



## Art. 19

**All'art. 7 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico Parte V – Blocco elettrico conta-assi – Sezione I – Linee a semplice e a doppio binario non banalizzate sono apportate le seguenti modifiche:**

**- Nel punto A) LINEE A DOPPIO BINARIO il terzo capoverso del comma 4 bis) è così sostituito:**

In quest'ultimo caso può provvedere alla liberazione artificiale solo dopo aver vincolato verbalmente il proseguimento del treno al proprio benessere ricevendone conferma scritta dal capotreno ed aver acquisito la certezza che la tratta fra la stazione impresenziata o il P.B.I. e la propria sia libera da treni. Il capotreno, prima di trasmettere il dispaccio di conferma (1) al DM, deve consegnarne copia al macchinista ritirandone la firma. La ripresa della corsa deve essere autorizzata dal DM con ordine scritto al capotreno che ne consegnerà copia al macchinista ritirandone la firma.

---

(1) "Treno....del... .. confermasi ripresa della corsa solo dopo ricevimento vostro nulla osta."

**- Nel punto B) LINEE A SEMPLICE BINARIO l'ultimo capoverso del comma 1 bis) è così sostituito:**

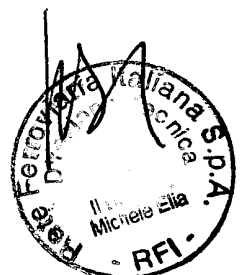
Per il superamento di un segnale di partenza di una località impresenziata a via impedita e con lettera «A» spenta che abbia anche la funzione di proteggere punti singolari della linea diversi dai raccordi (zona soggetta a caduta massi, ecc.) devono essere osservate, in aggiunta alle procedure di cui sopra, le norme specifiche emanate dall'Unità centrale competente e riportate nell'Orario di Servizio.

**- Nel punto B) LINEE A SEMPLICE BINARIO il decimo capoverso del comma 2) è così sostituito:**

In quest'ultima circostanza può provvedere alla liberazione artificiale solo dopo aver vincolato verbalmente il proseguimento del treno al proprio benessere ricevendone conferma scritta dal capotreno ed aver acquisito la certezza che la tratta fra la stazione impresenziata e la propria sia libera da treni. Il capotreno, prima di trasmettere il dispaccio di conferma (1) al DM, deve consegnarne copia al macchinista ritirandone la firma. La ripresa della corsa deve essere autorizzata dal DM con ordine scritto al capotreno che ne consegnerà copia al macchinista ritirandone la firma.

---

(1) "Treno....del... .. confermasi ripresa della corsa solo dopo ricevimento vostro nulla osta."





## Art. 20

All'art. 6 dell'Istruzione per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico Parte V – Blocco elettrico conta-assi – Sezione II – Linee a doppio binario banalizzate è apportata la seguente modifica:

**Nel comma 14 il secondo capoverso del punto 14.1 è così sostituito:**

Il DM di tale stazione deve richiedere verbalmente alla precedente stazione abilitata ed ottenere con dispaccio la precisazione dell'ultimo treno partito (*Rispetto liberazione artificiale B.ca ultimo treno ....partito ore....*). Qualora detto treno non sia ancora giunto, il DM interessato dovrà attendere il suo arrivo nella propria stazione oppure che uno dei treni ancora in circolazione si annunci dalla stazione impresenziata o dal PBI. In quest'ultimo caso può provvedere alla liberazione artificiale solo dopo aver vincolato verbalmente il proseguimento del treno al proprio benessere ricevendone conferma scritta dal capotreno ed aver acquisito la certezza che la tratta fra la stazione impresenziata o il P.B.I. e la propria sia libera da treni. Il capotreno, prima di trasmettere il dispaccio di conferma (1) al DM, deve consegnarne copia al macchinista ritirandone la firma. La ripresa della corsa deve essere autorizzata dal DM con ordine scritto al capotreno che ne consegnerà copia al macchinista ritirandone la firma.

---

(1) "Treno... ..del... .. confermarsi ripresa della corsa solo dopo ricevimento vostro nulla osta".

