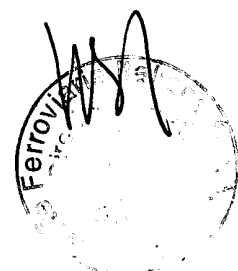


Allegato 3 della Disposizione n° 18 del 15 APR. 2005

MODIFICHE ALL'ISTRUZIONE PER IL SERVIZIO  
DEL PERSONALE DI SCORTA AI TRENI



**All'art. 19 dell'Istruzione per il Servizio del Personale di Scorta ai Treni sono apportate le seguenti modifiche:**

**- Nel comma 1 è inserito il nuovo alinea e):**

e) Bollettino di Frenatura e Composizione.

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

Nelle stazioni non presenziate da agente addetto alla formazione dei treni il capotreno dovrà provvedere personalmente alla compilazione e all'aggiornamento dei documenti di cui ai precedenti alinea c), d), e).

**All'Art. I dell'allegato I dell'Istruzione per il Servizio del Personale di Scorta ai Treni sono apportate le seguenti modifiche:**

**- Il quarto capoverso della parte "A) DOCUMENTI DI SCORTA AI TRENI E DOCUMENTI ORARIO" è così sostituito:**

Il treno deve partire solo se il capotreno è in possesso dei documenti di pertinenza relativi all'intero percorso o parte di esso; in quest'ultimo caso deve avere nella stazione iniziale del tratto successivo fermata d'orario per il ritiro dei documenti di pertinenza.

**- Il comma 1 è così sostituito:**

### **1. Riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento**

Il riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento è un documento che deve scortare ogni treno e nel quale sono riepilogati dal dirigente i moduli delle prescrizioni di movimento. Il riepilogo è previsto sia nella versione per le linee dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci sia per le linee dove esso interviene. Le prescrizioni notificate dopo la consegna del riepilogo o durante il percorso devono essere annotate sul documento dal capotreno.

Può essere riferito all'intero percorso del treno o solo ad una sua parte. Deve essere sempre compilato e consegnato.

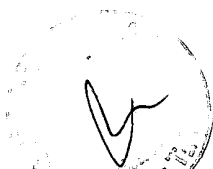
Il documento deve essere consegnato al capotreno dalla stazione di origine e da ogni stazione dove è programmato il cambio delle prescrizioni.

La stazione che consegna il riepilogo deve sempre praticare al treno la seguente prescrizione:

*"Consegnato al treno riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento valido fino a....."*

Il treno deve partire solo se il capotreno è in possesso del riepilogo relativo al tratto interessato e della prescrizione di cui al capoverso precedente; in ogni caso nella stazione che delimita tale tratto il treno deve avere fermata d'orario o prescritta.

Le norme particolari per l'emissione del riepilogo delle prescrizioni di movimento devono essere riportate nell'orario di servizio.



- Il comma 2 è così sostituito:

## 2. Riepilogo multiplo dei moduli di prescrizione di movimento

Per l'utilizzo del riepilogo multiplo dei moduli di prescrizione di movimento valgono le stesse norme di cui al precedente comma 1 con le particolarità di seguito riportate. Il riepilogo multiplo è previsto sia nella versione per le linee dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci sia per le linee dove esso interviene.

Il riepilogo multiplo delle prescrizioni può essere utilizzato per relazioni di andata e ritorno, oppure per relazioni diverse da quelle di andata e ritorno, effettuate o meno con lo stesso materiale, purché con orario prescritto di partenza dalle stazioni iniziali dei vari percorsi, ricadenti nella stessa giornata solare.

Il riepilogo multiplo delle prescrizioni può essere utilizzato fino ad un numero di treni uguale a quello consentito dal documento stesso. Qualora venga utilizzato, nell'arco della giornata solare, per un numero di treni superiore a quello consentito dal riepilogo multiplo, possono essere utilizzati anche più esemplari di tale documento da consegnare al primo treno effettuato. In tal caso i riepiloghi devono essere numerati progressivamente e rimanere sempre uniti e riportati nella parte "Annotazioni" del riepilogo relativo al primo treno in circolazione.

La stazione che consegna il riepilogo multiplo deve praticare al treno la seguente prescrizione:

*"Consegnato al treno riepilogo multiplo dei moduli di prescrizione di movimento valido fino a .....(1) con treno....."*

(1) Indicare la località di arrivo dell'ultimo treno riportato sul riepilogo.

