ISTRUZIONI
PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI AD USO DEL PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO

Ai sensi dell'art. 4 comma 2 D.Lg. 8 luglio 2003 n. 188

Istruzioni inserite:

- Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni.
- Istruzione per l'Esercizio in Telecomando.
- Istruzione per l'Esercizio sulle Linee a doppio binario Banalizzate.
- Istruzione per l'Esercizio sulle Linee a doppio binario Banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2.

Edizione 2006

Poligrafica Ruggiero - AV

ISTRUZIONE

PER IL SERVIZIO DEL PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO DEI TRENI

Edizione 2006

REGISTRAZIONE DELLE DISPOSIZIONI
CHE HANNO MODIFICATO LA PRESENTE ISTRUZIONE

	Disposizione	Data di entrata in vigore
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		

INDICE

			Pag.	
INDICE		.....	»	3
INDICE DEGLI ALLEGATI		.....	»	3
INDICE ALFABETICO		.....	»	7
ELENCO DELLE ABBREVIAZIONI		.....	»	12
		CAPITOLO I		
		Disposizioni generali		
Art.	1	Personale di accompagnamento dei treni	»	13
»	2	Pubblicazioni normative ed attrezzi	»	13
»	3	Compiti prima della partenza	»	15
»	4	Compiti durante il viaggio	»	15
»	5	Compiti nelle stazioni di fermata	»	16
»	6	Compiti circa l'uso dei freni	»	16
»	7	Compiti dell'agente di accompagnamento incaricato della sorveglianza della coda del treno	»	17
»	8	Compiti per lo svolgimento del servizio viaggiatori	»	18
»	9	Norme sulle porte a comando automatico (elettrico o elettropneumatico)	»	19
		CAPITOLO II		
		Compiti del capotreno		
»	10	Compiti generali	»	24
»	11	Compiti inerenti al materiale rotabile	»	24
»	12	Compiti inerenti al ritiro, compilazione, custodia e consegna dei documenti del treno	»	25
»	13	Compiti inerenti alla circolazione del treno	»	26
»	14	Posto del capotreno - Compiti inerenti alla scorta dei treni con mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta	»	27

INDICE DEGLI ALLEGATI

		ALLEGATO 1		
		Norme di circolazione		
Art.	1	Linee e località di servizio	»	31
»	2	Regimi di esercizio	»	33
»	3	Treni - Definizione e classificazione – Treni senza capotreno	»	35
»	4	Treni straordinari ad orario libero	»	38
»	5	Soppressione, fusione, sostituzione e rieffettuazione di treni ...	»	38
»	6	Tradotte e treni materiali	»	39
»	7	Dispacci - Prescrizioni	»	41

Art.	8	Itinerari	Pag.	42
»	9	Partenza dei treni	»	45
»	10	Percorso dei treni	»	50
»	11	Arrivo e fermata dei treni- Ricevimento su binario ingombro	»	51
»	12	Rallentamenti	»	54
»	13	Manovre e stazionamento dei rotabili	»	56
»	14	Precedenze	»	56
»	15	Incroci	»	57
»	16	Anticipo nella corsa dei treni	»	60
»	17	Locomotive di rinforzo in coda	»	61
»	18	Interruzioni di circolazione e intervalli d'orario	»	62
»	19	Circolazione a binario unico su linea a doppio binario	»	63
»	20	Disabilitazione ed impresenziamento delle stazioni - Fermate	»	65
»	21	Guasto del blocco elettrico, del blocco radio e delle telecomunicazioni	»	69
»	22	Movimenti dei treni con i segnali di partenza disposti a via impedita da una stazione disabilitata o da un PBI	»	71
»	23	Movimenti dei treni con i segnali disposti a via impedita e lettere luminose («P», «D» o «A») spente - Superamento di segnali disposti a via impedita aventi la sola funzione di protezione di zone soggette a caduta massi	»	73
»	24	Marcia privilegiata	»	77
»	25	Ritardi e anormalità nella corsa dei treni	»	77
»	26	Fermate anormali in linea – Soccorso ai treni	»	83
»	27	Obblighi specifici del personale dei treni in caso di anormalità rilevanti o incidenti di esercizio	»	85

ALLEGATO 2

Documenti del treno - moduli di prescrizione

Art.	1	Scheda Treno - Scheda Orario	»	87
»	2	Stampa della Scheda Treno da parte delle Imprese Ferroviarie	»	110
»	3	Ristampa della Scheda Treno da parte delle Imprese Ferroviarie	»	111
»	4	Documenti di scorta	»	113
»	5	Riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento	»	113
»	6	Disposizioni di carattere generale (moduli di prescrizione ai treni)	»	123
»	7	Modulo M.40 D.L. - prescrizioni fisse ai treni	»	128
»	8	Prescrizioni ed avvisi vari	»	143
»	9	Norme particolari per l'emissione dei moduli di prescrizione di movimento riguardanti treni scortati da riepilogo multiplo	»	146
»	10	Ritiro del riepilogo e dei moduli di prescrizione di movimento nella stazione origine di corsa o dove è programmato il cambio del riepilogo	»	151

Art.	11	Lista dei veicoli e Foglio veicoli	Pag.	152
»	12	Bollettino di Frenatura e Composizione- Caratteristiche e norme per l'uso	»	164
»	13	Norme particolari per l'emissione dei moduli di prescrizioni tecniche riguardanti treni scortati da Bollettino di Frenatura e Composizione o Foglio di Corsa multiplo	»	171
»	14	Consegna dei documenti di scorta e dei moduli di prescrizione di movimento e tecniche nel caso di cambio del personale dei treni	»	171
»	15	Documento treno	»	172

ALLEGATO 3
Norme di esercizio per il collegamento via radio Terra – Treno, Bordo – Bordo e Terra – Terra (Telefonia mobile) ..... » 183

ALLEGATO 4
Norme particolari per il personale di accompagnamento dei treni in servizio ai treni con mezzi di trazione provvisti di apparecchiature per il controllo della marcia del treno (SCMT) ..... » 191

ALLEGATO 5
Norme particolari per il personale di accompagnamento in servizio ai treni con mezzi di trazione attrezzati con il sistema di supporto alla condotta (SSC) ..... » 195

ALLEGATO 6
Tesserini identificativi ..... » 199

INDICE ALFABETICO

Addetti alle fermate	.....	All.1.art.20.11
Agente di accompagnamento	(compiti dell'-) ..... *Vedi anche: personale dei treni*	Artt. da 1 a 8
»	(compiti dell'- per l'uso dei freni)	Art.6-All.1.art.25.15
»	(compiti dell'- addetto alla coda)	Art.7
»	(compiti dell'-inerenti le porte)	Artt.8, 9
»	(- denominato capotreno)	Art.1.2.6
»	compiti del capotreno	Artt.da 1 a 14
»	compiti del capotreno inerenti i rotabili	Art.11
»	compiti del capotreno inerenti i documenti dei treni	Art.12-All.2
»	compiti del capotreno inerenti la circolazione	Art.13-All.1
»	compiti del capotreno nei treni affidati ad un agente di condotta	Art.14.5.6 -All.4-All.5
»	posto del capotreno	Art.14 da 1 a 4
Allarme	(fischi di -)	Art.6.1
Anormalità	nella corsa dei treni ..... *Vedi anche:dimezzamento, fermate in linea malore, retrocessione, soccorso, spezzamento*	All.1. artt. 25, 26, 27
Ante	(treni -)	All.1. art.3.2
Anticipo	nella corsa dei treni	All.1. art. 16
Arresto	della circolazione	All.1. art.21.7
Arrivo	(itinerario di -)	All.1. art. 8.2.3.4.5
»	dei treni	All.1. art.11
Attraversamenti	.....	All.1. art.1.9
Binario	(anormalità al -)	All.1. art.25.7
»	di circolazione	All.1. art.1.6
»	di corsa	All.1. art.1.6
»	di ricevimento	All.1. artt.8.1, 10.4, 11.10, 15.8.11
»	illegale	All.1. artt.1.1, 12.7, 18.2, 19
»	legale	All.1. artt.1.1, 19.2.3.5
»	secondario	All.1. art.1.6
»	tronco o parzialmente ingombro - (ingresso in -)	All.1. art. 11.10.11
Bivi	.....	All.1. art. 1.9
Blocco	elettrico	All.1. art. 2. 9. 11
»	telefonico	All.1. art. 2. 9. 10
»	radio	All.1 art. 2. 9. 12

Bollettino	di frenatura e composizione	Art. 12-All.1. art.7.4 – All.2. artt.4,12,13,14
Circolazione treni	a binario unico su linea a doppio con mezzi di trazione attrezzati	All.1. art.19
»	con apparecchiatura SCMT	All.4
»	materiali sul tratto di lavoro	All.1. art.6.2
»	senza agente di accompagnamento	All.1. art.3.4
»	straordinari ad orario libero	All.1. art.4
»	su linee affiancate	All.1. art. 5.3. 4
»	su binario illegale	All.1. art.19
Dimezzamento	treni	All.1. art.25.16
Dirigente	centrale	All.1. art.2.3, 20.10
»	movimento	All.1. art.2.1
»	unico	All.1. art.2.4
Disabilitazione	delle stazioni	All.1. art.20
»	(avviso ai treni della -)	All.1. art.20.7.8
»	accidentale	All.1. art.20.1
»	programmata	All.1. art.20.1.3.4
Dispaccio	.....	All.1. art.7.1
»	(- di giunto)	All.1. artt.20.10, 21.1
Documenti	di scorta	Art. 12- All.2. artt. da 4 a 15
»	orario	Art. 12-All.2. artt. 1,2,3
Fermata	dei treni	All.1. art.11 da 5 a 9
»	ai segnali di protezione (proseguimento dopo -)	All.1. art.11.3.4
»	anormale in linea	All.1. art. 26.1.2.3
»	facoltativa	All.1. art.11.2
»	ridotta	All.1. art.11.9
Fermate	.....	All.1. artt.1.11, 20.11
Foglio di corsa	.....	Art.12-All.1.art.7.4-All.2. artt. 4,15
Foglio veicoli	(lista veicoli)	All. 2 art. 11
Fusione	dei treni	All.1. art. 5.1
Gallerie	(insufficiente ventilazione delle -)	All.1. art.25.23.24.25
Guasto	dei segnali	All.1. artt.9.2, 20.8, 22, 23
»	del blocco elettrico	All.1. art.21
»	delle telecomunicazioni	All.1.art.21.7
»	del blocco radio	All.1.art.21.3.4
Impresenziamento	delle stazioni	All.1. artt.2.2, 20.8
»	(avviso ai treni)	All.1. art.20.6

Incroci	.....	All.1. artt.1.4 , 15
»	accertamento treni incrocianti	All.1. art.15.8
	(avviso di -) ai treni interessati	All.1. art.15
»	(linee dove vige il controllo degli -)	All.1. art.15.5.6
»	(linee dove non vige il controllo degli -)	All.1. art.15.4
»	nelle stazioni limite	All.1. art.15 da 10 a 12
»	con treni periodici	All.1. art.15.13
»	con treni straordinari	All.1. art.15.14
»	con treni straordinari OL	All.1. art.15.15
»	con locomotiva di spinta che si ricovera percorrendo il binario in senso illegale	All.1. art.17.8
»	spostamento	All.1. art.15.9.10.12
Ingombro	prima del o sul binario di ricevimento o all'uscita di esso	All.1. artt.11.10.11, 15.8.11
Interruzione	di circolazione	All.1. art.18
Intervalli d'orario	.....	All.1. art.18.1
Itinerario	di arrivo	All.1. art.8 da 2 a 5
»	di partenza	All.1. art.8 da 6 a 9
»	di transito	All.1. art.8. 10
Linee	.....	All.1. art.1 da 1 a 3
Lista veicoli	(foglio veicoli)	All.2. artt. 4, 11
Locomotiva	di soccorso	All.1. art.26. 3.4.5
»	di spinta	All.1. art.17
Manovre	.....	All.1. art. 13
Marcia a vista	.....	All.1. artt.10.3.4.5, 19.3.4.6,21, 23 da 4 a 7, 26.5
Marcia privilegiata	.....	All.1. artt.9.3, 24
Moduli	di prescrizione ai treni	All. 2 artt. 4, 6, 7, 8, 9
Movimenti	dei treni con segnali a via impedita	All.1. artt. 22.1, 23
Orario	(ammissibilità di anticipare sull'-)	All.1. art.16
»	(divieto di anticipare sull'-)	All.1. art.16.2
»	(velocità d'- dei treni)	All.1. art. 10.1
Ostacolo	*(vedi ingombro)*	
Partenza	(itinerario di -)	All.1. art.8.6.7.8.9
»	(ordine di -dato dal capotreno)	All.1. artt.9, 20.8
»	(ordine di -dato dal dirigente)	All.1. artt.9.1 da 2 a 7, 10.2
»	(- d'iniziativa del personale di condotta su linee attrezzate con ERTMS/ETCS L2)	All.1. art.9.9
Passaggi	a livello	All.1. artt.1.13, 10.5, 11.10, 23.4.5.7
Percorso	dei treni	All.1. art.10
Personale	di condotta (obblighi del - nelle stazioni)	All.1. artt.9.7,8, 11.4.6.7
»	dei treni "	All.1. art.15.8
Persone	(indebita presenza di -in linea)	All.1. art.25.9
Posti di blocco	intermedi	All.1. artt.2.11, 22.1.2.3
Posti di comunicazione	.....	All.1. art.1.7
Posti di movimento	.....	All.1. art. 1.4

Posti di passaggio	fra il doppio e il semplice binario	All.1. art. 1.9
Posti intermedi e posti di linea.....		All.1. art.1.13
Precedenze	.....	All.1. art.14
Prescrizioni	di movimento	All.1.art.7 – All.2 art. 9
»	tecniche	Art.11.2.-All.1.art.7
Raccordi	.....	All.1. art.1.14
Rallentamenti	.....	All.1. art.12
Regimi	di circolazione	All.1. art.2.da 9 a 12
Retrocessione	dei treni	All.1. art.25 da 10 a 14
Riabilitazione	delle stazioni	All.1. art.20.7.9
Ricevimento	treni in binario deviato	All.1. art.11.3
»	treni in binario tronco o parzialmente ingombro	All.1. art.11.10.11
Ricognizione	in linea	All.1. art.25.22
Rieffettuazione	treni	All.1. art.5
Riepilogo	dei moduli di prescrizioni di movimento	Art.12-All.1 art.7.3 - All.2. artt. 4,5,9,10,14
Ritardo	dei treni	All.1. art.25.1
Rottura	di rotaia	All.1. art.25.8
Segnali	di avanzamento	All.1. artt.9.1, 11.10
»	di avvio	All.1. art.9.1
Sistemi	di esercizio	All.1. art.2
Soccorso	ai treni	All.1. art.26 da 3a 5
Soppressione	treni	All.1. art.5
Sostituzione	treni	All.1. art.5
Spezzamento	treni	All.1. artt.17.10, 25.17.18
Stazionamento	dei rotabili	All.1. art.13
Stazioni	.....	All.1. art.1.4.5
»	disabilitate	All.1. artt.1.12, 20, 22
»	limite	All.1. art.15.10.11.12
Successione	treni	All.1. art.14
Telecomunicazioni	(guasto delle -)	All.1. art.21.7
»	(- via radio terra-treno e bordo- bordo –e terra-terra)	All.3
Tesserini	identificativi	All. 6
Tradotte	.....	All.1. art. 6.1

Traversa limite	.....	All.1. art.8.2
Treni	.....	All.1. art. 3
	Vedi: materiali, tradotte	
»	con marcia privilegiata	All.1. artt. 9.3, 24
»	materiali	All.1. art. 6.2
»	ordinari	All.1. art. 3.2
»	periodici	All.1. art. 3.2
»	senza capotreno	All.1. art. 3.4
»	straordinari	All.1. art. 3.2
»	straordinari ad orario libero	All.1. artt. 3.2 , 4
»	supplementari	All.1. art. 3.2
Uscita	(Zona di -)	All. 1 art. 8.5

ELENCO DELLE ABBREVIAZIONI

AC/AV	- Alta Capacità /Alta Velocità
AG	- Agente di Guardia
BFC	- Bollettino di Frenatura e Composizione
CTC	- Controllo del Traffico Centralizzato
DC	- Dirigente Centrale
DCO	- Dirigente Centrale Operativo
DM	- Dirigente Movimento
DOTE	- Dirigente Operativo della Trazione Elettrica
DSDU	- Disposizioni per il Servizio con Dirigente Unico
DU	- Dirigente Unico
ERTMS/ETCS L2	- European Railway Traffic Management System / European Train Control System Livello 2
ETR	- Elettrotreno
FdC	- Foglio di Corsa
FL	- Fascicolo Linee
FO	- Fascicolo Orario
GI	- Gestore Infrastruttura
GSM – R	- Global System for Mobil communication- Railway
IEFCA	- Istruzione sull'Esercizio del Freno Continuo Automatico
IELB	- Istruzione per l'Esercizio sulle Linee a doppio binario Banalizzate
IELB – AC/AV	- Istruzione per l'Esercizio sulle Linee a doppio binario Banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2
IET	- Istruzioni per l'Esercizio in Telecomando
IF	- Impresa Ferroviaria
IFN	- Infrastruttura Ferroviaria Nazionale
IPCL	- Istruzione per il Servizio del Personale di Condotta delle Locomotive
ISD	- Istruzione per il Servizio dei Deviatori
ISM	- Istruzione per il Servizio dei Manovratori
ISPAT	- Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni
ML	- Treni materiali
NEITE	- Norme per l'Esercizio degli Impianti di Trazione Elettica
OL	- Orario Libero
PC	- Posto di Comunicazione
PdA	- Personale di Accompagnamento
PdC	- Personale di Condotta
PGOS	- Prefazione Generale all'Orario di Servizio
PL	- Passaggio a livello
RFI	- Rete Ferroviaria Italiana
RSC	- Ripetizione Continua Segnali
SCMT	- Sistema Controllo Marcia Treni
SSC	- Sistema di Supporto alla Condotta
RS	- Regolamento sui Segnali

CAPITOLO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1

Personale di accompagnamento dei treni

1. La dizione "personale di accompagnamento" [(1)] individua gli agenti del treno incaricati della sicurezza e della regolarità del servizio sulla base delle competenze previste dalle pubblicazioni normative indicate nel successivo art. 2.

2. L'agente di accompagnamento al quale è assegnata la funzione di dirigenza del convoglio è denominato capotreno. Questi ha alle sue dirette dipendenze tutti gli agenti di accompagnamento di servizio sul treno.

3. Il personale di accompagnamento deve essere in possesso delle abilitazioni stabilite dal Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

4. Il personale di accompagnamento, oltre a soddisfare gli obblighi di competenza, è tenuto ad intervenire con tempestività e diligenza ogniqualvolta rilevi, nell'espletamento delle sue mansioni, un fatto od evento che possa arrecare pregiudizio alla sicurezza od alla regolarità della circolazione.

5. Nei casi non previsti, il personale di accompagnamento, nei limiti delle proprie attribuzioni, deve provvedere con senno e ponderatezza, in analogia per quanto possibile, alle norme che regolano i casi previsti.

6. Per quanto riguarda il servizio circolazione treni, nelle località di servizio presenziate da dirigente movimento (DM), il personale di accompagnamento e di condotta dipendono dal DM stesso; nelle località non presenziate da DM, il personale di condotta dipende dal capotreno.

Art. 2

Pubblicazioni normative ed attrezzi

1. Il personale di accompagnamento deve conoscere:

- la presente Istruzione [(2)];
- il Regolamento sui segnali (RS);
- l'Istruzione per il servizio dei manovratori (ISM);

---

(1) Detto personale è richiamato nei regolamenti anche con la dizione "personale di scorta".

(2) Le norme relative alle linee ove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci devono essere conosciute solo da chi svolge servizio su tale linee.

- l'Istruzione per il servizio dei deviatori (ISD), limitatamente a quanto previsto dal programma di abilitazione;
- le Norme per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica (NEITE), limitatamente a quanto previsto dal programma di abilitazione.

Il capotreno deve inoltre conoscere:

- la Prefazione generale all'orario di servizio (PGOS);
- l'Istruzione sull'esercizio del freno continuo automatico (IEFCA);
- l'Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni (IET);
- l'Istruzione per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate ad uso del personale dei treni (IELB);
- l'Istruzione per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 ad uso del personale dei treni (IELB AC/AV), solo nel caso svolga servizio su tali linee;
- le Disposizioni per il servizio con dirigente unico (DSDU), solo nel caso svolga servizio su tali linee.

2. Il personale di accompagnamento, durante il servizio, deve essere in possesso di:

- bandiera da segnalamento rossa;
- lanterna da segnalamento;
- chiave tripla.

Il capotreno durante il servizio deve, anche, essere in possesso:

- della PGOS;
- del Fascicolo linee (FL) e/o del Fascicolo orario (FO);
- delle circolari e prescrizioni concernenti i documenti orario della linea che percorre;
- di un fascicolo di moduli M. 40a;
- di bandiera da segnalamento verde;
- di telefono cellulare GSM - R di tipo palmare;
- di fischietto a trillo.

Art. 3

Compiti prima della partenza

1. Nelle stazioni di origine e in quelle in cui varia la composizione del treno, dove non sia in servizio il personale di verifica o, pur essendovi, non sia comunque tenuto ad intervenire in base a disposizioni locali, il personale di accompagnamento deve assicurarsi:

a) dello stato generale delle carrozze e dei carri per rilevare eventuali anormalità o mancanze che siano rilevabili dall'esterno;

b) che le porte delle carrozze, nonché le porte o le altre parti mobili dei carri, si trovino e siano assicurate nella posizione corrispondente al corretto assetto di marcia;

c) che siano spenti tutti i fanali incorporati delle carrozze non utilizzati per segnalare la coda dei treni;

d) che le carrozze e i carri in composizione al treno non portino etichette che ne vietino la circolazione.

Le anormalità rilevate devono essere segnalate al capotreno.

2. Nei treni senza capotreno gli accertamenti di cui sopra restano affidati al personale addetto alla formazione dei treni appositamente designato dall'Impresa Ferroviaria.

Art. 4

Compiti durante il viaggio

1. Durante la corsa, il personale di accompagnamento, tenuto conto del posto occupato, delle condizioni di visibilità e delle mansioni da espletare deve:

a) esercitare la sorveglianza circa il regolare andamento del servizio;

b) rispondere prontamente agli ordini del capotreno e del personale di condotta e, rilevando eventuali segnalazioni fatte dal personale delle stazioni e della linea, regolarsi secondo quanto prescritto dal Regolamento sui segnali;

c) segnalare sul libro di bordo i difetti, i guasti o le mancanze riscontrati alle carrozze;

d) arrestare il treno ed informarne il capotreno qualora venga notata qualche anomalia che potrebbe compromettere la sicurezza del proprio o di altri treni.

2. Qualora il personale di accompagnamento si accorga del riscaldamento di una boccola[(1)], deve regolarsi come segue:

- se il rilevamento avviene a treno fermo deve informare il capotreno che a sua volta deve avvisare il personale di condotta e, se presente, il personale addetto alla verifica, per l'adozione dei provvedimenti necessari;

(1) Il riscaldamento in una boccola può manifestarsi con il calore che si rileva avvicinandosi nella parte superiore e può dar luogo ad altri fenomeni (odore, fumo, fiamme, fischio, ecc.) percepibili anche a distanza.

- se il rilevamento avviene durante la corsa, deve provvedere all'arresto del treno, informandone il capotreno, che avviserà il personale di condotta per l'adozione dei provvedimenti necessari.

Art. 5

Compiti nelle stazioni di fermata

Nelle stazioni di fermata il personale di accompagnamento deve:

a) scendere prontamente dal treno e sollecitare il servizio;

b) prestarsi, quando occorra, alle operazioni inerenti al servizio delle manovre e alla manovra dei deviatoi.

Art. 6

Compiti circa l'uso dei freni

1. Il personale di accompagnamento in servizio ad un treno munito di freno continuo, quando percepisca in modo inequivocabile i fischi di allarme da parte del personale di condotta, deve subito azionare sul proprio veicolo il rubinetto di emergenza oppure una delle maniglie del freno di emergenza delle carrozze.

Ogniqualvolta si scorga qualche anormalità per cui sia necessario l'arresto del treno o quando si vedano segnali di fermata, gli agenti di accompagnamento devono immediatamente azionare il rubinetto di emergenza del freno(1) oppure una delle maniglie del freno di emergenza delle carrozze e successivamente, se opportuno, serrare i freni a mano che risultano accessibili.

Il rubinetto di emergenza deve essere lasciato aperto finché il treno si sia arrestato, dopodiché si deve provvedere alla sua chiusura.

2. Nel caso eccezionale di attivazione della frenatura a mano, gli agenti di accompagnamento:

- non devono cambiare il freno loro assegnato dal capotreno senza sua autorizzazione;
- devono assicurarsi, prima della partenza del treno, del regolare funzionamento del proprio freno girando fino a termine corsa l'apposita manovella, e osservando se tutti i ceppi aderiscono alle ruote. Quando il treno entra su uno dei tratti di linea in discesa, indicati nell'orario di servizio col segno convenzionale devono chiudere moderatamente il freno, stringendolo fino a termine corsa o allentandolo, a seconda che il treno corra o rallenti eccessivamente, salvo l'obbedienza ai segnali del personale di condotta;
- durante le fermate su tratti in salita devono tenere i freni completamente aperti, salvo il caso di spezzamento o dimezzamento del treno; durante tali fermate, nel caso in cui non ricevano diverso ordine dal capotreno, devono tenersi pronti pres-

(1) Il rubinetto di emergenza si trova nei bagagliai e nei vestiboli delle carrozze che sono munite di tale dispositivo.

so il proprio freno per serrarlo in caso di bisogno o di richiesta da parte del personale di condotta;

- durante l'effettuazione di manovre nelle stazioni devono prestare servizio ai freni, secondo gli ordini impartiti da chi le dirige;
- devono evitare di fare strisciare le ruote sulle rotaie. Quando, sulle forti discese, occorra mantenere i freni serrati si deve, per evitare lo strisciamento, allentare di frequente il freno con uno o due giri di manovella, stringendolo subito dopo fino a termine corsa;
- avvicinandosi il treno ad una stazione, devono accostare i ceppi dei freni alle ruote in modo da poterli far agire all'occorrenza con prontezza; il medesimo provvedimento deve essere adottato di iniziativa in caso di altre anomalie o segnalazioni che lo richiedessero;
- in tutte le stazioni di fermata, una volta arrestatosi il treno, i freni devono essere mantenuti serrati finché non ne sia richiesto l'allentamento.

L'agente di condotta, prima di iniziare l'avviamento del treno, deve chiedere mediante il fischio della locomotiva l'allentamento dei freni.

Art. 7

Compiti dell'agente di accompagnamento incaricato della sorveglianza della coda del treno

1. Quando il treno è scortato da più di un agente, il capotreno deve designare l'agente incaricato della sorveglianza della coda del treno. Detto agente deve:

a) assicurarsi, nella stazione di origine, o in quelle dove vengono aggiunti o distaccati veicoli in coda o in quelle dove si inverte la marcia del treno, dell'esistenza dei segnali di coda, nonché, nei casi prescritti[(1)], che i fanali di coda siano atti a funzionare regolarmente;

b) provvedere alla regolarizzazione dei fanali di coda, qualora venga a conoscenza che siano spenti;

c) provvedere, se il veicolo di coda è una carrozza dotata di fanali incorporati a luce rossa fissa:

- alla loro accensione tramite gli appositi interruttori se è prevista la segnalazione notturna;
- al loro spegnimento nelle stazioni di cambio del senso di marcia, in caso di aggancio di altri veicoli in coda e nelle stazioni termine di corsa.

In caso di mancanza totale di alimentazione elettrica al veicolo di coda, deve provvedere affinché venga regolarizzata la segnalazione di coda del convoglio con i fanali portatili;

d) provvedere nel caso di fermata in linea, alla protezione della coda del treno in conformità a quanto dispone il Regolamento sui segnali e la presente Istruzione;

---

(1) Le segnalazioni dei treni devono essere tenute accese nelle ore notturne ed anche di giorno nei tratti di linea indicati nell'orario di servizio. Tali segnalazioni verranno accese o spente secondo il prospetto riportato nella ISD.

e) sulle linee ove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, quando sia a conoscenza del fatto che il proprio treno deve incrociarsi con altro treno, accertare che la coda del convoglio abbia liberato la traversa limite del binario che deve essere percorso dal treno incrociante e, in caso contrario, esporre il segnale di arresto ed avvertire, inoltre, il personale di stazione.

2. L'agente incaricato alla sorveglianza della coda del treno deve provvedere all'accertamento della regolarità della coda del proprio treno su richiesta del DM nelle stazioni intermedie, dandogliene conferma secondo le modalità richieste dallo stesso DM.

Inoltre deve comunicare per iscritto della regolarità della coda[1] nelle stazioni dove prescritto dall'orario di servizio.

3. Nei treni scortati dal solo capotreno i compiti stabiliti nei precedenti commi del presente articolo restano affidati al capotreno stesso.

Art. 8

Compiti per lo svolgimento del servizio viaggiatori

1 Il personale di accompagnamento deve:

a) provvedere, alla chiusura delle porte a comando automatico (elettrico o elettropneumatico) con l'adozione delle specifiche norme previste nel successivo art. 9;

b) provvedere alla chiusura delle porte a chiusura manuale, dalla parte in cui si è svolto il servizio viaggiatori, e, sulle automotrici che ne sono provviste, agganciare anche le aste di sicurezza;

c) sollecitare, quando necessario, il servizio viaggiatori;

d) intervenire, qualora rilevi che i viaggiatori salgano o scendano sui treni in movimento, entrino nelle vetture o ne escano dalla parte opposta a quella da cui viene effettuato il servizio e scendano, in caso di fermata, in luoghi diversi da quello stabilito.

Salvo i casi di provate inadempienze, il personale di accompagnamento non è responsabile, ai fini disciplinari, di eventuali irregolarità connesse con la chiusura delle porte.

2. Avvicinandosi l'ora di partenza del treno, il personale di accompagnamento, assicuratosi che l'incarrozzamento sia terminato e che, fino ai limiti della visuale libera nell'espletamento delle proprie mansioni, non vi siano ostacoli alla partenza, deve dare il segnale di "pronti" come prescritto dal Regolamento sui segnali.

3. Se durante la marcia del treno si rilevasse che una porta non sia correttamente chiusa, il personale di accompagnamento dovrà tempestivamente far fermare il treno presenziandone la porta fino all'arresto. È vietato ogni tentativo di chiudere la porta in corsa.

---

(1) Stazione di …….. coda treno……..regolare.

Art. 9

NORME SULLE PORTE A COMANDO AUTOMATICO (ELETTRICO O ELETTROPNEUMATICO)

1. I treni composti con rotabili muniti di porte a comando automatico permettono la chiusura centralizzata delle porte (telechiusura) e, secondo le loro caratteristiche, si suddividono nelle seguenti tipologie:

a) Treni composti da rotabili con comando e controllo porte in cabina di guida

Questi treni sono composti da rotabili per i quali l'apertura o il consenso per l'apertura delle porte è comandato dalla cabina di guida e per i quali si deve rilevare lo stato di chiusura delle porte in cabina di guida per mezzo di segnalazione luminosa.
I rotabili possono essere equipaggiati con un dispositivo tachimetrico di sicurezza che assicura la chiusura e il bloccaggio delle porte al superamento di una determinata soglia di velocità e provvede allo sblocco delle stesse al di sotto di una prefissata soglia di velocità;

b) Treni composti da rotabili con consenso apertura porte in cabina di guida

Questi treni sono composti da rotabili per i quali il consenso per l'apertura delle porte è comandato dalla cabina di guida.
I rotabili devono essere equipaggiati con un dispositivo tachimetrico di sicurezza che assicura la chiusura e il bloccaggio delle porte al superamento di una determinata soglia di velocità e provvede allo sblocco delle stesse al di sotto di una prefissata soglia di velocità;

c) Treni composti da rotabili con la sola telechiusura porte

Questi treni sono composti da rotabili per i quali l'apertura delle porte è possibile solo dopo lo sblocco da parte del dispositivo tachimetrico di sicurezza.
Tale dispositivo assicura la chiusura e il bloccaggio delle porte al superamento di una determinata soglia di velocità e provvede allo sblocco delle stesse al di sotto di una prefissata soglia di velocità.

2. Tutti i treni che circolano sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ed espletano servizio viaggiatori, per quanto riguarda il sistema di chiusura delle porte, devono essere composti con rotabili dotati di porte a comando automatico e con telechiusura attiva sull'intero convoglio.

Sono eccezionalmente ammessi treni con in composizione rotabili muniti di porte a chiusura manuale nel rispetto di quanto previsto al comma 4.

3. L'Impresa Ferroviaria deve programmare e comunicare al proprio personale, ad ogni variazione di orario, l'elenco dei treni di cui al comma 1 punti a), b) e c) specificando le singole tipologie ad eccezione dei treni composti da mezzi leggeri ed ETR.

Per i treni non previsti nella predetta comunicazione o in caso vi siano differenze di composizione rispetto a quanto programmato, nelle stazioni di origine, di cambio di trazione e in quelle ove il treno cambia composizione, deve essere praticata al personale del treno apposita prescrizione riguardo alla tipologia di chiusura delle porte utilizzando le seguenti formule:

- Treni di cui al comma 1, punto a):

"Vostro treno composto da rotabili con comando e controllo porte in cabina di guida di cui al comma 1, punto a) dell'art. 91 ter della PGOS".

- Treni di cui al comma 1, punto b):

"Vostro treno composto da rotabili con consenso apertura porte in cabina di guida di cui al comma 1, punto b) dell'art. 91 ter della PGOS".

- Treni di cui al comma 1, punto c):

"Vostro treno composto da rotabili con la sola telechiusura porte di cui al comma 1, punto c) dell'art. 91 ter della PGOS".

In presenza di rotabili con porte a chiusura manuale valgono le norme di cui al comma 4.

4. In presenza di rotabili con porte ad apertura e chiusura manuale o di rotabili con telechiusura guasta, l'apertura, la chiusura ed il controllo delle stesse è affidato al personale di accompagnamento dei treni.

Nel caso di treni composti da materiale ordinario (carrozze), i rotabili con porte ad apertura e chiusura manuale devono essere ubicati in coda assoluta.

L'Impresa Ferroviaria deve dare avviso con prescrizione al personale di condotta e di accompagnamento della presenza di porte a chiusura manuale in composizione al treno.

5. Le locomotive dei treni di cui al comma 1, punti a) e b), devono essere dotate di apparecchiature idonee alla telechiusura delle porte e della condotta principale mentre quelle in servizio ai treni di cui al comma 1, punto c) devono essere provviste almeno della condotta principale.

I treni di cui al comma 1, punto b) quando, per guasto della locomotiva in corso di viaggio, debbano essere effettuati eccezionalmente con locomotive non atte al telecomando o mancanti di apparecchiature per il comando delle porte sono considerati assimilati ai treni di cui al comma 1, punto c). In tal caso il personale di condotta deve notificare la circostanza per iscritto al capotreno.

6. I rotabili con porte a comando automatico sono muniti, in prossimità delle stesse, di un dispositivo di sicurezza piombato da utilizzare per l'apertura delle porte in caso di emergenza. Tale dispositivo è corredato da una targhetta esplicativa indicante le sue funzioni.

7. I treni di materiale ordinario devono essere possibilmente composti con rotabili appartenenti alla stessa tipologia. Sono ammesse composizioni promiscue, purché raggruppate per tipo in modo da garantire il rispetto delle norme specifiche per ciascuna tipologia di rotabili, esclusivamente nei seguenti casi:

a) Treni aventi in composizione carrozze rispondenti ai requisiti di cui al comma 1, punti a) e b). In questo caso l'Impresa Ferroviaria deve partecipare al personale del treno la seguente prescrizione:

   • *"Vostro treno composto da rotabili con comando e controllo porte in cabina di guida e da rotabili con consenso apertura porte in cabina di guida di cui al comma 1, punti a) e b) dell'art. 91 ter della PGOS, per i quali necessita il comando e il consenso di apertura delle porte e la segnalazione dello stato di chiusura delle stesse in cabina di guida"*.

