

Direzione Tecnica  
Il Direttore

DISPOSIZIONE N° 46 del 23 OTT. 2007

**“Modifiche alle Disposizioni per il Servizio con Dirigente Centrale, alle Disposizioni per il Servizio con Dirigente Unico, all’Istruzione per l’Esercizio dei Passaggi a Livello, all’Istruzione per la Protezione dei Cantieri, all’Istruzione per il Servizio dei Manovratori, alla Prefazione Generale all’Orario di Servizio, all’Istruzione per le Telecomunicazioni e alla Disposizione 27 del 07/06/2006 concernente “Norme di esercizio per il collegamento via radio terra-treno, bordo-bordo e terra-terra (telefonia mobile)”.**

### **Il Gestore dell’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale**

VISTO il D.P.R. 11 luglio 1980, n° 753, recante “Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell’esercizio delle ferrovie e altri sistemi di trasporto”;

VISTA la legge 17 maggio 1985, n° 210, recante “Istituzione dell’Ente Ferrovie dello Stato”;

VISTO il D.L. 11 luglio 1992 n° 333, convertito in legge 8 agosto 1992 n° 359 - recante “Misure urgenti per il risanamento della finanza pubblica”;

VISTO l’art. 131 della legge 23 dicembre 2000 n. 388, recante “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello stato (legge finanziaria 2001)”;

VISTO il Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante “Attuazione delle direttive comunitarie 2001/12/CE, 2001/13/CE, e 2001/14/CE in materia ferroviaria”;

VISTO il Decreto del Ministro dei Trasporti n° 138-T del 31 ottobre 2000, concernente il rilascio alle “Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni” della concessione per la gestione dell’infrastruttura ferroviaria nazionale;

VISTO il Decreto Dirigenziale 22 maggio 2000, n° 247/VIG3, emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie ed avente come oggetto la definizione degli standard e delle norme di sicurezza per l’esercizio ferroviario;

VISTO i regolamenti emanati ai sensi dell’art. 95 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 sopra citato;

VISTO, in particolare, il combinato disposto degli articoli da 96 a 99 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 e artt 4, secondo comma, 10, secondo e terzo comma, 11, quarto comma e 36, primo comma, del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, che demandano al Gestore dell’Infrastruttura di emanare, anche alla luce delle norme e degli standard emanati nella competenza ministeriale, disposizioni e prescrizioni per lo svolgimento dell’esercizio ferroviario in condizioni di sicurezza;

Piazza della Croce Rossa, 1 00161 Roma

RFI S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato

Società soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.  
a norma dell’art. 2497 sesies cod. civ. e del D. Lgs. n. 287/1999

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 00161 Roma

Cap. Soc. Euro 32.853.697 107

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. N. 01585570581 - P. Iva 01008081000 - R.E.A. 758300

Pagina 1 di 14

La presente disposizione è composta di n° 14 pagine



**COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE**



VISTO l'Ordine di Servizio Organizzativo n° 424/AD del 7 maggio 2001 dell'Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato S.p.A. che attribuisce al Responsabile della Direzione Tecnica della Divisione Infrastruttura il compito di emanare disposizioni-istruzioni e prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario;

VISTA la comunicazione organizzativa n° 1/AD del 16 luglio 2001 dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che riconferma missioni e responsabilità delle Strutture Organizzative già facenti parte della Divisione Infrastruttura delle Ferrovie dello Stato S.p.A.;

VISTO l'Ordine di Servizio Organizzativo n° 212/AD del 06 settembre 2006 dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che conferma al responsabile della Direzione Tecnica. il compito di emanare disposizioni-istruzioni e prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario;

VISTA la Disposizione 27 del 07/06/2007 concernente "Norme di esercizio per il collegamento via radio terra-treno, bordo-bordo e terra-terra (telefonia mobile)";

VISTA la relazione RFI/DTC/NSC 000092 del 13/09/2007 dei Responsabili delle competenti Strutture Operative Centrali della Direzione Tecnica, con cui si propone l'emanazione di una Disposizione recante modifiche riguardanti le Disposizioni per il Servizio con Dirigente Centrale, le Disposizioni per il Servizio con Dirigente Unico, l'Istruzione per l'Esercizio dei Passaggi a Livello, l'Istruzione per la Protezione dei Cantieri, l'Istruzione per il Servizio dei Manovratori, la Prefazione Generale all'Orario di Servizio, l'Istruzione per le Telecomunicazioni e la Disposizione 27 del 07/06/2006 concernente "Norme di esercizio per il collegamento via radio terra-treno, bordo-bordo e terra-terra (telefonia mobile)".