## Art. 21

All'Allegato 2 delle Norme per l'Esercizio degli impianti di Trazione Elettrica è apportata la seguente modifica:

**Il secondo capoverso del comma 2 relativo agli Impianti telefonici" è così sostituito:**

Sulle linee sulle quali è attivo il sistema di collegamento terra – treno via radio GSM o GSM-R, i posti telefonici sono indicati nell'Orario di servizio. Sulle rimanenti linee, nei tratti allo scoperto, una freccia sui pali di sostegno della linea aerea di contatto indica la direzione del posto telefonico più vicino. Tale freccia indicatrice è riportata sui piedritti delle gallerie, indipendentemente dall'esistenza di sistemi di collegamento terra – treno.

## Art. 22

Alla Disposizione n° 21 del 12 settembre 2003 avente per oggetto "Specifiche dei requisiti funzionali e della configurazione grafica del Fascicolo Circolazione Linee" sono apportate le seguenti modifiche:

**- il punto II.4.5.19 dell'Allegato 1 è così sostituito:**

Per le linee non elettrificate e per quelle elettrificate sulle quali è attivo il sistema di collegamento terra – treno via radio GSM o GSM-R, devono essere riportati i prospetti contenenti l'ubicazione dei posti telefonici in linea.





- il punto II.4.5.21 dell'Allegato 1 è così sostituito:

In questa sezione devono essere riportati i prospetti contenenti le linee sulle quali è istituito il sistema di collegamento terra – treno ad onde convogliate e quelle ove è utilizzabile la chiamata d'emergenza del Sistema GSM-R.

- nel punto II.4, i titoli del capitolo 9 e del punto II.4.10 e delle relative tabelle sono così sostituiti:

**“MASSIMA MASSA RIMORCHIABILE”**

- nel punto II.5, il testo dell'ultimo alinea è così sostituito:

“Massima massa rimorchiabile”

#### **Art. 23**

All'art. 11 della Prefazione generale all'orario di servizio è apportata la seguente modifica:

**Il comma 4 è così sostituito:**

4. Le Imprese Ferroviarie che mettono in circolazione carrozze devono provvedere alla piombatura:

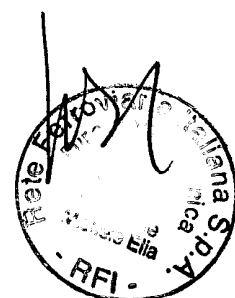
- a) dei rubinetti di emergenza del freno delle carrozze che sono munite di tali dispositivi;
- b) delle maniglie del freno di emergenza delle carrozze marcate RIC;
- c) dei dispositivi (rubinetti, tasti, pulsanti, leve) di sicurezza delle porte a comando elettropneumatico delle carrozze munite di tale sistema di chiusura.

#### **Art. 24**

Al Capitolo IV della Prefazione generale all'orario di servizio è apportata la seguente modifica:

**Il titolo del capitolo IV è così sostituito:**

**GRADI DI PRESTAZIONE – PRESTAZIONE DELLE LOCOMOTIVE E DELLE  
AUTOMOTRICI – MASSA DEI TRENI**





## Art. 25

**L'art. 37 della Prefazione generale all'orario di servizio è così sostituito:**

### GRADI DI PRESTAZIONE

1. Ogni linea, a seconda della resistenza che oppone alla trazione dei treni per le sue caratteristiche altimetriche e planimetriche, è divisa, in ciascuno dei due sensi di marcia, in sezioni di carico alle quali viene attribuito un grado di prestazione contrassegnato da una cifra araba.

I gradi di prestazione sono 31 e sono indicati in apposita colonna delle fiancate principali dell'Orario di Servizio in corrispondenza dell'inizio dei singoli tratti.

Il grado 1 si riferisce alle linee o tratti di linea pianeggianti o in discesa. Gli altri gradi, in ordine progressivo, sono attribuiti alle linee o tratti di linea con resistenza alla trazione via via crescente in relazione alle livellette in salita ed alle curve.

2. Per determinati tratti di linea con brevi livellette di acclività superiore a quella caratteristica del tratto stesso, il grado di prestazione è rappresentato da un numero ed un indice, in basso a destra (esempio 3<sub>8</sub>) il numero definisce il grado di prestazione principale caratteristico del tratto più esteso, mentre l'indice definisce il grado di prestazione sussidiario relativo ai tratti più acclivi e di breve estensione.

## Art. 26

**Il testo dell'art. 38 della Prefazione generale all'orario di servizio è così sostituito:**

1. La **prestazione** di una locomotiva è il carico in tonnellate che essa può rimorchiare od eventualmente spingere, su un determinato tratto di linea, garantendo il rispetto dell'orario programmato.