   In tal caso il personale di condotta, ai fini dell'apertura, chiusura e controllo dello stato delle porte, deve rispettare le norme per i treni composti da rotabili con le caratteristiche di cui al comma 1, punto a). La segnalazione dello stato di chiusura delle porte in cabina riguarda solo i rotabili con le caratteristiche di cui al comma 1, punto a).

b) Treni aventi in composizione carrozze rispondenti ai requisiti di cui al comma 1, punti b) e c). In questo caso l'Impresa Ferroviaria deve partecipare al personale del treno la seguente prescrizione:

   • *"Vostro treno composto da rotabili con consenso apertura porte in cabina di guida e da rotabili con la sola telechiusura porte di cui al comma 1, punti b) e c) dell'art. 91 ter della PGOS", per i quali necessita il consenso di apertura delle porte"*.

   In tal caso il personale di condotta, ai fini, dell'apertura, chiusura e controllo dello stato delle porte, deve rispettare le norme per i treni composti da rotabili con le caratteristiche di cui al comma 1, punto b).

8. L'Impresa Ferroviaria deve emanare, ad integrazione delle presenti norme, le eventuali procedure di dettaglio per la corretta utilizzazione delle porte di accesso dei rotabili nonché istruire il personale interessato.

Norme relative ai treni di cui al comma 1, punto a)

9. L'apertura delle porte dal lato ove deve svolgersi il servizio viaggiatori, è comandata dal personale di condotta all'atto dell'arresto del treno.

10. La chiusura delle porte è eseguita:

a) dal capotreno che, dopo il segnale di "pronti" degli altri agenti di accompagnamento, comanda tramite uno dei dispositivi la chiusura di tutte le porte tranne quella da lui presenziata; dato quindi il "pronti" al dirigente o, se di sua competenza, l'ordine di partenza al personale di condotta, provvede alla chiusura anche di quest'ultima. Il comando di chiusura delle porte deve essere sempre impartito ogni volta che è stato comandato il consenso di apertura, anche se non vi è stata alcuna utilizzazione delle porte stesse;

b) dal personale di condotta, su ordine del capotreno, sui treni aventi in composizione rotabili non muniti di dispositivi di chiusura. In tal caso il capotreno può servirsi di un agente di accompagnamento per ordinare al personale di condotta la chiusura delle porte. Tali condizioni valgono anche per particolari servizi individuati dalle Imprese Ferroviarie.

Nei treni scortati dal solo capotreno e composto da due sezioni per i quali non è possibile comandare la chiusura di tutte le porte agendo su un solo dispositivo di chiusura, il personale di condotta competente può chiudere le porte di una delle due sezioni su ordine verbale del capotreno o da altro agente di accompagnamento da lui incaricato.

11. Il personale di condotta dei treni di cui al comma 1 punto a) non deve partire in mancanza della segnalazione luminosa del controllo centralizzato dell'avvenuta chiusura di tutte le porte posta sul banco di manovra della cabina di guida. Durante la marcia del treno, nel caso in cui il personale di condotta si avveda della mancanza di tale segnalazione luminosa, deve in ogni caso provvedere all'arresto del treno e informare il capotreno di tale mancanza al fine di eseguire il controllo della chiusura di tutte le porte del treno.

Norme relative ai treni di cui al comma 1, punto b)

12. Il consenso per l'apertura delle porte, dal lato ove deve svolgersi il servizio viaggiatori, comandato dal personale di condotta all'atto dell'arresto del treno.

13. La chiusura delle porte è eseguita con le stesse modalità di cui al comma 10.

Il comando di chiusura delle porte deve essere sempre impartito ogni qualvolta che l'arresto del treno sia avvenuto in una località ove sia possibile svolgere servizio viaggiatori.

Norme relative ai treni di cui al comma 1, punto c)

14. L'apertura delle porte è possibile localmente dopo lo sblocco automatico delle stesse al di sotto della prefissata soglia di velocità (comma 1 punto c).

15. La chiusura delle porte è eseguita con le stesse modalità di cui al comma 10.

Il comando di chiusura delle porte deve essere sempre impartito ogni qualvolta che l'arresto del treno sia avvenuto in una località ove sia possibile svolgere servizio viaggiatori.

Non conformità alle porte e/o al sistema di chiusura

16. L'Impresa Ferroviaria deve emanare le specifiche norme ed istruire il personale interessato per l'utilizzazione delle porte in condizioni degradate al fine di garantire la sicurezza dei viaggiatori e del personale di servizio.

Le Imprese Ferroviarie devono altresì stabilire, per ogni singola tipologia di rotabile, il numero massimo delle porte da poter mettere fuori servizio e bloccare in posizione di chiusura in caso di guasto, al fine di poter effettuare servizio viaggiatori anche con i rotabili interessati al guasto, garantendo nel contempo la possibilità della necessaria evacuazione dei viaggiatori in presenza di gravi anormalità (incendio, ecc.).

17. Le porte non utilizzabili devono essere assicurate in posizione di chiusura, segnalate con le apposite etichette e segnalate sul libro di bordo dei rotabili stessi secondo le norme vigenti.

18. Durante la marcia del treno, in caso di rilievo, da parte del personale di accompagnamento di una o più porte non correttamente chiuse, questi deve tempestivamente provvedere a far arrestare il treno al fine di provvedere alla loro regolarizzazione.

Ogni tentativo di chiusura delle porte durante la corsa del treno è vietato.

19. In caso di richiesta di locomotiva di soccorso deve essere assicurata l'alimentazione dei servizi pneumatici.

CAPITOLO II
COMPITI DEL CAPOTRENO

Art. 10
Compiti generali

Il capotreno, oltre alle incombenze previste nel capitolo I, deve svolgere anche quelle previste nel presente capitolo inerenti:

- al materiale rotabile (art.11);
- al ritiro, compilazione, custodia e consegna dei documenti del treno (art.12);
- alla circolazione del treno (art. 13);
- alla scorta dei treni con mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta (art.14).

Art. 11
Compiti inerenti al materiale rotabile

1. Il capotreno e il personale addetto alla formazione dei treni devono accertare, secondo le attribuzioni loro conferite dalle Pubblicazioni Normative, che il treno si trovi nelle condizioni di sicurezza richieste per quanto riguarda il computo della frenatura, le caratteristiche, il carico e la circolabilità dei rotabili.

2. Nella stazione di origine del treno e in quelle dove varia la composizione, il capotreno deve:

a) assicurarsi della regolare composizione del treno di materiale ordinario, anche tramite il confronto con i documenti di scorta che gli sono stati consegnati;

b) provvedere, quando svolge la funzione di formatore treno:

- al rilevamento delle caratteristiche tecniche dei rotabili;
- al computo e verifica della frenatura;
- all'emissione delle prescrizioni tecniche;

c) eseguire la prova del freno continuo nelle stazioni dove non sia in servizio il personale addetto alla verifica o, pur essendovi, non sia tenuto ad intervenire in base a disposizioni locali;

d) assicurarsi della regolarità degli agganci limitatamente ai treni merci;

e) nelle stazioni in cui i treni hanno origine e in quelle intermedie nelle quali si aggiungano veicoli, il capotreno deve procedere alla visita del materiale del proprio treno e segnalare gli eventuali guasti ed ammanchi, non indicati da etichetta, al personale addetto alla verifica.

Solo nel caso in cui non sia possibile chiedere l'intervento del personale addetto alla verifica, il capotreno segnalerà le anormalità riscontrate sul Bollettino di Frenatura e Composizione (o sul foglio di corsa, dove è in uso) e nel libro di bordo (se esistente).

Il controllo della posizione dei dispositivi di regolazione della frenatura (Tabella C-Quadro 1° della PGOS) compete all'agente addetto alla formazione treni o al capotreno stesso in base a quanto stabilito dall'Impresa Ferroviaria.

Nei treni senza capotreno al compito di cui alla lettera *c)* provvede l'agente di condotta mentre agli altri compiti provvede il personale addetto alla formazione dei treni.

Art. 12

Compiti inerenti al ritiro, compilazione, custodia e consegna dei documenti del treno

1. I documenti orario e i documenti di scorta del treno sono i seguenti:

A) Documenti orario:

a) scheda treno e/o scheda orario; in luogo di tali documenti sulle linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci è utilizzato il Fascicolo Orario.

B) Documenti di scorta:

b) riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento;

c) lista veicoli/foglio veicoli per treni composti di materiale ordinario;

d) bollettino di frenatura e composizione (BFC);

e) foglio di corsa, sulle linee dove il personale dei treni, anche per un solo tratto, interviene nel controllo degli incroci.

I documenti di cui alla lettera *a),* sono in consegna sia al capotreno che al personale di condotta.

I documenti di cui alle lettere *b) , c), d), e)* sono in consegna al capotreno; per i treni composti di mezzi leggeri, ETR e locomotive isolate, il documento di cui alla lettera *d)* è in consegna al personale di condotta.

Nei treni senza capotreno i documenti orario e i documenti di scorta sono in consegna al personale di condotta.

2. Il capotreno deve provvedere alla custodia e, ove previsto, al ritiro dei documenti di scorta e dei documenti orario, secondo quanto previsto dall'allegato 2.

3. Nelle stazioni non presenziate da agente addetto alla formazione dei treni, il capotreno deve provvedere personalmente, nei treni composti di materiale ordinario, alla compilazione e all'aggiornamento della lista veicoli/foglio veicoli e del BFC (o, dove è in uso, del foglio di corsa, limitatamente alla parte di competenza).

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

5. I treni che circolano, anche per una sola parte del percorso, su linee dove deve essere utilizzato il foglio di corsa devono essere scortati unicamente da tale documento per l'intero percorso.

6. In ogni stazione di fermata, il capotreno deve presentare, a richiesta del dirigente movimento o dell'agente addetto alla formazione dei treni, i documenti di scorta e le prescrizioni in suo possesso.

7. Nella stazione termine corsa del treno, il capotreno dovrà consegnare all'ufficio preposto i documenti orario e di scorta nonché le prescrizioni tecniche e di movimento, la corrispondenza e gli attrezzi ricevuti.

I documenti orario, di scorta e i moduli delle prescrizioni devono essere conservati per il periodo previsto a cura dell'Impresa Ferroviaria.

8. Le norme per la compilazione e la consegna dei documenti orario, di scorta, delle prescrizioni di movimento e tecniche, sono riportate nell'allegato 2.

Art. 13

Compiti inerenti alla circolazione del treno

Il capotreno deve:

a) adempiere ai compiti previsti dai Regolamenti, Disposizioni e Istruzioni indicati nell'articolo 2 del capitolo I della presente Istruzione;

b) assicurarsi che il treno svolga il servizio cui è destinato in base all'orario di servizio;

c) designare l'agente incaricato della sorveglianza della coda del treno; se il capotreno è l'unico agente di accompagnamento, provvedere direttamente alla sorveglianza della coda (art.7 del capitolo I della presente Istruzione);

d) informare il personale di accompagnamento delle varianti introdotte nella composizione normale del treno, nonché delle limitazioni di corsa, delle deviazioni di percorso e degli speciali itinerari che fossero stati assegnati a talune carrozze delle quali deve indicare la posizione occupata nel treno;

e) comunicare verbalmente al personale di condotta, nella stazione di origine, in quella dove si effettua il cambio della locomotiva nonché nelle stazioni in cui avviene una variazione della composizione, il numero dei veicoli in composizione dei treni viaggiatori composti con materiale ordinario;

f) nelle stazioni di termine corsa, indicate nell'orario di servizio, provvedere all'accertamento della regolarità della coda annotandone l'esito sui documenti di scorta;

g) redigere il rapporto in caso di anormalità.

Art. 14

Posto del capotreno - Compiti inerenti alla scorta dei treni con mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta

1. In tutti i treni viaggiatori composti con materiale ordinario il capotreno prende posto in un compartimento o vano riservato di una delle prime tre vetture di testa in servizio.

Si può derogare alla predetta norma, fissando preventivamente l'ubicazione del posto del capotreno, quando esistono particolari condizioni di esercizio o particolari composizioni dei convogli che non permettono la riservazione nei limiti precedentemente indicati. Il capotreno prenderà posto nella cabina posteriore del mezzo di trazione, per i soli treni a trazione elettrica o diesel, quando risulti impossibile reperire un idoneo compartimento.

2. Nei treni merci il capotreno, quando previsto, prende posto nella cabina posteriore del mezzo di trazione ovvero nel veicolo più adatto alla frenatura, nel caso che ciò si renda necessario.

3. Nei treni navetta viaggianti con la locomotiva in coda, il capotreno prende posto nella vettura pilota.

Nel caso di treni navetta in telecomando effettuati con locomotiva E 464, il capotreno prende posto nella cabina di guida anteriore senso marcia del treno al posto del secondo agente, quando vi è un agente di condotta.

4. Nei treni di mezzi leggeri il capotreno prende posto nell'ordine:

- nell'apposito scomparto;
- nella cabina anteriore, nel senso della marcia del treno, al posto del secondo agente quando vi sia un solo agente di condotta;
- al posto del secondo agente di condotta nella testata posteriore.

5. I mezzi di trazione[1] in servizio ai treni circolanti sui binari della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale devono essere affidati al personale[2] in possesso di specifica abilitazione alla condotta rilasciata secondo le disposizioni emanate dal Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale stessa, secondo i seguenti criteri:

- Due agenti addetti alla condotta, di cui uno con funzioni di primo agente[3] e l'altro di secondo agente[4]. La funzione di secondo agente può essere svolta da un agente in possesso di specifica abilitazione all'accompagnamento dei treni (capotreno) o da un agente di condotta in fase di professionalizzazione;

(1) Per mezzo di trazione deve intendersi qualsiasi rotabile munito di trazione propria anche quando è telecomandato da altro rotabile (carrozza pilota, rimorchio, ecc).

(2) Detto personale è richiamato nei regolamenti con la dizione "personale di condotta" o "personale di macchina".

(3) Per primo agente deve intendersi anche l'agente richiamato nei regolamenti con la dizione "macchinista" o "guidatore".

(4) Per secondo agente deve intendersi anche l'agente richiamato nei regolamenti con la dizione "aiuto macchinista".

- Un agente addetto alla condotta[1] nei seguenti casi:

  a) mezzi di trazione, dotati di apparecchiatura radio telefonica per il collegamento terra-treno/bordo-bordo ed attrezzati con apparecchiatura (sottosistema di bordo) che attua il controllo della marcia del treno (SCMT, ETCS) in servizio ai treni con freno continuo automatico agente su tutto il convoglio e circolanti sulle linee attrezzate con le corrispondenti o compatibili apparecchiature di controllo della marcia del treno (sottosistema di terra);

  b) mezzi di trazione, dotati di apparecchiatura radiotelefonica per il collegamento terra-treno/bordo-bordo ed attrezzati con apparecchiatura (sottosistema di bordo) che attua il supporto alla condotta del treno (SSC), in servizio ai treni con freno continuo automatico agente su tutto il convoglio e circolanti sulle linee attrezzate con le corrispondenti o compatibili apparecchiature di supporto alla condotta del treno (sottosistema di terra);

  c) particolari servizi, individuati dal Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, quali:

  - locomotive[2] effettuanti treni materiali;
  - locomotive, automotori e locomotive da manovra effettuanti tradotte fra impianti della stessa località;
  - automotori e locomotive da manovra circolanti isolati fra una stazione e quella limitrofa;
  - locomotive, automotori ed automotrici[3], isolati o meno, effettuanti manovre o circolanti come tradotte fra stazione e deposito attiguo;
  - locomotive attive o trainanti se stesse: in multiplo attacco seguenti quelle di guida, intercalate o agganciate in coda ai treni;
  - locomotive di spinta ai treni durante la loro corsa di ritorno.

Per i casi di cui alle lettere a) e b), salvo quanto previsto all'art 3 comma 4 dell'allegato 1, deve essere presente sul treno almeno un agente in possesso dell'abilitazione all'accompagnamento dei treni (capotreno).

Per i casi di cui ai primi due alinea della lettera c) deve essere presente sul treno un agente di scorta che, se il mezzo di trazione è sprovvisto di apparecchiatura che attua almeno la funzione di controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta, deve prendere permanentemente posto in cabina di guida con il solo obbligo di arrestare e garantire l'immobilità del convoglio in caso di malore dell'agente di condotta. Nel caso di tradotte spinte tale agente di scorta, appositamente istruito e certificato sulla conoscenza dei segnali incontrati, deve comunque prendere posto in testa al convoglio con l'obbligo di rispettare i segnali eventualmente incontrati e di provvedere all'arresto del convoglio mediante valvola portatile di frenatura.

---

(1) Per un agente addetto alla condotta deve intendersi anche l'agente richiamato nei regolamenti con la dizione "solo guidatore".

(2) I richiami alle locomotive senza alcuna specificazione sono riferiti alle locomotive di tutti i generi di trazione.

(3) I richiami alle automotrici senza alcuna specificazione sono riferiti a tutte le automotrici sia termiche che elettriche.

6. Qualora un agente di accompagnamento dei treni (capotreno) od altro agente abilitato ai segnali, nei casi previsti, sia presente in cabina di guida al posto del secondo agente di condotta, ha l'obbligo del rispetto dei segnali e di provocare, in caso di emergenza, l'arresto del convoglio; in assenza di protezione dei sistemi ETCS/SCMT/SSC tale agente è tenuto a dichiarare, a voce alta, l'aspetto del segnale da rispettare che gli dovrà essere ripetuto dall'agente alla guida. Nel caso che il predetto agente non fosse già a conoscenza delle operazioni necessarie per arrestare e garantire l'immobilità del convoglio, deve essere istruito dal macchinista prima della partenza. Con i mezzi di trazione termici tale agente deve essere istruito anche per l'arresto dei motori.

Della eventuale mancata istruzione sono responsabili entrambi.

Nei casi di cui sopra, qualora, a treno fermo, l'agente di condotta dovesse temporaneamente allontanarsi dal rotabile per assolvere obblighi di servizio, deve, prima di allontanarsi, istruire l'agente presente in cabina di guida, affinché questi sia posto in grado di rilevare, attraverso l'osservazione degli strumenti di bordo, l'esistenza della tensione di alimentazione in linea ed il regolare funzionamento dei meccanismi di produzione dell'aria compressa. Qualora detti strumenti indicassero valori inferiori a quelli precisategli dall'agente di condotta, detto agente dovrà subito emettere fischi lunghi e ripetuti al fine di sollecitare il ritorno a bordo dell'agente di condotta, per attuare i provvedimenti atti a garantire l'immobilità del convoglio.

ALLEGATO 1

NORME DI CIRCOLAZIONE

Art. 1

Linee e località di servizio

Classificazione delle linee

1. La circolazione ferroviaria si svolge su linee ad uno o più binari.

Le linee a *semplice binario* sono attrezzate per la circolazione dei treni nei due sensi sull'unica sede disponibile.

Le linee a *doppio binario* sono attrezzate per la circolazione dei treni sul binario di sinistra per ciascun senso di marcia. Detto binario è denominato *legale.* Quando eccezionalmente i treni percorrono il binario di destra si dice che essi viaggiano sul binario *illegale.*

Banalizzazione dei binari

2. Norme particolari di circolazione sono impartite dalle Unità centrali competenti o dalle Unità periferiche interessate, per linee a doppio binario che siano specialmente attrezzate per l'uso promiscuo di ciascun binario nei due sensi, nonché per complessi a tre binari.

3. Le linee sono divise in *tronchi* delimitati da stazioni capotronco.

Lungo le linee esistono località di servizio con diverse caratteristiche e funzioni.

Stazioni

4. Si dicono *stazioni* le località di servizio, normalmente delimitate da segnali di protezione, utilizzate per regolare la circolazione dei treni e munite di impianti atti ad effettuarvi le precedenze fra treni nello stesso senso e, sul semplice binario, gli incroci fra treni in senso opposto.

Le stazioni non adibite al servizio pubblico sono anche denominate *posti di movimento.*

Una stessa stazione può comprendere più posti di movimento.

Le stazioni munite di doppio segnalamento di protezione e partenza sono indicate, con apposito segno distintivo, nell'orario di servizio.

Classificazioni delle stazioni

5. Fra le stazioni si distinguono le:

- *stazioni di testa*, quelle contrassegnate come tali nell'orario di servizio;
- *stazioni di diramazione*, nelle quali convergono due o più linee;
- *stazioni di passaggio fra il doppio ed il semplice binario;*
- *stazioni capotronco*, che delimitano un tronco di linea ed assumono particolari funzioni per la circolazione.

Una stessa località può essere servita da più stazioni indicate in orario come capotronco; in tal caso una di esse viene denominata *capotronco principale.*

In base alle loro caratteristiche essenziali le stazioni possono essere distinte nell'orario di servizio con appositi segni convenzionali.

Binari di circolazione

6. Nell'ambito delle stazioni si distinguono i binari di circolazione (arrivo, partenza o transito dei treni) ed i binari secondari (non adibiti normalmente al movimento dei treni).

Vengono denominati binari di corsa i binari di circolazione che costituiscono la diretta prosecuzione delle linee nell'ambito della stazione. Tali binari, generalmente di più corretto tracciato, sono quelli utilizzati di regola per il transito dei treni senza fermata.

Posti di comunicazione

7. Sono denominate *posti di comunicazione* le località di servizio poste su linee a doppio binario, protette da segnali di blocco, sprovviste di segnali di partenza e d'impianti atti ad effettuarvi precedenze, ma munite di comunicazioni per il passaggio da un binario all'altro. I posti di comunicazione non telecomandati, possono essere impresenziati oppure presenziati da dirigente movimento o da agente di guardia; in quest'ultimo caso la manovra dei deviatoi è inibita.

Posti di blocco intermedi

8. Fra due stazioni successive possono esistere posti di servizio, muniti di segnali fissi e adibiti al distanziamento dei treni, che vengono denominati *posti di blocco intermedi.*

Bivi, posti di passaggio fra il doppio e il semplice binario, attraversamenti

9. Sono denominati *bivi, posti di passaggio fra il doppio e il semplice binario, attraversamenti,* le località di servizio protette da segnali fissi, situate fuori delle stazioni e munite rispettivamente di impianti di diramazione di due o più linee, di confluenza in binario unico di linea a doppio binario, di intersezione di più linee. Dette località di servizio, quando non siano esercitate in telecomando, sono presenziate di regola da deviatori.

Linee AC/AV

10. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare sistemi per il controllo della marcia dei treni ed il segnalamento in cabina di guida dei rotabili con blocco radio e prive di segnali fissi luminosi (ERTMS/ETCS L2), per la delimitazione delle stazioni e la protezione dei posti di comunicazione e dei bivi sono utilizzati appositi segnali fissi definiti nel Regolamento sui segnali.

Fermate

11. Sono denominate «*fermate*» le località, adibite al servizio pubblico, che, di regola, non intervengono nel distanziamento dei treni e non sono utilizzate per effettuarvi incroci, precedenze e manovre.

Le fermate sono normalmente impresenziate.

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

Stazioni disabilitate

12. Sono *stazioni disabilitate* le stazioni temporaneamente non presenziate da dirigente movimento. Durante il periodo di disabilitazione non possono effettuarsi incroci, precedenze o manovre di treni.

Posti intermedi

13. Sono denominate *posti intermedi* le stazioni disabilitate, nonché le località di servizio definite ai commi da 7 a 11 del presente articolo, salvo che non vengano presenziate da dirigente movimento.

Posti di linea

Sono denominati *posti di linea* i posti fissi per la custodia[1] dei passaggi a livello (esclusi quelli in consegna a stazioni abilitate) e gli altri posti fissi di vigilanza stabiliti dalle Unità periferiche interessate, nonché i cantieri di lavoro[2].

I posti intermedi che manovrano passaggi a livello sono assimilati ai posti di linea per quanto riguarda il servizio dei passaggi a livello stessi. Le località di servizio definite ai commi da 7 a 11 del presente articolo, quando vengano presenziate da dirigente movimento sono assimilate, ai fini della circolazione, ai posti di movimento, salvo quanto specificatamente disposto dal Regolamento sui segnali.

Quando una località di servizio svolga contemporaneamente più funzioni (ad esempio: bivio/PC) nell'orario di servizio devono essere specificatamente indicate le effettive funzioni svolte.

Raccordi

14. I *raccordi* sono impianti che assicurano il collegamento con stabilimenti industriali o simili e si possono diramare da un binario di stazione o da un binario di linea. Il movimento dei veicoli da e verso i raccordi avviene secondo modalità emanate dalle Unità periferiche interessate e riportate, all'occorrenza, nell'orario di servizio.

Art. 2

Regimi di esercizio

Dirigente del movimento

1. La circolazione dei treni è regolata in ogni stazione da un *dirigente movimento* che deve essere in possesso della prescritta abilitazione e portare in servizio apposito distintivo.

2. In particolari situazioni di impianto, determinate stazioni o determinati tratti di linea possono essere subordinati, agli effetti della circolazione

---

(1) Si considerano *custoditi* i passaggi a livello il cui esercizio sia effettuato sul posto, o con manovra a distanza di barriere o semibarriere a cura del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

(2) Con la denominazione di *cantiere* s'intende un nucleo di lavoro operante per un determinato periodo di tempo sui binari percorsi dai treni e segnalato a distanza dall'apposita tabella "**C**" oppure "**S**" stabilita dal Regolamento sui segnali.

treni, ad altre stazioni o posti di comando centralizzato. In tali casi, di norma, è omesso il presenziamento sul posto.

Le specifiche norme di esercizio sono contenute nelle Istruzioni per l'esercizio in telecomando.

Dirigente centrale e locale

3. Su determinate linee a traffico intenso, nella regolazione della circolazione treni interviene un *dirigente centrale* per coordinare l'operato dei *dirigenti locali* delle stazioni, in base alle apposite Disposizioni per il servizio con dirigente centrale.

Dirigente unico

4. Su determinate linee a scarso traffico la circolazione dei treni è regolata, anziché dai singoli dirigenti di stazione, da un *dirigente unico* che vi provvede in base alle apposite Disposizioni per il servizio con dirigente unico.

5. L'Unità centrale competente può inoltre disporre, per linee a scarso traffico, l'adozione di altre specifiche norme atte a disciplinare la circolazione dei treni in deroga alle norme comuni.

6. Determinate linee sono munite di attrezzature che consentono il controllo della marcia dei treni. Le specifiche norme di esercizio sono contenute in apposite Istruzioni emanate dall'Unità centrale competente (allegato 4 della presente Istruzione).

Circolazione sulle Linee AC/AV

7. Determinate linee sono munite di attrezzature atte a realizzare sistemi per il controllo della marcia dei treni, il distanziamento ed il segnalamento in cabina di guida dei rotabili (ERTMS/ETCS L2). Con questi sistemi la circolazione dei treni è regolata mediante la concessione di "Autorizzazioni al Movimento" definite nel Regolamento sui segnali. Tale concessione è vincolata in modo che ciascuna sezione non possa essere impegnata che da un treno per volta.

Per l'esercizio di tali sistemi devono essere osservate le specifiche norme contenute nelle IET e nelle IELB AC/AV.

Linee SSC

8. Determinate linee sono munite di attrezzature che consentono il supporto alla condotta dei treni.

Le norme di esercizio sono contenute in apposite Istruzioni emanate dalla Unità centrale competente (allegato 5 della presente Istruzione).

Regimi di circolazione

9. La circolazione dei treni può essere regolata:

- col regime del blocco telefonico;
- col regime del blocco elettrico (manuale, automatico o conta-assi);
- col regime del blocco radio.

Blocco telefonico

10. Sulle linee esercitate con il regime del *blocco telefonico* ciascuna stazione può licenziare un treno solo dopo aver chiesto ed ottenuto per il treno stesso, mediante appositi dispacci, la via libera dalla successiva stazione abilitata.

Sulle linee a doppio binario esercitate con tale regime possono essere eccezionalmente previsti, previa autorizzazione dell'Unità centrale competente e ai soli fini del distanziamento dei treni, posti intermedi di blocco telefonico, protetti da segnale e non presenziati da dirigente movimento.

Blocco elettrico

11. Le linee esercitate col regime del *blocco elettrico* sono suddivise in tratti (sezioni di blocco), delimitati da segnali fissi vincolati fra loro in modo che non possono disporsi a via libera per la partenza od il passaggio di un treno, se il treno precedentemente partito o transitato nella stessa direzione non abbia liberato la sezione. Sulle linee a semplice binario, la disposizione a via libera di un segnale di blocco è anche subordinata alla condizione che nessun treno si trovi a viaggiare in senso opposto fra detto segnale e la stazione successiva.

Blocco radio

12. Le linee esercitate con il regime del blocco radio sono privi di segnali fissi luminosi. Tali linee sono suddivise in tratti (sezioni) delimitati da appositi segnali fissi definiti nel regolamento sui segnali.

Il blocco radio garantisce che ciascuna sezione possa essere impegnata da un treno alla volta.

Il blocco radio assicura il distanziamento dei treni per mezzo di informazioni trasmesse via radio a bordo dei treni appositamente attrezzati.

Le norme particolari per l'esercizio con tale sistema sono riportate nell'Istruzione con sistema di blocco radio.

Art. 3

Treni – Definizione e classificazione – Treni senza capotreno

Definizione di treno

1. Agli effetti della circolazione sulla linea costituisce treno qualsiasi mezzo di trazione[(1)], con o senza veicoli, che debba viaggiare da una ad altra località di servizio o che parta da una località per disimpegnare un servizio lungo la linea e faccia ritorno nella località stessa. La denominazione e la qualità di treno vengono assunte alla partenza dalla località di origine e conservate durante il viaggio, l'arrivo, la sosta e la partenza nei punti intermedi del percorso, fino all'arrivo nella località terminale di esso. Però qualsiasi movimento effettuato durante le soste nelle località di servizio deve considerarsi manovra.

(1) Esclusi i carrelli circolanti con le norme di cui all'apposita Istruzione.

Classificazione dei treni

2. I treni si classificano in ordinari, straordinari e supplementari:

a) Sono *ordinari* i treni indicati come tali nell'orario di servizio.

Sono denominati *periodici* i treni ordinari che circolano per uno o alcuni giorni, per determinati periodi oppure per l'intera validità dell'orario ma hanno prescritta la soppressione per più di due giorni della settimana, per la maggioranza delle settimane dell'orario.

L'orario dei treni ordinari può essere diramato in occasione dell'attivazione dell'orario di servizio o nel corso della sua validità. Sulle linee dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, l'orario dei treni ordinari può essere modificato durante il periodo di validità dell'orario secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.

I treni periodici che vengono effettuati in giorni diversi da quelli stabiliti dall'orario di servizio devono essere considerati treni straordinari;

b) Sono *straordinari* quei treni la cui effettuazione ha luogo soltanto quando se ne manifesti il bisogno. Il loro orario può essere compreso nell'orario di servizio oppure diramato a parte.

I treni straordinari possono essere messi in circolazione dalle stazioni per ordine superiore oppure di iniziativa per sopraggiunte necessità.

Sulle linee dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, i treni straordinari possono essere resi ordinari periodici secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.

L'orario dei treni straordinari non previsti in orario è diramato a parte secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.

Sono pure straordinari quei treni che si effettuano senza la preventiva indicazione delle ore di partenza e di arrivo nelle singole località di servizio (treni ad *orario libero*);

c) I treni *supplementari* sono la ripetizione di altri treni (ordinari o straordinari) di cui assumono l'orario con relativi incroci e precedenze. Tali treni possono essere messi in circolazione a seguito e, sul doppio binario, anche in precedenza ai treni dei quali sono la ripetizione.

I treni supplementari prendono il numero del treno di cui sono la ripetizione, con l'aggiunta della parola "ante" se trattasi di supplementare in precedenza e della parola "bis", "ter", ecc. se trattasi di supplementare a seguito.

I treni supplementari in precedenza (treni ante) possono effettuarsi soltanto su linee a doppio binario, con un anticipo quanto più possibile limitato rispetto al treno preceduto.

È ammesso un solo treno supplementare in precedenza ad un determinato treno ordinario o straordinario.

L'anticipo massimo consentito lungo il percorso dei treni supplementari in precedenza, o, sulle linee di cui all'art. 16/4 del presente allegato, l'anticipo massimo consentito in partenza dalle stazioni ove il treno effettua servizio viaggiatori, deve essere notificato al personale di condotta e al capotreno(1).

È consentito lo scambio dei materiali fra il treno normale e il suo supplementare, sia a seguito che in precedenza, in relazione alle esigenze del servizio dei treni.

Dello scambio dei materiali debbono essere avvisati i treni(2) a cura della stazione che ne prende l'iniziativa.

3. Salvo casi particolari specificati nell'orario di servizio, i treni si distinguono in pari e dispari secondo il numero con cui sono contrassegnati. La numerazione dei treni è riportata nella PGOS.

Treni senza capotreno

4. Possono viaggiare senza capotreno:

- le locomotive isolate;
- i treni merci;
- i treni di materiale viaggiatori vuoto.

In detti treni le attribuzioni del capotreno, salvo diverse specifiche disposizioni, sono devolute al primo agente di condotta che potrà avvalersi della collaborazione del secondo agente di condotta. In tali casi, quando sono presenti agenti di accompagnamento diversi dal capotreno, deve esserne dato avviso al personale di condotta(3).

Nel caso particolare in cui nei treni di cui sopra sia presente il capotreno, si dovrà darne avviso(4) al personale di condotta ed ai dirigenti movimento delle stazioni del percorso.

---

(1) "Viaggiate con anticipo massimo di minuti …… su tutto il percorso" oppure per le linee di cui all' art. 16/4 del presente allegato, "Partite con anticipo massimo di minuti …… dalle stazioni dove si effettua servizio viaggiatori".

(2) – PER I TRENI SUPPLEMENTARI A SEGUITO :

Al treno inviato per primo : "Da ……viaggiate come treno …… normale".

Al treno inviato per secondo : "Da…… a…… viaggiate come vostro supplementare a seguito".

– PER I TRENI SUPPLEMENTARI IN PRECEDENZA:

Al treno inviato per primo : "Da…….. a…..…. viaggiate come treno……*ante"*, aggiungendo la prescrizione di cui alla nota (1) (oppure : non ammesso alcun anticipo).

Al treno inviato per secondo: "Da……viaggiate come treno ……normale".

(3) N. 1 (o più, se ricorrono esigenze particolari) agente/i di scorta.

(4) Treno……scortato da capotreno.

Il capotreno deve essere comunque previsto per la scorta dei treni:

- con servizio viaggiatori;
- non serviti da freno continuo automatico;
- circolanti su linee a semplice binario in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, ivi comprese le linee a dirigenza unica [(1)].

Art. 4

Treni straordinari ad orario libero

Treni OL

1. Quando occorra effettuare d'urgenza un treno e non sia possibile, né torni conveniente provvedervi con uno straordinario ad orario prestabilito, o con un supplementare, le stazioni possono, previ accordi telefonici, mettere in circolazione uno straordinario ad orario libero (OL).

2. In relazione a particolari condizioni locali di esercizio le Unità periferiche interessate possono stabilire che su alcuni tratti di linea, i treni OL vengano numerati giornalmente da determinate stazioni capotronco in ordine progressivo, con numero pari o dispari a seconda del loro senso di marcia (es: OL 1, OL 2, ecc.).

3. Per la circolazione dei treni OL tutte le stazioni intermedie del percorso sono da considerarsi di origine e di termine ove tali treni devono sempre arrestarsi salvo esplicito ordine contrario.

Art. 5

Soppressione, fusione, sostituzione e rieffettuazione di treni

1. In caso di mancanza di materiale, di cessata occorrenza, di forte ritardo o di altra anormalità, le stazioni possono sopprimere i treni senza servizio viaggiatori.

I treni con servizio viaggiatori possono essere soppressi soltanto per cause di forza maggiore od in seguito a fusione o sostituzione con altri treni, oppure per disposizione dell'Unità centrale competente.

2. Sulle linee ove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci le stazioni possono provvedere alla rieffettuazione di treni precedentemente soppressi.

---

(1) Su tali linee i treni merci possono circolare senza capotreno a condizione che l'agente di condotta, al quale sono devolute le attribuzioni del capotreno, sia in possesso anche dell'abilitazione "accompagnamento treni".

