso–Giallo.

Note:

(#)l'attrezzaggio delle aste di manovra è stato previsto in conformità a quanto disposto dall'app.B Vol.2 SRS SCMT relativamente all'approccio al binario tronco non utilizzato per servizio viaggiatori. Tuttavia, considerato che la limitata lunghezza delle aste non permette la corretta ubicazione dei PI, si rende necessario discutere la modalità di attrezzaggio con DT RFI

(##)L'effettiva ubicazione dei PI relativi al raccordo dovrà essere valutata in fase di progettazione dei dettaglio.

LEGENDA SIMBOLI

00	CdB attrezzato con INFILL
⊛	Attrezzaggio con segnale di Avvio e Avanzamento anteriori e posteriori

TABELLA TIPO DI DISTANZIAMENTO	
LINEA BRENNERO - VERONA	
Punti 123 e 124	
BAcc 3/3 reversibile ERTMS–L2 sovrapposto	
TABELLA TIPO DI DISTANZIAMENTO	
LINEA BRESCIA - VICENZA	
Punti 121 e 122	Punto 331 e 332
BAcf + eRSC 3/3 revers. ERTMS–L2 sovrapposto	BAcf + eRSC 3/3 revers. ERTMS–L2 sovrapposto
TABELLA TIPO DI DISTANZIAMENTO	
LINEA AV/AC BRESCIA - VERONA	
Punti 103 e 104	
BAcf + eRSC 3/3 revers. ERTMS–L2 sovrapposto	
TABELLA TIPO DI DISTANZIAMENTO	
LINEA VERONA - POGGIO RUSCO	
Punti 105 e 106	
BAcc 3/3 reversibile ERTMS–L2 sovrapposto	
TABELLA TIPO DI DISTANZIAMENTO	
TRATTA BIVIO/PC S.MASSIMO - VERONA P.N. (MERCI)	
Punti 401 e 402	
BAcf reversibile ERTMS–L2 sovrapposto	
TABELLA TIPO DI DISTANZIAMENTO	
TRATTA QUADRANTE EUROPA - VERONA P.N. (MERCI)	
Punti 403 e 404	
BAcf + eRSC 3/3 revers. ERTMS–L2 sovrapposto	
TABELLA TIPO DI DISTANZIAMENTO	
TRATTO VERONA P.N. (MERCI) - BIVIO/P.C. S.LUCIA	
Punti 405 e 406	
BAcf reversibile ERTMS–L2 sovrapposto	

Funzione del PI ERTMS L2 :

- R: Ricalibrazione, R/C: Ricalibrazione e Riconnessione
- A0,A1,........An: Annuncio
- C, Cs: Connessione con RBC
- S/L2: Cambio sistema di segnalamento in ingresso
- S/LT, S/TL: Cambio sistema di segnalamento in uscita
- SR, SR/A Stop se in modalità Staff Responsible
- RN, RNs: Registrazione alla rete radio
- D: Disconnessione da RBC
- MT: Uscita Deposito
- M: Stop se in Shunting
- W, RW: Annuncio cambio sistema di segnalamento e ricalibrazione e riferimento di posizione geografica
- VN: Riduzione di velocità in Staff Responsible
- HO: Transizione (Hand–Over) RBC/RBC
- HR: Annuncio Transizione RBC/RBC
- SR/TL: Stop se in Staff Responsible e uscita da L2

🟥	CARTELLO Imperativo Partenza/Protezione Nuovo
⊣	CARTELLO Imperativo di EoA Nuovo
▷▷ NM–xxxx–X–xxx	PI Puro ERTMS Nuovo
S–xxx xxx ▶▶ NM–xxxx–X–xxx S–xxx xxx >> NM–xxxx–X–xxx	PI Misto SCMT/ERTMS da riconfigurare

LEGENDA

▶▶ >>	In nero SCMT esistente
▶▶ >>	In rosso SCMT nuovo
▶▶ >>	In verde SCMT provvisorio
▶▶ >>	In giallo SCMT da demolire
▶▶ >>	In azzurro SCMT da riconfigurare (*) solo boe (**) solo encoder (***) sia boe che encoder
▶▶ >>	In blu chiaro interventi ERTMS L1-L2 su PI SCMT esistenti o di nuova posa (#L1) solo boe (ERTMS L1) (##L1) solo encoder (ERTMS L1) (###L1) sia boe che encoder (ERTMS L1) (#L2) solo boe (ERTMS L2) (##L2) solo encoder (ERTMS L2) (###L2) sia boe che encoder (ERTMS L2)
>> ▶▶	In magenta ERTMS nuovo (*1) : PI Commutato ERTMS

COMMITTENTE:

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

PROGETTAZIONE:

ITALFERR

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01 e s.m.i

CUP:J14D20000010001

U.O. IMPIANTI SEGNALAMENTO

PROGETTO DEFINITIVO

LINEA AV/AC MILANO - VENEZIA
LOTTO FUNZIONALE TRATTA AV/AC VERONA - PADOVA
NODO AV/AC DI VERONA: INGRESSO EST

IMPIANTI DI SEGNALAMENTO

SCMT VERONA PORTA VESCOVO FASE 2
PIANO SCHEMATICO SCMT/ERTMS esistente in r/g - Fase 2.1

SCALA: -

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
IN1A	20	D	58	PX	MT1320	001	A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione esecutiva	R.Mister	Dic. 2021	S.Buccheri	Dic. 2021	C. Mazzocchi	Dic. 2021	M.Gambaro Dic. 2021 Ordine Ingegneri Provincia di Genova n. 9052A GAMBARO MARIO

File: IN1A20D58PXMT1320001A.dwg | n. Elab.: