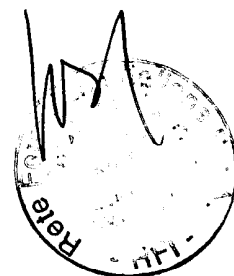


Allegato 1 della Disposizione n° **18** del **15 APR. 2005**

MODIFICHE ALLA PRAFAZIONE GENERALE ALL'ORARIO DI SERVIZIO



All'art. 3 della Prefazione Generale all'Orario di Servizio sono apportate le seguenti modifiche:

- Nel comma 1 il primo capoverso compreso fra il decimo e l'undicesimo segno convenzionale è così sostituito:

Con gli stessi caratteri sono indicate le località di servizio inserite nelle fiancate di linea.

- Nel comma 3 il testo compreso fra il quarantesimo e il quarantunesimo segno convenzionale è così sostituito:

Per i bivi in piena linea viene esposto il segno ∇^x per entrambi i sensi di marcia dei treni e ciò tanto se gli scambi deviati sono incontrati di punta quanto se sono incontrati di calcio.

I segni relativi alle limitazioni di velocità si espongono anche nella fiancata di linea (colonne "velocità massima") quando l'indicazione della riduzione di velocità non è fornita dai segnali fissi.

In corrispondenza dei passaggi a livello deve essere specificato il segnale da cui essi sono protetti.

Nel caso di passaggi a livello automatici o con annuncio automatico, deve essere indicata la progressiva chilometrica del dispositivo di comando o di annuncio.

- Nel comma 3 il secondo capoverso del penultimo segno convenzionale è così sostituito:

Sulle fiancate di linea deve essere esposto in corrispondenza di ogni PL lo stesso contrassegno seguito però dalla progressiva del PL cui si riferisce (es. PL \blacksquare Km 3,570).

- Nel comma 3 il terzo capoverso dell'ultimo segno convenzionale è così sostituito:

Sulle fiancate di linea deve essere esposto in corrispondenza di ogni PL lo stesso contrassegno seguito però dalla progressiva del PL cui si riferisce (es. PL \blacksquare Km 13,570).

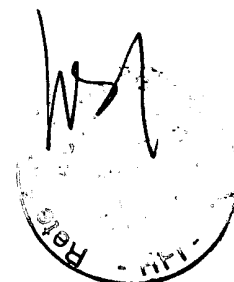
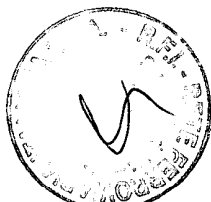
- Il titolo in precedenza al comma 5 "FIANCATE DEI QUADRI ORARIO" è così sostituito:

FIANCATE DI LINEA

Il testo fra parentesi che segue il titolo è soppresso.

Il sesto segno convenzionale del comma 7 è soppresso.

Il nono segno convenzionale del comma 7 è soppresso.



Il comma 10 è così sostituito:

10. Nella Scheda Treno sono impiegati i seguenti segni convenzionali:

Colonna - «Binario L/S»

▲ Rallentamenti compresi in orario.

Colonna - «Caratteristiche della linea»

| Tratti di linea a semplice binario.

|| Tratti di linea a doppio binario.

⌘ Tratti di linea a doppio binario attrezzati per l'uso promiscuo di ciascun binario nei due sensi di marcia (linea banalizzata).

Colonna - «Località»

Nella colonna località sono indicate in carattere:

MAIUSCOLO (neretto) stazioni di diramazione e capotronco.

Minuscolo (neretto) stazioni munite di doppio segnalamento di protezione e partenza.

Corsivo (chiaro grande) stazioni con solo segnalamento di protezione, i bivi e le fermate prive di segnalamento.

Minuscolo piccolo (chiaro) punti di variazione della velocità o enti.

Nella stessa colonna sono inoltre riportati i seguenti segni convenzionali:

○ inserito in precedenza al nome delle località di servizio, indica le località nelle quali vigono particolari norme riportate sul relativo Fascicolo Linea.

■ deve essere esposto, seguito dalla relativa progressiva chilometrica, in corrispondenza di ogni PL protetto da proprio segnale fisso. Esso va esposto per ogni PL, ancorché la protezione sia realizzata dallo stesso segnale.