Linee affiancate con blocco elettrico

3. Su determinati tratti fra due stazioni di servizio, serviti da più linee affiancate a doppio binario ed esercitate col blocco elettrico, può essere ammesso, in deroga alle norme comuni, in base a disposizioni particolari emanate dalle Unità periferiche interessate, che i treni impostati su una linea vengano all'occorrenza istradati sul corrispondente binario di altra linea, conservando il proprio numero, senza che si faccia luogo ad operazioni di soppressione ed effettuazione.

Alle condizioni stabilite di volta in volta dall'Unità centrale competente tale provvedimento può essere adottato anche su determinati tratti di linea tra due stazioni serviti da linee a doppio e semplice binario oppure da più linee a semplice binario.

Linee affiancate con blocco radio e con blocco elettrico

4. Su determinati tratti fra due località di servizio, serviti da più linee affiancate a doppio binario, di cui una esercitata col blocco radio e le altre col blocco elettrico, può essere ammesso, in deroga alle norme comuni e in base a disposizioni particolari emanate dalle Unità periferiche interessate, che i treni impostati sulla linea esercitata col blocco radio vengano all'occorrenza istradati su altra linea esercitata col blocco elettrico senza che si faccia luogo ad operazioni di soppressione ed effettuazione e non viceversa.

Art. 6

Tradotte e treni materiali

Circolazione delle tradotte

1. Per lo scambio di materiale fra stazioni, raccordi ed altri impianti della stessa località o di località diverse, sono di norma impiegati treni con particolari caratteristiche denominati *tradotte*.

Di regola, le tradotte sono soggette alle medesime norme di circolazione che regolano i treni.

Se risulta più opportuno allo svolgimento del servizio, le Unità periferiche interessate possono disporre che, in particolari situazioni, le tradotte circolino in regime di interruzione di servizio per necessità di movimento.

In ogni caso devono essere rispettate le specifiche norme tecniche previste dalla Prefazione generale all'orario di servizio ed apposite istruzioni devono essere impartite dalle Unità periferiche interessate.

Quando la circolazione delle tradotte avviene in regime di interruzione, il dirigente movimento deve provvedere a tutte le incombenze relative all'uscita, al rientro ed alla circolazione in linea, impartendo le prescrizioni eventualmente occorrenti.

Condotta e scorta delle tradotte

La condotta e la scorta delle tradotte deve essere affidata ad agenti in possesso di specifica abilitazione, rispettivamente alla condotta e alla scorta, rilasciata secondo le disposizioni emanate dal Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Per le tradotte trainate, nel caso in cui la condotta del mezzo di trazione sia affidata a due agenti, non occorre la presenza dell'agente di scorta.

Sulle linee a semplice binario, in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, le tradotte circolanti con le norme dei treni devono essere sempre scortate dal capotreno o da altro agente in possesso di idonea abilitazione secondo le norme emanate dall'Unità centrale competente.

Circolazione dei treni materiali

2. Per esigenze di servizio connesse alla esecuzione di lavori e per carico e scarico di materiali in linea e nelle stazioni, sono impiegati particolari treni denominati treni materiali (ML).

I treni materiali (ML) circolano sul tratto dove devono essere eseguiti i lavori, denominato tratto di lavoro, in regime di interruzione; sugli altri tratti, denominati tratti di invio, i treni ML sono soggetti alle medesime norme che regolano i treni straordinari.

Sui binari interrotti alla normale circolazione i treni ML circolano senza intervento dei dirigenti delle stazioni. Questi devono soltanto provvedere ad assicurare l'itinerario per la partenza ed il ricevimento dei treni ML, nonché ad impartire per iscritto all'agente di scorta le norme per il rientro in stazione. Spettano unicamente all'agente di scorta tutte le incombenze relative al licenziamento dei treni ML, previo benestare del dirigente, e alla circolazione in linea. Spetta inoltre all'agente di scorta accertare che il treno ML si trovi nelle condizioni di sicurezza richieste dalle norme comuni dei treni per quanto riguarda il computo della frenatura nonché le caratteristiche dei veicoli e del loro carico.

Condotta e scorta dei treni materiali

La condotta e la scorta dei treni ML è affidata ad agenti in possesso di specifica abilitazione, rispettivamente alla condotta e alla scorta, rilasciata secondo le disposizioni emanate dal Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

L'addetto alla condotta del treno ML dovrà comunque osservare la marcia a vista in corrispondenza di tutti i PL incontrati.

Sui tratti di lavoro con pendenze superiori al 15‰ l'ubicazione della locomotiva del treno ML deve essere stabilita dalle Unità periferiche interessate anche in relazione alle contropendenze del tratto stesso, ed indicata nell' orario di servizio. Il dimezzamento dei treni ML per facilitare il carico e lo scarico sui tratti di lavoro è di regola vietato, a meno che esista esplicita autorizzazione nell'orario di servizio.

Art. 7

Dispacci - Prescrizioni

Dispacci di movimento

1. Nella presente Istruzione con il termine *dispaccio* si intende sempre una comunicazione firmata, registrata per iscritto e trasmessa secondo le modalità riportate nelle Istruzioni di servizio. Sono denominati *dispacci di movimento* i dispacci che devono essere scambiati per la circolazione dei treni.

Prescrizioni di movimento e tecniche

2. Sono *prescrizioni di movimento* tutti gli ordini e disposizioni di servizio inerenti l'utilizzo dell'infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni.

Sono *prescrizioni tecniche* tutti gli ordini e disposizioni di servizio che riguardano le caratteristiche, il carico e la circolabilità del materiale rotabile.

Prescrizioni ai treni

3. Le prescrizioni di cui al comma 2 del presente articolo che non risultano sull'orario di servizio devono essere comunicate al personale interessato:

a) con l'aspetto specifico dei segnali, con l'aspetto specifico delle segnalazioni in cabina di guida, per iscritto a mezzo degli appositi moduli (allegato 2 della presente Istruzione), con dispaccio o con comunicazione verbale registrata secondo le modalità previste dalle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni, se trattasi di prescrizioni di movimento;

b) per iscritto a mezzo di modulo di prescrizione, se trattasi di prescrizioni tecniche.

Ordini verbali riguardanti la circolazione dei treni sono ammessi per casi specifici contemplati dalle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni.

Spetta al dirigente movimento della stazione di origine del treno impartire al personale del treno stesso le prescrizioni di movimento che lo riguardano fino alla stazione di arrivo o fino a quella dove è programmato il cambio del riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento.

4. Spetta al personale addetto alla formazione dei treni o al capotreno, a seconda delle disposizioni stabilite per ogni singolo impianto dall'Impresa di appartenenza, compilare il bollettino di frenatura e composizione o il foglio di corsa sulle linee dove è in uso ed impartire al treno le occorrenti prescrizioni tecniche fino alla stazione di arrivo o fino a quella dove si cambia il bollettino di frenatura e composizione o il foglio di corsa. Spetta

agli stessi agenti provvedere, durante il percorso, alla notifica delle prescrizioni tecniche nel caso di variazioni dei dati riguardanti il materiale rotabile.

5. Quando il treno ha in testa più locomotive, le prescrizioni devono essere date al personale di condotta della prima locomotiva di testa, il quale deve comunicarle al personale di condotta delle altre locomotive.

Quando il treno ha una locomotiva (attiva o trainante se stessa) in coda o intercalata, le prescrizioni devono essere date anche al personale di condotta di questa locomotiva. Se il treno ha in coda due locomotive, le prescrizioni devono essere date al personale di condotta della locomotiva contigua al treno, il quale deve comunicarle all'altro.

Nel caso in cui un convoglio di mezzi leggeri elettrici sia trainato da locomotiva (richiesta di soccorso od altro), le prescrizioni devono essere consegnate sia al personale di condotta della locomotiva che traina sia a quello che eventualmente resta in servizio sui mezzi leggeri per mantenere attive le motrici efficienti.

6. Per la consegna delle prescrizioni devono essere osservate le norme riportate nell'allegato 2 della presente Istruzione.

Art. 8

Itinerari

Binario di ricevimento

1. Per *binario di ricevimento o di stazionamento* si intende il binario, delimitato generalmente da due scambi estremi o da uno scambio ed un paraurti, sul quale il treno espleta il servizio di stazione.

Itinerario di arrivo

2. *L'itinerario di arrivo* di un treno si intende delimitato come segue:

a) arrivo su binario di ricevimento provvisto di distinto segnale di partenza - l'itinerario si estende dal segnale di 1ª categoria di protezione fino al segnale di partenza[(1)];

b) arrivo su binario di ricevimento privo di segnale di partenza o con segnale di partenza comune ad altri binari - l'itinerario si estende dal segnale di 1ª categoria di protezione fino al primo ente (traversa limite, punta di deviatoio, paraurti di binario tronco, segnale di partenza) situato oltre il punto di normale fermata del treno di massima composizione ammesso a circolare sulla linea o, in mancanza di tale ente, fino all'anzidetto punto di normale fermata.

---

(1) Nel caso che al segnale di partenza sia applicato il segnale di prosecuzione di itinerario, e questo risulti acceso, l'itinerario termina, in deroga a quanto previsto nel comma, al successivo segnale di partenza comune ad altro binario o fascio di binari.

Quando il segnale di protezione è di 2ª categoria l'itinerario di arrivo ha inizio dal punto protetto dal segnale stesso.

Itinerario di arrivo con segnalamento plurimo

3. Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di protezione, gli *itinerari di arrivo* sono denominati e s'intendono delimitati come segue:

a) Itinerario di arrivo esterno
Si estende dal segnale di protezione esterno fino al successivo segnale di protezione interno.

b) Itinerario di arrivo intermedio
Si estende tra due segnali di protezione interni consecutivi.

c) Itinerario di arrivo interno
Si intende delimitato come segue:

- arrivo su binario di ricevimento provvisto di distinto segnale di partenza: l'itinerario si estende dal segnale di protezione posto subito prima del binario di ricevimento (o di stazionamento) fino al primo (o unico) segnale di partenza successivo[(1)];
- arrivo su binario di ricevimento privo di segnale di partenza o con segnale di partenza comune ad altri binari: l'itinerario si estende dal segnale di protezione posto subito prima del binario di ricevimento (o di stazionamento), fino al primo ente (traversa limite, punta di deviatoio, paraurti di binario tronco, segnale di partenza) situato oltre il punto di normale fermata del treno di massima composizione ammesso a circolare sulla linea o, in mancanza di tale ente, fino all'anzidetto punto di normale fermata.

Itinerario di arrivo su linee AC/AV

4. Nelle stazioni poste su linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, gli itinerari di arrivo si estendono come nei commi 2 e 3 del presente articolo, ma sono delimitati dai segnali fissi previsti su tali linee e definiti nel Regolamento sui segnali.

5. I deviatoi dell'itinerario di arrivo devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno sul binario di ricevimento prestabilito.

Per l'arrivo del treno *sul binario passante* si devono inoltre disporre opportunamente, secondo le specifiche norme contenute nell'Istruzione per il servizio dei deviatori, i deviatoi compresi in una zona di sicurezza detta *zona di uscita,* oltre il termine degli itinerari definiti ai commi 2, 3 e 4 del presente articolo.

(1) Nel caso che al segnale di partenza sia applicato il segnale di prosecuzione di itinerario, e questo risulti acceso, l'itinerario termina, in deroga a quanto previsto nel comma, al successivo segnale di partenza comune ad altro binario o fascio di binari.

Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, tali norme devono essere adottate anche per i deviatoi compresi nella zona di uscita, oltre il termine degli itinerari di partenza interni ed intermedi (comma 7 lettere *a)* e *b)* del presente articolo).

Itinerario di partenza

6. *L'itinerario di partenza* di un treno si estende dal binario di ricevimento o di stazionamento, fino alla piena linea.

I deviatoi dell'itinerario di partenza devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno stesso sulla linea verso la quale è diretto.

Alla norma suddetta si fa eccezione per le stazioni, indicate in orario, munite di deviatoi tallonabili a ritorno elastico, nelle quali il deviatoio di uscita viene dai treni impegnato di calcio in falsa posizione.

Itinerario di partenza con segnalamento plurimo

7. Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, gli *itinerari di partenza* sono denominati e si intendono delimitati come segue:

a) Itinerario di partenza interno
Si estende dal binario di ricevimento (o di stazionamento) fino al successivo segnale di partenza interno o esterno.

b) Itinerario di partenza intermedio
Si estende da un segnale di partenza interno successivo al primo fino al successivo segnale di partenza interno o esterno.

c) Itinerario di partenza esterno
Si estende dal segnale di partenza esterno fino alla piena linea.

8. Il termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea è così individuato:

a) sulle linee a semplice binario, sulle linee a doppio binario banalizzate e sulle linee non banalizzate, nelle stazioni munite del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale, dal segnale di protezione per gli arrivi in senso opposto;

b) sulle linee a doppio binario non banalizzate, nelle stazioni non munite del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale, dall'allineamento con il segnale di protezione per gli arrivi in senso opposto e dallo stesso segnale se l'inoltro del treno avviene sul binario illegale.

Per individuare il termine dell'itinerario di partenza, coincidente con l'inizio della piena linea, quando il segnalamento di protezione in senso opposto è plurimo, si deve fare riferimento al segnale di protezione esterno e, in tal caso, il termine dell'itinerario di partenza deve essere sempre se-

gnalato sul terreno dall'apposita tabella di individuazione del termine dell'itinerario di partenza.

La stessa tabella deve essere applicata anche, nelle stazioni prive di segnalamento di protezione plurimo, quando il termine dell'itinerario di partenza, per caratteristiche di tracciato risulta di difficile individuazione oppure sia stato individuato, per particolari esigenze impiantistiche, in un punto posto in precedenza a quelli indicati alle lettere *a)* e *b).*

I suddetti criteri valgono anche per le località di servizio diverse dalle stazioni (bivi, posti di comunicazione, ecc.).

Itinerario di partenza su linee AC/AV

9. Nelle Stazioni poste su linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, gli itinerari di partenza si estendono come nei commi 6 e 7 del presente articolo, ma sono delimitati dai segnali fissi previsti su tali linee e definiti nel Regolamento sui segnali.
Per individuare il termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea deve farsi riferimento al segnale imperativo di protezione per gli arrivi in senso opposto. Quando il segnalamento di protezione in senso opposto è plurimo si deve far riferimento invece al segnale imperativo di protezione esterno e, in tal caso, il termine dell'itinerario di partenza deve essere segnalato sul terreno dall'apposita tabella di individuazione del termine dell'itinerario di partenza, definita nel Regolamento sui segnali.

I suddetti criteri valgono anche per i bivi e per i posti di comunicazione.

Itinerario di transito

10. L*'itinerario di transito* di un treno senza fermata comprende i corrispondenti itinerari di arrivo e di partenza.

Art. 9

Partenza dei treni

Generalità

1. La partenza dei treni può essere ordinata dal dirigente movimento o, in determinate situazioni, dal capotreno, i quali, prima del licenziamento, in relazione ai compiti affidatigli e per quanto altro possibile, devono accertare che il convoglio sia in condizioni di partire.

Ordine di partenza dato dal capotreno

Il licenziamento dei treni può essere affidato al capotreno nelle seguenti situazioni:

a) nelle località di servizio non presenziate da dirigente movimento;

b) in determinate stazioni presenziate da dirigente movimento e ubicate su linee a doppio binario, purché si verifichino le seguenti condizioni:

- il binario da cui avviene la partenza sia dotato di segnale di partenza, che, se comune a più binari, deve essere integrato da segnale sussidiario di partenza o da segnale basso luminoso o da indicatore basso di partenza distinti e riferiti al binario da cui avviene la partenza medesima;

- il segnale di partenza si disponga a via libera, e, se esso è comune a più binari, anche l'eventuale segnale sussidiario di partenza si disponga a via libera oppure il segnale basso o l'indicatore basso di partenza di cui al precedente alinea forniscano l'aspetto specificamente previsto dal Regolamento sui segnali;
- la manovra del segnale di partenza sia fatta direttamente dal dirigente movimento, oppure sia vincolata a distinto consenso elettrico od a specifico ordine registrato del dirigente medesimo;
- esistano collegamenti di sicurezza che vincolino tutto l'itinerario che deve essere percorso dal treno. In caso di segnale di partenza comune a più binari, le Unità periferiche interessate possono derogare da tale condizione purché la manovra del segnale basso o dell'indicatore basso avvenga come stabilito dal precedente alinea;

c) in determinate stazioni presenziate da dirigente movimento e ubicate su linee a semplice binario, purché, in aggiunta alle condizioni di cui alla lettera *b)*, esista il blocco elettrico.

I binari delle stazioni presenziate da dirigente movimento, su cui è previsto il licenziamento dei treni da parte del capotreno, devono essere indicati nell'orario di servizio specificando quelli muniti di segnale di partenza comune.

In caso di partenza con segnale disposto a via impedita nelle stazioni presenziate dal dirigente movimento, l'ordine di partenza deve essere dato dal dirigente stesso, salvo i casi di cui al successivo capoverso.

Quando la partenza con segnale disposto a via impedita avviene da binari ove è previsto il licenziamento dei treni da parte del capotreno, anche nelle stazioni presenziate da dirigente, al licenziamento dei treni può provvedere il capotreno in una delle seguenti condizioni:

- sia stato attivato il segnale di avanzamento o di avvio;
- sia stata praticata al treno, oltre alle altre occorrenti prescrizioni, anche quella relativa alla specifica autorizzazione per il licenziamento da parte del capotreno(1).

La suddetta procedura non è consentita nei casi di cui al comma 3 del presente articolo.

Le norme del presente comma si applicano anche ai treni senza capotreno, in tal caso la partenza avverrà di iniziativa del personale di condotta dopo che egli abbia ricevuto il pronti del personale di scorta eventualmente esistente.

---

(1) "A…….vostro treno licenziato dal capotreno".

2. Quando si debba provvedere alla partenza di un treno con il segnale di partenza a via impedita per guasto od altra causa, il dirigente movimento o l'agente preposto nelle località non presenziate da dirigente, completati gli obblighi di competenza, deve dare al treno opportuna prescrizione utilizzando uno degli appositi moduli; al treno deve comunque essere prescritto di osservare la marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario interessato. Se la circolazione del treno è regolata col regime del blocco telefonico, sul modulo deve essere indicato anche il numero del relativo dispaccio di via libera.

La prescrizione di cui sopra non occorre quando, per la partenza del treno, il dirigente possa avvalersi del segnale di avanzamento o del segnale di avvio; quest'ultimo deve essere utilizzato solo quando esiste la via libera di blocco elettrico.

Ordine di partenza dato dal DM

3. Il dirigente movimento deve intervenire direttamente per licenziare il treno, previa consegna di apposita prescrizione [1], nei seguenti casi:

- treni con marcia privilegiata;
- treni con trasporti eccedenti il profilo limite con divieto d'incrocio in linea;
- treni circolanti su tratto esercitato a binario unico di linea a doppio binario (art.19 del presente allegato);
- sulle linee a semplice binario ogni qualvolta il treno da licenziare non sia distanziato con il solo blocco elettrico fino al posto di servizio limitrofo;
- ogni qualvolta sia necessario per situazioni contingenti.

4. Qualora il dirigente movimento preveda che, in relazione al posto occupato dal capotreno, il licenziamento da parte di quest'ultimo possa riuscire difficoltoso ai fini della tempestiva partenza del treno, deve provvedere direttamente al licenziamento previe intese verbali con il capotreno ed il personale di condotta.

5. In caso di segnale di partenza distinto per binario, quando esistano le condizioni di cui al comma 1 del presente articolo e il segnale non è visibile, ma esista l'indicatore alto di partenza, al licenziamento del treno può provvedere il capotreno solo se detto indicatore è acceso.

Analogamente può provvedere il capotreno in caso di segnale di partenza comune a più binari, solo se l'indicatore basso o il segnale basso di partenza forniscono l'aspetto specifico previsto dal Regolamento sui segnali.

---

(1) "A…… vostro treno licenziato dal dirigente".

Il dirigente movimento deve intervenire per il licenziamento dei treni senza capotreno, qualora il personale di condotta, stando sulla locomotiva[1] non sia in condizione di accertare:

- in caso di segnale distinto per binario, l'aspetto di tale segnale o l'accensione del relativo indicatore alto di partenza;
- in caso di segnale comune a più binari, l'aspetto del segnale sussidiario di partenza o l'aspetto specifico del segnale basso o dell'indicatore basso di partenza.

6. Qualora il segnale di partenza (distinto per binario oppure comune a più binari, ma non integrato da indicatori bassi di partenza o da segnali bassi lampeggianti) non sia visibile in locomotiva dal personale di condotta per uno dei motivi seguenti:

a) per nebbia od altro impedimento;

b) perché la locomotiva si trova oltre il segnale di partenza; ed il personale predetto non possa avvalersi del segnale indicatore alto di partenza (posto o in precedenza al relativo segnale o a tergo di questo), il dirigente (o il capotreno nei casi previsti), prima di licenziare il treno, deve confermare verbalmente al personale di condotta la disposizione a via libera del segnale.

Nel caso *a)* il personale di condotta, anche quando possa avvalersi del segnale indicatore alto di partenza, è tenuto ad assicurarsi, dopo avviato, dell'effettivo aspetto del segnale di partenza.

Nel caso *b)* il personale di condotta deve considerare senz'altro a via impedita l'eventuale avviso accoppiato al segnale di partenza[2] salvo quanto previsto dalle apposite Istruzioni per i treni serviti da rotabili muniti di apparecchiatura di ripetizione continua dei segnali in macchina.

7. Qualora un segnale di partenza comune a più binari sia integrato da segnali bassi lampeggianti o da indicatori bassi di partenza, per i motivi di cui al comma 6 del presente articolo devono essere osservate, in caso di mancata visibilità di tali segnali, le seguenti norme:

a) mancata visibilità del solo segnale di partenza

Nessun avviso deve essere dato dall'agente che licenzia il treno (dirigente movimento o capotreno) al personale di condotta, qualora quest'ultimo possa rilevare l'aspetto lampeggiante del segnale basso luminoso o dell'indicatore basso di partenza relativi al binario di partenza interessato.

In tale caso il personale di condotta dopo avviato, è tenuto ad accertare l'effettivo aspetto del segnale di partenza;

---

(1) Con il termine locomotiva, ai fini del licenziamento dei treni, deve intendersi ogni rotabile munito di cabina di guida che costituisca la testa del treno.

(2) L'esistenza di segnale di avviso accoppiato va desunta dall'apposito segno convenzionale esposto nell'orario di servizio.

b) mancata visibilità del solo segnale basso lampeggiante o dell'indicatore basso di partenza

Se il treno deve essere licenziato dal capotreno, questi, prima del licenziamento del treno, deve confermare verbalmente al personale di condotta che il segnale basso o l'indicatore basso di partenza forniscono l'aspetto lampeggiante.

Tale conferma non occorre qualora il treno venga licenziato dal dirigente;

c) mancata visibilità sia del segnale di partenza sia del segnale basso lampeggiante o dell'indicatore basso di partenza

Se il treno deve essere licenziato dal dirigente, questi, prima del licenziamento, deve confermare verbalmente al personale di condotta la disposizione a via libera del segnale di partenza.

Se il treno deve essere licenziato dal capotreno, questi, prima del licenziamento, deve confermare verbalmente al personale di condotta che il segnale basso o l'indicatore basso di partenza forniscono l'aspetto lampeggiante.

In tali casi, il personale di condotta è tenuto ad accertare, dopo avviato, l'effettivo aspetto del segnale di partenza;

d) la locomotiva si trova oltre il segnale di partenza:

- se il treno deve essere licenziato dal dirigente movimento, questi, prima del licenziamento, deve confermare verbalmente al personale di condotta la disposizione a via libera del segnale;
- se il treno deve essere licenziato dal capotreno, questi, prima del licenziamento, deve confermare verbalmente al personale di condotta che il segnale basso o l'indicatore basso di partenza forniscono l'aspetto lampeggiante[(1)].

Il personale di condotta deve considerare a via impedita l'eventuale avviso accoppiato[(2)] salvo quanto previsto dalle apposite Istruzioni per i treni serviti da rotabili muniti di apparecchiatura di ripetizione continua dei segnali in macchina.

8. Il personale di condotta della locomotiva di testa partendo da una stazione deve assicurarsi del regolare inoltro del proprio treno in base alle indicazioni fornite dai segnali fissi. Quando ciò non sia possibile (partenza con segnale a via impedita, mancanza segnale di partenza, ecc.) l'agente di condotta deve arrestare prontamente il treno qualora lo stesso venga indebitamente inoltrato su un binario di linea diverso da quello che deve essere percorso.

---

(1) Il segnale basso o l'indicatore basso di partenza assume l'aspetto lampeggiante solo quando il segnale di partenza è a via libera.

(2) L'esistenza di segnale di avviso accoppiato va desunta dall'apposito segno convenzionale esposto nell'orario di servizio.

Detto personale ed anche quello delle locomotive di coda e di quella intercalata nel treno hanno l'obbligo di osservare se venissero fatti segnali di arresto.

Partenza dei treni su linee AC/AV

9. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, la partenza dei treni avviene d'iniziativa del personale di condotta, dopo il segnale di "pronti" del capotreno secondo quanto previsto dal Regolamento sui segnali. All'occorrenza il dirigente movimento può intervenire direttamente per il licenziamento del treno, previa consegna di apposita prescrizione al personale di condotta [(1)] e con avviso verbale al capotreno.

Art. 10

Percorso dei treni

Velocità e rispetto dell'orario

1. La velocità di corsa di ciascun treno in ogni tratto della linea deve, di regola, essere quella assegnatagli dall'orario di servizio. In ogni caso non devono essere superati i limiti stabiliti dalla Prefazione generale all'orario di servizio.□

Improvvisa chiusura del segnale di partenza

2. Qualora il segnale di partenza di una località di servizio si disponga improvvisamente a via impedita e l'arresto del treno avvenga oltre tale segnale, per la ripresa della corsa il dirigente movimento o l'agente di guardia dovrà consegnare apposita prescrizione [(2)].

Nel caso in cui l'arresto del treno avvenisse a distanza notevole dal segnale talché l'intervento del dirigente movimento o dell'agente di guardia riuscisse difficile, il capotreno deve mettersi in comunicazione telefonica con la località di servizio ed in base ai dispacci ricevuti fare con il Mod. M.40a le relative prescrizioni al personale di condotta.

Marcia a vista

3. Il personale di condotta di un treno che debba d'iniziativa osservare la *marcia a vista* o che ne abbia ricevuto specifico ordine deve procedere in modo da poter fermare prontamente il treno stesso nel tratto di visuale libera appena se ne manifesti il bisogno (presenza di eventuali rotabili od ostacoli fissi in genere), senza mai superare la velocità di 30 Km/h.

Tra gli obblighi derivanti dalla marcia a vista non rientra il controllo specifico della posizione dei deviatoi incontrati. Tale controllo, quando richiesto, deve essere espressamente ordinato con prescrizione o con l'aspetto specifico dei segnali.

Nella prescrizione di marcia a vista devono essere sempre indicati il tratto o la località in corrispondenza dei quali essa va rispettata nonché, possibilmente, il motivo.

---

(1) "A……..vostro treno licenziato dal dirigente".

(2) Per la prescrizione deve essere utilizzato l'apposito modulo.

Marcia a vista nell'ambito delle stazioni

4. Di norma nell'ambito delle stazioni la marcia a vista può essere prescritta:

- sul binario di ricevimento (art. 8/1 del presente allegato);
- in arrivo (itinerario di arrivo di cui all'art. 8/2 e 3 del presente allegato);
- in uscita (itinerario di partenza di cui all'art. 8/6 e 7 del presente allegato);
- nella stazione (itinerario di transito di cui all'art. 8/10 del presente allegato).

Marcia a vista in corrispondenza di un PL

5. Il personale di condotta che debba di iniziativa osservare la marcia a vista in corrispondenza di un PL o che abbia ricevuto specifico ordine deve fischiare ripetutamente nell'avvicinarsi ad esso e procedere in modo da poter arrestare tempestivamente il treno al presentarsi di un qualsiasi ostacolo sul PL stesso, non superando la velocità di 4 km/h nell'impegnarlo con la testa del convoglio.

Nella prescrizione di marcia a vista in corrispondenza di un PL deve essere sempre indicata la progressiva chilometrica del PL stesso o il numero del segnale permissivo a protezione del o dei PL.

L'ordine di marcia a vista in corrispondenza di un PL, impartito con specifica prescrizione, deve essere rispettato in ogni caso, indipendentemente dalla presenza o meno dei mezzi di protezione in posizione di chiusura, dall'aspetto del segnale che lo protegge e dall'eventuale codice a bordo.

Art. 11

Arrivo e fermata dei treni - Ricevimento su binario ingombro

Rispetto dell'orario

1. Un treno non deve giungere, partire o transitare da una stazione od altra località di servizio prima dell'ora stabilita e deve rispettare le fermate prescritte dall'orario, salvo i casi specifici previsti dalla presente Istruzione od autorizzati dall'Unità centrale competente.

2. Nell'orario di determinati treni viaggiatori possono essere previste, in alcune località, fermate facoltative da effettuarsi con le modalità stabilite dal Regolamento sui segnali e dalla Prefazione generale all'orario di servizio, solo quando siano richieste da viaggiatori in arrivo od in partenza.

3. Quando un treno debba percorrere un binario deviato e la velocità con la quale devono essere impegnati i deviatoi non risulti già imposta dalle indicazioni dei segnali fissi o dall'orario di servizio, se ne deve dare avviso al personale di condotta ed al capotreno.

In mancanza di tale avviso il treno deve essere ricevuto previa fermata al segnale di protezione.

Fermata al segnale di protezione

4. Il personale di condotta che sia stato fermato al segnale di protezione di una stazione disposto a via impedita, dopo l'apertura di questo, deve procedere lungo l'itinerario di arrivo o di transito non superando la velocità di 30 km/h sugli scambi.

Il personale di condotta può riprendere la corsa, senza la suddetta limitazione di velocità quando:

a) nelle stazioni munite di doppio segnalamento di protezione e partenza, venga disposto a via libera per il transito, la luce o l'ala alta di un segnale di protezione a candeliere e, sulle linee esercitate con il regime di blocco elettrico, anche quando venga disposta a via libera per il transito la luce o l'ala di un segnale semplice di protezione;

b) il segnale sia integrato da segnalazione ausiliaria di limite di velocità attiva. In tale evenienza, dovrà essere rispettata la velocità indicata dalla segnalazione ausiliaria;

c) il treno sia attrezzato con apparecchiature speciali di controllo della marcia del treno stabilite dall'Unità centrale competente e le stesse siano inserite ed efficienti. In questo caso dovranno essere rispettate le specifiche norme.

Le disposizioni del presente comma vanno osservate anche nelle fermate protette da segnali.

5. Nelle stazioni i treni debbono di regola essere ricevuti sul binario di corsa o, quando vi abbiano fermata, su quello che risulta più adatto al servizio, tenuto anche conto della composizione dei treni stessi.

Punto di arresto del treno

6. Il personale di condotta deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, senza oltrepassare il termine dell'itinerario di arrivo (art. 8/2 e 3 del presente allegato), salvo specifica prescrizione nei casi espressamente indicati dall'Unità centrale competente.

Il personale di condotta, se ricevuto su binari muniti di tabelle di orientamento secondo quanto previsto dal Regolamento sui segnali, deve rispettarne, per quanto possibile, le relative indicazioni.

Obblighi nelle stazioni di incrocio

7. Sulle linee ove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci (art. 15/5 del presente allegato) il personale di condotta dei treni aventi fermata nelle stazioni di incrocio deve considerare il binario di ricevimento ingombro all'uscita (comma 10 del presente articolo).

Soppressione fermata

8. Quando un treno è in ritardo il dirigente deve procurare di sopprimere nella propria stazione e nei posti intermedi fino alla stazione successiva, la fermata di orario o prescritta che non occorra per il servizio viaggiatori e non sia altrimenti necessaria.

Ripresa della corsa

9. Qualora non sia stato possibile far preavvisare un treno di non effettuare una fermata d'orario o prescritta, il dirigente della stazione interessata può evitarne l'arresto non facendo esporre il segnale d'arresto a mano, disponendo il segnale di partenza a via libera laddove esista e ordinando tempestivamente al personale di condotta, mediante la paletta di comando, la ripresa della corsa.

Per un treno viaggiatori anche se non ordinario, la procedura su descritta è applicabile alle sole fermate escluse dal servizio pubblico per indicazione d'orario, o prescritte non per servizio viaggiatori.

Ostacolo sul binario di ricevimento

10. Costituisce ingombro un qualsiasi ostacolo posto prima del o sul binario di ricevimento, oppure all'uscita di esso a meno di 50 o 100 metri oltre il termine dell'itinerario di arrivo di cui rispettivamente all'art. 8 commi 2 *a), 3 a), 3 b) e* 3 *c)* primo alinea o all'art. 8 commi 2 *b)* e 3 *c)* secondo alinea del presente allegato, salvo la presenza di un PL nella zona di uscita di una stazione con segnale di partenza comune a più binari. In questo caso il PL si considera comunque protetto quando sia a distanza non inferiore a 50 metri dal segnale stesso.

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, costituisce ingombro all'uscita del binario di ricevimento qualsiasi ostacolo posto a meno di 100 metri oltre il termine dell'itinerario di arrivo.

Protezione dell'ingombro

Per indicare l'ingombro deve essere esposto, a seconda dei casi, un segnale di arresto a mano a 100 metri dall'ostacolo oppure in corrispondenza dello stesso. Se trattasi del paraurti di binario tronco è sufficiente che questi sia munito di segnale di arresto.

Salvo i casi di cui al comma 11 del presente articolo, i treni che devono entrare in stazione sul binario di ricevimento ingombro anche solo all'uscita o tronco con paraurti, nei limiti anzidetti, devono essere avvisati con prescrizione di movimento scritta a mezzo degli appositi moduli o con dispaccio, del ricevimento su binario ingombro o tronco[1] e ricevuti con il segnale di protezione a via impedita oppure, sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, ricevuti con Autorizzazione al Movimento con apposita prescrizione di movimento scritta a mezzo degli appositi moduli o con dispaccio.

---

(1) "A…… sarete ricevuti su binario di ricevimento ingombro (o tronco)".

In tal caso, non deve essere utilizzato il segnale di avanzamento e il segnale di arresto deve essere posto in corrispondenza dell'ostacolo. Analoga procedura deve essere adottata quando l'ingombro si trova prima del binario di ricevimento e un treno debba eccezionalmente essere ricevuto in stazione [1]; in quest'ultimo caso l'ostacolo deve essere sempre protetto con il segnale di arresto a mano a 100 metri.

11. I treni possono essere ricevuti con il segnale di protezione a via libera e l'avviso di cui al precedente comma non occorre:

a) nelle stazioni di testa indicate come tali nell'orario di servizio rispetto al paraurti del binario tronco;

b) nel caso d'incrocio notificato di cui al comma 7 del presente articolo per ingombro all'uscita;

c) quando il treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale di protezione previsto dal Regolamento sui segnali per ingresso su binario ingombro o corto. In tal caso il segnale di arresto a mano può essere presentato in corrispondenza dell'ostacolo.

In determinate stazioni di testa individuate dalle Unità periferiche interessate ed indicate nell'orario di servizio, nelle quali esistono idonee condizioni di illuminazione e limitatamente ai periodi in cui la nebbia è considerata fenomeno eccezionale, per i treni ricevuti con l'aspetto specifico di cui al punto c), il segnale di arresto a mano in corrispondenza dell'ostacolo può essere omesso a condizione che l'ingombro sia costituito esclusivamente da mezzi di trazione, da carrozze o carri con sagoma chiusa.

12. Nelle stazioni di testa indicate come tali nell'orario di servizio, rispetto al paraurti del binario tronco, i treni devono essere ricevuti a velocità non superiore a 60 km/h. Tale restrizione deve essere imposta dal segnalamento o dall'orario di servizio. Il personale di condotta in arrivo nelle predette stazioni con un treno non prottetto dai sistemi ETCS/SCMT/SSC, salvo limitazioni di velocità più restrittive, non deve superare la velocità di 30 km/h, indipendentemente dalle indicazioni del segnalamento e dell'orario di servizio.

