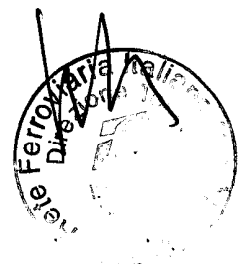
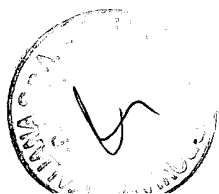


Allegato 4 della Disposizione n° 18 del 15 APR. 2005

MODIFICHE ALL'ISTRUZIONE PER IL SERVIZIO  
DEL PERSONALE DI CONDOTTA DELLE LOCOMOTIVE



**All'articolo 1 dell'Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive è apportata la seguente modifica:**

**L'ultimo capoverso del comma 1 è così sostituito:**

Il personale di condotta prima della partenza deve ricevere la specifica prescrizione relativa alla consegna al treno del riepilogo delle prescrizioni di movimento e, sulle linee dove è in uso la scheda treno, deve ricevere anche quest'ultimo documento.

**All'articolo 7 dell'Istruzione per il Personale di Condotta delle Locomotive è apportata la seguente modifica:**

**Il comma 29 è così sostituito:**

29. – Determinati movimenti di manovra, se regolati da segnali fissi o a mano, possono essere effettuati senza la presenza del manovratore nei seguenti casi:

- ricovero, piazzamento e trasferimento dei treni composti di materiale ordinario con locomotiva in testa, purché esista un collegamento radiotelefonico con un posto a terra. Per tale collegamento, in luogo del radiotelefono di cui all'All. XVI, può essere utilizzato il telefono cellulare;
- movimenti sui binari di stazione, o trasferimenti dalla stazione al deposito attiguo e viceversa, di locomotive isolate o da considerarsi tali (38/1), alle seguenti condizioni:
  - se trattasi di gruppi di locomotive, purché le operazioni di manovra non comportino inversioni di marcia;
  - se trattasi di locomotiva che spinge particolari veicoli (1), purché ci siano due agenti addetti alla condotta;
- ricovero, piazzamento e trasferimento dei treni navetta (art. 91 PGOS).

In ogni caso il macchinista deve prendere posto nella cabina anteriore senso marcia ed essere a conoscenza dei movimenti da eseguire (2).

(1) Veicolo in corsa prova o guasto, carri riscaldatori, carri attrezzi e carri spartineve.

(2) Se i servizi di manovra e di tradotta sono effettuati con locomotiva E 626, deve essere sempre prevista la presenza di due agenti addetti alla condotta, a prescindere dall'esistenza del radiotelefono.

**All'articolo 36 dell'Istruzione per il Personale di Condotta delle Locomotive è apportata la seguente modifica:**

**il comma 5 bis è così sostituito:**

5 bis. - Percorrendo il binario illegale, si devono rispettare le indicazioni riportate nelle relative fiancate dell'Orario di Servizio.

La velocità massima ammessa per i treni che percorrono il binario illegale è di 90 km/h.



**All'articolo 40 dell'Istruzione per il Personale di Condotta delle Locomotive è apportata la seguente modifica:**

**il comma 4 è così sostituito:**

4. – Quando si renda necessario l'arresto di un treno in linea, il personale di condotta deve evitare, compatibilmente con la situazione in atto, di arrestare il convoglio in corrispondenza di viadotti o all'interno delle gallerie. Inoltre, se possibile, tale arresto deve avvenire in corrispondenza di un posto di linea o di blocco

**All'Allegato X dell'Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive è apportata la seguente modifica:**

**Il punto 1 della parte I è così sostituito:**

## 1. CARATTERISTICHE DELLA SCHEDA TRENO

### 1.1 Descrizione e dati tecnici della Scheda Treno (vedi facsimile punto 2.4).

La Scheda Treno è un documento orario ad uso del personale dei treni.

E' 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 singolari della linea e la velocità massima ammessa dalle norme tecniche d'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'ultime sia completamente rappresentato da Scheda Orario.

Ai treni pertanto, possono essere consegnate Schede Treno complete, Schede Treno con 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".

### 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>	<b>RSC9</b>

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

- al Fascicolo Linee (di seguito indicato come FL);
- al periodo di programmazione (validità dell'orario);
- al numero del treno (seguito da una barra se il treno cambia numero in pagina successiva);
- al termine scheda (ultima stazione dove termina la Scheda Treno);
- al numero dei fogli di cui la scheda è costituita<sup>(1)</sup>;
- alla delimitazione del tratto di linea riportato in ciascun foglio della scheda<sup>(2)</sup>;
- alla "sigla di composizione" con relativa "integrazione alla sigla";
- ai mezzi di trazione attivi riportati nell'integrazione alla sigla;
- alla classificazione del treno<sup>(3)</sup>;
- 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;
- 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..









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.”.

## 1.2 Colonne

Il corpo della Scheda Treno (vedi facsimile punto 2.4) 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/ILL Vel.max	SX	Simbologia	DX	
	Vel.max	Vel. Marc.										
la	95	95	96.908 0.000		°ALFA C.LE.....	9.44	9.48	95		2		
	150	150	1.350		I COD. Km 1.350							
			1.475		C.C. km 1.475			150				
			3.430		<i>Biv./P.C. Beta</i>		9.52					
	175	175	4.500		Sc.est.dop.all.			175				
	185	185	5.059		V.COD.Km 5.059			185				
IV			9.522		<b>GAMMA</b>		9.55					
			12.735		<i>Delta</i>		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 attraverso gli specifici segni, relativi alle limitazioni di velocità, esposti in corrispondenza delle stazioni e dei bivi in piena linea, secondo quanto previsto dall’art. 3/3 della PGOS;
- 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 Fascicolo Linea;
- 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, riporta 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 dell'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: "½".