2. La **prestazione massima** di una locomotiva è il carico in tonnellate che essa può rimorchiare od eventualmente spingere su un determinato tratto di linea, garantendo dopo l'arresto la ripresa della corsa da ogni punto con un minimo valore di accelerazione.

Il valore della prestazione massima è riportato su apposite tabelle suddivise in sezioni di carico ed inserite nei Fascicoli Linea/Fascicoli Orario. Rispetto ai valori riportati nelle tabelle è ammessa un'eccedenza di 5 t che si ritiene trascurabile.

3. Su alcune sezioni di carico, individuate nei Fascicoli Linea/Fascicoli Orario dal simbolo “\*” la prestazione massima assegnata alle locomotive è calcolata tenendo conto del posizionamento dei segnali e dei punti di normale arresto dei treni. In questi casi, per la stessa sezione di carico, sono riportati per ogni locomotiva nei Fascicoli Linea/Fascicoli Orario due valori di prestazione massima. Il primo valore garantisce la ripresa della corsa solo dai punti anzidetti. Il secondo valore, riportato in *corsivo* sotto il primo, garantisce la ripresa della corsa da ogni punto del tratto di linea considerato.





4. Nel caso in cui sulle sezioni contrassegnate dal richiamo “\*” debba essere istituito un rallentamento o un abbassamento archetti programmato, le Unità periferiche comunicheranno alle Imprese Ferroviarie interessate, per il periodo previsto, l’adozione delle prestazioni massime riportate in corsivo nelle tabelle dei Fascicoli Linea/Fascicoli Orario.

5. La prestazione delle locomotive diesel che alimentano la condotta alta tensione dei veicoli deve essere opportunamente ridotta in relazione alle caratteristiche dei mezzi di trazione.

6. Sulle linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, nei relativi Fascicoli Orario è riportata la “velocità di impostazione” con la quale è calcolato l’orario di ogni treno e che consente al personale di condotta di rispettare l’orario programmato.

### Art. 27

**L’art. 42 della Prefazione generale all’orario di servizio è così sostituito:**

#### MASSA RIMORCHIATA

1. La massa del materiale rimorchiato di un treno non deve superare la prestazione della locomotiva.

Per giustificate esigenze di servizio la massa rimorchiata può anche superare tale limite senza superare comunque la prestazione massima della locomotiva stessa.

2. L’agente addetto alla formazione treni deve comunicare al personale di condotta (1) la massa rimorchiata dei treni di materiale ordinario.

\_\_\_\_\_

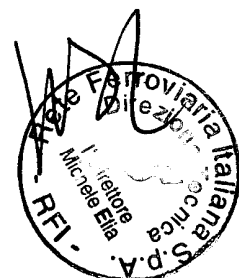
(1) Formula: Massa rimorchiata ... .. t.

### Art. 28

**All’art. 53 della Prefazione generale all’orario di servizio è apportata la seguente modifica:**

**Il comma 3 è così sostituito:**

3. In caso eccezionale di trazione multipla mista spetta all’Impresa Ferroviaria disporre per il calcolo della prestazione, emanando eventualmente opportune norme, occorrenti per le diverse caratteristiche tecniche derivanti dai due differenti sistemi di trazione.





## Art. 29

All'art. 81 della Prefazione generale all'orario di servizio è apportata la seguente modifica:

La tabella A è così sostituita:

**TABELLA A**

Percentuali minime di massa frenata normalmente attribuita ai treni di materiale ordinario serviti da freno continuo	
Tipo di treno	Massa frenata con freno continuo tipo viaggiatori
Treni viaggiatori e merci con orario programmato	Percentuale prevista in Orario
Treni viaggiatori e merci con velocità massima fino a 120 km/h	90%
Treni merci con velocità massima fino a 100 km/h	75%
Altri treni merci con velocità massima fino a 90 km/h	70%
Tipo di treno	Massa frenata con freno continuo tipo merci (1)
Treni merci con orario programmato	Percentuale prevista in Orario
Treni merci con velocità massima fino a 120 km/h (2)	75%
Treni merci con velocità massima fino a 100 km/h (2)	70%
Treni merci con velocità massima fino a 90 km/h	
Locomotive isolate	60%
Treni merci con velocità massima fino a 80 km/h	
Tradotte	50%

(1) Tali treni sono individuati in orario da apposito segno convenzionale.  
(2) Treni merci serviti da mezzi di trazione provvisti di ripetizione dei segnali, circolanti su linee o tratti di linea attrezzate con il blocco automatico a correnti codificate.