Art. 12
Rallentamenti

Generalità

1. Il dirigente che riceve dal personale di linea notizia di un fatto per il quale sia necessario di prescrivere il rallentamento ai treni, o che riceva la richiesta del rallentamento stesso, disporrà per avvisare o per far avvisare i treni col mod. M.3.

2. Non occorrono comunicazioni ai treni per i rallentamenti di carattere permanente, che siano indicati nell'orario di servizio.

3. Per l'identificazione del tratto di linea su cui è istituito un rallentamento, devono prendersi a riferimento stazioni, posti di movimento, bivi, posti di comunicazione, posti di passaggio tra il doppio ed il semplice binario.

(1) "A…… sarete ricevuti su itinerario con ingombro prima del binario di ricevimento".

4. Devono considerarsi interessanti anche una località di servizio i rallentamenti compresi, in tutto od in parte, fra i segnali di protezione che delimitano la località stessa.

Notifica del rallentamento

5. La notifica del rallentamento deve essere partecipata, con il modulo M.3, a tutti i treni il cui orario di partenza o di transito dalla stazione attigua al tratto soggetto al rallentamento ricada dopo le ore zero del giorno di attivazione del rallentamento medesimo, indipendentemente dall'ora prevista di passaggio nella stazione stessa.

Eventuali treni in ritardo che per orario avrebbero dovuto impegnare il tratto soggetto a rallentamento entro le ore 24 del giorno precedente all'attivazione, od in anticipo che per orario avrebbero dovuto impegnare lo stesso tratto dopo le ore zero del giorno successivo alla cessazione e quindi non in possesso di prescrizione, dovranno essere fermati dalle stazioni attigue al tratto per la consegna dell'ordine di rallentamento solamente nel caso in cui gli stessi treni ne fossero effettivamente interessati.

Sull'apposito modulo di prescrizione ai treni, e per il solo giorno di attivazione oppure di cessazione del rallentamento, dovranno essere specificati rispettivamente, l'ora ed il giorno di inizio del rallentamento[1] oppure l'ora ed il giorno di cessazione[2].

Notifica dei rallentamenti su linee affiancate

6. Sui tratti di linee affiancate, dove è ammesso che i treni impostati su una linea vengano all'occorrenza istradati sull'altra con le modalità di cui all' art. 5/3 del presente allegato, i rallentamenti devono essere notificati su due distinti moduli M.3, uno che si riferisce alla linea di impostazione e l'altro ad una o più linee affiancate.

Su detti tratti, per la notifica di un rallentamento su una linea, ad un treno con impostazione d'orario sull'altra, l'orario a cui deve farsi riferimento è quello di passaggio nella località di servizio da cui il treno possa essere istradato sulla linea interessata, immediatamente a monte del tratto soggetto a rallentamento.

7. Sulle linee a doppio binario tutti i treni devono essere in possesso delle prescrizioni di rallentamento interessanti sia il binario di sinistra o legale che il binario di destra o illegale.

Possono essere limitate ai soli treni effettivamente interessati (perché circolanti sul binario legale o perché circolanti sul binario illegale), le prescrizioni di rallentamento praticate direttamente dalla stazione attigua al tratto soggetto a rallentamento.

---

(1) Da rispettare dalle ore……. del …….

(2) Da rispettare fino alle ore……del ……..

8. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, i rallentamenti sono gestiti completamente dal sistema e non vengono notificati al personale dei treni.

Rallentamenti su linee AC/AV

Le norme per la gestione dei rallentamenti (programmati ed improvvisi) sulle linee attrezzate con il sistema ERTMS/ETCS L2, nonché per quelli esistenti in ingresso ed in uscita da tali linee, sono riportate nella Istruzione per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 ad uso del personale dei treni e nelle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni.

Art. 13

Manovre e stazionamento dei rotabili

Definizione di manovra

1. È denominato *manovra* qualsiasi spostamento di mezzi di trazione o di veicoli che si svolge, normalmente, nell'ambito di una località di servizio, eccezione fatta per l'avviamento di un treno che abbia ricevuto l'ordine di partenza e per l'ingresso di un treno in arrivo, fino al punto di normale fermata.

2. Le manovre devono eseguirsi con l'osservanza delle norme contenute nella Istruzione per il servizio dei manovratori.

3. I rotabili in stazionamento devono essere opportunamente immobilizzati in modo da evitare indebiti spostamenti in ambedue i sensi, secondo le specifiche modalità previste dalla Istruzione per il servizio dei manovratori.

Art. 14

Precedenze

Precedenze normali ed anormali

1. In una stazione ha luogo una *precedenza "normale"* quando per disposizione di orario un treno deve esservi trattenuto per lasciare proseguire un altro treno nello stesso senso. Le precedenze normali vengono indicate nei fascicoli orario delle linee a semplice binario dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci.

Quando, per ritardi o per altre contingenze della circolazione, venga a modificarsi la successione di due treni prevista dall'orario di servizio, nella stazione ove ciò si verifica si determina una *precedenza "anormale"*.

2. Nel caso non sia possibile comunicare ad una stazione la successione, oppure una variazione della successione dei treni, la stazione che invia un treno diverso da quello atteso dalla stazione successiva, deve notificare al treno stesso di fermarsi al segnale di protezione della stazione attigua e di annunciarsi per telefono al dirigente movimento per identificare il treno e per ricevere istruzioni con dispaccio per il proseguimento[(1)]. In tal caso il dirigente di quest'ultima stazione deve confermare al capotreno con comunicazione registrata la validità della via libera del segnale di protezione precisando il numero del treno.

Art. 15

Incroci

Incroci normali ed anormali

l. Sulle linee esercitate a semplice binario i treni circolanti in senso opposto s'incrociano in stazioni prefissate. L'incrocio tra due treni può essere "*normale*" (indicato in orario o di fatto) oppure "*anormale*" (in seguito a spostamento). La stazione in cui l'incrocio viene fissato è denominata *sede d'incrocio*.

Gli incroci vengono indicati nei fascicoli orario delle linee a semplice binario dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci.

Incroci di fatto

2. Indipendentemente dagli incroci indicati in orario, una stazione deve ritenersi sede normale di *"incrocio di fatto"* quando, per limitazioni di percorso, ritardi o anticipi di corsa, venga a intercorrere nella stazione stessa, fra l'ora reale di arrivo di un treno e quella di partenza di altro in senso opposto, un intervallo di tempo uguale od inferiore a 15 minuti.

Spostamento di incrocio

3. Nel caso di ritardo o di anticipo di uno dei due treni incrocianti od anche di entrambi ma in diversa misura, il dirigente della stazione sede di incrocio provvede a spostarlo in altra dove risulti più conveniente.

4. Sulle linee a semplice binario stabilite dall'Unità periferica interessata, attrezzate con il blocco elettrico e nelle quali tutte le stazioni atte agli incroci sono munite di doppio segnalamento di protezione e partenza, il personale dei treni non interviene sul controllo degli incroci, anche se indicati in orario. Nessun avviso viene dato ai treni interessati per gli incroci o per i loro spostamenti e non trovano applicazione le norme di cui ai commi successivi del presente articolo.

Obblighi del personale dei treni nel controllo degli incroci

5. Sulle linee a semplice binario, non comprese tra quelle di cui al comma 4 del presente articolo ed indicate nell'orario di servizio, il personale di condotta e il capotreno dei treni interessati devono intervenire nel controllo degli incroci.

---

(1) Fermate al segnale di protezione di……..comunque disposto. Il capotreno annunci per telefono il numero del treno al dirigente ed attenda istruzioni con dispaccio per il proseguimento.

Tutti gli incroci normali devono essere riportati sui fogli di corsa dei treni interessati in base alle indicazioni risultanti dagli orari di servizio.

Gli incroci con treni non ordinari, con i treni periodici di cui al comma 13 del presente articolo, gli incroci anormali, nonché gli incroci di fatto di cui al comma 2 del presente articolo, oltre ad essere indicati sul foglio di corsa, devono essere notificati ai treni stessi con prescrizione.

6. Sulle linee in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, i treni devono fermare nelle stazioni sede d'incrocio. Si fa eccezione, per il treno che arriva per ultimo, nei casi sottoindicati:

a) in qualsiasi stazione, quando il dirigente, dopo aver accertato che i treni incrocianti siano giunti completi e regolarmente ricoverati, che sia stato predisposto l'itinerario per il transito del treno atteso e che esista la via libera della stazione successiva, possa tempestivamente ordinare a precedente stazione di fermata di prescrivere libero transito al treno incrociante[(1)].

Con tale prescrizione è implicita la soppressione di fermata, anche d'orario o prescritta, nella stazione d'incrocio;

b) nelle stazioni munite di doppio segnalamento di protezione e partenza quando il dirigente, dopo aver eseguito gli accertamenti di cui al punto *a)* disponga i segnali per il transito. La disposizione a via libera del segnale di protezione con avviso accoppiato e del segnale di partenza indica al personale di condotta, che non abbia fermata d'orario o prescritta, che l'incrocio avviene senza arresto. Se il treno ha fermata d'orario o prescritta, volendosi evitare l'arresto del treno, il dirigente movimento ordinerà tempestivamente al personale di condotta, con la paletta di comando, la ripresa della corsa.

In tali casi il personale di condotta ed il capotreno restano esonerati dagli accertamenti relativi all'arrivo degli incrocianti.

Soppressione fermata prevista per l'incrocio

7. Non occorre sopprimere la fermata anormale che derivi esclusivamente da un'indicazione d'incrocio quando quest'ultimo venga a mancare, la soppressione di fermata essendo implicita nell'ordine di spostamento o nell'avviso di annullamento dell'incrocio per soppressione di treni.

Binario di ricevimento ingombro all'uscita

8. Nelle stazioni d'incrocio, sulle linee in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, il personale di condotta del treno avente fermata deve considerare *il binario di ricevimento ingombro all'uscita* (art.11/10 del presente allegato) salva la deroga di cui al comma 11 del presente articolo.

---

(1) "Libero transito a…… rispetto treno……. o treni……(ed occorrendo) percorrendo binario deviato a…… Km/h.

Inoltre prima della partenza il personale di condotta e il capotreno sono tenuti a controllare l'avvenuto arrivo dei treni incrocianti, fatta eccezione per il caso di incrocio anormale che venga a cadere in stazioni di diramazione rispetto ai treni provenienti da altra linea. In mancanza di un sicuro accertamento diretto, il capotreno deve chiedere al dirigente movimento se tali treni sono tutti giunti, enunciandoli singolarmente. Il capotreno o il dirigente deve poi darne comunicazione verbale al personale di condotta.

In ogni caso, il capotreno deve farsi comunicare dal dirigente movimento l'ora di arrivo dell'ultimo treno incrociante e trascriverla sul foglio di corsa.

Quando uno o più treni incrocianti non siano ancora giunti, il personale di condotta ed il capotreno possono proseguire in quanto abbiano ricevuto dal dirigente, *ordine scritto di spostamento d'incrocio* con mod. M. 1 completo del numero del dispaccio di accettazione o, in sua vece, dell'annotazione *"blocco elettrico"* nel caso di efficienza di tale blocco e di guasto alle telecomunicazioni.

9. Quando l'incrocio di due treni venga spostato in una stazione di passaggio dal semplice al doppio binario, il dirigente movimento che fa avanzare il treno proveniente dal semplice, anziché prescrivergli l'incrocio nella stazione stessa, deve ordinargli d'incrociare l'altro treno sul doppio binario [(1)]. Tale prescrizione esonera il personale del treno anche dall'obbligo di eseguire la fermata per fatto di incrocio nella stazione di passaggio.

Stazioni limite

10. Nelle stazioni limite fra un tratto di linea in cui non è prescritto il controllo degli incroci da parte del personale dei treni ed altro tratto in cui sia prescritto, restano fermi gli anzidetti obblighi del personale dei treni diretti verso il secondo tratto. In conseguenza devono essere sempre indicati sul foglio di corsa dei treni interessati gli incroci normali di orario cadenti in dette stazioni limite. Degli incroci di fatto e di quelli derivanti da spostamenti, i treni suddetti devono essere avvisati o fatti avvisare a cura della stazione limite.

11. In deroga alle norme di cui al comma 8 del presente articolo, nelle stazioni limite il personale di condotta di treni aventi fermata non è tenuto, salvo esplicita prescrizione, a considerare il binario di ricevimento ingombro all'uscita.

12. Quando un incrocio debba essere spostato al di là di una stazione limite, non si deve oltrepassare col primo spostamento la stazione stessa, alla quale spetta di provvedere per l'ulteriore spostamento d'incrocio.

---

(1) " Incrociate sul doppio binario treno ……..".

Quando un incrocio, fissato in una stazione limite sia già avvenuto, per spostamento, sul tratto in cui non è previsto il controllo degli incroci, il dirigente della stazione limite deve avvisarne il treno interessato proveniente da tale tratto[1].

13. Sulle linee a semplice binario in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, l'avviso ai treni che hanno incrocio con i treni ordinari periodici, deve essere dato tutti i giorni in cui circolano i treni periodici stessi.

14. Sulle linee a semplice binario in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, devono essere avvisati dell'effettuazione dello straordinario con mod. M. 4 i treni che hanno incroci con esso.

15. Sulle linee a semplice binario, la stazione che riceve l'annuncio dell'effettuazione del treno OL, deve, occorrendo, fissare gli incroci con le norme stabilite per gli incroci di fatto ma nell'intervallo di 5 minuti. Sulle linee in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, i treni OL e quelli interessati devono esserne avvisati con le modalità previste per gli incroci anormali.

16. Della soppressione, anche se prevista in orario, devono essere avvisati i treni che con essi hanno incroci, circolanti sulle linee ove il personale dei treni è tenuto al controllo degli incroci stessi.

17. Il dirigente della stazione che dispone per l'anticipo di corsa di un treno deve provvedere per l'opportuna prescrizione[2], fissando il limite massimo dell'anticipo stesso.

Art. 16

Anticipo nella corsa dei treni

1. In relazione alle esigenze di servizio, è ammesso che i treni viaggino in anticipo sul proprio orario.

Divieto dell'anticipo di corsa

2. L'anticipo di corsa è sempre vietato in partenza dalle stazioni in cui il treno interessato debba svolgere servizio viaggiatori salvo il caso di treno viaggiatori supplementare in precedenza nei limiti dell'anticipo notificato a norma dell'art. 3/2c) del presente allegato e di quanto stabilito dal comma 3 del presente articolo.

Anticipo dei treni viaggiatori

3. Determinati treni viaggiatori possono partire da alcune stazioni in anticipo sul proprio orario.

---

(1) " Incrocio col treno ……già avvenuto in precedente stazione".

(2) "Viaggiate con anticipo massimo di minuti…..da…...a……ecc." ed eventualmente: "Soppressa fermata a……Fermate a…...".

I treni interessati al provvedimento devono essere contraddistinti nell'orario di servizio con l'apposito simbolo (art. 3 PGOS) riportato a fianco dell'ora di partenza dalla stazione stabilita.

4. Su tutte le linee, escluse quelle a semplice binario indicate nell'orario di servizio dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, il personale di condotta è tenuto ad attuare d'iniziativa, durante la marcia, ogni possibile anticipo di corsa, viaggiando alla massima velocità consentita.

Nel licenziamento di un treno o nell'adozione della procedura di cui all'art. 11/9 del presente allegato è implicito l'ordine al personale di condotta dell'eventuale anticipo di corsa in partenza, che va attuato tutte le volte che risulti possibile. Se il treno non è licenziato dal dirigente movimento, il personale del treno deve attuare il massimo possibile anticipo di corsa consentito dalla disposizione a via libera dei segnali, salva l'osservanza della norma di cui al comma 2 del presente articolo.

5. Quando siano stati presi preventivi accordi con tutte le stazioni interessate, anche per la soppressione di fermata nelle stazioni intermedie, il dirigente può disporre per l'anticipo di corsa del treno su un tratto comprendente più stazioni non oltrepassando mai la prima di incrocio.

Art. 17

Locomotive di rinforzo in coda

Locomotive con maglia sganciabile

1. Le locomotive di spinta devono viaggiare da stazione a stazione agganciate al treno. Su determinati tratti di linea, indicati nell'orario di servizio, l'unione al veicolo di coda può essere fatta con maglia sganciabile ed in tal caso la spinta può avere termine in un punto determinato della linea con ricovero nella stazione precedente.

Il treno rinforzato con locomotiva sganciabile deve portare la doppia segnalazione di coda prevista dal Regolamento sui segnali.

2. L'agente addetto alla formazione dei treni che aggiunge la locomotiva di spinta deve avvisare il dirigente movimento, il personale di condotta di testa e il capotreno.

3. L'avviso non occorre per i treni indicati nell'orario di servizio normalmente spinti con locomotiva sganciabile, viaggiante da stazione a stazione.

4. Qualora uno dei treni anzidetti dovesse partire senza spinta, l'agente addetto alla formazione treni deve darne avviso al personale di condotta, al capotreno e al dirigente movimento.

Divieto di spinta con maglia sganciabile

5. Non è ammesso l'impiego della maglia sganciabile per la spinta quando, per l'interruzione delle telecomunicazioni, non sia stato possibile avvisarne la stazione successiva od anche uno solo dei posti di blocco intermedi e riceverne la relativa conferma.

6. Sulle linee esercitate col blocco automatico o conta-assi non è ammesso che la locomotiva di spinta abbandoni il treno in linea oltre la prima sezione di blocco attigua alla stazione in cui la locomotiva stessa deve rientrare.

7. Agli effetti degli incroci nella stazione di ricovero la corsa di ritorno di una locomotiva di spinta che abbia abbandonato un treno in linea è considerata come una corsa di straordinario ad orario libero.

8. Sulle linee a doppio binario, quando la locomotiva di spinta abbandoni il treno in linea e si ricoveri in stazione percorrendo il binario illegale, non occorre avviso di incrocio ai treni interessati.

9. Le disposizioni del presente articolo non si applicano per le spinte date ai fini dell'avviamento dei treni nell'ambito di una stazione.

10. Qualora la locomotiva di coda in seguito a spezzamento degli organi d'attacco si distaccasse dal treno il personale di condotta deve fermare la locomotiva e richiamare l'attenzione del personale di accompagnamento col segnale d'allarme e riaccostarsi al convoglio solo dopo il suo arresto.

Art. 18

Interruzioni di circolazione e intervalli d'orario

Norme generali

1. Su una linea a semplice binario, oppure su uno od entrambi i binari di una linea a doppio, la circolazione dei treni può essere interrotta:

a) per disposizione prevista dall'orario di servizio (interruzioni programmate in orario ed intervalli d'orario);

b) per disposizione prevista da apposito programma (interruzioni programmate non inserite nell'orario di servizio);

c) per cause accidentali (interruzioni accidentali);

d) per necessità di movimento (interruzioni di servizio per motivi diversi da quelli del punto precedente);

e) per necessità tecniche (interruzioni di servizio per determinate esigenze, non programmate).

Le interruzioni *a)* e *b)* sono delimitate dal transito di determinati treni oppure da determinate ore; sulle linee dove non sono in uso i fascicoli orario, dette interruzioni devono essere delimitate solo da ore.

Le interruzioni *e)* sono sempre delimitate da ore, che vengono stabilite con la concessione delle interruzioni stesse.

2. Ogni qualvolta la circolazione sia interrotta su un binario, le stazioni e, se presenziati, i bivi devono mantenere esposto, sul binario interrotto, un segnale di arresto oltre lo scambio estremo dal lato dell'interruzione o, in mancanza dello scambio stesso, a 300 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori.

L'esposizione del segnale di arresto non occorre:

- sulle linee a doppio binario, se il binario interrotto è quello illegale;
- in tutti gli altri casi, se ci si può avvalere di appositi dispositivi agenti sui segnali di partenza, stabiliti dall'Unità centrale competente.

Nelle stazioni presenziate da solo dirigente, per l'esposizione e la rimozione del segnale di arresto, il dirigente può avvalersi anche di personale non dipendente, purché debitamente istruito dal dirigente medesimo.

Sulle linee a doppio binario nel caso di circolazione a binario unico devono essere osservate le norme di cui all'art.19 del presente allegato.

Art. 19

Circolazione a binario unico su linea a doppio binario

Norme generali

1. La circolazione a binario unico su linea a doppio (circolazione nei due sensi su un solo binario) viene disposta dai dirigenti per necessità di movimento o per fatto accidentale (art. 18 del presente allegato).

2. I segnali fissi della linea e di protezione delle stazioni che comandano ai treni percorrenti il binario legale, non hanno significato per i treni che percorrono il binario illegale.

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.

Circolazione ed avvisi ai treni

3. Ai treni circolanti sul tratto esercitato a binario unico devono essere date le seguenti prescrizioni:

a) ai treni circolanti nel senso illegale, avviso della circolazione a binario unico;

b) ai treni circolanti sul binario per essi legale, fermata nelle stazioni non munite di doppio segnalamento di protezione e partenza;

c) ai treni in arrivo nella stazione estrema del tratto interrotto che devono essere inoltrati sul binario illegale, fermata nella stessa qualora non sia munita del doppio segnalamento di protezione e partenza;

d) ai treni in arrivo dal binario illegale:

- fermata in precedenza del primo deviatoio delle stazioni interessate;
- marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h in arrivo e fermata nelle stazioni interessate.

Dette prescrizioni non devono essere praticate quando la stazione è munita del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale;

e) al primo treno circolante nel senso illegale: esposizione del segnale previsto dal Regolamento sui segnali e marcia a vista nell'impegnare e nel percorrere i tratti di lavoro preceduti da tabella "**C"** oppure "**S**".

Le anzidette prescrizioni devono essere date d'iniziativa e a cura delle singole stazioni del tratto esercitato a binario unico.

4. In casi eccezionali, per determinati singoli cantieri di lavoro operanti in particolari situazioni l'Unità centrale competente può autorizzare le Unità periferiche interessate ad abolire la marcia a vista di cui al comma 3 lettera *e)* del presente articolo.

5. Quando siano state realizzate tutte le occorrenti condizioni di sicurezza, i dirigenti delle singole stazioni interessate del tratto interrotto intervengono tempestivamente per evitare:

- ai treni in arrivo dal binario illegale, la fermata in precedenza del primo deviatoio della propria stazione;
- ai treni circolanti su itinerario legale, la fermata nella propria stazione.

6. Le stazioni che immettono i treni sul binario illegale devono provvedere perché siano praticate le seguenti prescrizioni:

a) ai treni che devono percorrere stazioni disabilitate e presenziate o che devono incontrare scambi di punta in altri posti intermedi presenziati, marcia a vista e limitazione di velocità a 30 Km/h in corrispondenza dei posti stessi;

b) ai treni che devono incontrare scambi di punta non presenziati, provvisti o meno di fermascambi di sicurezza, fermata prima di impegnarli e ripresa della corsa con cautela dopo accertata la loro regolare disposizione;

c) ai treni che devono incontrare bivi in linea presenziati da dirigente movimento, fermata prima di impegnare gli scambi dei bivi stessi.

7. Il dirigente movimento che presenzia un bivio in linea deve far proseguire i treni circolanti nel senso illegale, con la prescrizione di partire da binario sprovvisto di segnale di partenza.

8. Disposizioni in deroga alle norme del presente articolo possono essere impartite dall'Unità centrale competente per determinate linee che siano attrezzate con impianti di segnalamento e di blocco elettrico oppure con blocco radio sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 e prive di segnali fissi luminosi, per la circolazione nei due sensi su uno stesso binario.

Art. 20

Disabilitazione ed impresenziamento delle stazioni – Fermate

Generalità

1. Le stazioni possono essere disabilitate dal servizio movimento. La disabilitazione può essere disposta con programma oppure accidentale.

Durante la disabilitazione le stazioni possono essere impegnate dai treni con o senza fermata, ma non vi si possono effettuare incroci, precedenze o manovre.

2. Durante la disabilitazione le stazioni sono presenziate da un agente di guardia, le cui mansioni sono stabilite dalla ISD.

La circolazione dei treni deve essere regolata dalle due stazioni limitrofe abilitate salvo il caso in cui la stazione disabilitata intervenga nel distanziamento dei treni come posto di blocco intermedio.

3. Sulle linee con blocco elettrico, nelle disabilitazioni programmate la presenza dell'agente di guardia non è necessaria ai fini della circolazione dei treni quando i segnali siano muniti delle apposite lettere luminose previste dal Regolamento sui segnali.

Disabilitazioni programmate

4. Le disabilitazioni programmate per le singole stazioni di ogni linea devono risultare in apposito quadro dell'orario di servizio o in programma diramato con circolare, con l'indicazione dell'ora di inizio e di termine di ciascun periodo.

Nel programma riguardante la disabilitazione deve essere specificato se l'avviso deve essere dato a tutti i treni oppure vi devono essere elencati solo i treni ordinari interessati, secondo i criteri di cui al comma 6 del presente articolo.

5. La disabilitazione può avvenire all'ora prescritta anche in caso di ritardo di treni, purché questi non abbiano nella stazione incroci e precedenze e non debbano effettuarvi operazioni per le quali sia indispensabile la presenza del dirigente movimento.

Avviso ai treni

6. Della disabilitazione, quando non sia indicata nell'orario di servizio, devono essere avvisati[(1)] i treni aventi fermata, mentre a quelli non aventi fermata l'avviso deve essere dato solo se nella stazione disabilitata il licenziamento dei treni dai binari di corsa non è affidato al capotreno in base all'orario di servizio oppure se la stazione disabilitata è interessata da prescrizioni a carattere occasionale emesse dalle stazioni limitrofe abilitate.

L'avviso della disabilitazione può essere dato verbalmente dall'agente di guardia quando i treni siano ricevuti o fatti proseguire dalla stazione disabilitata con il segnale a via impedita ed ogni qualvolta sia opportuno per il regolare svolgimento del servizio.

Della disabilitazione ed impresenziamento devono essere avvisati[(2)] i treni secondo i seguenti criteri:

a) se la stazione è munita di segnali dotati di lettere luminose "P", "D" o "A" l'avviso deve essere dato solo quando occorra praticare ai treni stessi prescrizioni relative ad anormalità interessanti anche la stazione disabilitata ed impresenziata (es. mancato funzionamento del blocco elettrico, circolazione sul binario illegale, ecc.);

b) se i segnali della stazione non sono dotati di lettere luminose "P", "D" o "A" e l'impianto deve essere eccezionalmente impresenziato l'avviso deve essere dato a tutti i treni.

Spetta alla stazione limitrofa abilitata provvedere alla notifica della disabilitazione ed impresenziamento dell'impianto.

---

(1) " Stazione di …..disabilitata dalle ore……alle ore……".

(2) "Stazione di……disabilitata ed impresenziata" ed eventualmente : "dalle ore……. alle ore…..".

7. Il dirigente movimento che prolunghi il periodo di abilitazione oltre l'ora prescritta o che riabiliti sul posto o a distanza una stazione disabilitata in periodo non programmato, deve prendere le misure atte ad evitare che il personale di un treno, avente fermata o che venga arrestato per esigenze di circolazione, ritenga erroneamente la stazione disabilitata.

L'avviso può essere dato verbalmente, in arrivo nella stazione stessa, o desunto direttamente dal personale del treno in caso di ricevimento su binario non di corsa.

8. In caso di arresto ad un segnale fisso a via impedita di una stazione disabilitata ed impresenziata devono essere osservate le modalità stabilite dal Regolamento sui segnali.

Nelle stazioni disabilitate e presenziate da un agente di guardia il treno fermo al segnale di protezione a via impedita per guasto potrà essere fatto avanzare fino in stazione a cura dell'agente stesso con le modalità stabilite dal Regolamento sui segnali.

Dopo l'arresto, se non vi sono impedimenti, ed in seguito al segnale di partenza dato dal capotreno, il personale di condotta riprenderà la corsa.

L'agente di guardia che riscontri qualche anormalità negli impianti potrà far avanzare con segnale a mano il treno atteso dal segnale di protezione mantenuto a via impedita fino a 100 metri prima dello scambio d'ingresso.

Dovrà quindi informare dell'occorso il capotreno perché questi, sentito eventualmente il personale di condotta, stabilisca i provvedimenti da prendersi.

Le stesse modalità di cui sopra si applicano per far avanzare i treni dai segnali di protezione a via impedita di stazioni rette da aiutante o di fermate.

Temporanea abilitazione

9. Sulle linee con blocco elettrico in cui il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, in caso di richiesta di soccorso o di necessità di scarto veicoli per avaria di un treno in una stazione disabilitata munita di apparato centrale e presenziata da agente di guardia, il dirigente della stazione di riferimento può temporaneamente assumere a distanza la dirigenza della stazione disabilitata per consentire l'esecuzione dei movimenti necessari, e sempreché durante la temporanea riabilitazione i segnali di stazione possano essere regolarmente disposti a via libera.

Se pertanto l'anormalità che impedisce la disposizione a via libera dei segnali si verifica dopo la riabilitazione, l'impianto deve essere posto di nuovo in disabilitazione.

Le modalità per la temporanea riabilitazione, l'esercizio ed il ripristino della disabilitazione debbono formare oggetto di specifiche norme emanate dalle Unità periferiche interessate e riportate nell'orario di servizio. Dette norme debbono essere predisposte sulla base dei criteri stabiliti dall'Unità centrale competente.

Dirigenza del movimento da parte del DC

10. Il dirigente centrale ha facoltà di assumere in speciali condizioni di circolazione, oppure sulle linee munite di blocco elettrico in caso di guasto al medesimo, la dirigenza del movimento *"ai soli effetti del distanziamento dei treni"* di tutte o di alcune delle stazioni disabilitate, sempreché nelle medesime si trovi un agente autorizzato ad accertare se i treni sono completi ed a trasmettere i dispacci di partenza. In tal caso il dirigente centrale dovrà prescrivere a tutti i treni la fermata nelle stazioni disabilitate di cui egli ha assunto la dirigenza e scambiare i regolari dispacci di movimento con i capitreno, con l'agente che presenzia la stazione e con i dirigenti delle stazioni vicine abilitate.

Il capotreno al quale sia stato ordinato di fermarsi in una stazione disabilitata, dovrà, appena fermatosi il treno, accertarsi che questo sia completo e recarsi al telefono per avvisare con dispaccio il dirigente centrale che il treno è arrivato usando la formula:

"Treno……giunto a……".

Non potendo comunicare con il dirigente centrale il capotreno non dovrà riprendere la marcia ma attendere il ripristino delle comunicazioni.

Addetti alla fermata

11. Le norme sulle fermate (art. 1/11 del presente allegato), di cui al presente comma, non si riferiscono alle fermate poste sulle linee a dirigenza unica dove valgono le norme stabilite nelle Disposizioni per il Servizio con Dirigente Unico.

Sulle linee attrezzate con il blocco elettrico, le fermate munite di segnali fissi possono funzionare anche come posto di blocco intermedio.

In una fermata presenziata da agente di guardia munita di scambi, i deviatoi allacciati ai binari di corsa e quelli realizzanti l'indipendenza da essi devono essere assicurati per il libero percorso sui binari stessi mediante l'applicazione dei dispositivi d'immobilizzazione degli aghi di cui all'art. 8 ISD.

Nelle fermate presenziate munite di segnali fissi, questi sono normalmente disposti a via impedita e devono essere, all'occorrenza, manovrati a via libera dall'agente di guardia. I suddetti segnali possono essere mantenuti, normalmente, a via libera quando esistono le condizioni previste dall'ISD.

Qualora per speciali esigenze è stata abilitata temporaneamente al movimento una fermata presenziata da agente di guardia, i treni interessati devono essere avvisati a cura del dirigente movimento della località che si è abilitata, il quale deve anche prendere tempestivamente le misure atte ad evitare che il personale di un treno avente fermata e non avvisato ritenga la località non abilitata al movimento.

Art. 21

Guasto del blocco elettrico, del blocco radio e delle telecomunicazioni

Guasto del blocco elettrico manuale o conta-assi

1. Sulle linee esercitate con il blocco elettrico manuale o conta-assi, venendone a mancare il funzionamento, la circolazione dei treni deve essere regolata con il regime del blocco telefonico da stazione a stazione oppure con dispacci di via libera o di giunto, tra stazione e posto di blocco intermedio o tra due posti di blocco intermedi.

Guasto del blocco elettrico automatico

2. Sulle linee esercitate con il blocco elettrico automatico, venendone a mancare il funzionamento, i treni vengono distanziati con marcia a vista o con il regime del blocco telefonico da stazione a stazione.

Guasto del blocco radio

3. Sulle linee esercitate con il blocco radio, munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, in mancanza di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, i treni vengono distanziati con marcia a vista o previo accertamento della libertà della tratta.

4. In caso di guasto del blocco elettrico devono essere osservate, per le linee a dirigenza locale le norme di cui ai commi 5 e 6 del presente articolo ed agli articoli 22 e 23 del presente allegato, e per le linee in telecomando le norme previste dalle IET ad uso del personale dei treni.

In caso di guasto al blocco radio devono essere osservate le norme previste dalle IET ad uso del personale dei treni.

Istituzione del blocco telefonico

5. Nel caso di guasto al blocco elettrico con istituzione del blocco telefonico, l'avviso ai treni della circolazione con il regime del blocco telefonico deve essere notificato:

- con il mod. M.40 D.L. (B.A.) sulle linee esercitate con il sistema del blocco elettrico automatico;
- con il modulo M.40 D.L. (B.m./B.ca/B.tel) sulle linee esercitate con il sistema del blocco elettrico manuale o conta-assi.

La notifica della circolazione con il regime del blocco telefonico a mezzo dei predetti moduli impone al personale di condotta l'obbligo di:

- rispettare le prescrizioni in esso contenute per regolare la marcia del treno sul tratto interessato;
- rispettare ugualmente tutti i segnali incontrati eccetto quelli di blocco intermedi (PBA) permissivi per i quali sul modulo stesso è prescritto esplicito esonero. Qualora trattasi di segnali di PBA intermedi con permissività temporanea l'esonero resta valido solo se il segnale stesso mantiene il carattere di permissività (lettera «P» accesa) allorché viene incontrato dal treno. Tale esonero è relativo alla sola funzione di blocco.

Resta inteso che i treni non potranno mai essere esonerati dal rispetto dei segnali di protezione e di partenza delle località di servizio anche se agli stessi è stato conferito il carattere di permissività mediante la lettera "P" luminosa.

L'avviso della circolazione con il regime del blocco telefonico deve essere completato con il numero del dispaccio relativo alla via libera telefonica. In caso di singoli impianti in telecomando, quando l'avviso di cui sopra viene notificato dal dirigente movimento della località di servizio "posto comando" ad un treno inviato verso la località di servizio "posto satellite", tale avviso deve essere completato con il numero del treno che ha impegnato precedentemente la tratta ed il numero del dispaccio di giunto che il dirigente movimento si è procurato, oppure con il solo numero del treno precedentemente ricevuto nel posto comando stesso, in caso di circolazione in entrambi i sensi su un solo binario per un treno da inviare in senso inverso.

Qualora venga istituito il blocco telefonico su una tratta comprendente diversi sistemi di blocco, ai treni dovranno essere partecipate le necessarie prescrizioni utilizzando i moduli previsti per il sistema esistente su ciascun tratto.

6. Sulle linee esercitate con il blocco elettrico manuale (B.E.M.) o conta-assi (B.ca) è ammesso autorizzare dalla precedente stazione, con la specifica prescrizione del mod. M.40 D.L. (B.m./B.ca/B.tel), la ripresa della corsa dai segnali dei posti di blocco intermedi (P.B.I.) che non proteggano punti singolari della linea (raccordi, zona caduta massi, ecc.) disposti a via impedita e con lettera "A" spenta. Tale procedura può essere applicata anche per i segnali disposti a via impedita, dei posti di blocco intermedi (P.B.I.) che non proteggano punti singolari della linea (raccordi, zona caduta massi, ecc.) non muniti di lettera "A" luminosa e dei segnali di protezione propria dei PL con barriere di cui all'art. 53 *1a*) – *1b*) del Regolamento sui Segnali; in tali casi per la notifica delle specifiche prescrizioni devono essere utilizzate le righe in bianco del modulo M.40 D.L. (B.m./B.ca/B.tel).