**L'Art. III ter dell'allegato I della Istruzione per il Servizio del Personale di Scorta ai treni è così sostituito:**

### Art. III ter

#### DOCUMENTI ORARIO

( Scheda Treno – Scheda Orario )

#### 1. Generalità

La Scheda Treno (vedi facsimile al punto 6.3) è il documento orario che scorta i treni circolanti sulle linee dove è ammesso l'anticipo di corsa dei treni con il rispetto delle sole indicazioni dei segnali e il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci (art. 2 PGOS).

La Scheda Orario è un documento commerciale che indica la successione delle località di servizio (riportate con caratteri diversi da quelli previsti all'art. 3 della PGOS) incontrate dal treno con indicati gli orari di arrivo, partenza e transito con le stesse modalità previste per la Scheda Treno.

La Scheda Orario può essere stampata anche per il solo tratto di linea per il quale è stata inibita temporaneamente la stampa della Scheda Treno per motivi tecnici relativi all'infrastruttura (vedi facsimile al punto 6.3). In tal caso la Scheda Orario è contenuta all'interno della Scheda Treno e inizierà dalla località di servizio dove è stata interrotta la Scheda Treno stessa.

L'intestazione della Scheda Orario conserverà il formato previsto per la Scheda Treno, con i campi dei dati caratteristici del treno vuoti, ed inizierà nel foglio successivo a quello ove sia interrotta la Scheda Treno.



La Scheda Treno riprenderà quindi, sul foglio successivo, dalla località nella quale si è interrotta la Scheda Orario.

La numerazione dei fogli terrà conto di quelli compresi nell'intero documento comprensivo sia della Scheda Treno che della Scheda Orario.

## 2. Consegna della Scheda Treno

La Scheda Treno deve essere consegnata, nella stazione origine di corsa, al personale di condotta e al capotreno per l'intero percorso del treno oppure, in base alle necessità organizzative dell'Impresa Ferroviaria, per un tratto di linea stabilito dall'Impresa stessa. In quest'ultimo caso l'Impresa Ferroviaria deve provvedere pertanto nella stazione termine di validità della Scheda Treno alla stampa e alla consegna della scheda relativa al successivo tratto di linea.

Il treno deve partire solo se il personale di condotta e il capotreno sono in possesso della Scheda Treno relativa all'intero percorso o parte di esso; in quest'ultimo caso deve avere nella stazione iniziale del tratto successivo fermata d'orario per il ritiro della Scheda Treno.

Sulle relazioni dove è previsto il rilascio di prescrizioni multiple, al primo treno può essere consegnata la Scheda Treno di tutti i treni interessati.

Nel caso di un treno con più mezzi di trazione attivi, la Scheda Treno deve essere consegnata, oltre che al personale di condotta di testa del treno, anche al personale di condotta che presenzia tali mezzi, fatta eccezione per il personale di condotta delle locomotive impiegate per la spinta con maglia sganciabile.

Ai treni supplementari deve essere consegnata la scheda del treno normale.

Salvo quanto previsto nel successivo punto 3, la Scheda Treno deve essere consegnata a tutti i treni programmati, sia ordinari sia straordinari; pertanto nessun treno può partire dalla stazione di origine, o da quella dove è previsto il cambio della Scheda Treno, senza la Scheda Treno stessa.

Il personale di condotta, al termine del servizio, deve allegare la Scheda Treno utilizzata agli altri documenti del treno per la consegna alla propria Impresa Ferroviaria, quando la località di termine del servizio coincida con quella del termine Scheda Treno.

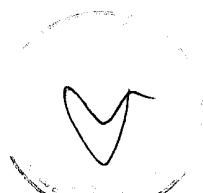
Il capotreno in arrivo nella stazione di destinazione del treno o di termine della Scheda Treno deve riconsegnare tale documento alla propria Impresa Ferroviaria.

## 3. Treni circolanti senza Scheda Treno.

La circolazione dei treni senza Scheda Treno è ammessa in caso di:

- a) locomotive di spinta con maglia sganciabile in corsa;
- b) treni OL, treni di mezzi d'opera per manutenzione infrastruttura;
- c) variazione della stazione di origine o termine corsa del treno, limitatamente al tratto variato;
- d) circolazione sulle linee affiancate;
- e) circolazione su tratti di linea soggetti a modifiche infrastrutturali, limitatamente ai tempi tecnici di attivazione.