RITENUTA la necessità e l'opportunità di emanare la predetta Disposizione;

DELIBERA

### Art. 1

All'articolo 3 delle Disposizioni per il Servizio con Dirigente Centrale è apportata la seguente modifica:

**Il punto c) del comma 1 è così sostituito:**

c) trasmettere alle stazioni gli annunci e gli avvisi relativi all'effettuazione di treni straordinari o supplementari, alla soppressione di treni ordinari o di straordinari già annunciati, alla fusione sostituzione e rieffettuazione di treni, alla soppressione di fermate o all'effettuazione di fermate non previste in orario. In quest'ultimo caso deve essere indicato anche il motivo della fermata.





## Art. 2

All'articolo 4 delle Disposizioni per il Servizio con Dirigente Centrale è apportata la seguente modifica:

**Il comma 1 è così sostituito:**

1. I Dirigenti Centrali di due sezioni contigue devono, di loro iniziativa, scambiarsi le informazioni relative agli eventuali ritardi ed anticipi ed alle variazioni che avvengono nella successione dei treni che si avviano da una sezione all'altra, e tenersi vicendevolmente informati di tutte le circostanze ed anomalie che possono avere ripercussione sulla regolarità della circolazione.

Devono inoltre scambiarsi gli annunci per l'effettuazione dei treni straordinari o supplementari, per la soppressione fusione sostituzione e rieffettuazione di treni oppure per la soppressione o effettuazione di fermate non previste in orario, quando detti annunci debbano essere trasmessi, a norma di regolamento, anche a stazioni delle sezioni contigue, nonché tutte le notizie, di cui al comma 7 dell'art. 12, tanto nel caso di effettuazione di treni straordinari quanto di supplementari.

## Art. 3

All'articolo 6 delle Disposizioni per il Servizio con Dirigente Unico sono apportate le seguenti modifiche:

**- Il terzo capoverso del comma 3 è così sostituito:**

Il Dirigente Unico potrà prescrivere a ciascun treno di non rispettare il segnale guasto a via impedita fermando prima di impegnare il primo deviatoio per essere successivamente fatto avanzare con le modalità dell'art. 49/4 del Regolamento sui segnali. Prima di impartire il relativo ordine il Dirigente Unico dovrà informare l'aiutante (o l'addetto) interessato con apposito dispaccio.

**- Il comma 4 è soppresso.**

## Art. 4

All'articolo 20 delle Disposizioni per il Servizio con Dirigente Unico è apportata la seguente modifica:

**Il comma 4 è soppresso.**





## Art. 5

All'articolo 15 della Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello sono apportate le seguenti modifiche:

**- Alla fine del comma 1 è inserito il seguente capoverso:**

I lavori ai P.L. protetti da segnali propri di cui all'art. 53 comma 1 a) e 1 b) del Regolamento sui Segnali eseguiti in regime di modulo M. 45 possono essere effettuati mantenendo i segnali a via impedita o, solo di giorno, spenti.

**- Il sesto capoverso del comma 4 è così sostituito:**

Ai treni inoltrati dal lato protetto dai segnali propri di cui all'art. 53 comma 1a) e 1b) del Regolamento sui Segnali, dovrà essere praticata oltre alla prescrizione di marcia a vista anche quella di autorizzazione a riprendere la corsa dai segnali di protezione propri a via impedita o, solo di giorno, mantenuti spenti. Qualora non sia possibile mantenere i segnali nelle predette condizioni, i lavori dovranno essere eseguiti in regime di interruzione. Se i P.L. sono protetti da segnale di partenza di stazione il segnale potrà essere disposto a via libera qualora l'A.M. abbia indicato sul modulo che il tasto di esclusione del consenso è utilizzabile e la stazione è abilitata; se la stazione è disabilitata l'uso di tale tasto da parte dell'A.G. non è ammesso e di conseguenza il movimento dei treni dovrà avvenire con segnale a via impedita. Se i P.L. sono protetti da segnale di un posto di blocco intermedio presenziato, il segnale stesso dovrà essere mantenuto a via impedita.