In associazione alle predette prescrizioni viene ordinata al treno la marcia a vista specifica in corrispondenza dei P.L. protetti dai segnali interessati.

Guasto alle telecomunicazioni

7. In caso di guasto delle telecomunicazioni e comunque in caso di impossibilità di utilizzare i mezzi di comunicazione a disposizione, il personale del Gestore Infrastruttura ed il personale delle Imprese Ferroviarie deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione allo scopo di assicurare per quanto possibile la continuità della circolazione dei treni.

Sulle linee esercitate con blocco elettrico, in caso di guasto alle telecomunicazioni, i treni possono continuare ad essere inoltrati con tale regime

fino a quando non sia necessario regolare la circolazione con il blocco telefonico; in tale evenienza la circolazione deve essere arrestata.

Sulle linee non attrezzate con il blocco elettrico la circolazione dei treni deve essere arrestata, salvo quanto previsto sulle linee a dirigenza unica.

Art. 22

Movimenti di treni con segnali di partenza disposti a via impedita da una stazione disabilitata o da un PBI

Generalità

1. Per il proseguimento di un treno da un segnale di partenza (unico o esterno) a via impedita, di una stazione disabilitata oppure da un segnale di un posto di blocco intermedio disposto a via impedita presenziato da agente di guardia, devono essere applicate le seguenti procedure.

a) Linea esercitata con blocco elettrico manuale o conta-assi

1°.Il blocco elettrico risulta efficiente ed utilizzabile.

L'agente di guardia deve consegnare al personale di condotta:

- il mod. M. 40 DL (B.m/B.ca/B.tel), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3 (tale prescrizione non deve essere praticata quando si tratta di segnale di posto di blocco intermedio), la prescrizione n° 6 e, occorrendo, la prescrizione n° 16.

2°.Non è stato istituito il blocco telefonico ed il blocco elettrico non è utilizzabile.

L'agente di guardia deve consegnare al personale di condotta:

- il mod. M.40 DL (B.m/B.ca/B.tel), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3 (tale prescrizione non deve essere praticata quando si tratta di segnale di posto di blocco intermedio), le prescrizioni n° 7 e n° 9 e, occorrendo, la prescrizione n° 16.

3°.È stato istituito il blocco telefonico.

L'agente di guardia deve consegnare al personale di condotta:

- il mod. M. 40 DL (B.m/B.ca/B.tel), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3 (tale prescrizione non deve essere praticata quando si tratta di segnale di posto di blocco intermedio), la prescrizione n° 8 e, occorrendo, la prescrizione n° 16.

Il personale di condotta ricevendo il modulo M 40 DL in una stazione disabilitata o fermata, avvalendosi all'occorrenza dell'agente di guardia, deve informare il capotreno dell'avvenuto ricevimento delle prescrizioni.

b) Linee esercitate con blocco elettrico automatico

1°. La sezione di blocco automatico a valle del segnale di partenza risulta libera (blocco efficiente).

L'agente di guardia deve consegnare al treno:

- il mod. M.40 DL (BA), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3, la prescrizione n° 6 e, occorrendo, la prescrizione n° 19.

2°. La sezione di blocco automatico a valle del segnale di partenza risulta occupata.

L'agente di guardia deve consegnare al treno:

- il mod. M.40 DL (BA), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3, la prescrizione n° 8 e, occorrendo, la prescrizione n° 19.

3°. È stato istituito il blocco telefonico m.40 DL (BA) fra stazione precedente e successiva.

L'agente di guardia deve consegnare al treno:

- il mod. M.40 DL (BA), praticando la prescrizione n° 1, la prescrizione n° 3, la prescrizione n° 13 e, occorrendo, la prescrizione n° 19.

c) Linee non esercitate con blocco elettrico

L'agente di guardia deve consegnare al treno:

- il mod. M.40 DL (B.m/B.ca/B.tel), praticando, oltre alle altre occorrenti prescrizioni, la prescrizione n° 1 e la prescrizione n° 3 (tale prescrizione non deve essere praticata quando si tratta di segnale di posto di blocco intermedio).

2. Le procedure previste al comma 1 lettera *b*) del presente articolo devono essere osservate anche per i posti intermedi (art. 1/13 del presente allegato) protetti da segnali di blocco automatico non permissivi presenziati da agenti che non siano dirigenti movimento, salvo la prescrizione n° 3 (*Marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario di arrivo/partenza interessato*) che non deve essere notificata nel caso di segnale di blocco intermedio.

Art. 23

Movimenti dei treni con i segnali disposti a via impedita e lettere luminose (" P" , " D" o " A") spente - Superamento di segnali disposti a via impedita aventi la sola funzione di protezione di zone soggette a caduta massi

Generalità

Per il proseguimento dei treni con segnali a via impedita e lettere luminose spente devono essere osservate le procedure di seguito specificate.

a) Linee con blocco elettrico automatico

1. Un treno fermo ad un segnale di protezione o di partenza di una località di servizio disabilitata ed impresenziata, disposto a via impedita e con lettera luminosa "P" spenta, può riprendere la corsa senza attendere la disposizione a via libera del segnale o l'accensione della relativa lettera luminosa, a seguito di specifica autorizzazione del dirigente della successiva stazione abilitata. Quest'ultimo per il proseguimento del treno deve praticare le seguenti specifiche prescrizioni.

Segnale di protezione

- Superate il segnale di protezione di ..... disposto a via impedita con lettera "P" da considerare accesa a luce lampeggiante.
- Stazione di……disabilitata ed impresenziata.

Segnale di partenza

- Partite da ..... con segnale disposto a via impedita con lettera "P" da considerare accesa a luce lampeggiante.
- Stazione di……disabilitata ed impresenziata.

2. Un treno fermo ad un segnale di un posto di blocco intermedio disposto a via impedita e con lettera "P" spenta che abbia anche la funzione di proteggere raccordi in linea, può riprendere la corsa senza attendere la disposizione a via libera del segnale o l'accensione della relativa lettera luminosa, a seguito di specifica autorizzazione del dirigente della successiva stazione abilitata. Quest'ultimo, per il proseguimento del treno, deve praticare la seguente specifica prescrizione:

- Proseguite dal PBA n° ..... con segnale disposto a via impedita con lettera "P" da considerare accesa a luce lampeggiante.

3. Un treno fermo al segnale di un posto di blocco intermedio disposto a via impedita e con lettera "P" spenta che abbia anche la funzione di proteggere zone soggette a caduta massi, può riprendere la corsa senza attendere

la disposizione a via libera del segnale o l'accensione della relativa lettera luminosa, a seguito di specifica autorizzazione del dirigente della successiva stazione abilitata. Quest'ultimo per il proseguimento del treno deve applicare le procedure riportate nell'Orario di Servizio.

b) Linee con blocco elettrico manuale o conta-assi

4. Un treno fermo ad un segnale di protezione o di partenza di una località di servizio disabilitata ed impresenziata, disposto a via impedita e con lettera luminosa "D" o "A" spenta, può riprendere la corsa, senza attendere la disposizione a via libera del segnale o l'accensione della relativa lettera luminosa, a seguito di specifica autorizzazione del dirigente della successiva stazione abilitata. Quest'ultimo per il proseguimento del treno deve praticare le seguenti prescrizioni:

Segnale di protezione

- Superate il segnale di protezione di ..... disposto a via impedita.
- Marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario di arrivo.
- Fermate prima di impegnare ciascun deviatoio o gruppo di deviatoi ed oltrepassateli con cautela e comunque senza superare i 30 Km/h dopo averne accertata la regolare disposizione per il corretto tracciato.
- Marcia a vista in corrispondenza del (dei) PL k m ..... (quelli protetti dal segnale).
- Stazione di……disabilitata ed impresenziata.

Segnale di partenza

- Partite da ..... con segnale disposto a via impedita.
- Marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario di partenza.
- Fermate prima di impegnare ciascun deviatoio o gruppo di deviatoi ed oltrepassateli con cautela e comunque senza superare i 30 k m/h dopo averne accertata la regolare disposizione per il corretto tracciato.
- Tratto da .....a .....libero da treni (aggiungendo la dizione: "come da M.40 DL in vostro possesso" nel caso il treno circoli in regime di blocco telefonico).
- Marcia a vista in corrispondenza del (dei) PL Km ..... (quelli protetti dal segnale e se occorrente).
- Stazione……disabilitata ed impresenziata.

Se il segnale protegge anche raccordi in linea, in aggiunta alle suddette prescrizioni deve essere praticata anche la seguente prescrizione:

- Fermate prima di impegnare il deviatoio ubicato in linea al Km ..... ed oltrepassatelo con cautela e comunque senza superare la velocità di 30 Km/h dopo averne accertata la regolare disposizione per il corretto tracciato.

5. Un treno fermo ad un segnale di un posto di blocco intermedio, disposto a via impedita e con lettera "A" spenta, può riprendere la corsa senza attendere la disposizione a via libera del segnale o l'accensione della relativa lettera luminosa, a seguito di autorizzazione del dirigente della successiva stazione abilitata. Quest'ultimo per il proseguimento del treno deve praticare le seguenti prescrizioni:

- Partite dal PBI n° ..... con segnale disposto a via impedita.
- Tratto da PBI n° .....a ..... (posto corrispondente limitrofo) libero da treni (aggiungendo la dizione: "come da M.40 DL in vostro possesso" nel caso il treno circoli in regime di blocco telefonico).
- Marcia a vista in corrispondenza del (dei) PL Km ..... (quelli protetti dal segnale e se occorrente).
- PBI n°……impresenziato (solo nel caso di linea con blocco manuale).

Se il segnale protegge anche raccordi in linea, in aggiunta alle suddette prescrizioni deve essere praticata anche la seguente prescrizione:

- Fermate prima di impegnare il deviatoio ubicato in linea al k m .....… ed oltrepassatelo con cautela e comunque senza superare la velocità di 30 k m/h dopo averne accertata la regolare disposizione per il corretto tracciato.

6. Per il superamento di un segnale di partenza oppure di un segnale di posto di blocco intermedio disposto a via impedita e con lettera "A" spenta che abbia anche la funzione di proteggere zone soggette a caduta massi, devono essere osservate, in aggiunta alle procedure previste rispettivamente nei commi 4 e 5 del presente articolo, anche quelle riportate nell'Orario di Servizio.

7. Sulle linee con blocco elettrico conta-assi il dirigente della successiva stazione abilitata può vincolare verbalmente il proseguimento del treno a suo specifico ordine (nulla osta), ricevendone conferma scritta[(1)] dal capotreno; quest'ultimo, prima di trasmettere il dispaccio di conferma al DM, deve consegnarne copia al personale di condotta ritirandone la firma.

---

(1) "Treno……del……..confermasi ripresa della corsa solo dopo ricevimento vostro nulla osta".

In tal caso il predetto dirigente, dopo la liberazione artificiale della sezione di blocco, ottenuta la disposizione a via libera del segnale o l'accensione della relativa lettera "A", per il proseguimento del treno deve comunque praticare la seguente prescrizione:

- Partite da .....(stazione o PBI) rispettando le indicazioni del segnale.

Nel caso che anche dopo l'azionamento del tasto per la liberazione artificiale della sezione di blocco il segnale permanga a via impedita e con lettera "A" spenta, il dirigente, per il proseguimento del treno, deve praticare le seguenti prescrizioni:

- Partite da .....(stazione o PBI) con segnale disposto a via impedita.
- Marcia a vista non superando la velocità di 30 k m/h sull'itinerario di partenza (da praticare solo se trattasi di stazione).
- Fermate prima di impegnare ciascun deviatoio o gruppo di deviatoi ed oltrepassateli con cautela e comunque senza superare i 30 Km/h dopo averne accertata la regolare disposizione per il corretto tracciato (da praticare solo se trattasi di stazione).
- Tratto da .....(posto impresenziato) a ..... (posto corrispondente limitrofo) libero da treni.
- Marcia a vista in corrispondenza del (dei) PL k m ..... (quelli protetti dal segnale e se occorrente).
- Stazione di…….disabilitata ed impresenziata (da non praticare se trattasi di PBI).

Se il segnale protegge anche raccordi in linea, in aggiunta alle suddette prescrizioni deve essere praticata anche la seguente prescrizione:

- Fermate prima di impegnare il deviatoio ubicato in linea al k m ..... ed oltrepassatelo con cautela e comunque senza superare la velocità di 30 k m/h dopo averne accertata la regolare disposizione per il corretto tracciato.

8. Nel caso di arresto di un treno ad un segnale disposto a via impedita avente la sola funzione di protezione zona soggetta a caduta massi il capotreno deve mettersi subito in comunicazione con il DM della stazione successiva. Quest'ultimo per il proseguimento del treno deve applicare le procedure riportate nell'Orario di Servizio.

Art. 24

Marcia privilegiata

Generalità

Allo scopo di meglio garantire il rispetto dell'orario per un determinato treno, può essere disposto che esso viaggi con "marcia privilegiata".

Il servizio di un treno che viaggi con marcia privilegiata deve essere particolarmente curato da tutto il personale onde evitare ritardi. Le stazioni provvederanno per le opportune prescrizioni al treno[1].

Nel regolare i cambi di incrocio e di precedenza e le priorità di itinerari, il treno stesso deve essere considerato di maggiore importanza di tutti gli altri treni.

L'Unità centrale competente e/o le Unità periferiche interessate potranno emanare, all'occorrenza, speciali disposizioni a carattere organizzativo riguardanti i treni viaggianti con a bordo Alte Personalità.

Art. 25

Ritardi e anormalità nella corsa dei treni

Obbligo di recupero

1. Quando un treno è in ritardo il personale ha l'obbligo di recuperare per quanto possibile il ritardo stesso, sia accelerando la corsa sia sollecitando il servizio, in modo da ridurre la durata delle fermate al minimo indispensabile (art. 11/8 del presente allegato).

In caso di ritardi la velocità di corsa dei treni può essere aumentata rispetto a quella assegnata dall'orario senza superare i limiti stabiliti dalla Prefazione generale all'orario di servizio o imposti dalle speciali condizioni in cui avviene la corsa.

Lenta corsa

2. L'agente di condotta che non possa mantenere la velocità d'orario, deve avvisarne il dirigente della prima stazione che raggiunge. Occorrendo alleggerire il treno o sussidiarlo con la locomotiva di riserva, il dirigente deve esigerne la richiesta scritta dal personale di condotta.

Arresto di un treno in linea

3. 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 dei viadotti o all'interno delle gallerie. Inoltre, se possibile, tale arresto deve avvenire in corrispondenza di un posto di linea o di blocco.

---

1) "Vostro treno viaggia con marcia privilegiata da ….. a ……..".

4. Verificandosi durante il viaggio avarie provocate da urto o strappo, il capotreno deve sempre avvisarne il personale di condotta. Il capotreno o, in mancanza, il personale di condotta deve farne annotazione sul BFC o sul foglio di corsa dove è in uso.

5. Se durante il viaggio si incendiasse un veicolo, il treno dovrà essere fermato in punto opportuno non appena possibile.

Anormalità od irregolarità riguardanti la sicurezza

6. Quando il personale di condotta o quello di scorta noti qualche anormalità od irregolarità che possa compromettere la sicurezza del proprio o di altri treni, salvo disposizioni particolari, deve arrestare il treno e provvedere possibilmente per l'eliminazione dell'anormalità.

Se questa non è eliminabile, o se trattasi di attentati interessanti la sicurezza della circolazione o l'incolumità dei viaggiatori, il capotreno, dopo aver adottato i provvedimenti e le cautele richiesti dalla situazione, deve al più presto informare dell'accaduto il DM di una delle stazioni limitrofe (o il DCO), fornendo tutti gli elementi utili.

Se l'anormalità è tale da essere di pericolo ai treni percorrenti binari attigui di linee a più binari, il personale di condotta deve regolarsi nella maniera seguente:

a) l'anormalità non interessa il binario percorso dal treno:

- il personale di condotta dovrà esporre il segnale di arresto dalla cabina di guida ai treni marcianti in senso opposto come prescritto dall'art. 21/3 del Regolamento sui segnali, fermare il treno alla distanza di circa 1.200 metri dall'ostacolo, esporre un segnale d'arresto sul binario ingombro (bandiera o fanale) e, per le linee attrezzate con il blocco automatico, applicare il dispositivo di shuntaggio sul binario suddetto;

b) l'anormalità interessa entrambi i binari per cui l'arresto del treno è determinato direttamente o indirettamente dall'anormalità stessa:

- un agente di condotta immediatamente dopo l'arresto del treno dovrà portarsi il più rapidamente possibile a distanza non inferiore a 1.200 metri con la torcia a fiamma rossa accesa e provvedere quindi alla protezione come sopra. Sulle linee attrezzate con blocco automatico dovrà altresì provvedersi, subito dopo l'arresto del treno, all'applicazione del dispositivo di shuntaggio sul binario attiguo.

Nel caso di mezzo di trazione affidato ad un agente di condotta, per la protezione di cui sopra, detto agente può avvalersi dell'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) o dall'agente di scorta, se presenti.

Salti, sobbalzi, sbandamenti, ecc.

7. Il personale di condotta che riscontri in un determinato tratto di linea anormalità nella marcia del proprio treno (salti, sobbalzi, sbandamenti ecc.) di origine imprecisata ma tali da far comunque ritenere possibile l'esistenza di anormalità al binario, deve arrestare il treno nella prima località di servizio per notificare con mod. M 40a l'anormalità all'agente che presenzia l'impianto (o al DCO). Lo stesso personale, inoltre, dovrà concordare con il dirigente movimento (o DCO), con criteri prudenziali, l'entità della riduzione di velocità da prescrivere ai treni interessati e sempre che nella circostanza non siano giudicati necessari provvedimenti più cautelativi; ciò in attesa dell'intervento del personale della manutenzione avvisato a cura dello stesso dirigente.

Nel caso di invio dei treni con riduzione di velocità il tratto interessato dall'anormalità può essere delimitato da località di servizio o cippi chilometrici; qualora la stessa sede ferroviaria sia comune a più linee con cippi chilometrici non coincidenti, il tratto in soggezione dovrà essere delimitato solo da località di servizio. La prescrizione della riduzione di velocità deve essere partecipata solo ai treni interessati[(1)].

Rottura di una rotaia

8. Nel caso si riscontri la rottura di una rotaia, la circolazione deve essere arrestata, salvo che il personale della manutenzione abbia dato le necessarie istruzioni per l'eventuale inoltro del treno verso il tratto in soggezione. In tal caso il tratto in soggezione può essere delimitato da località di servizio o cippi chilometrici; qualora la stessa sede ferroviaria sia comune a più linee con cippi chilometrici non coincidenti, il tratto in soggezione dovrà essere delimitato solo da località di servizio. La prescrizione della riduzione di velocità deve essere partecipata solo ai treni interessati[(2)].

Presenza di persone lungo la linea

9. Ogni qualvolta si verifica o venga segnalata la indebita presenza di persone lungo la linea, ai treni interessati deve essere praticata la prescrizione di riduzione di velocità a 30 k m/h e di emissione di ripetuti fischi, nel percorrere il tratto interessato, e altresì comunicato il motivo della soggezione. In tal caso il tratto in soggezione può essere delimitato da località di servizio o cippi chilometrici; qualora la stessa sede ferroviaria sia comune a più linee con cippi chilometrici non coincidenti, il tratto in soggezione dovrà essere delimitato solo da località di servizio[(3)].

Tali procedure devono essere adottate anche nel caso di presenza lungo la linea di persone estranee all'esercizio ferroviario autorizzate per situazioni di emergenza.

---

(1) Non superate velocità di.....k m/h da.....(località di servizio o cippo chilometrico) a.....(località di servizio o cippo chilometrico).

(2) Non superate velocità di....k m/h da.....(località di servizio o cippo chilometrico) a.....(località di servizio o cippo chilometrico).

(3) Non superate velocità di 30 k m/h emettendo ripetuti fischi da.....(località di servizio o cippo chilometrico) a.....(località di servizio o cippo chilometrico) per ..... (motivo).

Nel caso di indebita presenza di persone lungo la linea, al personale di condotta potrà essere anche prescritto, in assenza del personale ferroviario competente e in attesa dell'intervento degli organi di polizia, di riferire con comunicazione registrata in merito alla loro permanenza.

Qualora il personale di condotta comunichi di non aver rilevato la presenza di persone, il dirigente movimento potrà disporre per la cessazione della prescrizione.

Retrocessione

10. Un treno partito da una stazione può eccezionalmente retrocedervi in seguito ad autorizzazione di quest'ultima.

Il dirigente movimento prima di ordinare la retrocessione deve attenersi alle eventuali disposizioni locali interessanti punti singolari della linea e dare avviso della retrocessione stessa a tutti i posti intermedi e di linea. In caso di impossibilità di avviso, il dirigente deve disporre che il treno in retrocessione sia fatto precedere a 200 m da agente con segnale di arresto a mano, nell'avvicinarsi a posti non avvisati.

11. Il veicolo di coda del convoglio, che costituirà la testa durante la retrocessione, dovrà essere presenziato o preceduto da agente a terra.

Dovranno rispettarsi le norme di frenatura previste dalla Prefazione generale all'orario di servizio nonché la limitazione di velocità (25 k m/h) per i treni spinti. Quest'ultima limitazione non si applica quando il treno da far retrocedere abbia in coda una locomotiva attiva che costituisca la testa durante la retrocessione. L'agente di condotta di questa locomotiva, previ i debiti controlli, assumerà la condotta del freno continuo quando esso sia esteso a tutto il convoglio e, in caso diverso, regolerà la marcia del treno con il freno della propria locomotiva, ordinando con il fischio l'intervento della frenatura continua comandata dal personale di condotta della locomotiva di coda ed eventualmente dei freni a mano manovrati dal personale del treno.

12. La retrocessione è vietata nel senso della discesa sulle pendenze superiori al 15‰quando la condotta del freno continuo non si estende per tutto il convoglio, a meno che in coda si trovi una locomotiva attiva. In tal caso il personale di condotta di quest'ultima durante la retrocessione si atterrà alle norme di cui al comma 11 del presente articolo non superando la velocità di 30 k m/h.

Breve retrocessione

13. Fermo restando il divieto di cui al comma 12 del presente articolo sono ammessi limitati movimenti di regresso in piena linea, previo accordo fra personale di condotta e capotreno, per facilitare l'avviamento del treno, per portare un treno fuori galleria o, in particolari casi di effettiva necessità, purché il movimento non superi l'estesa di 500 metri, si arresti comunque ad almeno 100 metri dal primo segnale di protezione e sia preceduto da segnale di arresto a mano a 200 metri.

Particolari disposizioni restrittive, da inserirsi nell'orario di servizio possono essere emanate dalle Unità periferiche interessate per le linee attrezzate con blocco elettrico manuale o per l'esistenza di punti singolari.

Retrocessione in caso di pericolo

14. In caso di imminente pericolo la retrocessione di un treno può essere effettuata anche in deroga alle disposizioni di cui ai precedenti commi per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentono e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale di arresto a mano.

Protezione

Se il treno in retrocessione deve superare un segnale intermedio di blocco elettrico la protezione di cui sopra sarà portata quanto prima possibile al limite di 1.200 metri ed ivi mantenuta finché permane l'impegno della sezione di blocco, salvo autorizzazione in contrario da parte del guardablocco interessato.□

Divieto di discesa per forza di gravità

15. È vietato far discendere, per forza di gravità, una colonna di veicoli od un veicolo isolato, lungo la linea, regolandone la corsa con la sola manovra dei freni.

Dimezzamento

16. Quando un treno si sia fermato in linea per insufficiente sforzo di trazione il capotreno, previ accordi con l'agente di condotta, può disporre il dimezzamento ed il ricovero nella successiva stazione in più riprese, attenendosi alle norme stabilite dal Regolamento sui Segnali. La parte di treno da lasciare in linea deve essere immobilizzata come prescritto nell'art. 78 della PGOS.

Il capotreno deve scortare possibilmente la prima parte del treno che riprende la marcia; in tal caso egli deve consegnare all'agente che resta a presenziare l'altra parte del treno, l'ordine di attendere sul posto il ritorno della locomotiva, salvo disposizioni in contrario di una delle stazioni limitrofe [(1)]. Nei treni senza capotreno i compiti previsti per detto agente sono devoluti al personale di condotta che si varrà della collaborazione del personale di accompagnamento se presente.

Segnale di orientamento

Il personale di condotta dovrà inoltre, prima di riprendere la corsa per il ricovero della prima parte, lasciare a terra in un punto opportuno un segnale di arresto che gli possa servire di orientamento nel ritorno ed al quale

(1) Attendete qui ritorno locomotiva. Non muovetevi salvo ordine contrario di una delle stazioni limitrofe.

dovrà poi arrestarsi prima di accostarsi alla seconda parte. Nel caso che il treno sia scortato dal solo capotreno questi resterà a guardia della seconda parte e tutte le cautele previste durante il ricovero della prima parte saranno osservate dal personale di condotta.

La locomotiva che viene inviata a prendere la seconda parte del treno dimezzato dovrà, prima di accostarsi al treno, fermarsi al segnale di arresto di cui sopra.

Spezzamento

17. Quando, per la rottura degli organi di attacco od altra accidentalità, un treno si spezzi in linea, la seconda parte deve essere fermata con la maggiore prontezza possibile, mentre la prima deve essere lasciata proseguire fino a che non si abbia assoluta certezza che non possa essere raggiunta dalla seconda.

18. Il personale di linea, che si avveda dello spezzamento di un treno, deve presentare al personale della seconda parte il segnale di fermata purché sia in condizione di farlo in modo che il segnale stesso non sia veduto dal personale di condotta e di scorta della prima parte. Analogamente deve comportarsi ogni agente della seconda parte del treno.

Protezione dei veicoli

19. Il personale addetto alla seconda parte del treno o quello di linea, quando non sia riuscito a prendere accordi col personale della prima parte, deve proteggere immediatamente i veicoli come previsto dal Regolamento sui segnali per gli ostacoli in linea.

Ricongiungimento del treno

20. Quando possano prendersi accordi col personale della prima parte del treno e le condizioni degli organi di attacco lo permettano, salvo il divieto di retrocessione previsto dal comma 12 del presente articolo, le due parti del treno devono essere ricongiunte con le debite cautele. Non potendo effettuarsi il ricongiungimento si adottano le disposizioni previste per il dimezzamento, procurando in quanto possibile di far proseguire con la prima parte il veicolo con gli organi di aggancio guasti.

21. Se il treno è rinforzato in coda, il ricongiungimento delle due parti è sempre ammesso. Il movimento sarà effettuato, in quanto possibile, spingendo il materiale nel senso della salita.

Ricognizione in linea

22. Non riuscendo ad avere notizie di un treno atteso, oltre che ricorrere ad altri mezzi (su strada, ecc.), ci si può avvalere di una locomotiva, di un mezzo di manovra o di un carrello per l'invio in ricognizione del treno stesso.

Lenta corsa in galleria

23. Quando la corsa di un treno in galleria divenga lenta e stentata, e la respirazione risulti penosa per deficiente ventilazione, il personale di condotta e di accompagnamento deve adottare gli opportuni provvedimenti cautelativi consentiti dalle circostanze, ivi compreso all'occorrenza quello del dimezzamento del convoglio.

L'agente di condotta di un treno che in relazione a particolari condizioni del mezzo di trazione ritenga che la marcia in una galleria successiva possa, in determinate situazioni ambientali, risultare stentata e comunque tale da compromettere le condizioni di respirabilità, può richiedere la riduzione della massa trainata.

Cattive condizioni di respirabilità in galleria

24. Il personale in servizio ad un treno che in galleria abbia riscontrato cattive condizioni di respirabilità deve fermare nella prima stazione ed avvisarne il dirigente. Questi ne avvertirà la stazione posta al di là della galleria. In mancanza di disposizioni specifiche, onde non aggravare lo stato di inquinamento nella galleria, i dirigenti, in accordo con il referente dell'Impresa Ferroviaria, dovranno evitare temporaneamente l'inoltro di treni a vapore o diesel la cui massa si avvicini alla prestazione massima della locomotiva oppure ridurre opportunamente la massa stessa.□

25. Il personale dei treni, di stazione e di linea, che abbia fondati motivi per considerare pericolose le condizioni di respirabilità all'interno di una galleria, deve subito provvedere per l'arresto dei treni che si dirigono verso di essa.

La circolabilità dei treni nella galleria potrà essere ripristinata solo dopo benestare degli agenti dei Lavori.

Malore del capotreno

26. In linea, se per cause sopravvenute il capotreno non potesse conservare la dirigenza del treno, questa dovrà essere assunta dall'agente della squadra di grado più elevato in possesso dell'apposita abilitazione; in mancanza di agenti abilitati, la dirigenza dovrà essere assunta fino alla prima stazione abilitata dall'agente di condotta.

27. Qualora per qualsiasi causa anche ignota si rinvengano sulla sede ferroviaria dei cadaveri, in posizione tale da interessare la libera circolazione dei treni, questi possono essere rimossi solo dopo il nulla osta dell'Autorità Giudiziaria.

Art. 26

Fermate anormali in linea - Soccorso ai treni

Generalità

1. Nei casi previsti dai Regolamenti o dalle Istruzioni di servizio, il capotreno e l'agente incaricato della sorveglianza della coda, dovranno provvedere, con le modalità stabilite dai Regolamenti stessi, alla protezione del

treno fermatosi in linea. Pertanto, in tali casi, il capotreno ordinerà all'agente predetto di recarsi a proteggere la coda.

L'agente incaricato della sorveglianza della coda anche se non riceverà l'ordine di cui sopra deve chiedere istruzioni al capotreno circa la necessità o meno di proteggere un treno.

Quando il capotreno sia l'unico agente di scorta al treno, o comunque non possa avvalersi dell'opera di altri agenti, dovrà provvedere personalmente per la protezione del treno.

Nei casi di fermata di un treno servito da frenatura continua o parzialmente continua su tratti di linea con pendenza superiore al 10‰ e mancando la possibilità di proseguire, il macchinista, avvalendosi del personale di accompagnamento dei treni eventualmente presente, dovrà assicurare l'immobilità del treno come prescritto nell'art. 78 della PGOS.

Se la fermata è anormale, il capotreno dovrà interessarsi per accertarne la causa.

2. Quando un treno si ferma in linea, il personale di accompagnamento non deve, di regola, permettere ai viaggiatori di scendere dalle carrozze, né di aprire le porte.

Quando fosse necessario, per non far causare inconvenienti, devono essere fatti transitare con precauzione i treni che stessero per passare sul binario attiguo a quello in cui si trova il treno fermo e dal quale fossero discesi i viaggiatori.

Locomotiva di soccorso

3. Al verificarsi di inconvenienti che lascino presumere la necessità di soccorso, il personale di condotta deve darne immediato preavviso verbale al dirigente movimento della stazione ove si è fermato o, se è in linea, verso la quale è diretto, fornendo tutte le informazioni necessarie.

Sulle linee esercitate in telecomando il preavviso verbale deve essere fatto al DCO.
Il DM o il DCO che riceve tale comunicazione deve darne tempestivo avviso verbale al Referente accreditato dell'Unità periferica interessata.

Il personale di condotta che ha dato il preavviso verbale di soccorso, se le avarie permangono, deve richiedere, con comunicazione registrata, la locomotiva di soccorso entro un periodo di tempo stabilito; in caso contrario deve comunicare la disdetta e, se necessario, notificare per iscritto le eventuali limitazioni di velocità relative al successivo percorso.

La richiesta di soccorso, completa di tutti i dati[1], deve essere sollecitamente indirizzata, con comunicazione registrata, dal personale di condotta, previe intese con il capotreno, direttamente al dirigente movimento della

(1) *Treno* ....(numero) *tonn.* (massa del treno) ... . *fermo per guasto locomotiva* (precisare il guasto quando possibile) (oppure: *per svio, investimento, ecc.) prossimità Km* ... (indicare il punto singolare più vicino quando possibile) (oppure: *nella stazione di* ....). *Occorre soccorso locomotiva* (aggiungendo, quando ne sia il caso: *carro attrezzi, carrozze per trasbordo, medici, ecc.).*

stazione ove il treno si è fermato, oppure al dirigente movimento della stazione successiva se il treno è fermo in linea.

Sulle linee esercitate in telecomando la richiesta deve essere fatta al DCO.

Per i treni con mezzi di trazione affidati ad un agente di condotta, questi per la trasmissione della richiesta di soccorso e delle altre notizie necessarie potrà avvalersi all'occorrenza del capotreno.

Il personale di condotta di un treno, fermatosi in linea per richiesta di soccorso, deve provvedere per l'esposizione in punto opportuno di un segnale d'arresto che servirà da orientamento per la locomotiva di soccorso. Per i treni con mezzi di trazione affidati ad un agente di condotta, questi, per tale incombenza si avvarrà del capotreno.

4. Fatta la domanda di soccorso, ancorché venisse in seguito a cessarne il bisogno, il treno non deve più muoversi in nessuna direzione prima dell'arrivo del soccorso stesso o di uno specifico ordine del DM o del DCO a cui è stata fatta la richiesta.

In linea in caso di imminente pericolo è ammesso in entrambi i sensi lo spostamento del treno per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentano e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano fino al limite di 1200 metri.

5. Il DM della stazione che inoltra il mezzo di soccorso sul tratto ingombro deve impartire al personale di condotta, per iscritto, le necessarie istruzioni e le eventuali prescrizioni di movimento riguardanti il tratto da percorrere.

Il mezzo di soccorso deve procedere con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h nell'avvicinarsi al punto ingombro ed arrestarsi al segnale di cui al comma 3 del presente articolo, prima di accostarsi al treno.

6. Il soccorso ad un treno fermatosi in linea può essere effettuato anche con un treno circolante a seguito, secondo specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente.

Art. 27

Obblighi specifici del personale dei treni in caso di anormalità rilevanti o incidenti di esercizio

Il personale dei treni che rilevi un'anormalità deve comunicare l'evento con il mezzo di più rapido reperimento (telefono lungo linea, telefono mobile, telefono terra - treno, telefono rete pubblica, ecc.) all'operatore della circolazione interessato: Dirigente Movimento di una delle stazioni limitrofe; Dirigente Centrale; Dirigente Centrale Operativo, Dirigente Unico.

Il personale dei treni deve fornire tutti i possibili elementi utili ed in particolare:

- la qualifica e le funzioni di chi chiama;
- la località con l'eventuale indicazione della progressiva chilometrica, o del punto singolare della linea, o dell'opera d'arte, o della galleria, che ne consenta l'individuazione;
- la descrizione sintetica dei fatti accaduti, dei passeggeri coinvolti e della entità dei danni;
- gli eventuali treni interessati dall'inconveniente;
- ogni altra notizia ritenuta utile.

Qualora l'anormalità segnalata interessa la circolazione del proprio treno (es. rinvenimento di un cadavere sulla sede ferroviaria), la ripresa della corsa deve essere ordinata dal DM o dal DCO.

Il personale dei treni deve inoltre rispettare eventuali ulteriori procedure emanate dall' Impresa Ferroviaria di appartenenza in base alle disposizioni del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

ALLEGATO 2
DOCUMENTI DEL TRENO
MODULI DI PRESCRIZIONE

A) DOCUMENTI ORARIO

Art.1
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 interotta 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, l'Impresa Ferroviaria dovrà avvisare tempestivamente per iscritto il DM della stazione di origine. Il DM di tale stazione dovrà provvedere alla stampa della Scheda Treno programmata/Scheda Orario per il tratto richiesto e concordato con l'Impresa Ferroviaria.

Nel caso in cui il DM della stazione di origine interessata non possa stampare né la Scheda Treno né la Scheda Orario dovrà consegnare ai treni il Quadro Orario nonché praticare le eventuali riduzioni di velocità previste dall'art. 62 lettera g) della PGOS (prescrizioni di carattere antinfortunistico), fino alla stazione dove è programmato il cambio del riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento; qualora il DM non fosse in grado di consegnare il Quadro Orario fino alla stazione dove è programmato il cambio del riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento, dovrà avvisare il DM della stazione fino al quale ha provveduto alla consegna del Quadro Orario.