## Art. 30

Dopo il Capitolo IX bis della Prefazione generale all'orario di servizio è inserito il seguente Capitolo IX ter:

### NORME PARTICOLARI DI CIRCOLAZIONE (NPC)

#### Art. 91 quater

1. Per determinate Locomotive, Elettrotreni, Automotrici termiche ed elettriche e loro rimorchi, il Gestore dell'Infrastruttura può disciplinarne il servizio emanando specifiche Disposizioni, denominate **Norme Particolari di Circolazione (NPC)** che integrano le norme di esercizio.





2. Spetta alle Imprese Ferroviarie disporre affinché il personale sia portato a conoscenza delle suddette NPC e ne sia in possesso durante il servizio sui rotabili interessati.

3. Determinate caratteristiche tecniche di alcuni rotabili emanate con NPC (velocità massima, massa reale, massa frenata, limitazioni di velocità dovute alla ubicazione nel treno dei mezzi o in caso di traino) sono riportate nella presente pubblicazione.

### Art. 31

All'art. 110 della Prefazione generale all'orario di servizio è apportata la seguente modifica:

**Il comma 1 è così sostituito:**

1. La massa delle colonne di veicoli da manovrare quando impegnino binari di corsa in pendenza non deve superare:

a) la prestazione massima della locomotiva riportata nel Fascicolo Linea/Fascicolo Orario per il senso di marcia in salita;

b) i valori in tonnellate indicati nella Tabella 45, nel caso d'impiego degli automotori o delle locomotive da manovra riportati in tabella.

### Art. 32

All'art. 118 della Prefazione generale all'orario di servizio è apportata la seguente modifica:

**Il secondo capoverso del comma 1 è così sostituito:**

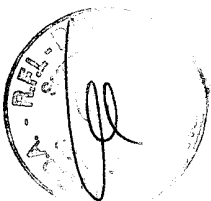
Le medesime norme devono essere osservate anche per le sottostazioni mobili di trasformazione e per i carri alimentatori di cui al Fascicolo Linee/Fascicolo Orario.

### Art. 33

All'allegato V della Prefazione generale all'orario di servizio sono apportate le seguenti modifiche:

- **Il titolo dell'allegato è così sostituito:**

**USO DEI TELEFONI E PRINCIPALI MODULI PER LE PRESCRIZIONI AI TRENI  
E LA REGISTRAZIONE DEI FONOGRAMMI CITATI NELLA PUBBLICAZIONE  
(M.40, M.40a, M.100b, IE.6.03)**





- Prima dei fac-simile dei moduli è inserito il seguente testo:

### 1. Apparecchi telefonici

Lungo le linee e sui piazzali di determinate località di servizio sono in opera telefoni collegati con le attigue stazioni, con gli attigui posti di blocco oppure con il Dirigente Unico ed, eventualmente, con il posto pilota T.E. ed altri posti ed uffici. In particolare:

- sulle linee a dirigenza locale, nelle località di servizio che possono essere impresenziate, in corrispondenza dei segnali di protezione e partenza sono in opera telefoni collegati con le attigue stazioni;

- su linee esercitate in telecomando, nelle località di servizio che possono essere impresenziate, in corrispondenza dei segnali di protezione, di partenza e del fabbricato viaggiatori sono in opera telefoni collegati con il DCO. In determinate località i telefoni in corrispondenza dei segnali di partenza possono mancare.

In corrispondenza dei segnali di blocco intermedi, salvo i segnali di PBA con permissività permanente ubicati sulle linee dove è attivo il sistema di collegamento terra – treno via radio GSM o GSM-R, sono in opera telefoni collegati con le attigue stazioni o con il DCO.

In corrispondenza di ogni apparecchio telefonico, in apposito quadro, vengono riportati il numero del circuito, il nome dei posti chiamabili in esso inseriti e le relative chiamate distintive.

Sulle linee non elettrificate e su quelle elettrificate sulle quali è attivo il sistema di collegamento terra – treno via radio GSM o GSM-R, i posti telefonici in linea sono indicati nell'Orario di servizio. Sulle rimanenti linee elettrificate, nei tratti allo scoperto, una freccia sui pali di sostegno della linea aerea di contatto indica la direzione del posto telefonico più vicino. Tale freccia indicatrice è riportata sui piedritti delle gallerie delle linee elettrificate, indipendentemente dall'esistenza di sistemi di collegamento terra – treno.

