

- c) la velocità ammessa dai veicoli in composizione al treno, rilevata dal BFC e/o notificata con prescrizione, è uguale o superiore a quella indicata nella sigla di composizione;
- d) il rango ammesso dai veicoli in composizione al treno rilevato dal BFC e/o notificato con prescrizione è uguale o di categoria superiore a quello indicato nella sigla di composizione;
- e) la percentuale di massa frenata del treno, rilevata dal BFC e/o notificata con prescrizione è uguale o superiore a quella indicata nella sigla di composizione;
- f) il tipo di freno, rilevato dal BFC e/o notificato con prescrizione è uguale o superiore a quello indicato nella sigla di composizione;
- g) il tipo di RSC sul rotabile di testa è uguale o comprensivo di quello del mezzo di trazione indicato nell'integrazione alla sigla (il sistema a nove codici è da ritenere comprensivo di quello a 4 codici con o senza Dispositivo Automatico Frenatura (DAF) e non viceversa). L'impiego di un rotabile munito di sistema a quattro codici senza Controllo di Velocità, in luogo del mezzo di trazione indicato nell'integrazione alla sigla e munito di dispositivo DAF, è da ritenere non congruente.

Nel caso di treni composti di soli mezzi di trazione, mezzi leggeri ed ETR, il guidatore deve verificare la congruenza dei dati treno relativi ai mezzi anzidetti rilevati dal BFC, con quelli indicati nella Scheda Treno secondo i criteri sopra stabiliti per i treni di materiale ordinario (valori uguali o superiori, o di categoria superiore).

Il guidatore nell'eseguire le verifiche di cui al presente punto 6.2.1 deve accertare che tutti i mezzi di trazione in composizione al treno, diversi da quelli riportati sulla Scheda Treno, siano ammessi a circolare sulle linee o tratti di linee da percorrere secondo quanto indicato nell'Orario di Servizio.

Le verifiche relative al materiale rotabile di cui al punto 6.2.1 da sub a) a sub f) dovranno essere eseguite anche dal capotreno, ogni qualvolta riceva dalla stazione la Scheda Treno o quando non vi siano consegne dirette tra personale smontante e quello subentrante.

Il guidatore, oltre alle precedenti verifiche, deve sempre prendere norma dei dati relativi all'orario (es. fermate, orario di partenza, arrivo o transito) riportati nella Scheda Treno (colonna 5) tenuto conto che l'orario dei treni può essere modificato anche durante il periodo di validità dell'orario stesso.

## 6.2.2 Impiego della Scheda Treno

### 6.2.2.1 Impiego della Scheda Treno con i dati treno congruenti secondo il punto 6.2.1

Quando i dati treno sono congruenti il guidatore utilizzerà la Scheda Treno per:

- a) attingere le velocità (Velocità di marcia o Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio) come stabilito al punto 6.2.2.8;
- b) attingere le informazioni relative a determinate caratteristiche del percorso utili alla marcia del treno (norme particolari, ecc);
- c) effettuare il servizio commerciale previsto (rispetto dell'orario, fermate previste, ecc.). Percorrendo tratti di linea affiancati, per le fermate e l'orario, il personale dei treni dovrà far riferimento a quelli relativi al percorso programmato.

### 6.2.2.2 Impiego della Scheda Treno con i dati treno di cui ai punti 6.2.1 sub a) e sub c) non congruenti



### 6.2.2.2.1 Variazione in diminuzione della velocità massima ammessa dai mezzi di trazione (Locomotive, mezzi leggeri ed ETR)

In caso di variazione in diminuzione della velocità massima ammessa dai mezzi di trazione presenti nel treno, il guidatore potrà continuare ad utilizzare la Scheda Treno, limitando d'iniziativa la velocità massima al valore più basso imposto dai mezzi di trazione medesimi.

### 6.2.2.2.2 Variazione della velocità massima del materiale rimorchiato in diminuzione

In caso di variazione in diminuzione della velocità massima del materiale rimorchiato notificata a mezzo ordine scritto, il guidatore potrà continuare ad utilizzare la Scheda Treno, limitando la velocità massima al nuovo valore prescritto.

### 6.2.2.3 Impiego della Scheda Treno con i dati treno di cui al punto 6.2.1 sub b), sub d), sub e), sub f) e sub g) non congruenti e adozione delle "Sigle Complementari"

Qualora i dati treno di cui al punto 6.2.1 sub b), sub d), sub e), sub f) e sub g) non siano congruenti con quelli programmati sulla Scheda Treno, il guidatore deve ricorrere all'impiego delle "Sigle Complementari" come di seguito stabilito.