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 singolari 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

<table>
<tr><td>Fascicolo Linee
82</td><td>Treno
586</td><td>Foglio n° 1 / 3</td><td colspan="2">Sigla di composizione
V200C
130%</td></tr>
<tr><td>Validità:
Dal: 12.12.04
Al: 10.12.05</td><td>Termine scheda
OMEGA</td><td>Da: ALFA C.LE
A: THETA</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td>Classificazione
IC</td><td>Prestazione
600t</td><td>Lunghezza</td><td>Int. Alla Sigla
E444</td><td>RSC9</td></tr>
</table>

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";

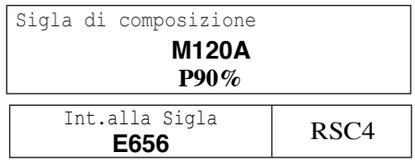
h) ai mezzi di trazione attivi riportati nell'integrazione alla sigla;

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).

6.1.1.2 Sigla di composizione



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);

M**120** 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);

---

(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..

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 [(1)];

M120 A

P 90%

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

M120 A

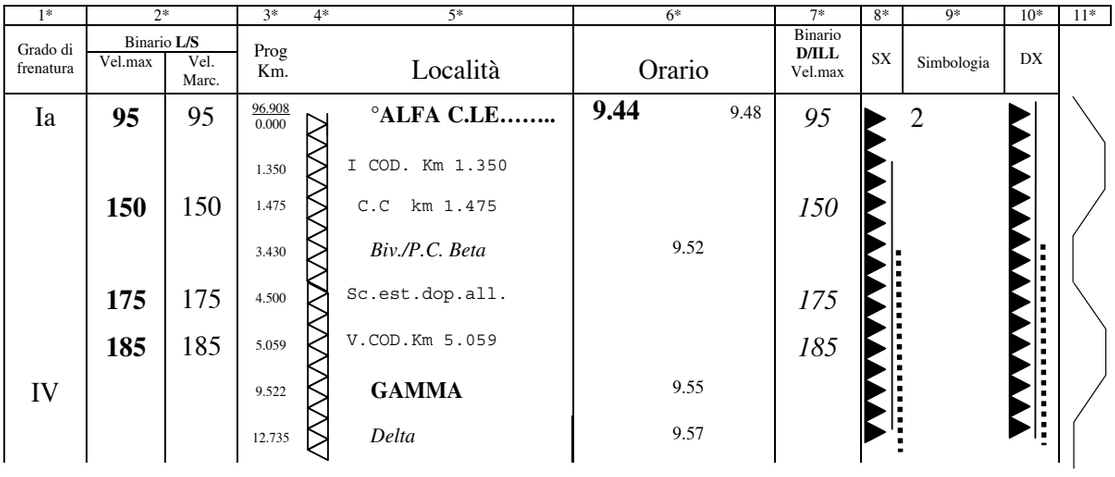
P **90%**

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



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

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

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 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 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 deviatoi 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: "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 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 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 candeliere, 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 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

<table>
<tr><td>Fascicolo Linee
47</td><td colspan="2">SCHEDA MULTIPLA n° 1/1</td><td>Sigla di composizione
VS130C
95%</td></tr>
<tr><td>Scheda valida:
dal: 12.12.2004
al: 10.12.2005</td><td colspan="2">TRENI
n°: 5485/5486</td><td rowspan="2">Integrazione alla sigla
Aln 668
3000/3100/3200</td></tr>
<tr><td>Prestazione
1 Aln</td><td>Termine scheda
5486 - VICENZA</td><td>Lunghezza</td></tr>
</table>

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°	Classificazione	Da: Vicenza a: Schio
5485	**REG**	

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

Prestazione	Lunghezza	Integrazione alla sigla	RSC	Sigla di composizione
360t		**E636**		**M100A** **P80%**

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 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 segno convenzionale (▲) 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 nella colonna *"Vel Max"* e *"Vel Marc."*, possono seguire o precedere altre variazioni di velocità a distanze inferiori a quella di frenatura, trattandosi di rallentamento permanente notificato in Orario 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 segno convenzionale (▲) 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 distanze inferiori a quelle di 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);

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 6) 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 quando 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 verifichino 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 (art. 14 del presente allegato). Nel caso di consegne dirette deve essere dato avviso scritto dal personale di condotta 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	Treno	Foglio	Sigla di composizione
82	**586**	n° **1 / 3**	**V200C 130%**
Validità: Dal: **12.12.04** Al: **10.12.05**	Termine scheda OMEGA	Da: **ALFA C.LE** A: **THETA**	

Classificazione	Prestazione	Lunghezza	Int. Alla Sigla	
IC	**600t**		**E444**	RSC9

Grado di frenatura	Binario **L/S** Vel.max	Binario **L/S** Vel. Marc.	Prog Km.	Località	Orario		Binario **D/ILL** Vel.max	SX / Simbologia / DX
I	**95**	95	96.908 / 0.000	**°ALFA C.LE.....**	**9.44**	9.48	*95*	2
			1.350	S.Part. Alfa C.LE				
	150	150	1.475	I COD. Km 1.350			*150*	
			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*	
			9.522	**GAMMA**		9.55		
			12.735	*Delta*		9.57		
Ia			17.130	**Epsilon**		10.00		
	180	180	19.000	Cippo Km 19			*180*	
	175	175	19.437	V.COD.Km 19.437			*175*	
	170	170	25.008	**Zeta**		10.04	*170*	
	130	130	36.235	Dev. I.			*130*	
			36.932	**THETA.....**	**10.10**	10.12		1

Scheda Orario

Fascicolo Linee	Treno	Foglio	Sigla di composizione
82	**586**	n° **2** / **3**	
Validità: Dal: **12.12.04** Al: **10.12.05**	Termine scheda OMEGA	Da: **THETA** A: **LAMBDA**	

Classificazione	Prestazione	Lunghezza	Int. Alla Sigla	
IC				

Località	Orario	
THETA	**10.10**	10.12
IOTA	10.19	
CAPPA	**10.25**	10.27
LAMBDA	10.34	

Scheda Treno

Fascicolo Linee	Treno	Foglio	Sigla di composizione
82	**586**	n° **3 / 3**	**V200C 130%**
Validità: Dal: **12.12.04** Al: **10.12.05**	Termine scheda OMEGA	Da: **LAMBDA** A: **OMEGA**	

Classificazione	Prestazione	Lunghezza	Int. Alla Sigla	
IC	**600t**		**E444**	RSC9

Grado di frenatura	Binario **L/S** Vel.max	Vel. Marc.	Prog Km.	Località	Orario	Binario **D/ILL** Vel.max	SX	Simbologia	DX
Ia	**185**	185	72.871	**Lambda**	10.34	*185*			
			78.879	**Sigma**	10.36				
	175	175	82.000	Cippo Km 82		*175*			
	160	160	88.215	Dev. I.		*160*			
			89.741	**OMEGA.....**	**12.34**			2	

Art. 2

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 2 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 anormalità 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 anormalità o in altri casi di indisponibilità del sistema Scheda Treno non dipendenti da guasti dell'hardware locale.

Art. 3

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, può avvenire oltre che nelle stazioni di origine di corsa del treno o in quelle dove è previsto il cambio della Scheda Treno, anche in altre stazioni.

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 sostituita deve essere annullata (riportando la dicitura "*annullata*" con timbro o manualmente) e firmata 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.

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

Le Imprese Ferroviarie possono stampare direttamente la Scheda Treno con i dati reali senza provvedere alla stampa della Scheda Treno programmata.

---

(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.3 del presente allegato.

B) DOCUMENTI DI SCORTA E MODULI DI PRESCRIZIONE AI TRENI

Art. 4
DOCUMENTI DI SCORTA

I documenti di scorta del treno sono i seguenti:

a) riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento;

b) lista veicoli/foglio veicoli per treni composti di materiale ordinario;

c) bollettino di frenatura e composizione (BFC);

d) foglio di corsa, sulle linee dove il personale dei treni, anche per un solo tratto, interviene nel controllo degli incroci.

I moduli di prescrizione ai treni sono: M1 – M3 – M4 – M40 DL – M40 – M40a.

Nei treni senza capotreno tutti i documenti di scorta e i moduli di prescrizione, sono in consegna al personale di condotta.

Art. 5
RIEPILOGO DEI MODULI DI PRESCRIZIONE DI MOVIMENTO

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.

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.

a) Facsimile del riepilogo delle prescrizioni di movimento.

COPIA PER LA STAZIONE

RIEPILOGO DEI MODULI DI PRESCRIZIONE DI MOVIMENTO **N.**

LINEA o TRATTO DI LINEA DA _____ A _____

TRENO _____ DEL _____

MODULI CONSEGNATI

LOCALITA' DI SERVIZIO	M 3	M 40	M 40 DL	M 40 TELEC	FIRMA
	Q.tà	Q.tà	Q.tà	Q.tà	
MODULI VERSATI					

CONSEGNA MODULI TRA PERSONALE DEL TRENO

LOCALITA' DI SERVIZIO	M 3		M 40		M 40 DL		M 40 TELEC		FIRMA AGENTE CONSEGNANTE	FIRMA AGENTE RICEVENTE
	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.		

ANNOTAZIONI:

_____

_____

_____

IL DIRIGENTE **IL CAPOTRENO** **IL FORMATORE**

_____ _____ _____

b) Facsimile del riepilogo delle prescrizioni di movimento da utilizzarsi sulle linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci.

COPIA PER LA STAZIONE

RIEPILOGO DEI MODULI DI PRESCRIZIONE DI MOVIMENTO

N.

LINEA o TRATTO DI LINEA DA _____ A _____

TRENO _____ DEL _____

MODULI CONSEGNATI

LOCALITA' DI SERVIZIO	M 1	M 4	M 3	M 40	M 40 DL	M 40 TELEC	FIRMA
	Q.tà	Q.tà	Q.tà	Q.tà	Q.tà	Q.tà	
MODULI VERSATI							

CONSEGNA MODULI TRA PERSONALE DEL TRENO

LOCALITA' DI SERVIZIO	M 1		M 4		M 3		M 40		M 40 DL		M 40 TELEC		FIRMA AGENTE CONSEGNANTE	FIRMA AGENTE RICEVENTE
	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.		

ANNOTAZIONI:

_____

_____

_____

IL DIRIGENTE **IL CAPOTRENO** **IL FORMATORE**

_____ _____ _____

Retro dei riepiloghi delle prescrizioni di movimento a) e b)

GUIDA PER LA COMPILAZIONE

Il presente riepilogo deve scortare ogni treno; è composto da tre copie:

- una copia per la stazione (matrice);
- una copia per il capotreno;
- una copia per l'agente addetto alla formazione dei treni preposto al ritiro dello stesso.

La copia per la stazione deve essere firmata dal dirigente movimento (DM), dall'agente addetto alla formazione treni in possesso di specifica abilitazione o, in assenza di tale agente dal capotreno.

Nei casi in cui vengono utilizzati moduli non compilati a decalco l'uniformità delle tre copie è garantita dalla firma autografa del dirigente movimento che questi deve apporre in calce a ciascuna copia.

Nel caso di ritiro del documento da parte dell'agente addetto alla formazione dei treni questi dovrà ritirare firma dal capotreno sulla copia di sua spettanza.

Il modulo comprende l'intestazione e tre riquadri.

Nell'intestazione sono indicati dalla stazione che lo consegna:

- □□ la stazione iniziale e la stazione terminale della linea o tratto di linea al quale si riferiscono i moduli di prescrizione;
- □□ il numero del treno;
- □□ la data di partenza del treno.

Nel riquadro "Moduli consegnati" il DM della stazione che emette il riepilogo e il capotreno, quando previsto, devono:

- □□ indicare il nominativo della località;
- □□ indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti;
- □□ apporre la propria firma.

Nel riquadro "Moduli versati" il capotreno, nella stazione termine di corsa e in quella ove si effettua il cambio delle prescrizioni, deve indicare in ciascuna colonna del riepilogo la quantità complessiva dei diversi tipi di moduli ricevuti e poi apporre la propria firma nell'apposita finca.

Il riquadro "Consegna moduli tra personale del treno" deve essere compilato nelle stazioni intermedie dove avviene il cambio del personale dei treni senza possibilità di dirette consegne.

In tale evenienza l'agente compilatore deve:

- indicare il nominativo delle località di servizio;
- indicare la quantità e il numero d'ordine dei vari tipi di moduli consegnati;
- apporre la propria firma nella colonna riservata all'agente consegnante.

Nel caso contemporaneo di cambio del personale di condotta e di accompagnamento, spetta al capotreno smontante compilare il riepilogo mentre al capotreno montante spetta di firmare come agente ricevente. Nel caso di cambio del solo personale di condotta, spetta al capotreno compilare il riepilogo mentre al macchinista montante spetta di firmare come agente ricevente.

Nel caso di cambio del solo personale di accompagnamento spetta al capotreno smontante compilare il riepilogo mentre al capotreno montante spetta di firmare come agente ricevente.

Nei treni senza capotreno in caso di cambio del personale di condotta senza possibilità di dirette consegne, spetta al macchinista smontante compilare il riepilogo mentre spetta al macchinista montante firmare come agente ricevente.

Il riquadro "Annotazioni" può essere utilizzato all'occorrenza per la consegna al treno di documenti, oggetti ed apparecchiature inerenti il movimento.

c) Facsimile del riepilogo multiplo delle prescrizioni di movimento.

COPIA PER LA STAZIONE

RIEPILOGO MULTIPLO DEI MODULI DI PRESCRIZIONE **N.**
DI MOVIMENTO DEL GIORNO _____

TRENI PARI			*TRENI DISPARI*		
*N°*_____	*DA*_____	*A*_____	*N°*_____	*DA*_____	*A*_____
*N°*_____	*DA*_____	*A*_____	*N°*_____	*DA*_____	*A*_____
*N°*_____	*DA*_____	*A*_____	*N°*_____	*DA*_____	*A*_____
*N°*_____	*DA*_____	*A*_____	*N°*_____	*DA*_____	*A*_____
*N°*_____	*DA*_____	*A*_____	*N°*_____	*DA*_____	*A*_____
*N°*_____	*DA*_____	*A*_____	*N°*_____	*DA*_____	*A*_____
*N°*_____	*DA*_____	*A*_____	*N°*_____	*DA*_____	*A*_____
*N°*_____	*DA*_____	*A*_____	*N°*_____	*DA*_____	*A*_____

MODULI CONSEGNATI

LOCALITA' DI SERVIZIO	N° TRENO	M 3	M 40	M 40 DL	M 40 TELEC	FIRMA
		Q.tà	Q.tà	Q.tà	Q.tà	
MODULI VERSATI						

CONSEGNA MODULI TRA PERSONALE DEL TRENO

LOCALITA' DI SERVIZIO	M 3		M 40		M 40 DL		M 40 TELEC		FIRMA AGENTE CONSEGNANTE	FIRMA AGENTE RICEVENTE
	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.		

ANNOTAZIONI:

IL DIRIGENTE _____

IL CAPOTRENO _____

IL FORMATORE _____

d) Facsimile del riepilogo multiplo delle prescrizioni di movimento da utilizzarsi sulle linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci.

COPIA PER LA STAZIONE

RIEPILOGO MULTIPLO DEI MODULI DI PRESCRIZIONE DI MOVIMENTO **N.**
DEL GIORNO _____

TRENI PARI			*TRENI DISPARI*		
*N°*_____	*DA*_____	*A*_____	*N°*_____	*DA*_____	*A*_____
*N°*_____	*DA*_____	*A*_____	*N°*_____	*DA*_____	*A*_____
*N°*_____	*DA*_____	*A*_____	*N°*_____	*DA*_____	*A*_____
*N°*_____	*DA*_____	*A*_____	*N°*_____	*DA*_____	*A*_____
*N°*_____	*DA*_____	*A*_____	*N°*_____	*DA*_____	*A*_____
*N°*_____	*DA*_____	*A*_____	*N°*_____	*DA*_____	*A*_____
*N°*_____	*DA*_____	*A*_____	*N°*_____	*DA*_____	*A*_____
*N°*_____	*DA*_____	*A*_____	*N°*_____	*DA*_____	*A*_____
*N°*_____	*DA*_____	*A*_____	*N°*_____	*DA*_____	*A*_____

MODULI CONSEGNATI

LOCALITA' DI SERVIZIO	N° TRENO	M 1	M 4	M 3	M 40	M 40 DL	M 40 TELEC	FIRMA
		Q.tà	Q.tà	Q.tà	Q.tà	Q.tà	Q.tà	
MODULI VERSATI								

CONSEGNA MODULI TRA PERSONALE DEL TRENO

LOCALITA' DI SERVIZIO	M 1		M4		M 3		M 40		M 40 DL		M40 TELEC		FIRMA AGENTE CONSEGNANTE	FIRMA AGENTE RICEVENTE
	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.	Q.tà	N. ord.		

ANNOTAZIONI:

_____

_____

IL DIRIGENTE _____

IL CAPOTRENO _____

IL FORMATORE _____

Retro dei riepiloghi multipli delle prescrizioni di movimento c) e d)

GUIDA PER LA COMPILAZIONE

Il presente riepilogo deve scortare ogni treno; è composto da tre copie:

- una copia per la stazione (matrice);
- una copia per il capotreno;
- una copia per l'agente addetto alla formazione dei treni preposto al ritiro dello stesso.

La copia per la stazione deve essere firmata dal dirigente movimento (DM), dall'agente addetto alla formazione treni in possesso di specifica abilitazione o, in assenza di tale agente, dal capotreno.

Nei casi in cui vengono utilizzati moduli non compilati a decalco l'uniformità delle tre copie è garantita dalla firma autografa del dirigente movimento che questi deve apporre in calce a ciascuna copia.

Nel caso di ritiro del documento da parte dell'agente addetto alla formazione dei treni questi dovrà ritirare firma dal capotreno sulla copia di sua spettanza.

Il modulo comprende l'intestazione e tre riquadri.

Nell'intestazione sono indicati dalla stazione che consegna il riepilogo:

- la data di validità del riepilogo;
- il numero di ogni treno per il quale viene rilasciato il riepilogo;
- la stazione di origine e di termine corsa di ogni treno.

I treni per i quali è rilasciato il riepilogo sono suddivisi per gruppo di treni pari e per gruppo di treni dispari.

Nel riquadro "Moduli consegnati" il DM della stazione che emette il riepilogo e il capotreno, quando previsto, devono:

- indicare il nominativo della località;
- indicare il numero del primo treno al quale vengono consegnati i moduli di prescrizione; nel caso di moduli di prescrizione suddivisi per treni pari e per treni dispari devono essere indicati sia il primo treno pari e sia il primo treno dispari;
- indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti;
- apporre la propria firma.

Nel riquadro "Moduli versati" il capotreno, nella stazione termine di corsa dell'ultimo treno indicato nel riepilogo, deve indicare in ciascuna colonna la quantità complessiva dei diversi tipi di moduli ricevuti e poi apporre la propria firma nell'apposita finca.

Il riquadro "Consegna moduli tra personale del treno" deve essere compilato nelle

stazioni intermedie dove avviene il cambio del personale dei treni senza possibilità di dirette consegne.

In tale evenienza l'agente compilatore deve:

- indicare il nominativo della località di servizio;
- indicare la quantità e il numero d'ordine dei vari tipi di moduli consegnati;
- apporre la propria firma nella colonna riservata all'agente consegnante.

Nel caso contemporaneo di cambio del personale di condotta e di accompagnamento, spetta al capotreno smontante compilare il riepilogo mentre al capotreno montante spetta di firmare come agente ricevente. Nel caso di cambio del solo personale di condotta, spetta al capotreno compilare il riepilogo mentre al macchinista montante spetta di firmare come agente ricevente. Nel caso di cambio del solo personale di accompagnamento spetta al capotreno smontante compilare il riepilogo mentre al capotreno montante spetta di firmare come agente ricevente.

Nei treni senza capotreno in caso di cambio del personale di condotta senza possibilità di dirette consegne, spetta al macchinista smontante compilare il riepilogo mentre spetta al macchinista montante firmare come agente ricevente.

Il riquadro "Annotazioni" può essere utilizzato all'occorrenza per la consegna al treno di documenti, oggetti ed apparecchiature inerenti il movimento.

MODULI DI PRESCRIZIONE AI TRENI

Art. 6
DISPOSIZIONI DI CARATTERE GENERALE

1. Il dipendente che riceve una prescrizione conferma di averne presa visione con la sua firma. La firma sui moduli deve essere apposta in modo da rendere sempre inequivocabile l'identificazione di chi ha firmato. Qualora, in base agli elementi a sua conoscenza, il capotreno rilevasse all'atto del ricevimento dei moduli inesattezze nella compilazione degli stessi, deve richiamare al riguardo l'attenzione del dirigente o dell'agente addetto alla formazione treni. Nei casi indicati nell'art.13 del capitolo II della presente Istruzione spetta al capotreno provvedere all'emissione delle prescrizioni specifiche.

2. Ciascun modulo è contenuto in un bollettario a fogli, numerati progressivamente tre a tre da 1 a 50, da compilarsi a decalco. Le Unità periferiche interessate possono autorizzare determinati impianti a predisporre con sistemi di riproduzione multipla, che garantiscano la leggibilità e la chiarezza del testo, le prescrizioni a carattere permanente o di lunga durata utilizzando sia i moduli dei bollettari, sia fac-simile dei moduli stessi, da numerare progressivamente di tre in tre.

Salvo quanto previsto nell'allegato 2 art. 5 commi 1 e 2, quando la consegna delle prescrizioni avviene direttamente a cura del dirigente movimento, un modulo (quello originale se di bollettario) resta al personale di condotta che firma le altre due copie; di queste una copia, salvo quanto previsto per le locomotive ubicate in coda od intercalate, deve essere consegnata al capotreno e l'altra, controfirmata dal capotreno, resta alla stazione. Analoga procedura vale per le prescrizioni tecniche.

Nei treni senza capotreno la copia per quest'ultimo deve essere ritirata dal personale di condotta ed allegata al riepilogo delle prescrizioni di movimento o al foglio di corsa. Nei casi in cui vengono utilizzati moduli non compilati a decalco l'uniformità delle tre copie è garantita dalla firma autografa del dirigente movimento o dell'agente addetto alla formazione treni che questi deve apporre in calce a ciascuna copia.

3. Quando il treno ha in testa più locomotive, la stazione dà le prescrizioni al macchinista della prima locomotiva di testa, il quale deve comunicarle ai macchinisti delle altre locomotive.

Quando il treno ha una locomotiva (attiva o trainante se stessa) in coda o intercalata, la stazione deve provvedere per le prescrizioni anche al macchinista di questa locomotiva, in tal caso al capotreno sarà sufficiente consegnare solo la copia dei moduli di prescrizione firmata dal macchinista di testa. Allo scopo inoltre di confermare al capotreno l'avvenuta consegna delle prescrizioni al macchinista di coda (o intercalata), il dirigente dovrà riportare in calce ai moduli predisposti per il macchinista della locomotiva di testa l'annotazione: "Compilata copia per il macchinista della locomotiva di coda" (o "intercalata").

Se il treno ha in coda due locomotive, le prescrizioni sono date al macchinista della locomotiva contigua al treno; questi deve comunicarle all'altro.

Nel caso in cui un convoglio di mezzi leggeri elettrici sia trainato da locomotiva (richiesta di soccorso od altro), le prescrizioni devono essere consegnate sia al macchinista della locomotiva di traino sia a quello che resta in servizio sui mezzi leggeri.

Modulo M.1

ORDINE DI SPOSTAMENTO D'INCROCIO

FERROVIE DELLO STATO *(colore rosa)* **M. 1**

N. 00

Stazione di ..... li....., 20.....
(timbro)

Numero del dispaccio di spostamento d'incrocio (1) .....

Si ordina al macchinista e al capo del treno (2) .....

di incrociare (3)..... i ..... tr. .....

nella stazione di (4) .....

anziché di (5) .....

entrando in binario (6) .....

IL DIRIGENTE	IL MACCHINISTA	IL CAPOTRENO
.....	.....	.....

(1) Da indicare solo al treno che avanza. – (2) Numero del treno. – (3) Occorrendo, aggiungere *con libero transito*. – (4) Oppure, occorrendo, *sul doppio binario*. – (5) Da completarsi solo se la stazione debba modificare un ordine di incrocio dato dalla stazione medesima. – (6) Occorrendo, aggiungere *deviato a ..... Km/ora*.

- Serve esclusivamente per ordinare al macchinista ed al capotreno di un treno di incrociare in altra stazione uno o più treni che avrebbe dovuto incrociare nella stazione che emette l'ordine, e per ordinare al macchinista ed al capotreno di attendere il treno incrociante in una stazione precedente a quella già stabilita (per orario o per precedente prescrizione) per l'incrocio.

- In caso di guasto delle telecomunicazioni e di spostamento di incrocio col solo mezzo della richiesta e concessione della via libera di blocco elettrico, in luogo del numero del dispaccio di spostamento d'incrocio, si trascriveranno le parole "blocco elettrico".

Modulo M. 3

ORDINE DI RALLENTAMENTO

FERROVIE DELLO STATO *(color giallo canarino)* **M. 3**

Linea ..... N. 00

Stazione di ..... (timbro) il ..... 20.....

Si ordina al macchinista del treno ..... di osservare i seguenti rallentamenti

N. (a) prog.	Se istradati sul binario di sinistra o legale		Se istradati sul binario di destra o illegale		FISSO con inizio dopo cippo chilometrico (b)	SPOSTABILE fra i cippi chilometrici (b)		Velocità Km/h	Lunghezza metri	Prescrizioni specifiche (c)
	TRA LE LOCALITÀ' (o nella località) di		TRA LE LOCALITA' (o nella località) di							

Prescrizioni specifiche

A - da rispettare con tutto il treno (per treni viaggiatori)
B - interessa anche la località di .....
C - rallentamenti n. ..... e n. .....sono contigui
D - da rispettare dalle ore ..... alle ore ..... di tutti i giorni esclusi i seguenti..... (d)
E - da rispettare dalle ore ..... alle ore ..... di tutti i giorni esclusi i seguenti..... (d)
F - preceduto da fermata
G - con pilotaggio e fermata anche dopo il rallentamento
H - da rispettare dalle ore ..... del .....
I - da rispettare fino alle ore ..... del .....
.....
.....

IL DIRIGENTE IL MACCHINISTA IL CAPOTRENO
....

(retro)

note:

(a) Le prescrizioni vanno indicate in ordine progressivo rispetto alla marcia del treno. Se il rallentamento riguarda ambedue i binari ed ha le stesse caratteristiche, deve essere utilizzata una sola riga compilando sia la colonna relativa al binario di sinistra o legale che di destra o illegale.

(b) Se il rallentamento è fisso, si indicherà il cippo che precede immediatamente l'inizio del rallentamento; se il rallentamento è spostabile, i due cippi indicati non dovranno distare fra loro più di tre chilometri (quattro chilometri per i rallentamenti lunghi oltre 1000 metri).

(c) Indicare in corrispondenza di ogni rallentamento una o più lettere (A, B, ecc.) cui fare riferimento per le eventuali annotazioni segnate in calce (a stampa e manuali). Inoltre, quando occorra, completare le annotazioni a stampa. In caso siano necessarie altre annotazioni riportarle a mano con le lettere L, M, N, ecc. a seguito di quelle a stampa.

(d) Nei periodi in cui il rallentamento non è in atto i segnali a terra saranno occultati.

Serve per comunicare al macchinista ed al capotreno le prescrizioni di rallentamento.

Modulo M. 4

ORDINE DI INCROCIO

FERROVIE DELLO STATO M. 4

N. 00

Stazione di ...../...../...../20 .....
(timbro)

Ordine di incrocio al treno .....

I N C R O C I A T E

a	.....	tr.	straord. suppl. period.	da	.....	a.....
a	.....	tr.	straord. suppl. period.	da	.....	a.....
a	.....	tr.	straord. suppl. period.	da	.....	a.....
a	.....	tr.	straord. suppl. period.	da	.....	a.....
a	.....	tr.	straord. suppl. period.	da	.....	a.....
a	.....	tr.	straord. suppl. period.	da	.....	a.....
a	.....	tr.	straord. suppl. period.	da	.....	a.....
a	.....	tr.	straord. suppl. period.	da	.....	a.....
a	.....	tr.	straord. suppl. period.	da	.....	a.....
a	.....	tr.	straord. suppl. period.	da	.....	a.....

IL DIRIGENTE ..... IL MACCHINISTA ..... IL CAPOTRENO .....

Serve per comunicare al macchinista ed al capotreno le prescrizioni per incroci normali con treni straordinari, supplementari, periodici, oppure gli incroci di fatto che il treno viene ad assumere in base all'art.15 dell'allegato 1.

Art. 7

MODULO M. 40 D.L.

Prescrizioni fisse ai treni

Generalità

1. Esistono i seguenti tipi di moduli: M.40 D.L.(B.A.), da utilizzare sulle linee a Dirigenza Locale esercitate con blocco elettrico automatico; M.40 D.L. (B.m/B.ca/B.tel), da utilizzare sulle linee a Dirigenza Locale esercitate con blocco elettrico manuale o conta-assi oppure con blocco telefonico.

Inoltre essi devono essere utilizzati anche nei seguenti specifici casi:

- per i treni percorrenti il binario illegale sulle linee a doppio binario non banalizzate esercitate in telecomando, solo per praticare le prescrizioni del gruppo "Binario illegale";
- per il superamento a via impedita dei segnali interni nelle stazioni munite di segnalamento plurimo che siano anche stazioni porta di linee in telecomando.

Essi servono per comunicare prescrizioni in caso di anormalità (arrivo/partenza con segnale a via impedita, mancato funzionamento del blocco elettrico, circolazione sul binario illegale su linea a doppio, ecc.).

Sulle linee con blocco elettrico manuale o conta–assi i moduli utilizzati dall'agente di guardia/guardablocco devono essere compilati in duplice copia, senza la copia per il capotreno.

2. I moduli sono strutturati in maniera tale da poter essere utilizzati sia dal dirigente movimento (DM) sia dall'agente di guardia/guardablocco o deviatore di un posto intermedio. Per questi ultimi agenti nei moduli è prevista solo la dizione dell'agente di guardia (AG).

3. Le prescrizioni contenute nei moduli sono numerate progressivamente sia sul lato sinistro sia sul lato destro. Per la notifica delle stesse, il DM deve far riferimento alla numerazione d'ordine posta nella finca laterale sinistra, mentre l'AG deve fare riferimento alla numerazione d'ordine posta nella finca laterale destra.

4. Le prescrizioni, inoltre, hanno il numero d'ordine incasellato. Tale casella deve essere barrata, contrassegnandola con un segno **"X"** ben visibile (es. ☒) quando la relativa prescrizione deve essere rispettata dal treno.

In corrispondenza delle prescrizioni interessate è riportato un asterisco con relativa nota di richiamo in calce al modulo stesso, con la funzione di richiamo per il personale di macchina sull'esistenza o meno dell'avviso accoppiato al segnale da superare a via impedita.

Le prescrizioni che l'agente compilatore (DM o AG) non deve mai praticare hanno la relativa casella annerita.

5. Le firme devono essere apposte negli appositi spazi, a seconda che il modulo venga consegnato direttamente o a distanza, barrando quelli non utilizzati.

6. Le righe in bianco devono essere utilizzate per praticare le ulteriori prescrizioni connesse con quelle prestampate oppure annullate tirandovi sopra una riga continua.

7. Sul retro dei moduli sono riportate le indicazioni che specificano le situazioni che richiedono il rilascio delle singole prescrizioni prestampate. Tali indicazioni hanno la funzione di guida per gli operatori.

Consegna dei moduli

a) Consegna diretta

Per la consegna diretta dei moduli al personale dei treni devono essere osservate le procedure vigenti.

b) Consegna a distanza a mezzo telefono

Per la consegna a distanza, al personale dei treni, a mezzo trasmissione con telefono devono essere osservate le seguenti procedure:

- l'agente trasmittente deve compilare il modulo in suo possesso e trasmettere il contenuto come un dispaccio, indicando i singoli numeri d'ordine delle prescrizioni da praticare che dovranno essere barrati. In ogni caso, l'agente trasmittente deve dettare testualmente il contenuto di ogni prescrizione da rispettare. Deve inoltre indicare la data, il numero progressivo del modulo completato da un numero saltuario di due cifre, le ore di trasmissione e la sua firma, nonché trasmettere il proprio profilo e nominativo;
- l'agente ricevente deve trascrivere sul proprio modulo il testo man mano che lo riceve, completando o depennando quello prestampato. Ultimata la compilazione, deve effettuare il collazionamento, ripetendo, oltre al numero d'ordine barrato di ciascuna prescrizione da osservare, il testo delle prescrizioni da rispettare. A collazionamento ultimato, il ricevente, dovrà trasmettere, riportandoli negli appositi spazi, il numero progressivo del suo modulo completato da un numero saltuario di due cifre e il proprio profilo e nominativo, facendoli seguire dalla propria firma.

Mod. M.40 D.L.(B.A.) **N. 00**

Località di servizio .....

Data .....
N° ..... / ..... dell'Ag.Trasm. (1)
Ora di trasmissione .....(1)

Si ordina al macchinista ed al capotreno del treno ..... di rispettare le sottoindicate prescrizioni N° ..... la cui casella è barrata (o da barrare in caso di trasmissione) e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

D. M.		Prescrizioni		A. G.	
ITINERARIO	1	- Partite da ..... con segnale ..... (2) disposto a via impedita. **(*)** -	1		ITINERARIO
	2	- Superate il segnale di ..... (3) di ..... - disposto a via impedita. **(*)**	2		
	3	- Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di arrivo/partenza (4) interessato. (5) -	3		
	4	- Viaggiate da ..... a ..... sul binario di sinistra/destra. (4) -	4		
	5	- Siete autorizzati a superare il segnale imperativo di blocco in uscita dalla stazione di ..... - ..... disposto a via impedita. **(*)**	5		
DISTANZIAMENTO	6	- Esiste via libera di blocco elettrico. -	6		DISTANZIAMENTO
	7	- Esiste via libera telefonica di ..... (dispaccio N°..... / .....). -	7		
	s.b. 8 d.b.	- Non esiste via libera. Procedete con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h salvo ricezione codice in linea fino al segnale di blocco N° ..... / di protezione della stazione di ……..... (4) rispettando le relative indicazioni. -	8		
	9	- Blocco elettrico non funziona da ..... a ..... Su tale tratta escludete la funzione di ripetizione dei segnali in macchina**.** -	9		
	10	- Da …….. a…….. non tenete conto dei segnali di blocco intermedi permissivi comunque disposti, salvo quanto eventualmente notificato dalle prescrizioni 11 e 12. -	10		
	11	- Marcia a vista in corrispondenza dei P.L. protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi N° ..... - superati a via impedita o spenti.	11		
	12	- Osservate le cautele di cui all'art. 48/5 R.S. superando i segnali di blocco intermedi permissivi a via impedita - con l'indicazione di "P" lampeggiante.	12		
	13	- Attenetevi alle altre prescrizioni del Mod. M40 D.L. (B.A.) in vostro possesso. -	13		
BINARIO ILLEGALE	14	- Per interruzione binario ..... (pari o dispari) viaggiate da ..... a - ..... sul binario illegale.	14		BINARIO ILLEGALE
	15	- Marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h in arrivo e fermata a ..... -	15		
	16	- Fermate in precedenza del primo deviatoio di ..... -	16		
	17	- Esponete in testa al treno segnale rosso a destra o fanale destro a luce rossa. -	17		
	18	- Marcia a vista nell'impegnare e nel percorrere i tratti di lavoro preceduti dalla tabella "C" oppure "S". -	18		
VARIE	19	- Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. km ..... -	19		VARIE
	20	- A ..... vostro treno licenziato dal capotreno. -	20		
	21	- ..... -	21		
		- ..... -			
		- ..... -			

IL DIRIGENTE / L'AGENTE DI GUARDIA (4)	AGENTE TRASMITTENTE profilo e cognome	AGENTE RICEVENTE profilo, cognome / firma	IL MACCHINISTA (6) (7)	IL CAPOTRENO (6)
.....	.....	.....	.....	.....