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 le scritte "Binario D/ILL Vel. Max".

In detta colonna 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 alla tipologia di blocco, alla presenza e tipo di ripetizione dei segnali in macchina e 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 Fascicolo Linea 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 alla tipologia di blocco, alla presenza e tipo di ripetizione dei segnali in macchina e 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 2.4 e ne garantisce l'integrità.



### 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 multipla

Pascicolo Linee <b>47</b>		<b>SCHEDA MULTIPLA</b> n° 1/1		Sigla di composizione <b>VS130C</b> <b>95%</b>	
Scheda Valida Dal <b>12.12.04</b> al <b>10.12.05</b>		TRENI n° <b>5485/5486</b>		Integrazione alla sigla <b>Aln 668</b> <b>3000/3100/3200</b>	
Prestazione <b>1 Aln</b>	Termine scheda 5486 - VICENZA	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>
-------------------------	-------------------------------	---------------------------------------

### 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

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

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

#### 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.

### 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.

### 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 2.4, assicura la presenza di tutte le righe di stampa previste sul documento.

## 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 della velocità delle Sigle Complementari, in luogo dell’eventuale segno convenzionale previsto dall’art.3/3 della PGOS e riportato nelle Fiancate di Linea 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, 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 la rispettiva velocità indicata nelle colonne “*Vel Max*” e “*Vel Marc.*”, possono seguire o precedere altre variazioni di velocità a distanza inferiore a quella di frenatura, trattandosi di rallentamento permanente notificato in Orario di cui all’art.17 IPCL e segnalato come previsto dal Regolamento sui Segnali. Tali informazioni sono racchiuse in apposito riquadro;

c) nelle colonne della velocità delle Sigle Complementari, in luogo del simbolo (▲) previsto dall’art. 3 della PGOS e riportato nelle Fiancate di Linea, 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 la rispettiva velocità indicata nella colonna della velocità possono seguire o precedere altre variazioni di velocità a distanza inferiore a quella di frenatura, trattandosi di rallentamento permanente notificato in Orario di cui all’art.17 IPCL 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 dei PL interessati è realizzata solo per il binario legale o di sinistra.

## 1.7 Scheda Orario

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 punto 2.4). 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 si è 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.

**All’Allegato X dell’Istruzione per il servizio del Personale di Condotta delle Locomotive è apportata la seguente modifica:**

**Il punto 2 della parte I è così sostituito:**

## 2. NORME PER L’IMPIEGO DI SCHEDA TRENO

### 2.1 Consegna della Scheda Treno

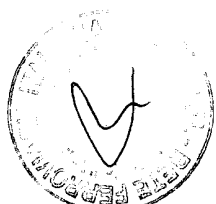
La Scheda Treno deve essere consegnata, nella stazione d’origine di corsa, al personale di condotta e al capotreno per l’intero percorso del treno oppure, in base alle necessità organizzative dell’Impresa Ferroviaria, per un tratto di linea stabilito dall’impresa stessa. In quest’ultimo caso l’Impresa 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 attivi, la Scheda Treno deve essere consegnata, oltre che al personale di condotta di testa, anche al personale di condotta che presenzia tali mezzi, fatta eccezione per il guidatore delle locomotive impiegate per la spinta con maglia sganciabile.

Ai treni supplementari deve essere consegnata la Scheda Treno del treno normale.



Salvo quanto previsto al successivo punto 2.1.1, 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 termine del servizio coincida con quella di termine della 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.

### 2.1.1 Treni circolanti senza Scheda Treno

Per i treni ad orario libero e le locomotive di spinta con maglia sganciabile in corsa non è prevista la consegna della Scheda Treno.

Oltre ai treni ad orario libero è ammessa la circolazione di treni per i quali non è stato possibile produrre la Scheda Treno.

I treni senza Scheda Treno possono circolare con le modalità stabilite nella presente normativa.

Nei casi in cui il guidatore ed il capotreno non dispongano per tutto o parte del percorso né della Scheda Treno né della Scheda Orario, al treno dovranno essere notificate tutte le occorrenti prescrizioni relative all'orario (percorso, fermate ecc.), nonché quelle relative alle eventuali riduzioni di velocità previste dall'art. 62 lettera g) della PGOS.

## 2.2 Verifica della congruenza dei dati treno alla consegna della scheda treno

Il guidatore, ogni qualvolta 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);
- 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 tipo 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 2.2 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 ai punti 2.2 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 ( art. 14/15 dell'IPCL).

## 2.3 Impiego della Scheda Treno

### 2.3.1 Impiego della Scheda Treno con i dati treno congruenti secondo il punto 2.2

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 2.3.8;
- 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.

### 2.3.2 Impiego della Scheda Treno con i dati treno di cui ai punti 2.2 sub a) e sub c) non congruenti

#### 2.3.2.1 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.

#### 2.3.2.2 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.

### 2.3.3 Impiego della Scheda Treno con i dati treno di cui al punto 2.2 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 2.2 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.