Quando per situazioni particolari di esercizio non risulti possibile consegnare nei casi previsti la Scheda Treno per tutto o parte del percorso, deve essere consegnata ai treni stessi in un unico documento la Scheda Orario per il percorso non servito da Scheda Treno. Nel caso eccezionale in cui ai treni non possano essere consegnate né la Scheda Treno né la Scheda Orario, ai treni stessi dovranno essere notificati tutti i dati relativi al percorso (orario, fermate ecc.), nonché eventuali riduzioni di velocità previste dall'art. 62 lettera g) della PGOS. Per i dati relativi al percorso potranno essere utilizzati i quadri orario ad uso del personale di stazione.



Nel caso il personale di condotta non sia in possesso neanche delle Sigle Complementari, dovrà fare ricorso alle norme tecniche di esercizio in uso sulle linee dove è ancora previsto l'impiego del Fascicolo Orario (art. 62 PGOS) e rileverà dal Bollettino di Frenatura e Composizione o dalle prescrizioni in suo possesso i dati tecnici necessari per regolare la marcia del treno.

#### 4. Prescrizioni

Ai treni, per sopraggiunte necessità di esercizio, oltre alle prescrizioni previste dalla normativa vigente, devono essere sempre notificate a mezzo M. 40:

##### *a cura di RFI:*

- a) le variazioni in diminuzione delle velocità di fiancata con la seguente prescrizione:  
*“Rispetto variazione di velocità massima ammessa dalla linea non superate.....Km/h da.....a.....”*.  
 (La velocità da indicare nella prescrizione è sempre quella relativa al rango “A”, indipendentemente dal tipo di rango interessato alla variazione).
- b) le variazioni alle fermate d'orario previste nella Scheda Treno - Scheda Orario;
- c) nel caso in cui le Sigle Complementari non siano utilizzabili per tutto o parte del percorso, a seguito di variazioni riguardanti l'infrastruttura, deve essere praticata la seguente prescrizione:  
*“Nel tratto da ..... a .....non utilizzate Sigle Complementari in vostro possesso”*

##### *a cura delle Imprese Ferroviarie:*

- d) l'aggiunta di mezzi di trazione attivi non programmati o inattivi non in consegna al guidatore della locomotiva di testa, ecc.

#### 5. Variazioni sulla Scheda Treno

Non è consentito apportare modifiche manuali alla Scheda Treno; eventuali variazioni dovranno essere comunicate sempre con prescrizione.

Non è ammessa la produzione in fotocopia della Scheda Treno.

#### 6. Caratteristiche e norme per l'impiego della Scheda Treno – Scheda Orario

##### 6.1 Caratteristiche della Scheda Treno

###### 6.1.1 Descrizione e dati tecnici della Scheda Treno (vedi facsimile punto 6.3)

La Scheda Treno è un documento orario ad uso del personale dei treni. È composta da uno o più fogli a seconda dell'estensione del percorso del treno e riporta al suo interno le località di servizio, i punti singoli e la velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio, nonché altre informazioni utili alla condotta dei treni come di seguito descritto.

Per particolari esigenze (es. aggiornamento dei dati a seguito di modifiche strutturali), all'interno della Scheda Treno possono essere previste sezioni di Scheda Orario; nel caso di Schede Treno relative a brevi percorsi è possibile che il contenuto di quest'ultimo sia completamente rappresentato da Scheda Orario.



Ai treni, pertanto, possono essere consegnate Schede Treno complete, Schede Treno con inserite all'interno sezioni di Scheda Orario o Schede Treno contenenti, per l'intero percorso, esclusivamente sezioni di Scheda Orario.

La Scheda Treno deve essere consegnata a tutti i treni circolanti sulle linee dove questa è in uso.

La Scheda Treno è suddivisa in due parti, di cui la prima denominata "intestazione" e la seconda "colonne".