#### 6.2.2.3.1 Sigle Complementari

Le Sigle Complementari, riportate nel FL, hanno lo scopo di fornire al guidatore per ogni tratto di linea i valori di Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio quando non è più ammesso utilizzare la Scheda Treno per regolare la velocità di corsa del treno, oppure quando lo stesso è sprovvisto di Scheda Treno.

Le Sigle Complementari del FL sintetizzano le caratteristiche tecniche del materiale rotabile, con gli stessi criteri delle sigle di composizione della Scheda Treno, ma non indicano il tipo di utilizzazione commerciale.

Per ogni tratto di linea del FL e per ogni Sigla Complementare prevista esiste una colonna della Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio.

Sulle linee con il blocco automatico a correnti codificate per ogni Sigla Complementare sono previste due colonne della velocità, una per circolazioni con RSC e l'altra senza RSC.

#### 6.2.2.3.2 Individuazione della Sigla Complementare congruente con i dati treno

In ogni FL esiste una tabella denominata "Accesso alle sigle" dalla quale il guidatore deve individuare la Sigla Complementare congruente con i dati treno, con i seguenti criteri:

a) individuare nella colonna "mezzi di trazione", il gruppo del mezzo di trazione in composizione al treno;

b) individuare successivamente, fra le sigle ammesse per il mezzo di trazione, quella con percentuale di massa frenata, rango e velocità uguali o inferiori a quelli esistenti nel treno, tenendo conto del tipo di frenatura attivato. Nel caso di frenatura tipo merci o da considerare tale, la sigla dovrà essere individuata in ogni caso tra quelle relative a tale tipo di frenatura (G in precedenza al valore della percentuale). Per i treni sui quali è stata attivata la frenatura tipo viaggiatori è ammesso accedere alle sigle con frenatura tipo merci.

Quando in composizione al treno vi sono due o più mezzi di trazione di gruppo diverso, il guidatore dovrà individuare una sigla congruente per tutti i mezzi di trazione presenti nel treno, rispettando i criteri del punto b).



Quando sia stata individuata una Sigla Complementare che ammette una velocità massima superiore a quella ammessa dai mezzi di trazione presenti nel treno il guidatore nel regolare la velocità di corsa deve in ogni caso rispettare quanto previsto al primo alinea del punto 6.2.2.8.2.

La consultazione relativa all'ammissione e alle modalità di circolazione dei mezzi di trazione sulla linea da percorrere, compresi eventuali tratti affiancati, secondo quanto indicato nel Fascicolo Linea è sempre necessaria ogni qualvolta si debba effettuare un servizio di condotta senza essere in possesso della Scheda Treno per tutto o parte del percorso (ricorso alle Sigle Complementari, impiego della Scheda Orario). Tale controllo deve essere eseguito anche nel caso in cui la scelta della sigla avvenga tramite la "Tabella di accesso alle sigle" in quanto nella stessa tabella non è riportata nessuna informazione relativa alla ammissione e a particolari restrizioni di circolazione dei mezzi di trazione su determinate linee o tratti di linea.

In caso di consegne dirette tra personale smontante e personale subentrante, i controlli relativi all'ammissione ed alle modalità di circolazione dei mezzi di trazione secondo quanto indicato nel Fascicolo Linea devono essere eseguiti anche dal guidatore che subentra per il tratto di competenza, quando si verificano le condizioni di esercizio anzidette (ricorso alle Sigle Complementari, impiego della Scheda Orario).

Qualora vengano disposte variazioni temporanee alla circolabilità dei mezzi di trazione con riduzione del rango, rispetto a quello ammesso dall'Orario di Servizio, il guidatore individuerà la nuova sigla congruente con la categoria del nuovo rango rispettando i criteri di cui sopra.

### **6.2.2.3.3 Individuazione della colonna Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio relativa alla sigla**

Il guidatore, scelta la Sigla Complementare congruente, individuerà la relativa colonna delle velocità per il tratto di linea da percorrere, tenendo conto della possibilità d'impiego o meno del sistema di Ripetizione Segnali Continua (casi di assenza apparecchiatura, guasto a bordo, prescrizioni di guasto al blocco), ed attingerà le velocità (Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio) come stabilito al punto 6.2.2.8.