■ deve essere esposto, seguito dalla relativa progressiva chilometrica, in corrispondenza di ogni PL senza barriere munito di segnali luminosi lato strada protetto lato ferrovia con apposito segnale fisso. Esso va esposto per ogni PL, ancorché la protezione sia realizzata dallo stesso segnale.

Colonna - «Orario»

Nella colonna orario sono riportati:

- in corrispondenza delle località di fermata, nella parte sinistra della colonna, l'ora di arrivo (in neretto), mentre nella parte destra della colonna, l'ora di partenza (in carattere piccolo chiaro);
- in corrispondenza delle località di transito, al centro della colonna, una sola ora (in carattere piccolo chiaro), che è quella di transito.

Nella stessa colonna sono inoltre riportati i seguenti segni convenzionali:

F Fermata periodica. Il simbolo deve essere esposto in corrispondenza della località interessata e la relativa periodicità deve essere riportata in calce.
Di regola il perditempo per la sosta deve essere considerato di mezzo minuto.

(xxx) Fermata facoltativa. Il simbolo deve essere esposto in corrispondenza della località interessata e la relativa periodicità deve essere riportata in calce.
Di regola il perditempo per la sosta deve essere considerato di mezzo minuto.

★ Fermata dei treni viaggiatori ordinari non di servizio pubblico (1).

(1) La fermata deve avvenire, salvo specifico ordine contrario. Non deve essere apposto nella casella orario insieme al segno M.

G Fermate da sopprimere in determinati giorni, indicati in calce, con le modalità prescritte dal RCT; il personale del treno, non ricevendo l'avviso di soppressione deve ritenere che la fermata ha luogo. L'ora di partenza dovrà considerarsi come ora di transito.

M Nelle linee esercitate col DCO e nei tratti di linea con singoli impianti in telecomando (T.C. punto-punto) il segno M, posto in corrispondenza di una località dove la fermata d'orario ha luogo solo per incrocio, indica che il treno può evitare la fermata stessa qualora trova i segnali disposti a via libera.

Ao Posto a fianco dell'ora di partenza di un treno viaggiatori, indica che il treno può partire in anticipo dalla località rispetto al proprio orario.

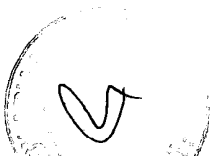
Colonna - «Simbologia»



Tratto di linea con blocco elettrico manuale.



Tratto di linea con blocco elettrico conta assi.





Tratto di linea con blocco elettrico automatico.



Tratto di linea con blocco elettrico automatico a correnti codificate atto a consentire la ripetizione continua in macchina dei segnali e delle condizioni della via.



Tratto di linea con blocco elettrico automatico a correnti codificate atto a consentire la ripetizione continua in macchina dei segnali e delle condizioni della via con più di quattro codici.



Tratto di linea attrezzato con il Sistema Controllo Marcia Treni (SCMT). Il segno convenzionale è riportato a destra della simbologia relativa al tipo di blocco.

X

Stazioni di diramazione, con linee divergenti incontrate di punta dal treno, munite di segnale di partenza integrato da indicatore di direzione: **X** indica il numero esposto dall'indicatore per la direzione di partenza del treno.

Lo stesso simbolo vale per i bivi protetti da segnale munito di indicatore di direzione.

X/Y

Stazioni di diramazione, con linee divergenti incontrate di punta dal treno, munite di segnale di partenza a candelieri senza indicatore di direzione: **X** indica il numero del segnale semplice che comanda l'istadamento a contare da sinistra, **Y** indica il numero dei segnali semplici di cui è composto il segnale a candelieri. Lo stesso simbolo vale per i bivi protetti da segnale a candelieri senza indicatore di direzione.

All'art. 46 della Prefazione Generale all'Orario di Servizio è apportata la seguente modifica:

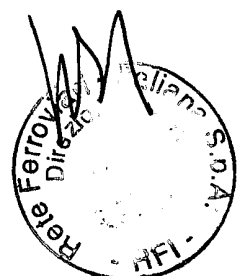
La nota (2) del comma 2 è così sostituita:

- (2) La massa rimorchiata da indicare nel foglio di corsa è quella esatta, ivi compresa l'eventuale eccedenza fino a 5t di cui all'Art. 38 comma 2.