In caso di trasmissione del modulo, il ricevente deve ripetere il dispaccio e comunicare al trasmittente il seguente numero: ..... / ..... (progressivo / saltuario).

(*) Consultare la fiancata principale del F.L. per eventuale esistenza di avviso accoppiato al segnale da superare a via impedita.

(1) Il numero progressivo / saltuario e le ore di trasmissione vanno riportati solo nel caso che il modulo venga trasmesso. (2) Indicare la funzione del segnale ("Partenza", "Partenza Interno"; "Partenza Interno n°…"; "Partenza esterno"; "Ripetitore di partenza"; "Sussidiario di partenza"). (3) indicare la funzione del segnale ("Protezione "; "Protezione Esterno"; "Protezione Interno"; "Protezione Interno n°…"). (4) Depennare la dizione non occorrente. (5) Nel caso la prescrizione n°1 sia riferita ad un segnale ripetitore o sussidiario di partenza, l'itinerario interessato è il percorso fino al successivo segnale di partenza. (6)Tale firma non occorre se è lo stesso agente che riceve il modulo trasmesso. (7) In caso di trasmissione del modulo tale firma va apposta solo sulla copia del capotreno.

Deve essere utilizzato esclusivamente sulle linee con blocco elettrico automatico.
Serve per comunicare al macchinista ed al capotreno le prescrizioni in caso di guasti od anormalità (arrivi/partenze con segnali a via impedita, mancato funzionamento del blocco elettrico, circolazione sul binario illegale, ecc.

Retro M 40 D.L. (B.A.)

DM	GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI	AG
1	La prescrizione n. 1, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il treno parte da una località di servizio con segnale disposto a via impedita. Nel caso di partenza da binario sprovvisto di segnale di partenza, la relativa prescrizione ("Partite da……..da binario sprovvisto di segnale di partenza") dovrà essere notificata sulle righe in bianco del presente modulo.	1
2	La prescrizione n. 2, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il treno debba superare un segnale di protezione di una stazione disposto a via impedita.	2
3	La prescrizione n. 3 deve essere notificata dal DM/AG, congiuntamente alla prescrizione n. 1 o alla n. 2.	3
4	La prescrizione n. 4, da completare, deve essere notificata dal DM sulle linee banalizzate.	4
5	La prescrizione n. 5, da completare, deve essere notificata dal DM sulle linee banalizzate al treno da inoltrare sul binario di destra quando il segnale imperativo di blocco non si dispone a via libera,.	5
6	La prescrizione n. 6 deve essere notificata dal DM/AG quando esiste la via libera di blocco elettrico.	6
7	La prescrizione n. 7, da completare, deve essere notificata dal DM quando è stato istituito il blocco telefonico.	7
s.b. ~~8~~ d.b.	La prescrizione n. 8, da completare, deve essere notificata dal DM/ AG quando è guasta la sezione di B.A. protetta dal segnale di partenza e non è stato istituito il blocco telefonico, depennando le dizioni non occorrenti. Il DM deve praticare la dizione "protezione della stazione di …..... " quando esiste una sola sezione di B.A. fino alla successiva stazione e quest'ultima sia disabilitata o telecomandata dallo stesso DM. Tale prescrizione non deve essere notificata dal DM sulle linee a semplice binario.	8
9	La prescrizione n. 9, da completare, deve essere notificata dal DM in caso di guasto al blocco elettrico che comporti l'istituzione del blocco telefonico.	9
10	La prescrizione n. 10, da completare, deve essere notificata congiuntamente alla prescrizione 9 sui tratti di linea con segnali di blocco intermedi permissivi , completandola con l'indicazione delle località che delimitano la tratta dove il blocco non funziona.	10
11	La prescrizione n. 11, da completare, deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n. 10 sui tratti di linea ove esistano segnali di blocco intermedi permissivi che proteggono PL.	11
12	La prescrizione n. 12 deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n. 10 sui tratti di linea ove esistano segnali di blocco intermedi permissivi che possono avere l'indicazione "P" lampeggiante	12
13	La prescrizione n. 13 deve essere notificata dall'AG quando, in caso di circolazione con blocco telefonico, non può disporre a via libera il segnale.	13
14	La prescrizione n.14, da completare, deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale.	14
15	La prescrizione n.15, da completare, deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale e non deve essere praticata solo quando la stazione successiva interessata sia munita del segnalamento di protezione a vela quadra per le provenienze dal binario illegale.	15
16	La prescrizione n.16, da completare, deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale e non deve essere praticata solo dopo il ricevimento, da parte della stazione interessata, del relativo dispaccio di soppressione, oppure quando la stazione che riceve i treni dal binario illegale sia munita del segnalamento di protezione a vela quadra per le provenienze dal binario illegale.	16
17 18	Le prescrizioni n. 17 e 18 devono essere notificate sulle linee a doppio binario dal DM solo al primo treno che deve percorrere il binario illegale.	17 18
19	La prescrizione n. 19, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando occorre praticare al treno la marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. con la specifica prescrizione.	19
20	La prescrizione n. 20, da completare, deve essere notificata dal DM quando la partenza del treno con segnale a via impedita venga ordinata dal capotreno.	20
21	Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni non previste nel modulo che si rendessero necessarie, quali ad esempio: quelle per il superamento dei segnali a via impedita muniti di lettera luminosa "P" spenta; anormalità per guasto alle apparecchiature di terra dei sistemi SCMT/SSC, ecc., riportando nella corrispondente casella vuota il relativo numero progressivo e barrando la casella medesima. Per una stessa prescrizione possono essere utilizzate più righe; in tal caso, il numero progressivo deve essere riportato nella sola casella corrispondente al primo rigo. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.	21

RFI

Mod. M.40 D.L. (B.m./B.ca./B.tel.) **N. 00**

Data .....
N° ..... / ..... dell'Ag.Trasm. (1)
Ora di trasmissione .....(1)

Località di servizio .....

Si ordina al macchinista ed al capotreno del treno ..... di rispettare le sottoindicate prescrizioni N° ..... la cui casella è barrata (o da barrare in caso di trasmissione) e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

D. M.		Prescrizioni		A. G.
ITINERARIO	1	- Partite da ..... con segnale ..... (2) disposto a via impedita. (*)-	1	ITINERARIO
	2	- Superate il segnale di ..... (3) di ..... - disposto a via impedita. (*)	2	
	3	- Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di arrivo/partenza (4) interessato.(5) -	3	
	4	- Viaggiate da ..... a ..... sul binario di sinistra/destra. (4) -	4	
	5	- Siete autorizzati a superare il segnale imperativo di blocco in uscita dalla stazione di ..... - ..... disposto a via impedita. **(*)**	5	
DISTANZIAMENTO	6	- Esiste via libera di blocco elettrico. -	6	DISTANZIAMENTO
	7	- Esiste via libera telefonica di ..... (dispaccio N°..... / .....). -	7	
	8	- Esiste via libera come da Mod. M40 D.L. (B.m/B.ca./B.tel.) in vostro possesso. -	8	
	9	- Blocco elettrico non funziona da ..... a ..... - Su tale tratta rispettate ugualmente tutti i segnali.	9	
	10	- Siete autorizzati a riprendere la corsa dai segnali di PBI N° ..... disposti a via impedita e con - lettera "A" spenta. (*)	10	
BINARIO ILLEGALE	11	- Per interruzione binario ..... (pari o dispari) viaggiate da ..... a - ..... sul binario illegale.	11	BINARIO ILLEGALE
	12	- Marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h in arrivo e fermata a ..... -	12	
	13	- Fermate in precedenza del primo deviatoio di ..... -	13	
	14	- Esponete in testa al treno segnale rosso a destra o fanale destro a luce rossa. -	14	
	15	- Marcia a vista nell'impegnare e nel percorrere i tratti di lavoro preceduti dalla tabella "C" oppure "S". -	15	
VARIE	16	- Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. km ..... -	16	VARIE
	17	- A ..... vostro treno licenziato dal capotreno. -	17	
	18	- ..... -	18	
		- ..... -		
		- ..... -		
		- ..... -		

IL DIRIGENTE / L'AGENTE DI GUARDIA (4)	AGENTE TRASMITTENTE profilo e cognome	AGENTE RICEVENTE profilo, cognome / firma	IL MACCHINISTA (6) (7)	IL CAPOTRENO (6)
.....	.....	.....	.....	.....

In caso di trasmissione del modulo, il ricevente deve ripetere il dispaccio e comunicare al trasmittente il seguente numero: ..... / ..... (progressivo / saltuario).

(*) Consultare la fiancata principale del F.L./F.O. per eventuale esistenza di avviso accoppiato al segnale da superare a via impedita.

(1) Il numero progressivo / saltuario e le ore di trasmissione vanno riportati solo nel caso che il modulo venga trasmesso. (2) Indicare la funzione del segnale ("Partenza", "Partenza Interno"; "Partenza Interno n°…"; "Partenza esterno"; "Ripetitore di partenza"; "Sussidiario di partenza"; nel caso di P.B.I.: "di blocco"). (3) indicare la funzione del segnale ("Protezione "; "Protezione Esterno"; "Protezione Interno"; "Protezione Interno n°…").
(4) Depennare la dizione non occorrente. (5) Nel caso la prescrizione n°1 sia riferita ad un segnale ripetitore o sussidiario di partenza, l'itinerario interessato è il percorso fino al successivo segnale di partenza. (6)Tale firma non occorre se è lo stesso agente che riceve il modulo trasmesso.
(7) In caso di trasmissione del modulo tale firma va apposta solo sulla copia del capotreno.

Deve essere utilizzato esclusivamente sulle linee con blocco elettrico manuale, conta-assi o telefonico. Serve per comunicare al macchinista ed al capotreno le prescrizioni in caso di guasti od anormalità (arrivi/partenze con segnali a via impedita, mancato funzionamento del blocco elettrico, circolazione sul binario illegale, ecc.

Retro mod. M 40 D.L./ (B.m/B.ca/B.tel)

DM	GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI	AG
1	La prescrizione n. 1, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il treno parte da una località di servizio con segnale disposto a via impedita. Nel caso di partenza da binario sprovvisto di segnale di partenza, la relativa prescrizione ("Partite da……..da binario sprovvisto di segnale di partenza") dovrà essere notificata sulle righe in bianco del presente modulo.	1
2	La prescrizione n. 2, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il treno debba superare un segnale di protezione di una stazione disposto a via impedita.	2
3	La prescrizione n. 3 deve essere notificata dal DM/AG, congiuntamente alla prescrizione n. 1 o alla n. 2. Tale prescrizione non deve essere notificata quando la prescrizione n. 1 è relativa ad un P.B.I.	3
4	La prescrizione n. 4, da completare, deve essere notificata dal DM sulle linee banalizzate.	4
5	La prescrizione n. 5, da completare, deve essere notificata dal DM sulle linee banalizzate al treno da inoltrare sul binario di destra quando il segnale imperativo di blocco non si dispone a via libera,.	5
6	La prescrizione n. 6 deve essere notificata dal DM/AG quando esiste la via libera di blocco elettrico.	6
7	La prescrizione n. 7, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il distanziamento dei treni deve avvenire con il blocco telefonico.	7
8	La prescrizione n. 8, deve essere notificata dall'AG quando, in caso di circolazione con blocco telefonico, non può disporre a via libera il segnale.	8
9	La prescrizione n. 9, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il blocco elettrico è guasto o inutilizzabile per altra causa.	9
10	La prescrizione n. 10, da completare, deve essere notificata dal DM, congiuntamente alla prescrizione n. 9, quando il treno è autorizzato a superare determinati segnali di P.B.I., non coincidenti con stazioni impresenziate, che proteggano le sezioni di blocco ritenute guaste e che non proteggano punti singolari della linea.	10
11	La prescrizione n. 11, da completare, deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale.	11
12	La prescrizione n. 12, da completare, deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale e non deve essere praticata solo quando la stazione successiva interessata sia munita del segnalamento di protezione a vela quadra per le provenienze dal binario illegale.	12
13	La prescrizione n. 13, da completare, deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale e non deve essere praticata solo dopo il ricevimento, da parte della stazione interessata, del relativo dispaccio di soppressione, oppure quando la stazione che riceve i treni dal binario illegale sia munita del segnalamento di protezione a vela quadra per le provenienze dal binario illegale.	13
14 15	Le prescrizioni n. 14 e 15 devono essere notificate sulle linee a doppio binario dal DM solo al primo treno che deve percorrere il binario illegale.	14 15
16	La prescrizione n. 16, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando occorre praticare al treno la marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. con la specifica prescrizione.	16
17	La prescrizione n. 17, da completare, deve essere notificata dal DM quando la partenza del treno con segnale a via impedita venga ordinata dal capotreno.	17
18	Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni non previste nel modulo che si rendessero necessarie, quali ad esempio: quelle per il superamento dei segnali a via impedita muniti di lettera luminosa "D" o "A" spenta; anormalità per guasto alle apparecchiature di terra dei sistemi SCMT/SSC, ecc., riportando nella corrispondente casella vuota il relativo numero progressivo e barrando la casella medesima. Per una stessa prescrizione possono essere utilizzate più righe; in tal caso, il numero progressivo deve essere riportato nella sola casella corrispondente al primo rigo. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.	18

Art. 8

PRESCRIZIONI ED AVVISI VARI

1. Il Mod. M.40 serve per tutti gli avvisi e prescrizioni, non considerati nei precedenti articoli 6 e 7 del presente allegato, da farsi al personale dei treni, di stazione (sia della Rete Ferroviaria Italiana sia dell'Impresa Ferroviaria) e di linea.

2. Detto modulo è stampato su carta di color bianco ed è di 2 tipi: M.40 e M.40a ad uso del personale dei treni.

Modulo M. 40

MODULI DI PRESCRIZIONE AI TRENI

FERROVIE DELLO STATO M. 40

N. 00

Stazione di ...../...../..... 20.....
(timbro)

Si ordina *al* MACCHINISTA *ed al* CAPOTRENO .....

Si dà avviso

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

IL DIRIGENTE IL MACCHINISTA IL CAPOTRENO

....

Serve per comunicare al macchinista ed al capotreno le prescrizioni per le quali non sia previsto un altro particolare modulo.

Modulo M.40a

N M. 40a

Treno ..... del...../..... 20.....

Si ordina (*) Si dà avviso (*) a (**) .....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

(*) Depennare la dizione non occorrente secondo che trattasi di ordini o di avvisi.
(**) Profilo di chi riceve la prescrizione, aggiungendo, quando è il caso, il numero del treno.
(***) Depennare la dizione non occorrente.

Il Capotreno – Il Macchinista (***)

.....
(rimane a chi è diretta la prescrizione)

Serve al personale dei treni per comunicare prescrizioni o avvisi

Art. 9

NORME PARTICOLARI PER L'EMISSIONE DEI MODULI DI PRESCRIZIONE DI MOVIMENTO RIGUARDANTI TRENI SCORTATI DA RIEPILOGO MULTIPLO

1. Moduli di prescrizioni riferiti distintamente ad ognuno dei treni figuranti nel riepilogo (prescrizioni singole)

I moduli di prescrizione di movimento devono essere compilati in maniera distinta per ciascuno dei treni figuranti nel riepilogo e consegnati, tutti insieme, al primo dei treni compresi nel riepilogo da parte della stazione iniziale.

2. Moduli di prescrizioni multiple riferiti distintamente ai gruppi dei treni pari e dispari figuranti nel riepilogo multiplo

Di norma, i moduli devono essere compilati in maniera distinta per gruppo di treni pari e per gruppo di treni dispari, indicando nei moduli relativi a ciascuno dei suddetti gruppi rispettivamente tutti i treni pari e tutti i treni dispari compresi nel riepilogo multiplo.

In tal caso, i moduli possono essere consegnati:

a) al personale del primo dei treni dispari e del primo dei treni pari, compresi nei moduli stessi, rispettivamente dalla stazione iniziale dei percorsi dei treni dispari e da quella iniziale dei percorsi dei treni pari.

   Le prescrizioni valide solo per alcuni treni devono essere opportunamente evidenziate, praticando in calce ai moduli stessi apposita annotazione;

b) tutti insieme e per entrambi i gruppi, al primo dei treni (pari o dispari) compresi nel riepilogo multiplo, da parte di una sola delle stazioni iniziali.

   Le prescrizioni valide solo per alcuni treni devono essere opportunamente evidenziate, praticando in calce ai moduli stessi apposita annotazione.

3. Unico modulo di prescrizioni multiple riferito a tutti i treni pari e dispari figuranti in uno stesso riepilogo multiplo

In casi particolari stabiliti dalle Unità periferiche interessate, può essere compilato un unico modulo di prescrizione riferito a tutti i treni pari e dispari compresi nel riepilogo multiplo.

Tali prescrizioni devono essere riunite nel modulo in due gruppi relativi rispettivamente ai treni pari ed ai treni dispari. Il modulo suddetto deve essere consegnato al primo dei treni (pari o dispari) compresi nel riepilogo multiplo.

Le prescrizioni valide solo per alcuni treni devono essere opportunamente evidenziate, praticando in calce ai moduli stessi apposita annotazione.

4. Prescrizioni accidentali

Verificandosi la necessità di notificare prescrizioni di carattere accidentale devono essere osservate le procedure di seguito specificate.

Caso comma 1

La notifica delle prescrizioni accidentali dovrà essere effettuata secondo le norme comuni, tenendo però presente che la stazione che compila il riepilogo multiplo dovrà, se ne riceve specifico incarico, provvedere alle prescrizioni per i treni in entrambi i sensi.

Casi commi 2 e 3

La notifica delle prescrizioni accidentali potrà essere effettuata secondo le norme comuni, oppure, quando la stazione interessata o che riceve l'incarico è quella che normalmente compila le prescrizioni, si potrà ricorrere alle prescrizioni multiple.

Resta ovviamente inteso che nel caso b) del comma 2 e nel caso del comma 3 la prescrizione ai treni in senso inverso potrà essere praticata solo previo specifico incarico.

La procedura delle prescrizioni multiple non è consentita per le prescrizioni di marcia a vista e di avviso di incrocio e precedenza, che dovranno, pertanto, essere notificate sempre treno per treno.

FERROVIE DELLO STATO S.p.A. PER IL MACCHINISTA M 3 (grande)
UNI A 4 (21x29,7)

LINEA X – Y N° 34
……..

Stazione di (timbro) li,……20…….
……..

Si ordina al macchinista dei treni 2 – 4 – 6 di osservare i seguenti rallentamenti
……

N (a) progressivo	Se istradati sul binario di sinistra o legale		Se istradati sul binario di destra o illegale		Fisso con inizio dopo cippo chilometrico (b)	Spostabile fra i cippi chilometrici (b)		Velocità Km/h	Lunghezza metri	Prescrizioni specifiche (c)
	TRA LE LOCALITA' (o nella località) di		TRA LE LOCALITA' (o nella località) di							
1										
2										
3										
4										

Prescrizioni specifiche

A – da rispettare con tutto il treno (per treni viaggiatori)
B – interessa anche la località di……..
C – rallentamenti n. ……..e n. ……..sono contigui
D – da rispettare dalle ore…… alle ore …… di tutti i giorni esclusi i seguenti …….. ……..(d)
E – da rispettare dalle ore…… alle ore …… di tutti i giorni esclusi i seguenti …… ……..(d)
F – preceduto da fermata
G – con pilotaggio e fermata anche dopo il rallentamento
H – da rispettare dalle ore ……. del ……
I – da rispettare fino alle ore ……. del ……
……
……

IL DIRIGENTE
……

FERROVIE DELLO STATO S.p.A. PER IL MACCHINISTA M 3 (grande)
UNI A 4 (21x29,7)

LINEA X – Y N° 34
……..

Stazione di (timbro) li,…….20……..
……..

Si ordina al macchinista dei treni 1 – 3 – 5 di osservare i seguenti rallentamenti
……

N (a) progressivo	Se istradati sul binario di sinistra o legale		Se istradati sul binario di destra o illegale		Fisso con inizio dopo cippo chilometrico (b)	Spostabile fra i cippi chilometrici (b)		Velocità Km/h	Lunghezza metri	Prescrizioni Specifiche (c)
	TRA LE LOCALITA' (o nella località) di		TRA LE LOCALITA' (o nella località) di							
1										
2										
3										
4										

Prescrizioni specifiche

A – da rispettare con tutto il treno (per treni viaggiatori)
B – interessa anche la località di……..
C – rallentamenti n. ……..e n. ……..sono contigui
D – da rispettare dalle ore …… alle ore …… di tutti i giorni esclusi i seguenti ……... ……..(d)
E – da rispettare dalle ore …… alle ore …… di tutti i giorni esclusi i seguenti …… ……..(d)
F – preceduto da fermata
G – con pilotaggio e fermata anche dopo il rallentamento
H – da rispettare dalle ore ……. del ……
I – da rispettare fino alle ore ……. del ……
……
……

IL DIRIGENTE

…….

FERROVIE DELLO STATO S.p.A. PER IL MACCHINISTA M 3 (grande)
UNI A 4 (21x29,7)

LINEA X – Y N° 34
……..

Stazione di (timbro) li,……20……...
……..

Si ordina al macchinista dei treni 1- 2 - 3 - 4 -5 -6 di osservare i seguenti rallentamenti
……

N (a) progressivo	Se istradati sul binario di sinistra o legale TRA LE LOCALITA' (o nella località) di		Se istradati sul binario di destra o illegale TRA LE LOCALITA' (o nella località) di		Fisso con inizio dopo cippo chilometrico (b)	Spostabile fra i cippi chilometrici (b)		Velocità Km/h	Lunghezza metri	Prescrizioni specifiche (c)
			TRENI	PARI						
1										
2										
3										
4										
			TRENI	DISPARI						
1										
2										
3										
4										

Prescrizioni specifiche

A – da rispettare con tutto il treno (per treni viaggiatori)
B – interessa anche la località di……..
C – rallentamenti n. ……e n. ……..sono contigui
D – da rispettare dalle ore …… alle ore …… di tutti i giorni esclusi i seguenti.. …….. ……..(d)
E – da rispettare dalle ore …… alle ore …… di tutti i giorni esclusi i seguenti ..…… ……..(d)
F – preceduto da fermata
G – con pilotaggio e fermata anche dopo il rallentamento
H – da rispettare dalle ore ……. del ……
I – da rispettare fino alle ore ……. del ……
……
……

IL DIRIGENTE

…….

Art. 10

RITIRO DEL RIEPILOGO E DEI MODULI DI PRESCRIZIONE DI MOVIMENTO NELLA STAZIONE ORIGINE DI CORSA O DOVE É PROGRAMMATO IL CAMBIO DEL RIEPILOGO

Nelle stazioni di origine corsa dei treni il riepilogo, unitamente agli eventuali moduli delle prescrizioni di movimento, deve essere ritirato presso l'ufficio del dirigente movimento dal personale addetto alla formazione treni o dal capotreno. Tuttavia per particolari situazioni da definire in sede locale, la consegna può essere effettuata a cura del dirigente movimento.

Nel caso di ritiro del riepilogo da parte dell'agente addetto alla formazione treni egli dovrà:

- firmare il riepilogo ed i moduli di prescrizioni di movimento da consegnare; su questi ultimi moduli la sua firma dovrà essere apposta unitamente al timbro recante la dizione "Il formatore" su tutte le copie in corrispondenza della firma del dirigente movimento;
- barrare nella matrice dei moduli di prescrizione gli spazi riservati alle firme del macchinista e del capotreno.

La firma dell'agente addetto alla formazione treni conferma implicitamente la tempestiva consegna del riepilogo e dei moduli di prescrizione al personale del treno.

Nel caso di ritiro da parte del capotreno egli deve firmare il riepilogo ed i moduli; inoltre, lo stesso deve barrare lo spazio riservato alla firma del personale di condotta nelle matrici dei moduli di prescrizione.

La firma del capotreno apposta sulla copia che resta alla stazione conferma implicitamente la successiva consegna dei moduli al personale di condotta.

Qualora dovessero sorgere difficoltà nella consegna dei moduli al treno da parte dell'agente addetto alla formazione treni o da parte del capotreno, tale agente dovrà avvisare tempestivamente il dirigente movimento.

Nelle stazioni intermedie dove è programmato il cambio del riepilogo, la consegna del documento e degli eventuali moduli di prescrizioni di movimento deve avvenire a cura del dirigente movimento. Tuttavia per particolari situazioni da definire in sede locale, il ritiro può essere effettuato dall'agente addetto alla formazione treni o dal capotreno.

Nelle restanti situazioni, la consegna dei moduli delle prescrizioni di movimento deve avvenire direttamente a cura del dirigente movimento.

Art. 11
LISTA DEI VEICOLI E FOGLIO VEICOLI

1. La lista dei veicoli/foglio veicoli (modulo M 18) è un documento che contiene i dati di composizione relativi alla parte rimorchiata del treno, comprese le eventuali variazioni avvenute durante il percorso. Accompagna il treno dalla stazione di origine a quella di destino e deve essere compilata per tutti i treni di materiale ordinario. Tale documento serve anche per le operazioni di consegna e riconsegna di tutti i veicoli che compongono il treno.

I dati sono desunti dalle fiancate dei veicoli e dai documenti di scorta dei carri.

La lista dei veicoli è il documento che scorta i treni in servizio interno; il foglio veicoli è il documento che scorta i treni in servizio internazionale.

2. Sono previste le seguenti versioni del modulo M 18:

- lista dei veicoli per treni viaggiatori (mod. M 18 L/V);
- lista dei veicoli per treni merci (mod. M.l8 L/M);
- lista dei veicoli multipla per treni viaggiatori (mod. M 18 L/V multipla);
- foglio veicoli internazionale per treni viaggiatori (mod. M.l8 spec);
- foglio veicoli per treni merci inoltrati attraverso i transiti di Brennero, S. Candido e Tarvisio (mod. M.18/ m spec).

3. Lista dei veicoli per treni viaggiatori e merci in servizio interno

(Mod. M 18 L/V, Mod. M 18 L/M, Mod. M 18 L/V multipla)

I moduli M 18 devono essere firmati dal compilatore.

Il modulo comprende le seguenti parti:

a) Intestazione

LISTA DEI VEICOLI PER TRENI VIAGGIATORI	STAZIONE DI .....

LISTA DEI VEICOLI PER TRENI MERCI	FOGLIO N....	STAZIONE DI .....

Comprende:

- solo per treni merci, uno spazio per la numerazione progressiva dei fogli;
- la denominazione della stazione di partenza del treno o di quella che inizia il ciclo dei treni, nel caso di modulo multiplo.

b) Dati di identificazione del treno

TRENO ..... DEL .....
DA .....
A .....

Comprende:

- numero del treno;
- data di effettuazione;
- stazione origine;
- stazione di termine corsa.

Nel caso di lista dei veicoli multipla, la stazione che emette il modulo deve indicare i dati di identificazione di tutti i treni che, in base al programma stabilito, dovranno utilizzare lo stesso modulo.

c) Elenco dei veicoli in composizione

L'ordine di esposizione dei rotabili deve avvenire iniziando dal rotabile di testa nel senso di marcia del treno nella stazione che emette la lista dei veicoli.

(per treni viaggiatori)

1	2	3	4c	5c	5d	6	7	8	10
Numero veicoli	Assi C V	Lunghezza m 1/10	Massa (t)	Massa f. R	P	Posti 1 2	stazione di partenza (o mittente)	stazione di arrivo (o destinataria)	osservazioni (stazione che modifica)

È suddiviso in finche verticali numerate [1]

1 numero di servizio dei veicoli;

2a assi dei veicoli carichi;

2b assi dei veicoli vuoti;

3 lunghezza espressa in metri con una cifra decimale [2];

4c massa da frenare in tonnellate;

5c massa frenata in regime R, in tonnellate [3];

5d massa frenata in regime P, in tonnellate [3];

6 posti offerti in prima e seconda classe;

7 stazione di partenza (o mittente) manca nel modulo multiplo;

8 stazione di arrivo (o destinataria) manca nel modulo multiplo;

10 osservazioni (stazione che modifica).

---

(1) La lettera che segue alcuni numeri identifica la corrispondente finca del modulo M 18 spec. Internazionale.

(2) Arrotondare la seconda cifra decimale del valore rilevato in fiancata al decimetro superiore: (es. 30,45=30,5). Il totale del treno va arrotondato al metro superiore e riportato sul BFC.

(3) Compilare la colonna occorrente secondo le norme PGOS (Art.81 Tabella C Quadro 1°).

Le varie colonne devono essere compilate secondo le seguenti specifiche:

Treni viaggiatori

Rif. finca	Descrizione	Modalità di compilazione
1	Matricole dei rotabili	Obbligatorio per tutti i rotabili rimorchiati.
2	Assi dei rotabili	Obbligatorio per tutti i rotabili rimorchiati, distinguendo fra rotabili a carico e a vuoto fatta eccezione per la lista veicoli multipla.
3	Lunghezza dei rotabili (espressa in metri con una cifra decimale)	Obbligatorio per tutti i rotabili rimorchiati, con una cifra decimale; per i mezzi di trazione rimorchiati va indicata la lunghezza convenzionale di 20 metri.
4	Massa lorda dei rotabili (in tonnellate)	Obbligatorio per tutti i rotabili rimorchiati. Nella LV viaggiatori multipla la massa dei veicoli deve essere sempre considerata a carico, anche nel caso di percorso a vuoto.
5	Massa frenata dei rotabili (in tonnellate)	Obbligatorio per tutti i rotabili rimorchiati. Per rotabile con freno isolato deve essere indicato il valore “000”. Per le carrozze con dispositivo di commutazione P/R, deve essere usato il regime P o R secondo quanto previsto dalla PGOS.
6	Posti offerti delle carrozze	Per carrozze in servizio, distinto per classe.
7	Stazione mittente del rotabile	Obbligatorio per tutti i rotabili rimorchiati (dato non previsto nel modulo multiplo per treni viaggiatori).
8	Stazione destinataria del rotabile	Obbligatorio per tutti i rotabili rimorchiati (dato non previsto nel modulo multiplo per treni viaggiatori).
9	Osservazioni	Deve essere utilizzata per apporre il timbro lineare dalla stazione intermedia che ritira i rotabili.

(per treni merci)

	1	2		3		4	5	6	7	8			9	10	11	12	13	14	15
PR	Numero veicoli	*Assi*		Lungh		Massa (t)	Massa frenata	Freno P o G	Freno a mano	Merce	R.I.D.		Stazione di partenza	Stazione di arrivo	*Codice* lotiss.	VEL.	Massa per asse	Codif.	Stazione che ritira/aggiunge
		C	*V*	m	1/10						Peric	ONU							

È suddiviso in finche verticali numerate:

1 numero di servizio dei veicoli;

2 assi dei veicoli carichi o vuoti;

3 lunghezza espressa in metri con una cifra decimale (1);

4 massa da frenare in tonnellate;

5 massa frenata in tonnellate;

6 tipo di freno;

7 esistenza del freno a vite;

8 contenuto (merce) (2);

9 stazione di partenza (o mittente);

10 stazione di arrivo (o destinataria);

11 codice lotissement;

12 velocità massima dei rotabili rimorchiati;

13 lettera distintiva dei limiti di carico massimo dei carri in composizione (es. B_2, C_3, ecc.);

14 valore della codifica dei trasporti combinati codificati in composizione;

15 osservazioni (stazione che modifica).

(1) Arrotondare la seconda cifra decimale del valore rilevato in fiancata al decimetro superiore: (es. 30,45=30,5). Il totale del treno va arrotondato al metro superiore e riportato sul BFC.

(2) Le Imprese Ferroviarie devono allegare alla lista veicoli/ foglio veicoli, per ciascuna tipologia di merce pericolosa trasportata, una scheda di emergenza contenente informazioni tecniche e norme comportamentali.

Le varie colonne devono essere compilate secondo le seguenti specifiche:

Treni merci

Rif. finca	Descrizione	Modalità di compilazione
1	Matricole dei rotabili	Obbligatorio per tutti i rotabili rimorchiati.
2	Assi dei rotabili	Obbligatorio per tutti i rotabili rimorchiati, distinguendo fra rotabili a carico e a vuoto.
3	Lunghezza dei rotabili (espressa in metri con una cifra decimale)	Obbligatorio per tutti i rotabili rimorchiati con una cifra decimale; per i mezzi di trazione rimorchiati va indicata la lunghezza convenzionale di 20 metri.
4	Massa lorda dei rotabili (in tonnellate)	Obbligatorio per tutti i rotabili rimorchiati.
5	Massa frenata dei rotabili (in tonnellate)	Obbligatorio per tutti i rotabili rimorchiati. Per rotabile con freno isolato deve essere indicato il valore “000”.
6	Tipo di freno	Va posta l’indicazione G per i soli rotabili con frenatura tipo merci.
7	Freno a mano	Segnalare i carri muniti di freno a vite (sigla FV).
8	Contenuto (merce)	Obbligatorio per carro carico.Per eventuali trasporti di merci pericolose (compresi i carri vuoti non bonificati) deve essere riportato, per ciascuna tipologia di merce caricata sul carro, il numero identificativo di pericolo e il numero ONU della merce stessa secondo, le norme previste dal RID e dalle leggi e normative vigenti. Inoltre deve essere allegata la scheda di emergenza.
9	Stazione mittente del rotabile	Obbligatorio per tutti i rotabili rimorchiati.
10	Stazione destinataria del rotabile	Obbligatorio per tutti i rotabili rimorchiati.
11	Lotissement stazione destinataria o di uscita rete	Obbligatorio per i carri.
12	Velocità	Velocità massima dei rotabili rimorchiati.
13	Massa per asse	Lettera distintiva dei limiti di carico massimo dei carri in composizione (es B_2, C_3, ecc.).
14	Codifica	Valore della codifica dei trasporti combinati codificati in composizione.
15	Osservazioni	Deve essere utilizzata per apporre il timbro lineare dalla stazione intermedia che ritira i rotabili. Segnalare i carri muniti di dispositivo automatico di frenatura (sigla DAF).

d) Annotazioni

Il quadro deve essere usato per eventuali annotazioni, anche in corso di viaggio, relative al materiale rimorchiato o al carico. In ogni caso devono essere riportate le seguenti indicazioni:

- rotabili con freno isolato;
- operazioni di verifica (secondo quanto previsto dalla specifica Istruzione tecnica);
- limite di carico massimo dei carri in composizione (Art. 116 PGOS);
- il valore più restrittivo (con maggiore ingombro) della codifica dei trasporti combinati codificati in composizione, secondo quanto previsto dalla specifica Istruzione.

e) Riepilogo di composizione e frenatura

Il riepilogo di composizione e frenatura è riportato sul retro della lista dei veicoli nei mod. M 18 L/V ed M 18 L/M e sulla stessa facciata nel mod. M 18 L/V multipla.

I dati di composizione del treno sono quelli indicati nell'ultimo riepilogo registrato.

Se il riepilogo di composizione e frenatura viene realizzato su foglio separato devono essere riportati i dati identificativi del treno a cui è riferito e deve recare la firma del compilatore.

La compilazione del riepilogo di composizione e frenatura può essere omessa, su indicazione delle Imprese Ferroviarie, se è stato compilato il bollettino di frenatura e composizione.

4. Foglio veicoli internazionale per treni viaggiatori (modulo M.18 spec.)

È utilizzato per la registrazione di veicoli in composizione a treni viaggiatori internazionali.

Il modulo stampato in tre lingue (italiano, francese e tedesco) si sviluppa su una sola facciata che comprende:

- la parte relativa alla composizione che è suddivisa in colonne numerate da 1 a 10 nelle quali vanno esposti i dati relativi ai veicoli. Nella colonna 5a, l'agente addetto alla formazione treni della stazione di origine che compila il modulo per i treni diretti verso Reti che utilizzano il freno elettromagnetico su rotaia può riportare il valore della massa frenata in regime "Mg" indicato sulla piastra supporto o sulla fiancata del veicolo. Il valore di massa frenata relativa al freno elettromagnetico **non** assume valore sul percorso della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale; tale particolarità deve essere indicata con apposita nota sul modulo M. 18 spec. Le colonne 5b e 9 non devono essere compilate;
- l'intestazione, in cui la stazione dì origine deve indicare il numero che il treno porta al primo transito di confine, la data di partenza dalla stazione di origine, la denominazione della stazione di origine e di quella di destinazione, la stazione di

confine nella quale viene consegnato il treno nonché la data di arrivo alla frontiera che deve essere indicata con due cifre (gg.mm.aa.) e l'ora reale di arrivo, indicata dal capotreno.