Qualora eccezionalmente nella colonna Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio, in corrispondenza di determinati tratti di linea (in relazione al grado di frenatura ed alla percentuale di massa frenata), non risulti nessun valore di velocità (tratto oscurato), il guidatore potrà impegnare tali tratti di linea rispettando le norme previste per il caso di guasto al freno continuo.

Nel caso di impiego delle Sigle Complementari restano valide le informazioni riportate sulla Scheda Treno solo per quanto previsto ai punti b) e c) del punto 6.2.2.1, qualora il treno risulti sprovvisto di Scheda Treno, per tutto o parte del percorso, il guidatore deve consultare in ogni caso il Fascicolo Linea per prendere norma delle informazioni di cui al punto 6.2.2.1 b), normalmente riportate sulla Scheda Treno.

### **6.2.2.3.4 Avvisi verbali dati al DM/DCO/DC**

Il guidatore, nel caso in cui faccia ricorso all'impiego delle Sigle Complementari in luogo della Scheda Treno, deve darne avviso verbale al DM/DCO/DC ed al capotreno, fatta eccezione per i casi in cui l'impiego delle Sigle Complementari sia conseguente alla notifica con prescrizione di una variazione dei dati riportati nella Scheda Treno.

#### **6.2.2.4 Impiego delle Sigle Complementari con treni muniti di Scheda Treno in caso di variazioni di percorso, di circolazione sulle linee affiancate o di mancata utilizzazione della RSC**

a) Circolazione sulle linee affiancate o su tratti di linea non riportati nella Scheda Treno.

In caso di circolazione sulle linee affiancate, su determinati tratti di linea relativi a percorsi alternativi oppure in situazioni particolari (nodi, ecc.), il guidatore individuerà a norma del punto 6.2.2.3.2, la sigla complementare congruente e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere, rispettando d'iniziativa le eventuali riduzioni di velocità, relative all'art. 62 punto g) della PGOS, riportate nelle fiancate di linea dei FL.

b) Variazione della stazione di origine corsa o di quella termine Scheda Treno.

In caso di variazione a mezzo ordine scritto, della stazione di origine corsa o di quella di destinazione programmata, il guidatore individuerà a norma del punto 6.2.2.3.2, la Sigla Complementare congruente e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere per i tratti di linea non riportati nella Scheda Treno.

c) Guasto al blocco automatico a correnti codificate. Guasto o assenza dell'apparecchiatura di RSC di bordo.

Quando, con i treni per i quali è programmato l'impiego della Ripetizione Segnali, si manifesti l'impossibilità di impiegare tale apparecchiatura (guasto a bordo, guasto al blocco o assenza), il guidatore individuerà a norma del punto 6.2.2.3.2, la Sigla Complementare congruente e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere.

#### **6.2.2.5 Impiego delle Sigle Complementari con treni per i quali non è prevista la consegna della Scheda Treno**

La circolazione dei treni senza Scheda Treno è prevista (oltre che sulle linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci) anche nei seguenti casi:

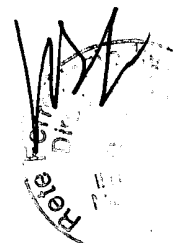
a) Treni con locomotiva di spinta in coda con maglia sganciabile

Il guidatore della locomotiva di testa nel tratto di linea ove viene effettuata la spinta con maglia sganciabile in coda, nel caso in cui la spinta non sia programmata ed indicata nella colonna simbologia della Scheda Treno in suo possesso (lettera S), deve utilizzare la Sigla Complementare (\*80A/G60) in luogo della Scheda Treno.

Qualora i dati treno non siano congruenti con quelli della sigla (\*80A/G60), il guidatore individuerà a norma del punto 6.2.2.3.2, tramite la tabella di accesso alle Sigle Complementari la nuova sigla e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere comunicandola al guidatore della locomotiva di spinta.

Il guidatore della locomotiva di spinta con maglia sganciabile, nel percorrere il tratto di linea interessato dal servizio di rinforzo, utilizzerà la sigla complementare (\*80A/G60) salvo la necessità di adottare una sigla con caratteristiche più restrittive a seguito delle informazioni ricevute dal macchinista di testa e/o in suo possesso (dati treno prescritti).

Per la corsa di ritorno, quando abbia abbandonato il treno in linea, individuerà a norma del punto 6.2.2.3.2, la Sigla Complementare congruente e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere.