**- Dopo il quinto capoverso del comma 7 è inserito il seguente capoverso:**

Qualora non fosse possibile mantenere i segnali permissivi a via impedita i lavori devono essere eseguiti in regime di interruzione.

**- Il primo capoverso del comma 10 è così sostituito:**

10. I lavori possono essere eseguiti:

- in regime di interruzione;
- in regime di modulo M. 45 solo di giorno mantenendo i segnali spenti.





**- Il quinto capoverso del comma 10 è così sostituito:**

Ai treni inoltrati verso il P.L. dovrà essere prescritto a cura del D.M. interessato che i segnali di protezione del P.L. sono mantenuti spenti (1) e la marcia a vista in corrispondenza dei P.L. interessati.

(1) Mantenere spenti i segnali è consentito solo di giorno.

**Art. 6**

**All'articolo 1 dell'Istruzione per la protezione dei cantieri è apportata la seguente modifica:**

**il comma 6 è così sostituito:**

6. Sono denominate “**fermate**” le località, adibite al servizio pubblico, che, di regola, non intervengono nel distanziamento dei treni e non sono utilizzate per effettuare incroci, precedenze e manovre.

Le fermate sono normalmente impresenziate. Le fermate impresenziate possono essere ubicate anche nell'ambito di una stazione.

**Art. 7**

**All'articolo 18 dell'Istruzione per la protezione dei cantieri è apportata la seguente modifica:**

**dopo il comma 6 è inserito il seguente nuovo comma:**

6 bis. Per l'esecuzione dei lavori che coinvolgono personale di diverse Strutture FS e/o di Imprese Appaltatrici (ad esempio: rinnovo binari o deviatori, linea di contatto, sostituzione componenti dei deviatori, attraversamenti, posa e/o sostituzione cavi, manutenzione alle opere d'arte, ecc...) le Unità di RFI, competenti per territorio, devono redigere appositi verbali intesi a disciplinare le azioni da adottare per effettuare i lavori in sicurezza ed a definire i rapporti tra tutto il personale coinvolto al fine di garantire il rispetto delle disposizioni in materia di protezione cantieri.





## Art. 8

All'articolo 1 dell'Allegato 7 alla Istruzione per la protezione dei cantieri sono apportate le seguenti modifiche:

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

In linea, i segnali permissivi di BA e dei PBI aventi anche la funzione di proteggere punti singolari della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.) e i relativi avvisi, nonché quelli con accoppiato avviso del segnale di protezione sono sempre accesi. I rimanenti segnali permissivi di BA e dei PBI, ed i relativi eventuali segnali di avviso isolato sono accesi solo nel senso di effettivo orientamento del blocco (2).

(2) Possono fare eccezione gli impianti esistenti su alcune linee con BA, in cui i segnali permissivi di BA che comandano al binario di sinistra, sono sempre accesi, qualunque sia il senso in cui è orientato il BA, secondo quanto indicato dalle Unità periferiche interessate nelle istruzioni di dettaglio.

- il penultimo capoverso del comma 8 "Linee con BA" è soppresso.

- l'ultimo capoverso del comma 8 "Linee con BA" è così sostituito:

Per particolari contingenti situazioni di impianto, il segnale di un PBA permanentemente permissivo può essere identificato con lo stesso numero della sezione di blocco immediatamente a monte, con l'aggiunta della dicitura "bis" (oppure "ter").

## Art. 9

All'articolo 2 dell'Allegato 7 alla Istruzione per la protezione dei cantieri sono apportate le seguenti modifiche:

- il comma 7 è così sostituito:

7. Nel caso non si possa ottenere la riattivazione di un binario precedentemente escluso dalla circolazione con l'apposito dispositivo del "fuori servizio", e non fosse conveniente continuare a svolgere la circolazione sul solo binario rimasto in esercizio, il DM potrà disporre per la riattivazione con dispaccio tenendo presente che, se nel tratto di binario precedentemente escluso esistono PL, la riattivazione con dispaccio è ammessa solo a condizione che venga ripristinato il fuori servizio mediante l'apposito dispositivo. Il guasto delle apparecchiature di riattivazione, deve essere notificato secondo le modalità previste dalle Istruzioni di dettaglio.