### 6.1.1.1 Intestazione

Fascicolo Linee <b>82</b>	Treno <b>586</b>	Foglio n° 1 / 3	Sigla di composizione <b>V200C</b> <b>130%</b>	
Validità: Dal: <b>12.12.04</b> Al: <b>10.12.05</b>	Termine scheda <b>OMEGA</b>	Da: <b>ALFA C.LE</b> A: <b>THETA</b>		
Classificazione <b>IC</b>	Prestazione <b>600t</b>	Lunghezza	Int. Alla Sigla <b>E444</b>	RSC9

**Nell'intestazione di ciascuna scheda sono contenute le informazioni relative:**

- a) al Fascicolo Linee (di seguito indicato come FL);
- b) al periodo di programmazione (validità dell'orario);
- c) al numero del treno (seguito da una barra se il treno cambia numero in pagina successiva);
- d) al termine scheda (ultima stazione dove termina la Scheda Treno);
- e) al numero dei fogli di cui la scheda è costituita (1);
- f) alla delimitazione del tratto di linea riportato in ciascun foglio della scheda (2);
- g) alla "sigla di composizione" con relativa "integrazione alla sigla";
- h) ai mezzi di trazione attivi riportati nell'integrazione alla sigla;
- i) alla classificazione del treno (3);
- j) alla prestazione del treno, se trattasi di materiale ordinario, o alla composizione, con specificato il numero delle motrici e dei rimorchi, se trattasi di treni di mezzi leggeri;
- k) alla lunghezza del treno (campo attualmente non utilizzato).

(1) Es: 1/3 indica che trattasi del primo foglio dei tre di cui la scheda è composta.

(2) Nel caso in cui la scheda sia composta da più fogli, l'ultima località di servizio indicata in fondo a ciascun foglio viene riportata come località di inizio della tratta compresa nel foglio successivo.

(3) Es: ES\* - IC - EN - IR - ecc..



## 6.1.1.2 Sigla di composizione

Sigla di composizione	
<b>M120A</b>	
<b>P90%</b>	

Int. alla sigla	RSC4
<b>E656</b>	

Tutti i treni programmati sono caratterizzati da una sigla di composizione che, per ciascun treno, sintetizza le seguenti caratteristiche tecniche (di seguito definite con la dizione “*dati treno*”):

- a) tipo di servizio commerciale svolto, identificabile dalle lettere in alto a sinistra:
- VS** treni Viaggiatori Specializzati di mezzi leggeri ed ETR;
  - V** treni Viaggiatori di materiale ordinario;
  - M** treni Merci e treni di locomotive isolate;
  - T** Tradotte;
  - PT** Postali;
- b) velocità massima ammessa (espressa in km/h) dal materiale rimorchiato (escluse le eventuali locomotive comunque in composizione) identificabile dal numero seguente le lettere di cui al punto a);

**M120 A**

- c) rango di velocità a cui può accedere il materiale rimorchiato (escluse le eventuali locomotive comunque in composizione) identificabile dalla lettera seguente il numero di cui al punto b);

**M120 A**

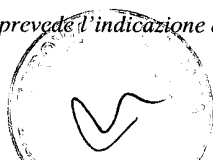
- d) tipo di frenatura (viaggiatori o merci), identificata rispettivamente dalla lettera P o G posta sotto le lettere di cui al punto a) solo nelle sigle per treni merci<sup>(1)</sup>;

**M120 A**  
**P 90%**

- e) percentuale di massa frenata minima prevista, riportata al disotto del numero di cui al punto b);

**M120 A**  
**P 90%**

<sup>(1)</sup> I treni la cui sigla non prevede l'indicazione del tipo di frenatura sono da intendersi serviti da freno tipo P (viaggiatori)







La sigla di composizione è inoltre integrata dalle indicazioni, riportate in apposite caselle denominate “*integrazioni alla sigla*”, relative al gruppo dei mezzi di trazione programmati per l’effettuazione del treno al quale la Scheda Treno si riferisce ed al tipo di Ripetizione Segnali Continua (RSC4 o RSC9 rispettivamente per apparecchiature a 4 codici o a 9 codici) di cui tali mezzi sono dotati. Nel caso di treni programmati per l’invio di locomotive isolate in questo campo in luogo del gruppo dei mezzi di trazione può comparire la dizione “LOC. ISOL.”.

**6.1.2 Colonne**

Il corpo della Scheda Treno (vedi facsimile punto 6.3) è composto da 11 colonne non numerate, dove sono riportate le seguenti informazioni (fig.1).