### b) Treni ad Orario Libero (OL)

I treni ad orario libero, poiché non programmati, non dispongono di Scheda Treno e pertanto al treno dovranno essere notificate tutte le prescrizioni relative: all'orario (percorso, fermate, ecc.) ed alle caratteristiche tecniche del treno (velocità e rango dei veicoli, percentuale di massa frenata, massa rimorchiata, tipo di frenatura attivata). Tale prescrizione non occorre nel caso di treni composti da soli mezzi di trazione, da mezzi leggeri od ETR.

Il guidatore individuerà a norma del punto 6.2.2.3.2 tramite la tabella di accesso alle Sigle Complementari la nuova sigla e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere.

#### 6.2.2.6 Impiego delle Sigle Complementari

Per i tratti serviti da Scheda Orario il guidatore individuerà a norma del punto 6.2.2.3.2 la Sigla Complementare congruente e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere; inoltre, attraverso la successione cronologica delle località di servizio riportate nella Scheda Orario, rileverà il percorso programmato del proprio treno, mentre dal FL rileverà le eventuali norme particolari relative alle località di servizio e/o tratti di linea.

#### 6.2.2.7 Impiego delle Sigle Complementari per guasto al freno

##### 6.2.2.7.1 Guasto al freno continuo

Nel caso in cui si verificano guasti al freno continuo, per i quali non sia possibile raggiungere nel convoglio, la più bassa percentuale di massa frenata (p.m.f.) prevista nelle Sigle Complementari presenti nel FL, il guidatore non potendo adottare nessuna sigla potrà proseguire la corsa solo se ammesso dalle norme sulla frenatura riportate nel capitolo VII della PGOS, rispettandone le relative limitazioni.

##### 6.2.2.7.2 Guasto alla frenatura elettrica di determinati mezzi leggeri

Su determinati mezzi leggeri (art. 86 bis della PGOS) se, per guasto o esclusione di una coppia di motori anche su una sola motrice, la frenatura elettrica non può essere utilizzata nel normale servizio, il guidatore dovrà adottare la Sigla Complementare:

- (\*90A/G75%) purché il freno continuo sia efficiente su tutto il treno;
- (\*60A/G45%) quando, per l'esclusione dall'azione frenante del freno continuo di uno o più assi, la percentuale di massa frenata reale residua sia almeno uguale o superiore al 45%.

Qualora la massa frenata reale residua sia inferiore al 45%, si potrà proseguire la corsa solo se ammesso dalle norme sulla frenatura riportate nel capitolo VII della PGOS, rispettandone le relative limitazioni.

##### 6.2.2.7.3 Treni composti di Ale 601 con relativi rimorchi ed ETR 240-250-300 equipaggiati con DAF

Per i treni composti di Ale 601 e relativi rimorchi od ETR 240-250-300 equipaggiati con DAF, in caso di guasto della frenatura elettrica e/o in caso di non corrispondenza del rapporto tra motrici e rimorchi, il guidatore individuerà a norma del punto 6.2.2.3.2, la Sigla Complementare congruente e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere.

Il ricorso alle Sigle Complementari deve essere attuato anche in caso di guasto al solo dispositivo DAF, restando inteso che, individuata la Sigla Complementare, il guidatore individuerà la relativa colonna delle velocità per il tratto di linea da percorrere, tenendo conto della RSC solo se quest'ultima è correttamente utilizzabile.



## 6.2.2.8 Velocità di corsa del treno. Limitazioni della velocità massima. Prescrizioni

### 6.2.2.8.1 Velocità di corsa da attingere sui documenti orario

Sulle linee ove è in uso la Scheda Treno è sempre ammesso l'anticipo di corsa, il guidatore deve regolare la velocità del treno, attingendo alla colonna:

- “*velocità di marcia*” della Scheda Treno quando la corsa del treno avviene in orario;
- “*velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio*” della Scheda Treno quando questa è maggiore della velocità di marcia e la corsa del treno avviene in ritardo o per presumibile ritardo dovuto a rallentamenti notificati e/o altre restrizioni del tratto da percorrere, oppure in ogni caso quando non sia indicata la velocità di marcia (linee affiancate, ecc.);
- “*velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio*” della Sigla Complementare eventualmente adottata. Qualora nelle Sigle Complementari non siano disponibili le colonne delle velocità per determinati tratti di linea attrezzati con B.A.cc è ammesso l'uso delle colonne delle velocità senza Ripetizione Segnali relative a detti tratti.