La mancata riattivazione determina il mantenimento dello stato di inefficienza del dispositivo di rilevamento temperatura delle boccole.

Riattivato il binario interessato, la circolazione sul binario stesso dovrà essere regolata secondo le norme del blocco guasto riportate nelle apposite Istruzioni ed i treni devono essere istradati sul binario di sinistra per ciascun senso di marcia.

In caso di mancata riattivazione di un binario con l'apposito dispositivo, per l'inoltro di un treno sul binario stesso, devono essere adottate, rispetto ai PL, le procedure di seguito specificate (1) (2):

- per i PL automatici a semibarriere deve essere praticata la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza degli stessi (3);
- per i PL protetti dal segnale di un PdS in caso di mancanza del controllo o del consenso di chiusura deve essere praticata la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza degli stessi. Al fine di evitare la prescrizione di marcia a vista sui PL deve essere istituita, se possibile, la chiusura treno per treno;
- per i PL protetti dai segnali di PBA deve essere praticata la prescrizione: "*Marcia a vista in corrispondenza dei P.L. protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi N° ..... superati a via impedita o spenti*".

Su determinate linee stabilite dalle Unità periferiche interessate, nel caso in cui non si possa ottenere la riattivazione di un binario con l'apposito dispositivo del "fuori servizio", la riattivazione del binario stesso con dispaccio non è ammessa.

Tale particolarità deve risultare nelle Norme di dettaglio dell'impianto.

(1) Per quanto concerne un treno fermo in linea, si vedano le specifiche disposizioni dei commi 14 e 15.

(2) I posti di manovra dei PL devono essere informati con dispaccio del ripristino della circolazione a doppio binario.

(3) Prolungandosi tale situazione va provveduto al presenziamento dei PL automatici.

**- Il primo capoverso del comma 13 è così sostituito:**

13. Nei PdS di cui al precedente art. 1.5/a, in caso di guasto del segnale imperativo di blocco a valle degli scambi, se è regolarmente pervenuto il consenso per la circolazione a destra ed il blocco è efficiente, il treno interessato deve essere esonerato dal rispetto del segnale medesimo con la specifica prescrizione del mod. M. 40 DL (BA).





## Art. 10

All'art. 3 dell'Allegato 7 alla Istruzione per la protezione dei cantieri sono apportate le seguenti modifiche:

- il comma 7 è così sostituito:

7. Nel caso non si possa ottenere la riattivazione di un binario precedentemente escluso dalla circolazione con l'apposito dispositivo del "fuori servizio", e non fosse conveniente continuare a svolgere la circolazione sul solo binario rimasto in esercizio, il DM potrà disporre per la riattivazione con dispaccio tenendo presente che, se nel tratto di binario precedentemente escluso esistono PL, la riattivazione con dispaccio è ammessa solo a condizione che venga ripristinato il fuori servizio mediante l'apposito dispositivo. Il guasto delle apparecchiature di riattivazione, deve essere notificato secondo le modalità previste dalle Istruzioni di dettaglio.

La mancata riattivazione determina il mantenimento dello stato di inefficienza del dispositivo di rilevamento temperatura delle boccole.

Riattivato il binario interessato, la circolazione sul binario stesso dovrà essere regolata secondo le norme del blocco guasto riportate nelle apposite Istruzioni ed i treni devono essere istradati sul binario di sinistra per ciascun senso di marcia.

In caso di mancata riattivazione di un binario con l'apposito dispositivo, per l'inoltro di un treno sul binario stesso, devono essere adottate, rispetto ai PL, le procedure di seguito specificate (1) (2).