All'art. 63 della Prefazione Generale all'Orario di Servizio sono apportate le seguenti modifiche:

- Il primo e il secondo capoverso del comma 1 sono così sostituiti:

La velocità massima consentita da ciascun tratto di linea è impostata su limiti riferiti a due, tre o quattro **ranghi di velocità massima**, salvo nel caso di binario illegale delle linee a doppio binario non banalizzate, per il quale la velocità massima consentita da ciascun tratto è impostata su limiti riferiti ad un solo rango di velocità con un valore massimo di 90 Km/h.



I ranghi di velocità massima sono contraddistinti nelle fiancate di linea dalle lettere "A" e "B" quando la velocità massima della linea o tratto di linea è impostata su due ranghi di velocità, e dalle lettere "A", "B" e "C", oppure "A", "B" e "P", se la velocità massima è impostata su tre ranghi. Nel caso in cui i ranghi di velocità siano quattro, gli stessi sono contraddistinti dalle lettere "A", "B", "C" e "P".

- l'ultimo capoverso del Rango "C" del comma 1 è così sostituito:

Sulle linee dove è in uso il Fascicolo Orario, tali circolazioni, se programmate, sono contraddistinte dalle lettere "VV".

- l'ultimo capoverso del Rango "B" del comma 1 è così sostituito:

Su alcune linee non elettrificate espressamente autorizzate dall'Unità centrale competente sono ammesse circolazioni al rango "B" anche con materiale viaggiatori a carrelli marcato 120 o 140 Km/h, servito con locomotiva ammessa al rango "B", secondo quanto indicato nel Fascicolo Linea/Fascicolo Orario. Sulle linee dove è in uso il Fascicolo Orario, tali circolazioni se programmate, e relative a treni composti da materiale ordinario, sono contraddistinte dalla lettera "V".

All'art. 73 della Prefazione Generale all'Orario di Servizio è apportata la seguente modifica:

- Il secondo capoverso del comma 1 è così sostituito:

L'agente addetto alla formazione treni deve comunicare (1) al personale di condotta la lunghezza in metri (compresi i mezzi di trazione) dei treni di materiale ordinario.

(1) Formula: Lunghezza del treno m.

All'art. 81 bis della Prefazione Generale all'Orario di Servizio sono apportate le seguenti modifiche:

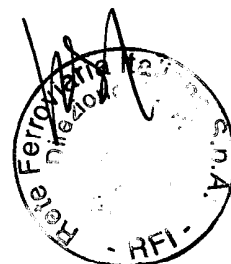
- l'alea f) del comma 1 è così sostituito:

f) nelle stazioni di transito di confine per i treni in ingresso sulla Rete Ferroviaria Italiana (salvo l'esistenza di particolari accordi fra le Reti);

- Il comma 2 è così sostituito:

2. L'agente addetto alla formazione treni deve provvedere:

- all'esposizione nella lista veicoli/foglio veicoli dei dati dei singoli veicoli e dei relativi totali, nonché alle annotazioni interessanti i veicoli in composizione;
- alla verifica che la composizione del treno rispetti i limiti stabiliti all'Art. 73;
- all'esposizione nel BFC dei dati concernenti la frenatura e la composizione del treno, nonché al computo della massa frenata e della relativa percentuale di massa frenata effettiva, praticando sempre le occorrenti prescrizioni con modulo M. 40;



- alla verifica, nei treni scortati da Scheda Treno e da BFC, che i dati treno reali del BFC siano congruenti con quelli indicati nella intestazione della Scheda Treno. Qualora almeno uno dei dati reali riguardanti: velocità e rango dei veicoli, percentuale di massa frenata, tipo di freno (1), riportati nel BFC, sia inferiore a quanto indicato nella intestazione della Scheda Treno, ovvero qualora il mezzo di trazione sia diverso, l'agente addetto alla formazione treni deve provvedere, salvo casi di motivata impossibilità, alla ristampa della Scheda Treno stessa. Il formatore può provvedere alla ristampa della Scheda Treno, anche nel caso in cui i dati reali del treno siano migliorativi rispetto a quelli programmati;
- all'esposizione nel foglio di corsa, dove questo è in uso, dei dati concernenti la frenatura e la composizione del treno, al computo della massa frenata prescritta e della percentuale effettiva di massa frenata, praticando sempre le occorrenti prescrizioni con modulo M. 40;
- a praticare tutte le occorrenti prescrizioni al treno relative al carico e alla circolabilità dei rotabili in composizione con modulo M. 40.