Non disponendo né della Scheda Treno né delle Sigle Complementari, il guidatore deve regolare la marcia rispettando i limiti di velocità stabiliti dalla PGOS come prescritto dalla IPCL, avvalendosi della documentazione in suo possesso (FL, prescrizioni, ecc.). Resta inteso che nel caso di treni composti da soli mezzi leggeri, ETR o da locomotive isolate, per stabilire la velocità di corsa farà riferimento anche ai dati caratteristici di detti mezzi.

### 6.2.2.8.2 Limitazioni della velocità massima

Il guidatore nel regolare la velocità di corsa (punto 6.2.2.8.1) deve anche rispettare d'iniziativa le eventuali limitazioni della velocità massima dovute:

- alla velocità massima ammessa dai mezzi di trazione presenti nel treno e non programmati sulla Scheda Treno (punto 6.2.2.2.1);
- alla velocità massima ammessa dai mezzi di trazione se inferiore a quella ammessa dalla sigla complementare utilizzata;
- all'ubicazione dei mezzi di trazione in composizione al treno o a particolari condizioni di esercizio (Art. 65 della PGOS);
- a particolari condizioni di impiego dei mezzi di trazione rilevabili dai libri di bordo;
- alle Norme Particolari di Condotta di ciascun mezzo di trazione;
- a ragioni antinfortunistiche, riportate in FL e/o in calce alla Scheda Treno o comunque notificata al treno;
- ad ogni altra causa imprevista.

### 6.2.2.8.3 Prescrizioni ai treni sprovvisti di documenti orario

Come detto al precedente punto 3 è ammessa la circolazione dei treni sprovvisti sia della Scheda Treno sia delle sezioni di Scheda Orario che delle Sigle Complementari, adottando le norme tecniche di esercizio in uso sulle linee dove è previsto l'impiego del Fascicolo Orario.

Il guidatore utilizzerà le prescrizioni tecniche per la scelta della Sigla Complementare da utilizzare. Non disponendo delle Sigle Complementari utilizzerà le suddette prescrizioni per stabilire la velocità di corsa come detto al precedente punto 6.2.2.8.1.



### 6.2.2.9 Cambio del personale

Nel caso di cambio del personale di condotta e/o del capotreno durante il viaggio per lo scambio della Scheda Treno, tra il personale smontante e quello subentrante, devono essere osservate le modalità previste per lo scambio (diretto o indiretto) dei moduli di prescrizione (all.I art. XIII dell'Istruzione Servizio del Personale di Scorta ai Treni). Nel caso di consegne dirette deve essere dato avviso scritto dal personale di macchina smontante a quello subentrante dell'eventuale ricorso all'uso delle Sigle Complementari.

### 6.2.2.10 Norme Transitorie

La velocità di marcia riportata nella Scheda Treno coincide con quella massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio, pertanto nella colonna sono ripetuti gli stessi valori della colonna "Vel Max".

## 6.3 Facsimile Scheda Treno con Scheda Orario inserita all'interno di un unico documento



### Scheda Treno

Fascicolo Linee <b>82</b>
Validità: Dal: <b>12.12.04</b> Al: <b>10.12.05</b>

Treno <b>586</b>
Termine scheda <b>OMEGA</b>

Foglio n° 1 / 3

Sigla di composizione <b>V200C</b> <b>130%</b>
--

Da: **ALFA C.LE**  
A: **THETA**

Classificazione <b>IC</b>
------------------------------

Prestazione <b>600t</b>
----------------------------

Lunghezza
-----------

Int. Alla Sigla <b>E444</b>	<b>RSC9</b>
--------------------------------	-------------