Fig.1 Colonne

1*	2*		3*	4*	5*	6*		7*	8*	9*	10*	11*
Grado di frenatura	Binario L/S		Prog Km.		Località	Orario		Binario D/LL Vel.max	SX	Simbologia	DX	
	Vel.max	Vel. Marc.										
Ia	95	95	96.908 0.000		°ALFA C.LE... ..	9.44	9.48	95		2		
	150	150	1.350		I COD. Km 1.350			150				
			1.475		C.C km 1.475							
			3.430		Biv./P.C. Beta	9.52						
	175	175	4.500		Sc.est.dop.all.			175				
	185	185	5.059	V.COD.Km 5.059			185					
IV			9.522		GAMMA	9.55						
			12.735		Delta	9.57						

\* questa riga è inserita per comodità descrittiva, non è riportata sulla scheda treno

**Colonna 1 (Grado di frenatura)**

In questa colonna sono riportati all’inizio di ogni tratta interessata i gradi di frenatura principali.

**Colonna 2 (Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio - binario Legale o di Sinistra)**

La colonna 2, nel caso di linee a doppio binario, ha come intestazione la scritta “*Binario L/S*”, è divisa a sua volta in due colonne, denominate Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio e Velocità di marcia identificate rispettivamente dalle scritte “*Vel. max*” e “*Vel. Marc.*”. Nella colonna Vel. max sono riportati, i valori di Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio per il binario Legale o di Sinistra (L/S) sulle linee a doppio binario o per l’unico binario delle linee a semplice.

Tali valori sono indicati in corrispondenza di una progressiva chilometrica od ente che coincide con il punto della linea dove esiste una variazione della velocità massima ammessa, una variazione del grado di frenatura oppure una variazione del sistema di codificazione.





Per ogni tratto di linea il valore di velocità indicato nella colonna “*Vel. Max*” è quello che risulta più basso dal confronto fra ciascuno dei valori di velocità massima consentiti dai seguenti parametri:

- velocità massima consentita dalla linea per il rango di velocità a cui può accedere il materiale rotabile in composizione al treno, fatta eccezione per i mezzi di trazione non indicati nella Scheda Treno (non programmati);
- rango, velocità massima e circolabilità dei mezzi di trazione indicati nella Scheda Treno;
- rango e velocità massima ammessa dai veicoli in composizione;
- frenatura del treno (tipo e percentuale indicati nella sigla) in relazione al grado di frenatura di ogni tratto di linea;
- presenza o assenza del sistema di Ripetizione Segnali Continua sia sul mezzo di trazione che sul tratto di linea programmato, tenendo conto del tipo di attrezzaggio di terra e di bordo (4 codici o più di 4 codici);
- eventuali limitazioni di velocità, non fornite dai segnali fissi, indicate in ingresso e/o in uscita nelle stazioni nelle quali non esiste un binario che possa essere percorso senza limitazioni di velocità, rispetto a quella massima ammessa dalla linea, indicate sul FL con i simboli dell’art. 3 della PGOS (  $\wedge$   $\Psi$  );
- rallentamenti fissi compresi in orario eventualmente presenti sul tratto di linea;

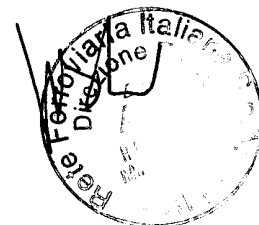
I valori di Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio indicate nella colonna “*Vel. max*” non tengono conto delle limitazioni fornite dal segnalamento fisso ed a mano e di quelle dovute:

- ai mezzi di trazione attivi diversi da quelli indicati nella “*integrazione alla sigla*”;
- ai mezzi di trazione inattivi in composizione al treno;
- ai limiti di velocità determinati dalla particolare ubicazione dei mezzi di trazione o da particolari condizioni di esercizio dei mezzi stessi (guasti, limitazioni rilevabili dai libri di bordo ecc.);
- al guasto o mancato impiego del sistema di ripetizione segnali (terra e/o bordo) o all’impiego di un tipo diverso di Ripetizione Segnali Continua da quello indicato nella Scheda Treno (programmato);
- alle limitazioni particolari di velocità relative alla circolabilità dei rotabili riportate nel FL;
- ai rallentamenti (esclusi quelli riportati in orario);
- a prescrizioni occasionali relative alla velocità massima della linea o del materiale rotabile;
- a prescrizioni di carattere antinfortunistico.