(1) Il freno tipo merci è da ritenere inferiore al freno tipo viaggiatori.

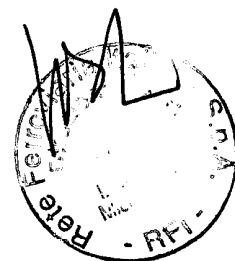
All'art. 91 della Prefazione Generale all'Orario di Servizio è inserito il seguente nuovo comma 22:

22. Per i movimenti di manovra per il ricovero, il piazzamento ed il trasferimento dei treni navetta (sia con locomotiva in testa sia con locomotiva telecomandata in coda) effettuati senza manovratore, occorrono due agenti addetti alla condotta; nel caso di treni navetta serviti da locomotiva E464 occorre un solo agente di condotta. Tali movimenti possono effettuarsi a condizione che gli stessi siano regolati da segnali fissi o a mano e, nel caso di treni navetta serviti da locomotiva E464 con un solo agente addetto alla condotta, esista anche il collegamento radiotelefonico con un posto a terra, ottenuto anche tramite telefono cellulare.

In ogni caso il personale di condotta deve prendere posto nella cabina anteriore senso di marcia ed essere a conoscenza dei movimenti da eseguire.

Determinati movimenti di regresso in manovra possono essere eseguiti senza prevedere l'abilitazione del banco di manovra del rotabile che costituisce la testa del convoglio durante il movimento di regresso stesso purché siano rispettate le seguenti ulteriori condizioni:

- a) i movimenti delle manovre non impegnino tratti di piena linea;
- b) un agente abilitato ai segnali (agente di condotta o capotreno) prenda permanentemente posto nella cabina di guida che costituisce la testa del convoglio, per comandare la manovra, sorvegliare l'istradamento, rispettare i segnali e all'occorrenza arrestare il treno;
- c) sia possibile azionare la frenatura di emergenza del convoglio tramite il rubinetto di comando della frenatura di emergenza o altro dispositivo di comando della frenatura continua automatica presente in cabina di guida (l'agente che comanda la manovra deve essere portato a conoscenza, se necessario, delle operazioni da eseguire per azionare la frenatura dalla cabina di guida, a cura dell'agente di condotta);
- d) prima di iniziare il movimento di retrocessione venga stabilito il collegamento fonico tra l'agente di condotta e l'agente che comanda la manovra a mezzo citofono o telefono cellulare;
- e) il collegamento fonico deve essere mantenuto attivo durante tutto il movimento di regresso, ripetendo con continuità l'ultimo ordine impartito (indietro-rallenta-ferma);



- f) venga comandato l'arresto del movimento di manovra qualora si verifichi l'interruzione della comunicazione.

I treni e le località dove il provvedimento può essere applicato devono essere stabiliti dalle Unità periferiche d'intesa con le Imprese Ferroviarie interessate.

All'art. 91 ter della Prefazione Generale all'Orario di Servizio sono apportate le seguenti modifiche:

- Il 4° e il 5° capoverso del comma 1 sono così sostituiti:

I treni indicati al punto c) quando vengano eccezionalmente effettuati con locomotiva non atta al telecomando o comunque mancante di apparecchiature per il comando e controllo delle porte, passano automaticamente fra quelli del punto d). In tal caso il personale di condotta resta esonerato dal rispetto della norma di cui la nota (3) del successivo comma 7, e dovrà notificarlo per iscritto al capotreno.

Le anomalie nel funzionamento delle porte delle carrozze, devono essere segnalate sul libro di bordo dei veicoli secondo le norme vigenti, e ne deve essere dato avviso ai presidi territoriali competenti dell'Impresa Ferroviaria.

- L'ultimo capoverso del comma 7 è così sostituito:

L'inefficienza del dispositivo è evidenziata dall'accensione di una lampada spia a luce rossa posta sopra la porta o sul quadro di comando.

- La nota (4) del comma 7 è soppressa.