I telefoni sono contenuti in apposito armadietto, apribile con la chiave tripla.

I posti telefonici all'aperto sono individuati dalla lettera "T" o dalla scritta "telefono"; in galleria tali indicazioni sono normalmente illuminate.

Le linee o tratti di linea sui quali è attivo il sistema di collegamento terra – treno via radio GSM o GSM-R, sono indicati nell'Orario di Servizio.

### 2. Norme per l'uso dei telefoni

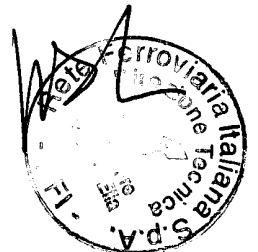
Per l'uso del telefono si dovrà procedere come segue:

a) aprire completamente lo sportello, se chiuso in armadietto, per inserire il telefono nel circuito;

b) controllare che non vi siano comunicazioni in corso onde evitare di interromperle; l'interruzione è ammessa nel solo caso di assoluta urgenza, annunciandosi con la parola "urgente";

c) seguire le istruzioni indicate nell'apposita tabella applicata all'apparecchio per chiamare il posto con cui si vuole comunicare;

d) annunciarsi dopo avere avuto il "pronto" del posto chiamato, qualificandosi ed indicando il posto telefonico da cui si parla (es.: parla il macchinista del treno ... dal posto telefonico al km ... ) indi dare inizio alla comunicazione o richiesta di essere collegato con altro posto telefonico indicato nella predetta tabella;







e) rimettere, a comunicazione ultimata, il microfono nell'armadietto e chiudere lo sportello a chiave.

### 3. Moduli e loro modalità di compilazione

Per le comunicazioni registrate il macchinista dovrà utilizzare il modulo M.40a, compilandolo come un dispaccio ed aggiungendo, in caso di trasmissione dello stesso, al numero progressivo del modulo il previsto numero saltuario a due cifre.

Ciascun posto telefonico è dotato di moduli M.100b per il personale del Movimento e, se posto su linea elettrificata, di moduli I.E.6.03 per quello dell'elettrificazione.

Il modulo M.100b, da usare per tutte le comunicazioni che debbono essere registrate, è costituito da un protocollo sul quale i fonogrammi devono essere trascritti uno di seguito all'altro, senza lasciare righe in bianco e numerati con numero progressivo e saltuario.

Il modulo I.E.6.03, da usare nei rapporti con il posto pilota T.E. per la richiesta di togliere o ridare tensione alla linea di contatto e per la conferma che la tensione è stata tolta, è costituito da un blocco di tagliandi numerati staccabili e relative matrici, da compilare a decalco.

Ciascun modulo deve essere usato per una sola comunicazione. Il numero del tagliando riportato in alto a sinistra è il numero del fonogramma.

Il modulo I.E.6.03 può anche essere recapitato a mano, avvalendosi del tagliando del modulo stesso come ricevuta.

### 4. Modalità di trasmissione dei fonogrammi

Tutti i fonogrammi devono essere scritti usando penna a sfera e devono essere fatti precedere dalla data.

Ciascun fonogramma, oltre alle indicazioni dello stampato deve contenere nell'ordine:

- il numero progressivo e saltuario del fonogramma in partenza;
- l'agente o l'ufficio destinatario;
- il posto telefonico da cui viene trasmesso;
- il testo;
- il profilo, il cognome e il nome del trasmittente e quelli del ricevente.

I fonogrammi da trasmettere, dopo essere stati scritti sul relativo modulo, devono essere letti con voce chiara, scandendo bene le parole. Il numero dei treni deve essere trasmesso cifra per cifra isolatamente.

Il ricevente, ultimata la trascrizione, ripeterà per intero il fonogramma e alla fine indicherà il proprio profilo, cognome e nome, l'ora della ricezione e il numero progressivo e saltuario che il fonogramma assume nel modulo del proprio posto.

Il trasmittente riporterà sul proprio modulo tali indicazioni, senza le quali il fonogramma deve essere considerato come non trasmesso.

Norme più dettagliate per la trasmissione, il ricevimento e la trascrizione dei fonogrammi sono contenute nelle "Avvertenze" riportate sulla copertina del protocollo.

**- Dopo il fac-simile del modulo M.100b è inserito quello del modulo IE. 6.03:**