### Linee con BA

- Per i PL automatici a semibarriere deve essere praticata la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza degli stessi (3);
- Per i PL protetti dal segnale di un PdS in caso di mancanza del controllo o del consenso di chiusura deve essere praticata la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza degli stessi. Al fine di evitare la prescrizione di marcia a vista sui PL deve essere istituita, se possibile, la chiusura treno per treno;
- Per i PL protetti dai segnali di PBA deve essere praticata la prescrizione: "*Marcia a vista in corrispondenza dei P.L. protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi N° ..... superati a via impedita o spenti*".

Le suddette procedure devono essere adottate per l'inoltro dei treni sia con il blocco orientato per le partenze che per gli arrivi.

### Linee con B.ca

- Per i PL automatici a semibarriere deve essere praticata la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza degli stessi (3);
- Per i PL protetti dal segnale di un PdS in caso di mancanza del controllo o del consenso di chiusura deve essere praticata la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza degli stessi. Al fine di evitare la prescrizione di marcia a vista sui PL deve essere istituita, se possibile, la chiusura treno per treno;







- per i PL protetti dai PBI, nel caso in cui non sia rilevabile il senso di orientamento del blocco in partenza, deve essere notificata al treno la prescrizione della ripresa della corsa dal segnale di PBI spento (“*Siete autorizzati a riprendere la corsa dal segnale di PBI n°..... spento con lettera “A” spenta*”) e la marcia a vista in corrispondenza dei PL protetti dal segnale (“*Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. km .....*”). Nel caso in cui sia rilevabile il senso di orientamento del blocco in partenza, deve essere notificata al treno la prescrizione della ripresa della corsa dal segnale di PBI disposto a via impedita (“*Siete autorizzati a riprendere la corsa dal segnale di PBI n°..... disposto a via impedita con lettera “A” spenta*”) e la marcia a vista in corrispondenza dei PL protetti dal segnale (“*Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. km .....*”).

Su determinate linee stabilite dalle Unità periferiche interessate, nel caso in cui non si possa ottenere la riattivazione di un binario con l'apposito dispositivo del “*fuori servizio*”, la riattivazione del binario stesso con dispaccio non è ammessa.

Tale particolarità deve risultare nelle Norme di dettaglio dell'impianto.

- 
- (1) Per quanto concerne un treno fermo in linea, si vedano le specifiche disposizioni dei commi 14 e 15.
  - (2) I posti di manovra dei PL devono essere informati con dispaccio del ripristino della circolazione a doppio binario.
  - (3) Prolungandosi tale situazione va provveduto al presenziamento dei PL automatici.

**- Il primo capoverso del comma 13 è così sostituito:**

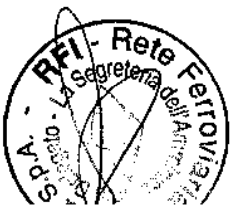
**13.** Nei PdS di cui al precedente art. 1.5/a, in caso di guasto del segnale imperativo di blocco a valle degli scambi, se è regolarmente pervenuto il consenso per la circolazione a destra ed il blocco è efficiente, il treno interessato deve essere esonerato dal rispetto del segnale medesimo con la specifica prescrizione del mod. M. 40 DL (BA) e M. 40 DL (B.m/B.ca/B.tel).

## Art. 11

**All'art. 4 dell'Allegato 7 alla Istruzione per la protezione dei cantieri sono apportate le seguenti modifiche:**

**- il comma 13 è così sostituito:**

**13.** Nel caso non si possa ottenere la riattivazione di un binario precedentemente escluso dalla circolazione con l'apposito dispositivo del “*fuori servizio*”, e non fosse conveniente continuare a svolgere la circolazione sul solo binario rimasto in esercizio, l'operatore (DM o DCO) competente a rimuovere il “*fuori servizio*” potrà disporre per la riattivazione con dispaccio tenendo presente che, se nel tratto di binario precedentemente escluso esistono PL, la riattivazione con dispaccio è ammessa solo a condizione che venga ripristinato il fuori servizio mediante l'apposito dispositivo. Il guasto delle apparecchiature di riattivazione, deve essere notificato secondo le modalità previste dalle Istruzioni di dettaglio.





La mancata riattivazione determina il mantenimento dello stato di inefficienza del dispositivo di rilevamento temperatura delle boccole.