Nella colonna velocità di marcia i relativi valori sono riportati in corrispondenza di una progressiva chilometrica od ente coincidenti con il punto della linea dove esiste una variazione della velocità massima, una variazione del grado di frenatura oppure una variazione del sistema di codificazione della linea.

### Colonna 3 (Progressiva chilometrica)

La colonna 3 ha come intestazione la scritta “*Prog. Km*”; vi sono riportate le progressive chilometriche relative alle località di servizio ed ai punti di variazione della velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio e della velocità di marcia, fatta eccezione per le variazioni di velocità previste in corrispondenza dei deviatori d’ingresso e di uscita dalle località di servizio, o di altri enti.



Nelle località in cui la linea assume due progressive chilometriche diverse (doppia progressiva chilometrica) le stesse sono riportate entrambe, con interposta una linea.

#### **Colonna 4 (Caratteristiche della linea)**

La colonna 4 non ha intestazione, vi è riportata graficamente la struttura della linea con i simboli previsti dall'art. 3 comma 10 della PGOS.

#### **Colonna 5 (Località)**

La colonna 5 ha come intestazione la scritta "*Località*", vi sono riportate solo le località di servizio ed altri enti o punti della linea utili ai fini della lettura della Scheda Treno, nonché i passaggi a livello protetti da proprio segnalamento fisso, individuati dai rispettivi simboli dall'art. 3 comma 10 della PGOS. Quando nella località di servizio è prevista la fermata d'orario, dopo il nome della stazione o della fermata e qualora questi non occupi tutti i caratteri della colonna, viene riportata una sequenza di puntini fino al margine destro della colonna stessa.

#### **Colonna 6 (Orario)**

La colonna 6 ha come intestazione la scritta "*Orario*" e vi è indicato, in corrispondenza delle località di servizio, l'orario del treno rispettivamente:

- a sinistra l'orario di arrivo per i treni che hanno fermata d'orario;
- al centro l'orario di transito per i treni che non hanno fermata d'orario;
- a destra l'orario di partenza per i treni che hanno fermata d'orario.

Per indicare il mezzo minuto, dopo l'orario, è inserito il simbolo: " $\frac{1}{2}$ ".

In corrispondenza delle località di servizio interessate è riportata al centro, la simbologia prevista dall'art. 3 comma 10 della PGOS.

#### **Colonna 7 (Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio binario di destra o illegale)**

La colonna 7, nel caso di linee a doppio binario, ha come intestazione la scritta "*Binario D /ILL Vel.Max*".

In detta colonna vi sono riportati i valori della velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio per il binario di destra o illegale con gli stessi criteri previsti per la colonna 2.

Per le linee a binario unico questa colonna resta vuota.

Le velocità massime per il binario di destra sono riportate con lo stesso carattere di quelle relative al binario di sinistra ma in corsivo.

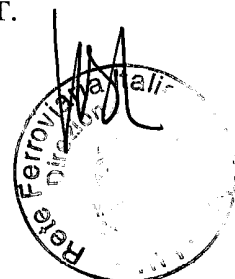
Le velocità massime per il binario illegale sono riportate con lo stesso carattere del binario legale.

#### **Colonna 8 (Sistemi di blocco e attrezzaggio della linea binario legale o di sinistra)**

La colonna 8 ha come intestazione la scritta "*SX*" (riferita al binario di sinistra), in detta colonna vi sono riportate le informazioni relative al tipo di blocco, al sistema di ripetizione segnali, alla presenza del SCMT con la simbologia prevista dall'art. 3 comma 10 della PGOS.

Nel caso in cui l'inizio o la fine della codificazione interessi una località di servizio di diramazione ove confluisce o si dirama una linea non codificata, la simbologia è riportata sulla Scheda Treno in corrispondenza dell'asse del fabbricato viaggiatori della località di servizio interessata, indipendentemente dalla linea ove il treno è programmato.

Con gli stessi criteri, nelle medesime località, vengono riportati i simboli relativi al SCMT.



Pertanto, in tali casi particolari, ai fini dell'individuazione del punto di inizio o di fine codificazione oppure d'inizio o termine del SCMT, dovrà farsi riferimento al FL della linea effettivamente percorsa nell'ambito di detta località.