Grado di frenatura	Binario L/S		Prog Km.	Località	Orario		Binario D/ILL Vel.max	SX	Simbologia	DX
	Vel.max	Vel. Marc.								
I           la	<b>95</b>	<b>95</b>	96.908 0.000	°ALFA C.LE.....	<b>9.44</b>	9.48	<b>95</b>	2		
			1.350	S.Part. Alfa C.LE						
	<b>150</b>	<b>150</b>	1.475	I COD. Km 1.350			<b>150</b>			
			3.430	Biv./P.C. Beta		9.52				
	<b>175</b>	<b>175</b>	4.500	Sc.est.dop.all.			<b>175</b>			
	<b>185</b>	<b>185</b>	5.059	V.COD.Km 5.059			<b>185</b>			
			9.522	<b>GAMMA</b>		9.55				
			12.735	Delta		9.57				
			17.130	Epsilon		10.00				
	<b>180</b>	<b>180</b>	19.000	Cippo Km 19			<b>180</b>			
<b>175</b>	<b>175</b>	19.437	V.COD.Km 19.437			<b>175</b>				
<b>170</b>	<b>170</b>	25.008	<b>Zeta</b>		10.04	<b>170</b>				
<b>130</b>	<b>130</b>	36.235	Dev. I.			<b>130</b>				
		36.932	<b>THETA.....</b>		<b>10.10</b>	10.12				

Località di stampa TAU

Data di stampa 08/01/2005 13:01

Valida per il treno del 08/1/2005





### Scheda Orario

Fascicolo Linee <b>82</b>
Validità: Dal: <b>12.12.04</b> Al: <b>10.12.05</b>

Treno <b>586</b>
Termine scheda <b>OMEGA</b>

Foglio n° 2 / 3

Sigla di composizione
-----------------------

Da: **THETA**  
A: **LAMBDA**

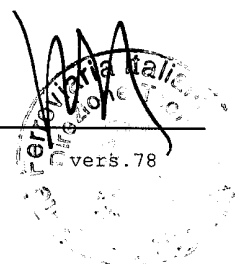
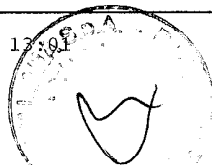
Classificazione <b>IC</b>
------------------------------

Prestazione
-------------

Lunghezza
-----------

Int. Alla Sigla
-----------------

	Località	Orario	
	<b>THETA</b>	<b>10.10</b>	10.12
	<b>IOTA</b>		10.19
	<b>CAPPA</b>	<b>10.25</b>	10.27
	<b>LAMBDA</b>		10.34



### Scheda Treno

Fascicolo Linee <b>82</b>
Validità: Dal: <b>12.12.04</b> Al: <b>10.12.05</b>

Treno <b>586</b>
Termine scheda <b>OMEGA</b>

Foglio n° 3 / 3

Sigla di composizione <b>V200C</b> <b>130%</b>
--

Da: **LAMBDA**  
A: **OMEGA**

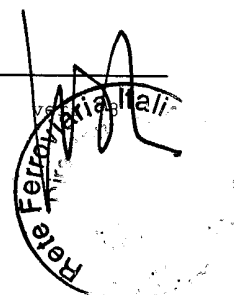
Classificazione <b>IC</b>
------------------------------

Prestazione <b>600t</b>
----------------------------

Lunghezza
-----------

Int. Alla Sigla <b>E444</b>	<b>RSC9</b>
--------------------------------	-------------

Grado di frenatura	Binario L/S		Prog Km.	Località	Orario	Binario D/ILL Vel.max	SX	Simbologia	DX				
	Vel.max	Vel. Marc.											
la	<b>185</b>	<b>185</b>	72.871	<b>Lambda</b>	10.34	<b>185</b>							
			78.879	<b>Sigma</b>	1.36								
	<b>175</b>	<b>175</b>	82.000	Cippo Km 82						<b>175</b>			
	<b>160</b>	<b>160</b>	88.215	Dev. I.									
		89.741	<b>OMEGA.....</b>	<b>12.34</b>	<b>160</b>								



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

### **Art. III quater**

#### **STAMPA DELLA SCHEDA TRENO DA PARTE DELLE IMPRESE FERROVIARIE**

Le Imprese ferroviarie (IF) provvedono alla stampa e alla distribuzione ai treni della Scheda Treno, sulla base delle procedure seguenti.

La Scheda Treno deve inderogabilmente essere prodotta effettuando la stampa con anticipo massimo di 3 giorni (compreso quello di stampa) rispetto al giorno di circolazione del treno.

#### **1. Competenze dell'agente addetto alla formazione treni**

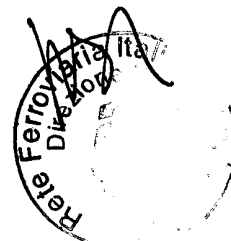
L'agente addetto alla formazione treni dell'IF interessata provvede:

- alla stampa della Scheda Treno/Scheda Orario;
- al controllo della validità della Scheda Treno/Scheda Orario, della correttezza del numero treno e della quantità dei fogli prodotti rispetto al percorso richiesto;
- al controllo di congruità fra il percorso indicato sulla Scheda Treno/Scheda Orario e il tratto di linea indicato dalla propria IF; in ogni caso il termine del percorso deve coincidere con una località in cui il treno ha fermata d'orario;
- alla consegna della Scheda Treno/Scheda Orario.