Riattivato il binario interessato, la circolazione sul binario stesso dovrà essere regolata secondo le norme del blocco guasto riportate nelle apposite Istruzioni ed i treni devono essere istradati sul binario di sinistra per ciascun senso di marcia.

In caso di mancata riattivazione di un binario con l'apposito dispositivo, per l'inoltro di un treno sul binario stesso, devono essere adottate, rispetto ai PL le procedure di seguito specificate (1) (2).

#### Linee con BA

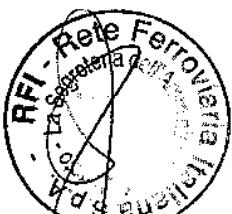
- Per i PL automatici a semibarriere deve essere praticata la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza degli stessi (3);
- Per i PL protetti dal segnale di un PdS in caso di mancanza del controllo o del consenso di chiusura deve essere praticata la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza degli stessi. Al fine di evitare la prescrizione di marcia a vista sui PL deve essere istituita, se possibile, la chiusura treno per treno;
- Per i PL protetti dai segnali di PBA deve essere praticata la prescrizione: *"Marcia a vista in corrispondenza dei P.L. protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi superati a via impedita o spenti"*.

Le suddette procedure devono essere adottate per l'inoltro dei treni sia con il blocco orientato per le partenze che per gli arrivi.

#### Linee con B.ca

- Per i PL automatici a semibarriere deve essere praticata la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza degli stessi (3);
- Per i PL protetti dal segnale di un PdS in caso di mancanza del controllo o del consenso di chiusura deve essere praticata la prescrizione di marcia a vista in corrispondenza degli stessi. Al fine di evitare la prescrizione di marcia a vista sui PL deve essere istituita, se possibile, la chiusura treno per treno;
- Per i PL protetti dai PBI, nel caso in cui non sia rilevabile il senso di orientamento del blocco in partenza, deve essere notificata al treno la prescrizione della ripresa della corsa dal segnale di PBI spento (*"Siete autorizzati a riprendere la corsa dal segnale di PBI n°..... spento con lettera "A" spenta"*) e la marcia a vista in corrispondenza dei PL protetti dal segnale (*"Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. km ....."*).

Nel caso in cui sia rilevabile il senso di orientamento del blocco in partenza, deve essere notificata al treno la prescrizione della ripresa della corsa dal segnale di PBI disposto a via impedita (*"Siete autorizzati a riprendere la corsa dal segnale di PBI n°..... disposto a via impedita con lettera "A" spenta"*) e la marcia a vista in corrispondenza dei PL protetti dal segnale (*"Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. km ....."*).





Su determinate linee stabilite dalle Unità periferiche interessate, nel caso in cui non si possa ottenere la riattivazione di un binario con l'apposito dispositivo del "fuori servizio", la riattivazione del binario stesso con dispaccio non è ammessa.  
Tale particolarità deve risultare nelle Norme di dettaglio dell'impianto.

- 
- (1) Per quanto concerne un treno fermo in linea, si vedano le specifiche disposizioni dei commi 14 e 15.
  - (2) I posti di manovra dei PL devono essere informati con dispaccio del ripristino della circolazione a doppio binario.
  - (3) prolungandosi tale situazione va provveduto al presenziamento dei PL automatici.

#### Art. 12

All'articolo 30 dell'Istruzione per il servizio dei manovratori è apportata la seguente modifica:

- il comma 15 è soppresso.

#### Art. 13

All'allegato 5 dell'Istruzione per il servizio dei manovratori è apportata la seguente modifica:

Nel comma 1 dell'articolo 3, l'indicazione "Corsivo (chiaro grande)" ed il relativo testo sono soppressi.

#### Art. 14

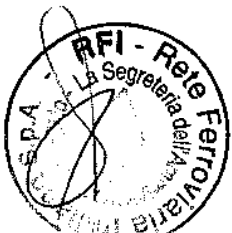
All'articolo 3 della Prefazione generale all'orario di servizio è apportata la seguente modifica:

Nel comma 1, l'indicazione "Corsivo (chiaro grande)" ed il relativo testo sono soppressi.