### Colonna 9 (Simbologia)

Nella colonna 9 in corrispondenza delle località di diramazione sono riportate le informazioni relative, alla direzione di inoltro programmata del treno, con la simbologia prevista dall'art. 3 comma 10 della PGOS.

Nella località di servizio qualora siano presenti contemporaneamente sia gli indicatori di direzione sia il segnalamento a candelieri, sulla Scheda Treno è riportata la sola informazione relativa all'indicatore di direzione.

### Colonna 10 (Sistemi di blocco e attrezzaggio della linea binario illegale o di destra)

Questa colonna ha come intestazione la scritta "DX", vi sono riportate per il binario di destra le informazioni relative al tipo di blocco, al sistema di ripetizione segnali, alla presenza del SCMT in analogia a quanto riportato nella colonna 8. Sul binario illegale è riportata la presenza o meno del SCMT.

### Colonna 11 (Simbolo controllo stampa Scheda Treno)

In questa colonna è riportato un simbolo grafico costituito da tanti segmenti che formano una linea spezzata. Il numero dei segmenti deve corrispondere al numero degli enti o località di servizio riportati nella colonna "Località" di ciascun foglio. Ciascun segmento della linea spezzata ha l'altezza di una riga della Scheda Treno, come nell'esempio riportato nel facsimile punto 6.3, e ne garantisce l'integrità.

#### 6.1.3 Scheda Treno multipla

La Scheda Treno, relativa a determinate relazioni commerciali caratterizzate da tratte brevi e servite da treni effettuati nello stesso giorno con lo stesso materiale viene denominata "Scheda Treno multipla"; nell'intestazione di tale scheda sono riportate le informazioni contenute nella fig. 3.

Fig. 3 "Intestazione" di Scheda Treno multipla

Fascicolo Linee <b>47</b>	<b>SCHEDA MULTIPLA</b> n° 1/1	Sigla di composizione <b>VS130C</b> <b>95%</b>	
Scheda Valida Dal <b>12/12/2004</b> al <b>10/12/2005</b>	TRENI n° <b>5485/5486</b>	Integrazione alla sigla <b>Aln 668</b> <b>3000/3100/3200</b>	
Massa Bloccata <b>1 Aln</b>	Termine scheda <b>5486 - VICENZA</b>	Lunghezza	

Nella scheda multipla sono previste delle "sottointestazioni" poste in precedenza alle colonne di ciascun treno dove sono riportate le informazioni contenute nella fig. 4.

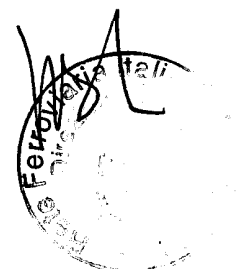


Fig. 4 “sottointestazioni”

Treno n° <b>5485</b>	Classificazione <b>REG</b>	Da: <b>Vicenza</b> a: <b>Schio</b>
-------------------------	-------------------------------	---------------------------------------

#### 6.1.4 Treni i cui dati variano durante il percorso

Per alcuni treni può essere previsto che, per manovre programmate od altro, alcuni dati subiscano variazioni in una determinata località di servizio intermedia, pur restando invariato il numero del treno; per detti treni nella Scheda Treno sono previste delle “sottointestazione dati” dove sono riportate le informazioni indicate nella figura 5.

Ogni sottointestazione dati è riportata in precedenza delle stazioni nelle quali i dati anzidetti variano, interrompendo le colonne.

Fig. 5 sottointestazione dati

Massa Bloccata <b>360t</b>	Lunghezza	Integrazione alla sigla <b>E636</b>	RSC	Sigla di composizione <b>M100A</b> <b>P80%</b>
-------------------------------	-----------	--	-----	--

#### 6.1.5 Note, validità e controllo della stampa Scheda Treno

##### 6.1.5.1 Note della Scheda Treno

In calce ad ogni foglio della Scheda Treno sono riportate:

- le prescrizioni relative alle riduzioni di velocità cautelative per ragioni antinfortunistiche previste su determinate linee in alcune fasce orarie di ciascun giorno;
- le note relative alle fermate periodiche, facoltative, di servizio e da sopprimere in alcuni giorni, possono essere numerate con lo stesso numero riportato a seguito del simbolo posto in corrispondenza della località interessata, qualora le fermate siano più di una della stessa tipologia.