#### **2. Competenze e responsabilità delle Imprese Ferroviarie**

Le IF che provvedono alla stampa della Scheda Treno devono:

- assicurare un presidio direzionale per la definizione dell'accesso al sistema delle proprie strutture operative e per le necessarie attività di controllo, pianificazione e supervisione. Tale presidio deve relazionarsi con la corrispondente struttura direzionale dei sistemi informativi di RFI, per ogni eventuale anomalia e per ogni necessità di sviluppo o manutenzione evolutiva del sistema Scheda Treno;
- assicurare la presenza dei terminali nei propri impianti e/o dei collegamenti telematici necessari con il sistema Scheda Treno;
- provvedere alla formazione del proprio personale addetto alla stampa e alla distribuzione delle Schede Treno, nonché alla distribuzione dei relativi manuali operativi;
- definire i processi di stampa e distribuzione della scheda treno nelle stazioni individuate, nonché le norme di dettaglio e le procedure di emergenza;
- controllare le funzionalità delle apparecchiature, segnalare i guasti, registrare le anomalie e provvedere alle chiamate di intervento tecnico per le riparazioni, secondo le specifiche istruzioni del presidio direzionale di competenza;
- fare riferimento all'help-desk di RFI o delegato in caso di anomalie o in altri casi di indisponibilità del sistema Scheda Treno;



**Nell' allegato I della Istruzione per il Servizio del Personale di Scorta ai Treni dopo l'Art. III quater è inserito il seguente nuovo articolo:**

### **Art. III quinquies**

#### **RISTAMPA DELLA SCHEDA TRENO DA PARTE DELLE IMPRESE FERROVIARIE**

Per la ristampa della Scheda Treno da parte delle Imprese ferroviarie (IF) devono essere adottate le procedure seguenti.

##### **1. Casi in cui è necessario provvedere alla ristampa della Scheda Treno**

Nei treni scortati da Scheda Treno e da Bollettino di frenatura e Composizione (BFC), il personale addetto alla formazione treni deve eseguire le verifiche prescritte; 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.

La ristampa della Scheda Treno, con i dati aggiornati, deve avvenire nelle stazioni origine di corsa del treno e/o in quelle dove è previsto il cambio della Scheda Treno.

Per la ristampa della Scheda Treno devono essere adottate le procedure previste nel manuale operativo.

La Scheda Treno deve essere ristampata solo per le tratte indicate nella Scheda Treno programmata.

In caso di ristampa, la Scheda Treno programmata non più valida deve essere annullata con timbro e firma dell'agente che ha provveduto alla ristampa e conservata agli atti da parte dell'Impresa Ferroviaria.

Nel caso eccezionale di più stampe di Scheda Treno con dati variati, deve essere consegnata al treno solo l'ultima Scheda Treno prodotta, che pertanto dovrà essere quella con i dati ultimi corretti.

E' vietato consegnare al treno contemporaneamente la Scheda Treno programmata e quella ristampata.

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

##### **2. Competenze delle Imprese Ferroviarie**

Le IF che provvedono alla ristampa della Scheda Treno devono:

- ristampare la Scheda Treno nei casi previsti;
- controllare che le tratte indicate nella Scheda Treno ristampata siano congruenti con quelle indicate nella Scheda Treno programmata;
- controllare la validità della Scheda Treno, la correttezza del numero treno e la quantità dei fogli prodotti rispetto al percorso richiesto.



### 3. Responsabilità dell'Impresa Ferroviaria

L'IF ha la responsabilità di:

- procedere alla corretta immissione dei dati necessari alla ristampa della scheda Treno e ad effettuare i controlli previsti;
- assicurare l'addestramento del personale dipendente all'uso della procedura di ristampa e la distribuzione dei relativi manuali;
- assicurare quant'altro previsto al punto 2 dell'art. III quater.

**L'Art. X dell'allegato I della Istruzione per il Servizio del Personale di Scorta ai Treni è così modificato:**

**Il secondo capoverso è soppresso.**