#### Art. 15

All'articolo 131 della Prefazione generale all'orario di servizio è apportata la seguente modifica:

La nota (1) del titolo è soppressa.





## Art. 16

All'Allegato V della Prefazione Generale all'Orario di Servizio è apportata la seguente modifica:

**Il terzo capoverso del punto 3 è così sostituito:**

Il modulo M100b, da usare per tutte le comunicazioni che debbono essere registrate, è costituito da un protocollo sul quale i fonogrammi devono essere trascritti cronologicamente uno di seguito all'altro, senza lasciare righe in bianco e numerati con un numero progressivo mensile ed un numero saltuario da 01 a 99.

## Art. 17

All'art. 6 dell'Istruzione per le Telecomunicazioni è apportata la seguente modifica:

**Il secondo alinea del comma 2 del punto III – Mod M.100b, è così sostituito:**

- nella terza finca devono essere riportati il numero progressivo mensile del protocollo ed un numero saltuario di due cifre da 01 a 99, attribuiti al dispaccio in partenza; il numero saltuario viene assegnato di volta in volta dall'agente interessato, così da costituire un numero, sotto forma di frazione, che vale come numero di controllo, da trasmettere al posto corrispondente;

## Art. 18

All'Allegato 1 della Disposizione 27 del 07/06/2007 concernente "Norme di esercizio per il collegamento via radio terra-treno, bordo-bordo e terra-terra (telefonia mobile)" sono apportate le seguenti modifiche:

**- il quarto ed il quinto capoverso del punto 3 della Parte II sono così sostituiti:**

Per i treni supplementari, per l'associazione a numero funzionale e per le relative chiamate ad essi dirette, dovranno essere adottate le stesse procedure previste per i treni ordinari utilizzando un numero identificativo del treno a 6 cifre e lasciando invariati, per tutti i tipi di treno, i codici funzionali degli agenti:





Treno Supplementare	Prima cifra del numero treno a 6 cifre
Ante	1
Bis	2
Ter	3
Quater	4

Ad esempio per generare una chiamata verso il personale di condotta del treno 456 bis, si dovrà digitare il numero 2 200456 01.

**- il primo capoverso della Parte III è così sostituito:**

Gli agenti abilitati all'utilizzo della funzionalità GSM-R "Chiamata di emergenza treni" (già "segnale di prudenza generalizzata", nel seguito più genericamente "chiamata di emergenza"), sono:

- DCO, DC, DM;
- Personale di condotta;
- Personale di accompagnamento (capotreno);
- DOTE;
- personale della manutenzione che svolge compiti di vigilanza, di scorta carrelli e treni materiali e di protezione cantieri.

**- il secondo ed il terzo capoverso del punto 2 della Parte III sono così sostituiti:**

La chiamata di emergenza generata dal DM, dal personale della manutenzione, dal personale di condotta e dal personale di accompagnamento (capotreno) viene diffusa nell'area predefinita di cui sopra all'interno della quale è localizzato l'originatore della chiamata; i DC/DCO possono generare chiamate di emergenza relative a ciascuna area di loro giurisdizione.

La chiamata di emergenza viene ricevuta dai DM, dal personale della manutenzione, dal personale di condotta, dal personale di accompagnamento (capotreno) localizzati nell'area di diffusione della chiamata, nonché dal DC/DCO e DOTE di giurisdizione.





**- il primo capoverso del punto 4 della Parte III è così sostituito:**

La chiamata di emergenza è una comunicazione che non consente al DM, al personale della manutenzione, al personale di condotta ed al personale di accompagnamento di parlare simultaneamente. Pertanto gli agenti coinvolti appartenenti alle categorie anzidette, per poter comunicare devono ricorrere all'apposito pulsante ("PTT")<sup>1</sup> sul terminale.

<sup>1</sup> PTT= Push To Talk

**- dopo l'ultimo capoverso del punto 5 della Parte III è inserito il seguente nuovo capoverso:**

Il personale della manutenzione che riceve una chiamata di emergenza deve adottare gli eventuali interventi di emergenza richiesti dalla situazione.

#### **Art. 19**

La presente Disposizione entrerà in vigore alle ore 00.01 del 1° marzo 2008.

Giorgio Di Marco