##### 6.1.5.2 Validità della Scheda Treno

A piè di pagina di ogni foglio della Scheda Treno è riportata la validità della Scheda Treno secondo la seguente dizione:

- “Valida per il treno del..... (data).....”

Inoltre a piè di pagina sono riportate alcune informazioni relative ai dati di stampa.

##### 6.1.5.3 Controllo della stampa della Scheda Treno

Allo scopo di evidenziare eventuali anomalie di stampa della Scheda Treno, sul margine destro di ogni foglio è stato inserito un apposito simbolo geometrico che, quando risulta stampato nella forma rappresentata nel facsimile punto 6.3, assicura la presenza di tutte le righe di stampa previste sul documento.



### 6.1.6 Particolari indicazioni e segni convenzionali previsti nella Scheda Treno e nelle Sigle Complementari

L'art. 3 della PGOS prevede le indicazioni ed i segni convenzionali utilizzati nella Scheda Treno. Di seguito si descrivono alcune particolarità:

- a) nelle colonne “*Vel. Max*” e “*Vel. Marc.*” della Scheda Treno e nelle colonne delle Sigle Complementari, in luogo dell'eventuale segno convenzionale previsto dall'art. 3/3 della PGOS e riportato nelle fiancate di linea del FL in corrispondenza delle stazioni e dei bivi in piena linea, relativo all'eventuale limitazione di velocità non fornita dai segnali fissi, viene riportato il valore di velocità relativo all'eventuale detta limitazione;
- b) tra le colonne “*Vel Max*” e “*Vel Marc.*” della Scheda Treno oltre al simbolo (▲) previsto dall'art. 3 della PGOS e riportato nelle fiancate di linea del FL, viene riportato il valore di velocità relativo ai rallentamenti fissi in orario. Le dizioni “*inizio rallentamento*” e “*fine rallentamento*” (riportate nella colonna “*Località*” della Scheda Treno) e le rispettive velocità indicate nelle colonne “*Vel Max*” e “*Vel Marc.*”, possono seguire o precedere altre variazioni di velocità a distanze inferiori a quelle necessarie per la frenatura, trattandosi di rallentamento permanente notificato in Orario e segnalato come previsto dal Regolamento sui Segnali. Tali informazioni sono racchiuse in apposito riquadro;
- c) nella colonna delle velocità delle Sigle Complementari, in luogo del simbolo (▲) previsto dall'art. 3 della PGOS e riportato nelle fiancate di linea del FL, viene riportato il valore di velocità relativo ai rallentamenti fissi in orario. Le dizioni “*inizio rallentamento*” e “*fine rallentamento*” (riportate nella colonna “*Località*” delle Sigle Complementari) e le rispettive velocità indicate nella colonna delle velocità possono seguire o precedere altre variazioni di velocità a distanze inferiori a quelle necessarie per la frenatura, trattandosi di rallentamento permanente notificato in Orario e segnalato come previsto dal Regolamento sui Segnali.  
Nella colonna “*Località*” delle Sigle Complementari, relative alla circolazione sul binario illegale o di destra, in corrispondenza dei PL protetti da proprio segnale viene riportato il simbolo (\*) quando la protezione del o dei PL interessati è realizzata solo per il binario legale o di sinistra.

## 6.2. NORME PER L'IMPIEGO DELLA SCHEDA TRENO

### 6.2.1 Verifica della congruenza dei dati treno alla consegna della Scheda Treno

Il guidatore, ogniqualvolta riceva la Scheda Treno o quando non vi siano consegne dirette tra personale smontante e quello subentrante, deve verificare la congruenza dei dati relativi ai mezzi di trazione ed al materiale rimorchiato con quelli indicati nella Scheda Treno, ritenendoli “*congruenti*” quando, per i treni di materiale ordinario:

- a) la velocità ammessa dai mezzi di trazione presenti nel treno è uguale o superiore a quella dei mezzi di trazione indicati nell'integrazione alla sigla;
- b) il rango ammesso dai mezzi di trazione presenti nel treno è uguale o di categoria superiore a quello dei mezzi di trazione indicati nell'integrazione alla sigla (es: rango C anziché B);