Devono essere, inoltre, indicati:

- il nominativo, l'impianto di appartenenza e il percorso effettuato dal capotreno che scorta il treno fino alla stazione di confine;
- il numero, massa, massa frenata e percorso del mezzo di trazione che effettua il treno fino alla stazione di confine.

Il modulo è composto da un blocchetto di sei esemplari dei quali uno rimane alla stazione di origine, uno alla stazione di transito e quattro vanno consegnati alla ferrovia a contatto.

5. Foglio veicoli per treni merci in servizio internazionale (modulo M.18 M spec.)

È utilizzato per la registrazione di veicoli in composizione a treni merci internazionali inoltrati attraverso i transiti di confine di Brennero, San Candido e Tarvisio.

Il modulo stampato in due lingue (italiano e tedesco) si sviluppa su una sola facciata che comprende:

- l'intestazione, dove vanno indicati i dati relativi al numero del treno, alla data di partenza, alla stazione di origine e di destinazione ed al nome e cognome del capotreno;
- il riepilogo della composizione in cui vanno indicati i carri carichi e vuoti, la lunghezza del treno in metri e il numero degli assi, la categoria dei veicoli, la massa rimorchiata, la massa frenata della parte rimorchiata;
- l'elenco dei veicoli in composizione.

6. Emissione della lista dei veicoli / foglio veicoli dei treni viaggiatori

L'emissione del modulo M.18 da parte della stazione che esegue la visita del materiale secondo quanto indicato al precedente comma garantisce che i dati contenuti nelle colonne da 1 a 8 di tale documento corrispondono a quelli reali del convoglio.

7. Utilizzazione della lista dei veicoli semplice dei treni viaggiatori e merci

Con la dizione lista dei veicoli semplice si intende la lista utilizzabile per un solo treno (anche se con numero barrato).

L'agente addetto alla formazione dei treni della stazione di origine del treno successivo, effettuato con il materiale del treno giunto, può utilizzare la stessa lista dei veicoli senza effettuare la visita a condizione che non siano stati modificati i dati di composizione del treno in arrivo, durante il percorso o durante la sosta in stazione.

In tali casi, l'agente addetto alla formazione dei treni che utilizza tale lista dei veicoli deve aggiungere il nuovo numero del treno, la relazione e la data di effettuazione dello stesso, nonché il proprio timbro, e conservare copia del modulo stesso.

La massa dei veicoli dei treni viaggiatori deve essere considerata a carico anche nei percorsi a vuoto. Resta inteso che il computo deve tener conto dello stato reale (vuoto o carico) del materiale qualora venisse superata la prestazione utilizzabile del mezzo di trazione.

8. Utilizzazione della lista dei veicoli multipla dei treni viaggiatori

La lista dei veicoli multipla è utilizzabile per tutti i treni programmati con lo stesso materiale. In ogni caso deve essere emessa nei casi di cui alle lettere a) e b) del comma 1 dell'articolo 81 bis PGOS. La stazione che emette la lista dei veicoli multipla deve indicare il numero di tutti i treni che, in base al programma stabilito, dovranno utilizzare lo stesso modulo. La massa dei veicoli deve essere sempre considerata a carico, anche nel caso di percorsi a vuoto.

La lista dei veicoli multipla è utilizzabile per tutti i treni previsti anche nel caso di variazione dei dati di composizione.

9. Variazioni ai dati della lista dei veicoli / foglio veicoli dei treni viaggiatori

Le eventuali variazioni dei dati di composizione che dovessero avvenire atto partenza o durante il percorso devono essere praticate sulla lista dei veicoli / foglio veicoli (scarto o sostituzione di un veicolo, variazioni della massa frenata del treno, scomposizioni o ricoveri del materiale per esigenze di circolazione ecc.). In tali casi nella stazione dove si è effettuata la variazione di composizione, oltre alle opportune variazioni, nella parte "Annotazioni / Osservazioni" della lista dei veicoli / foglio veicoli deve essere riportato il numero del veicolo interessato, la località ed il tipo di variazione effettuata (aggiunta veicoli, freno isolato, ecc.); la visita deve essere, inoltre, limitata al solo materiale reintegrato o sottoposto a variazioni della frenatura.

Nel caso di variazione dei dati di composizione nella stazione termine di corsa l'agente che la esegue deve confermare in forma scritta le variazioni effettuate (isolamento di un freno, sostituzione di un veicolo indicando il numero del veicolo tolto e di quello aggiunto nonché la posizione nella composizione del treno, la relativa massa frenata, massa reale e velocità) al personale preposto alla compilazione della lista dei veicoli / foglio veicoli.

Tutte le variazioni dei dati devono essere apportate in maniera chiara e leggibile.

M 18 L/V

LISTA DEI VEICOLI PER TRENI VIAGGIATORI	STAZIONE	UMR	Tel	Fax	Firma agente compilatore

1	2a	2b	3		4c	5c	5d	6		7	8	10	tr..... del .....
NUMERO DEI VEICOLI	ASSI		LUNGHEZZA		MASSA	MASSA F.		POSTI		STAZIONE DI PARTENZA	STAZIONE DI ARRIVO	OSSERVAZIONI (stazione che modifica)	da .....
	C	V	m	l/10	(t)	R	P	1	2				a .....
													tr..... del .....
													da .....
													a .....
													tr..... del .....
													da .....
													a .....
													tr..... del .....
													da .....
													a .....
													tr..... del .....
													da .....
													a .....
													tr..... del .....
													da .....
													a .....
													tr..... del .....
													da .....
													a .....
													tr..... del .....
													da .....
													a .....
													tr..... del .....
													da .....
													a .....
													tr..... del .....
													da .....
													a .....
													tr..... del .....
													da .....
													a .....
													tr..... del .....
													da .....
													a .....
													tr..... del .....
													da .....
													a .....
													tr..... del .....
													da .....
													a .....

ANNOTAZIONI

M 18 L/V MULTIPLA

LISTA DEI VEICOLI PER TRENI VIAGGIATORI							STAZIONE DI ……		
1	2	3		4c	5c	5d	10	tr…….. del ……..…	tr…….. del ……..…	tr…….. del ……..…
NUMERO DEI VEICOLI	ASSI	LUNGHEZZA		MASSA	MASSA F.		OSSERVAZIONI	da ……..	da ……..	da ……..
		m	1/10	(t)	R	P	(stazione che modifica)	a ……..	a ……..	a ……..
								tr…….. del ……..…	tr…….. del ……..…	tr…….. del ……..…
								da ……..	da ……..	da ……..
								a ……..	a ……..	a ……..
								tr…….. del ……..…	tr…….. del ……..…	tr…….. del ……..…
								da ……..	da ……..	da ……..
								a ……..	a ……..	a ……..
								tr…….. del ……..…	tr…….. del ……..…	tr…….. del ……..…
								da ……..	da ……..	da ……..
								a ……..	a ……..	a ……..
								tr…….. del ……..…	tr…….. del ……..…	tr…….. del ……..…
								da ……..	da ……..	da ……..
								a ……..	a ……..	a ……..
								tr…….. del ……..…	tr…….. del ……..…	tr…….. del ……..…
								da ……..	da ……..	da ……..
								a ……..	a ……..	a ……..
								tr…….. del ……..…	tr…….. del ……..…	tr…….. del ……..…
								da ……..	da ……..	da ……..
								a ……..	a ……..	a ……..
								tr…….. del ……..…	tr…….. del ……..…	tr…….. del ……..…
								da ……..	da ……..	da ……..
								a ……..	a ……..	a ……..
								tr…….. del ……..…	tr…….. del ……..…	tr…….. del ……..…
								da ……..	da ……..	da ……..
								a ……..	a ……..	a ……..
ANNOTAZIONI								tr…….. del ……..…	tr…….. del ……..…	tr…….. del ……..…
								da ……..	da ……..	da ……..
								a ……..	a ……..	a ……..
								tr…….. del ……..…	tr…….. del ……..…	tr…….. del ……..…
								da ……..	da ……..	da ……..
								a ……..	a ……..	a ……..

RIEPILOGO DI COMPOSIZIONE E FRENATURA

LOCOMOTIVA/E IN SERVIZIO			TOTALI DELLA PARTE RIMORCHIATA				VEICOLI	RANGO
GRUPPO	MASSA	MASSA FRENATA	MASSA FRENATA	MASSA LORDA	NUMERO ASSI	LUNGHEZZA (m)		
							VELOCITÀ …… …Km/h	
							VELOCITÀ……. Km/h	
							VELOCITÀ……..Km/h	

RIEPILOGO

% Massa frenata prevista	% Massa frenata effettiva	Massa frenata prevista	Massa frenata effettiva	Massa treno	Prestazione utilizzabile	Prestazione utilizzata	Assi		Lunghezza
							Levati	aggiunti	
%	%								
%	%								
%	%								

Firma dell'agente compilatore UMR di Tel Fax

LISTA DEI VEICOLI PER TRENI MERCI **FOGLIO** **di** **STAZIONE di** **M 18 L/M**

	1	2		3		4	5	6	7	8			9	10	11	12	13	14	15	
PR	**Numero veicoli**	**Assi**		**Lungh.**		**Massa (t)**	**Massa frenata**	**Freno P o G**	**Freno a mano**	**Merce**	**R.I.D.**		**Stazione di partenza**	**Stazione di arrivo**	**Codice lotiss.**	**VEL.**	**Massa per asse**	**Codifica**	**Stazione che ritira/aggiunge**	FIRMA COMPILATORE
		C	**V**	**m**	**1/10**						**Peric.**	**ONU**								
1																				TRENO
2																				del
3																				da
4																				a
5																				TRENO
6																				del
7																				da
8																				a
9																				TRENO
10																				del
11																				da
12																				a
13																				ANNOTAZIONI
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
21																				
22																				
23																				
24																				
25																				
26																				
27																				
28																				
29																				
30																				
31																				
32																				
33																				
34																				
35																				

RIEPILOGO DI COMPOSIZIONE E FRENATURA

N° Treno
Del ……...
Da ……
A ……..
Firma del compilatore ……

LOCOMOTIVA/E IN SERVIZIO

Gruppo	Massa	Massa fren.
--------	------	---------
--------	------	---------
--------	------	---------

TOTALI DELLA PARTE RIMORCHIATA

Massa frenata (t)	Massa lorda (t)	Assi N.	Lunghezza (m)
----------	----------	-------	----------
----------	----------	-------	----------
----------	----------	-------	----------

R I E P I L O G O

% Massa fren. prevista	% Massa fren. effettiva	Massa fren. prevista	Massa fren. effettiva	Massa treno	Prestazione utilizzabile	Prestazione utilizzata	Assi levati	Assi aggiunti	Lungh. m	Carri C. V.	Carrozze o altri
----------%	----------%	----------	----------	----------	----------	----------	-------	-------	-------	-------	----------
----------%	----------%	----------	----------	----------	----------	----------	-------	-------	-------	-------	----------
----------%	----------%	----------	----------	----------	----------	----------	-------	-------	-------	-------	----------

VELOCITÀ VEICOLI:……Km/h Rango……..
VELOCITÀ VEICOLI:……Km/h Rango……..
VELOCITÀ VEICOLI:……Km/h Rango……..

Art. 12

BOLLETTINO DI FRENATURA E COMPOSIZIONE CARATTERISTICHE E NORME PER L'USO

1. Generalità

Il Bollettino di Frenatura e Composizione (BFC) contiene i dati relativi alle caratteristiche dei rotabili in composizione ad un treno (dati treno).

Il BFC è previsto in due versioni:

- BFC/1, per treni composti di materiale ordinario (sia merci che viaggiatori) che circolano con lista veicoli/foglio veicoli separata, per locomotive isolate ed ETR (vedi facsimile BFC/1);
- BFC/2, per treni viaggiatori composti di materiale ordinario con lista veicoli/foglio veicoli integrata nel documento, per mezzi leggeri, ETR e locomotive isolate (vedi facsimile BFC/2).

Sulle linee dove è ammesso l'impiego della Scheda Treno, i treni devono essere scortati dal BFC; i treni circolanti sulle rimanenti linee devono essere scortati dal foglio di corsa.

I treni che circolano, anche per una sola parte del percorso, su linee dove deve essere utilizzato il foglio di corsa devono essere scortati unicamente da tale documento per l'intero percorso.

2. Compilazione del BFC

Il BFC deve essere compilato per tutti i treni e li accompagna per l'intero percorso dalla stazione di origine a quella di destinazione.

Il BFC deve essere compilato e consegnato ai treni in unica copia.

Un unico BFC può essere utilizzato per più numeri di treno effettuati con lo stesso materiale, purché con orari prescritti di partenza dalle stazioni di origine dei vari percorsi ricadenti nella stessa giornata solare.

Il BFC dei treni composti di materiale ordinario può essere compilato:

- dall'addetto alla formazione treni in possesso di specifica abilitazione;
- dal capotreno;
- dal personale di condotta in possesso di specifica abilitazione. Nei treni senza capotreno tali incombenze possono essere devolute al personale di condotta, anche se non in possesso della predetta specifica abilitazione, solo per interventi su rotabili in avaria (art. 81 bis. PGOS).

Il BFC dei treni composti di mezzi leggeri, ETR e locomotive isolate deve essere compilato dal personale di condotta di testa.

L'agente a cui compete la compilazione del BFC deve esporre i dati caratteristici del treno, richiesti dalla normativa vigente, negli appositi quadri e firmare in calce il documento.

Le annotazioni relative alle constatazioni e verifiche al materiale, previste nel quadro II del foglio di corsa, devono essere riportate nell'apposito quadro "Constatazioni e verifiche al materiale -Annotazioni" del BFC, mentre le segnalazioni da apportare nel quadro V del foglio di corsa devono essere riportate su apposito M.40a da allegare al riepilogo delle prescrizioni di movimento.

3. Dati inseriti nel BFC/1

Il BFC/1 è costituito da una serie di campi, di cui quelli a fondo grigio non devono essere compilati per i treni in servizio interno.

Il personale incaricato procederà alla compilazione secondo le istruzioni riportate sul retro del BFC/1 (vedi facsimile); queste ultime possono essere consegnate a parte nel caso di produzione informatizzata del BFC/1.

Sul BFC/1 devono essere riportati i dati treno relativi a tutti i rotabili in composizione.

In particolare:

- Nel quadro [15] deve essere riportata la sigla di composizione corrispondente ai dati reali di composizione del treno;
- Nel quadro [17] deve essere barrata la casella corrispondente alla particolare composizione del treno, quando tale composizione è diversa da quella programmata e/o comunicata dalle Imprese Ferroviarie al personale interessato. In tal caso devono essere praticate al personale dei treni le opportune prescrizioni previste dagli artt. 91 bis e 91 ter della PGOS (presenza non programmata di veicoli con telechiusura e/o controllo centralizzato delle porte e/o delle sospensioni pneumatiche, ecc.);
- Nel quadro [18] sarà registrata la località di emissione, nonché la quantità delle prescrizioni tecniche emesse/versate e dei TV 40.

Nel caso di variazione dei dati di composizione e/o frenatura durante il percorso, devono essere aggiornati i rispettivi campi; in particolare, in caso di variazione di uno dei dati componenti la sigla di composizione, deve essere compilato un altro quadro [15]. L'agente cui spetta effettuare le variazioni di cui sopra deve emettere anche le necessarie prescrizioni tecniche.

4. Dati inseriti nel BFC/2

Il BFC/2 comprende al suo interno una sezione nella quale devono essere riportati i dati richiesti per la lista veicoli.

Il personale incaricato procederà alla compilazione secondo le istruzioni riportate sul retro del BFC/2 (vedi facsimile); queste ultime possono essere consegnate a parte nel caso di produzione informatizzata del BFC/2.

Sul BFC/2 devono essere riportati i dati treno relativi a tutti i rotabili in composizione.

In particolare:

- nel quadro [5] devono essere riportati i dati relativi alla frenatura, lunghezza del treno e velocità dei veicoli; i restanti dati del quadro [5] devono essere riportati secondo le indicazioni fornite dall'Impresa Ferroviaria interessata;
- nel quadro [10] deve essere riportata la sigla di composizione corrispondente ai dati reali di composizione del treno;
- nel quadro [12] deve essere barrata la casella corrispondente alla particolare composizione del treno, quando tale composizione è diversa da quella programmata e/o comunicata dalle Imprese Ferroviarie al personale interessato. In tal caso devono essere praticate al personale dei treni le opportune prescrizioni previste dagli artt. 91 bis e 91 ter della PGOS (presenza non programmata di veicoli con telechiusura e/o controllo centralizzato delle porte e/o delle sospensioni pneumatiche, ecc.);
- nel quadro [13] sarà registrata la località di emissione, nonché la quantità delle prescrizioni tecniche emesse/versate e dei TV 40.

Nel caso di variazione dei dati di composizione e/o frenatura durante il percorso, devono essere aggiornati i rispettivi campi; in particolare:

- in caso di variazione di uno dei dati componenti la sigla di composizione, deve essere compilato un altro quadro [10];
- la colonna "Annotazioni" del quadro [5] deve essere utilizzata per eventuale annotazioni, anche in corso di viaggio, relative al materiale rimorchiato.

L'agente cui spetta effettuare le variazioni di cui sopra deve emettere anche le necessarie prescrizioni tecniche.

5. Consegna e custodia del BFC

Il BFC deve essere consegnato, unitamente agli altri documenti di scorta ed alle eventuali prescrizioni di movimento e tecniche, al capotreno che lo custodirà durante tutto il percorso.

Nei treni senza capotreno, nei treni di mezzi leggeri, ETR e locomotive isolate il BFC deve essere custodito dal personale di condotta per tutto il percorso.

Ad ogni variazione dei dati treno conseguente a manovre o guasti al materiale, il formatore treni o il capotreno, o il personale di condotta nei treni senza capotreno, ETR, mezzi leggeri, locomotive isolate, provvederà all'aggiornamento dei dati treno contenuti nel BFC ed al confronto con quelli riportati sulla Scheda Treno. In caso di incongruenza dei dati dovrà essere ristampata la Scheda Treno con i dati congruenti con quelli reali riportati sul BFC; qualora ciò non risulti possibile, il personale di condotta regolerà la marcia secondo le procedure previste in caso di incongruenza dei dati come indicato dalla normativa sull'impiego della Scheda Treno.

6. Consegna del BFC nel caso di cambio del personale

Per la consegna del BFC nel caso di cambio del personale, devono essere osservate le procedure previste nell'art.14 del presente allegato.

7. Facsimile BFC/1 – BFC/2.

(facsimile – fronte)

BOLLETTINO DI FRENATURA E COMPOSIZIONE (con lista veicoli non integrata) **Mod. BFC/1**

[1] Numero del treno	[2] Data di partenza	[3] Stazione di partenza	[4] Stazione di arrivo

[5] Velocità massima veicoli	[6] Tipo di freno	[7] Massa da frenare del treno			[8] Massa frenata del treno		
		Loc.	Veicoli	Totale	Loc.	Veicoli	Totale
		t	t	t	t	t	t
	Variazioni	t	t	t	t	t	t
		t	t	t	t	t	t
		t	t	t	t	t	t

[9] Massa frenata prescritta			[10] % Massa frenata	[11] Freni a disco	[12] Suole <K>	[13] Lunghezza del treno	[14] Merci pericolose
Locomotive	Veicoli	Totale					
t	t	t				m	
t	t	t				m	
t	t	t				m	
t	t	t				m	
t	t	t				m	

[15] Sigla di composizione 1			[15] Sigla di composizione 2			[15] Sigla di composizione 3		
1	2	3	1	2	3	1	2	3
4	5 %		4	5 %		4	5 %	
Integrazione alla sigla			Integrazione alla sigla			Integrazione alla sigla		
6	6	6	6	6	6	6	6	6

[16] Ristampata scheda treno SI ☐ NO ☐	[16] Ristampata scheda treno SI ☐ NO ☐	[16] Ristampata scheda treno SI ☐ NO ☐

[17] Composizione particolare		[18] Prescrizioni tecniche				
			Emesse	Emesse	Emesse	Versate
Rotabili a due piani	☐					
Controllo centralizzato sospensioni pneumatiche	☐	Località				
Controllo centralizzato chiusura porte (BP)	☐	M 40				
Telechiusura porte	☐					
Vetture media distanza	☐	TV40				

Il Compilatore

_____

Ufficio mat. rot competente: _____
Telefono: _____

Emesso in data: _____ ore: _____

(facsimile – retro)
Legenda: **Mod. BFC/1**

[1] Inserire il numero del treno o i numeri di tutti i treni effettuati con la stessa composizione nella stessa giornata solare.
[2] Inserire la data prevista di effettuazione del treno o dei treni.
[3] Inserire il nome della stazione di origine del treno o dei treni (in caso di più treni effettuati con la stessa composizione ed aventi origine nella stessa località compilare solo la prima riga corrispondente).
[4] Inserire il nome della stazione di destinazione del treno o dei treni (in caso di più treni effettuati con la stessa composizione, ed aventi per destinazione una stessa località, compilare solo la prima riga corrispondente).
[5] Inserire la velocità massima ammessa dal materiale rimorchiato espressa in km/h.
[6] Indicare il tipo di freno attivato (P o G).
[7] Inserire nei rispettivi riquadri la massa da frenare, espressa in tonnellate, delle locomotive e dei veicoli in composizione al treno ed il relativo totale.
[8] Inserire nei rispettivi riquadri la massa frenata, espressa in tonnellate, delle locomotive e dei veicoli in composizione al treno ed il relativo totale.
[9] **Quadro da utilizzare solo per determinati treni in servizio internazionale**. Inserire nei rispettivi riquadri la massa frenata prescritta, in tonnellate, delle locomotive e dei veicoli in composizione al treno ed il relativo totale.
[10] Inserire il valore della percentuale di massa frenata del treno, ricavato dal rapporto tra il dato totale del quadro [8] e quello del quadro [7] moltiplicato per 100 ed arrotondato per difetto secondo le norme vigenti.
[11] **Quadro da utilizzare solo per determinati treni in servizio internazionale.**
[12] **Quadro da utilizzare solo per determinati treni in servizio internazionale.**
[13] Inserire la lunghezza totale del treno, in metri, comprese le locomotive.
[14] Inserire un "SI" o un "NO" per segnalare la presenza o meno nel carico di merci classificate pericolose.
[15] Nei campi da 1 a 6 inserire i dati che costituiscono la sigla di composizione, all'atto della formazione del treno (Sigla di composizione reale 1) ed a seguito di variazioni intervenute durante il percorso (Sigla di composizione reale 2 - 3). I dati da riportare nei vari campi sono (vedi normativa scheda treno):

1	M – V – VS – T M → Treni **M**erci V → Treni **V**iaggiatori di materiale ordinario VS → Treni **V**iaggiatori **S**pecializzati di mezzi leggeri ed ETR T → **T**radotte
2	Velocità massima veicoli in Km/h
3	Rango Veicoli
4	Frenatura G – P
5	Percentuale di massa frenata
6	Gruppo delle locomotive attive in composizione

[16] Barrare la casella Si o No se, a seguito di variazioni ai dati contenuti nella sigla di composizione rispetto a quanto programmato è stata ristampata la scheda treno.
[17] Barrare la casella corrispondente alla particolare composizione del treno. Quando tale particolare composizione non è programmata (portata a conoscenza del personale dei treni dalle IF di appartenenza) ne deve essere dato avviso al personale dei treni stessi attraverso M40.
[18] Inserire la località dove sono state emesse prescrizioni tecniche (M40 e/o TV40), inserendo la quantità di queste nelle relative caselle.

Il quadro **"Constatazioni e verifiche al materiale – Annotazioni"** deve essere utilizzato anche per le consegne indirette delle prescrizioni tecniche.

Modalità di utilizzo:
Il BFC/1 deve essere compilato al momento della formazione del treno e custodito durante tutto il percorso; deve essere inoltre aggiornato dal capotreno o dal personale di condotta in caso di anormalità.
Quando un dato varia durante il percorso, barrare il numero non più valido (in maniera che resti comunque leggibile) e riportare il nuovo valore nella casella sottostante.
Le parti a fondo grigio non devono essere compilate.

Quantità di BFC consegnati N° _____

Constatazioni e verifiche al materiale - Annotazioni

(facsimile – fronte) All. 2

BOLLETTINO DI FRENATURA E COMPOSIZIONE (con lista veicoli per treni viaggiatori integrata) **Mod. BFC/2**

[1] Numero del treno	[2] Data di partenza	[3] Stazione di partenza	[4] Stazione di arrivo

[5] Lista Veicoli

PR	Numero veicoli o gr. mezzi leggeri/ETR	Cod. rip.	Assi	Lun. (m)	Massa (t.)	Massa frenata (t.)	posti 1ª	posti 2ª	Stazione mittente	Stazione destinaz.	Fr.	Vel. km/h	Annotazioni
	Totali												

	[6] Massa da frenare del treno (t.)			[7] Massa frenata del treno (t.)			[8] % Massa frenata	[9] Lunghezza del treno (m)
	Locomotive	Veicoli	Totale	Locomotive	Veicoli	Totale		
Totali								
Variaz. 1								
Variaz. 2								

[10] Sigla di composizione 1			[10] Sigla di composizione 2			[10] Sigla di composizione 3		
1	2	3	1	2	3	1	2	3
4	5 %		4	5 %		4	5 %	
Integrazione alla sigla			Integrazione alla sigla			Integrazione alla sigla		
6	6	6	6	6	6	6	6	6

[11] Ristampata scheda treno SI ☐ NO ☐	[11] Ristampata scheda treno SI ☐ NO ☐	[11] Ristampata scheda treno SI ☐ NO ☐

[12] Composizione particolare	
Rotabili a due piani	☐
Controllo centralizzato sospensioni pneumatiche	☐
Controllo centralizzato chiusura porte (BP)	☐
Telechiusura porte	☐
Vetture media distanza	☐

[13] Prescrizioni tecniche				
	Emesse	Emesse	Emesse	Versate
Località				
M 40				
TV40				

Il Compilatore

_____

Ufficio mat. rot. competente: _____

Telefono: _____

Emesso in data: _____ ore: _____

(facsimile – retro)

All. 2

Legenda: **Mod. BFC/2**

[1] Inserire il numero del treno o i numeri di tutti i treni effettuati con la stessa composizione nella stessa giornata solare.
[2] Inserire la data prevista di effettuazione del treno o dei treni.
[3] Inserire il nome della stazione di origine del treno o dei treni (in caso di più treni effettuati con la stessa composizione ed aventi origine nella stessa località compilare solo la prima riga corrispondente).
[4] Inserire il nome della stazione di destinazione del treno o dei treni (in caso di più treni effettuati con la stessa composizione, ed aventi per destinazione una stessa località, compilare solo la prima riga corrispondente).
[5] Compilare la lista veicoli secondo la normativa vigente riportando i dati relativi alla frenatura, lunghezza e velocità dei veicoli. Per i restanti dati valgono le indicazioni dell'IF interessata.
[6] Inserire nei rispettivi riquadri la massa da frenare, espressa in tonnellate, delle locomotive e dei veicoli in composizione al treno ed il relativo totale.
[7] Inserire nei rispettivi riquadri la massa frenata, espressa in tonnellate, delle locomotive e dei veicoli in composizione al treno ed il relativo totale.
[8] Inserire il valore della percentuale di massa frenata del treno, ricavato dal rapporto tra il dato totale del quadro [7] e quello del quadro [6] moltiplicato per 100 ed arrotondato per difetto secondo le norme vigenti.
[9] Inserire la lunghezza totale del treno, in metri, comprese le locomotive.
[10] Nei campi da 1 a 6 inserire i dati che costituiscono la sigla di composizione, all'atto della formazione del treno (Sigla di composizione reale 1) ed a seguito di variazioni intervenute durante il percorso (Sigla di composizione reale 2 - 3). I dati da riportare nei vari campi sono (vedi normativa scheda treno):

1	**V – VS** V → Treni **V**iaggiatori di materiale ordinario VS → Treni **V**iaggiatori **S**pecializzati di mezzi leggeri ed ETR
2	Velocità massima veicoli in Km/h
3	Rango Veicoli
4	Frenatura G – P
5	Percentuale di massa frenata
6	Gruppo delle locomotive attive in composizione

[11] Barrare la casella Si o No se, a seguito di variazioni ai dati contenuti nella sigla di composizione rispetto a quanto programmato, è stata ristampata la scheda treno.
[12] Barrare la casella corrispondente alla particolare composizione del treno. Quando tale particolare composizione non è programmata (portata a conoscenza del personale dei treni dalle IF di appartenenza attraverso strumenti aziendali) ne deve essere dato avviso al personale dei treni stessi con M40.
[13] Inserire la località dove sono state emesse prescrizioni tecniche (M40 e/o TV40), inserendo la quantità di queste nelle relative caselle.

Il quadro **"Constatazioni e verifiche al materiale – Annotazioni"** deve essere utilizzato anche per le consegne indirette delle prescrizioni tecniche.

Modalità di utilizzo:
Il BFC/2 deve essere compilato al momento della formazione del treno e custodito durante tutto il percorso; deve essere inoltre aggiornato dal capotreno o dal personale di condotta in caso di anormalità.

Quantità di BFC consegnati N° _____

Constatazioni e verifiche al materiale - Annotazioni

Art. 13

NORME PARTICOLARI PER L'EMISSIONE DEI MODULI DI PRESCRIZIONI TECNICHE RIGUARDANTI TRENI SCORTATI DA BOLLETTINO DI FRENATURA E COMPOSIZIONE O FOGLIO DI CORSA MULTIPLO

Nei moduli di prescrizioni tecniche emessi dalla stazione che compila il bollettino di frenatura e composizione (BFC) o il foglio di corsa multiplo (FdC) devono essere indicati tutti i treni previsti dal BFC o dal FdC.

Nei moduli emessi durante il percorso, per eventuali prescrizioni tecniche devono essere indicati, oltre al treno interessato, anche tutti i rimanenti treni indicati nel BFC o nel FdC.

In tale evenienza, per i soli treni scortati da FdC, nella stazione di origine della relazione successiva deve essere ricompilato il quadro VII e praticate al treno tutte le prescrizioni tecniche. Le prescrizioni precedentemente emesse devono essere ritirate apponendo annotazione sul foglio di corsa e non devono essere più utilizzate.

Art. 14

CONSEGNA DEI DOCUMENTI DI SCORTA E DEI MODULI DI PRESCRIZIONE DI MOVIMENTO E TECNICHE NEL CASO DI CAMBIO DEL PERSONALE DEI TRENI

Nel caso di cambio del personale dei treni per la consegna dei documenti di scorta e dei moduli di prescrizione devono essere osservate le procedure di seguito specificate:

a) **cambio contemporaneo del personale di condotta e del capotreno senza dirette consegne**

Il capotreno deve annotare nell'apposito quadro (Constatazioni e verifiche al materiale – annotazioni) del bollettino di frenatura e composizione (BFC), o sul quadro V del foglio di corsa, la stazione interessata e l'ora di arrivo reale del treno.

Il capotreno dovrà, inoltre, consegnare all'agente addetto alla formazione treni o, se questo non è presente, al dirigente movimento il BFC (o foglio di corsa), il riepilogo delle prescrizioni di movimento, nonché tutti i moduli di prescrizione di movimento e tecniche (comprese quelle del personale di condotta), dei quali, i predetti agenti, hanno l'obbligo di verificare la quantità rispetto al BFC (o foglio di corsa) e al riepilogo delle prescrizioni di movimento.

Il capotreno montante ritirerà dall'agente addetto alla formazione treni o dal dirigente movimento le prescrizioni ed i documenti e, dopo averne verificato il quantitativo rispetto a quanto indicato sul BFC (o foglio di corsa) e nel riepilogo, rilascerà firma di ricevuta nell'apposito quadro del BFC (o foglio di corsa) e del riepilogo;

b) **cambio del solo capotreno senza dirette consegne**

Il capotreno smontante provvederà a consegnare il BFC (o foglio di corsa), il riepilogo

delle prescrizioni di movimento e tutti i moduli di prescrizione (sia di movimento che tecniche) al personale di condotta; quest'ultimo, dopo aver controllato con quelli in suo possesso il numero d'ordine di ciascun modulo e le stazioni emittenti con quanto indicato nel BFC (o foglio di corsa) e nel riepilogo delle prescrizioni di movimento, consegnerà i moduli stessi al capotreno subentrante, ritirandone firma sul riepilogo, se trattasi di prescrizioni di movimento, o sull'apposito quadro del BFC (o foglio di corsa), se trattasi di prescrizioni tecniche.

c) **cambio del solo personale di condotta senza dirette consegne**

Il personale di condotta smontante provvederà a consegnare tutti i moduli di prescrizione (sia di movimento che tecniche) al capotreno; quest'ultimo, dopo aver controllato con quelli in suo possesso il numero d'ordine di ciascun modulo e le stazioni emittenti, consegnerà i moduli stessi al personale di condotta subentrante, ritirandone firma sul riepilogo di moduli di prescrizione se trattasi di prescrizione di movimento oppure, se trattasi di prescrizione tecniche, sull'apposito quadro del BFC (o foglio di corsa).

Le specifiche procedure predette devono essere osservate anche nel caso in cui, oltre al cambio del personale di condotta e/o di accompagnamento avvenga il cambio del materiale.

Art. 15

DOCUMENTO TRENO

1. Documento treno unificato

Il documento treno unificato (foglio di corsa M.16/E – M 16/Em e bollettino di trazione TV 306/E – unif/sper) deve scortare ciascun treno e viene emesso e consegnato nella stazione di origine. Di regola il documento interessa l'intero percorso del treno; tuttavia può essere programmato il cambio dello stesso nelle stazioni intermedie del percorso. Il documento treno deve essere compilato dall'agente addetto alla formazione del treno o dal capotreno. Si fa eccezione per le linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci nelle quali alcune colonne, possono essere compilate dal dirigente come di seguito specificato.

Ogni scritturazione deve essere intelligibile. E' vietata ogni alterazione le correzioni che eventualmente si rendessero necessarie dovranno essere fatte in modo da lasciar leggere ciò che era stato scritto prima.

Il documento treno deve essere firmato dall'agente addetto alla formazione dei treni o dal capotreno.

Sulle linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci il documento treno deve essere firmato anche dal dirigente.

Il documento deve essere riconsegnato nella stazione termine di corsa nell'ufficio designato dall'Impresa Ferroviaria.

Il capotreno deve accertarsi che le annotazioni fatte su tale documento e le prescrizioni tecniche comunicate a mezzo dei relativi moduli siano esatte, chiare e conformi ai regolamenti ed all'orario di servizio, che siano concordanti fra loro e con la composizione del treno.

Nella stazione di origine del treno ed in quelle dove è previsto il cambio dei documenti di scorta, il capotreno non deve partire se non è in possesso del documento treno oppure se il treno non ha fermata d'orario o prescritta nella stazione che delimita il tratto del documento stesso. In tale evenienza il capotreno deve tempestivamente informare il dirigente o l'agente addetto alla formazione dei treni.

Nei treni senza capotreno la compilazione del documento-treno, per quanto di sua competenza, viene eseguita dal personale di condotta secondo le norme specifiche stabilite dall'Allegato X dell'Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive.

Il documento treno è composto da:

- foglio di corsa;
- bollettino di trazione.

2. Foglio di corsa.

Il foglio di corsa (M 16/E) comprende l'intestazione e, di regola, 8 quadri suddivisi in colonne numerate e distinti con numeri romani.

a) **Intestazione**

Tale quadro contiene l'indicazione:

- del numero del fascicolo linea, fascicolo orario o della circolare in cui risulta l'orario del treno;
- della classificazione e della categoria del treno secondo le indicazioni riportate in calce alla prima pagina;
- del numero del treno;
- della stazione di partenza segnata col timbro e di quella destinataria;
- della data di partenza.

b) **Quadro I** (Consegna e Ricevimento) *per memoria*

c) **Quadro II** (Constatazioni e verifiche al materiale)

II STAZIONE Dove avviene la constatazione	CONSTATAZIONI E VERIFICHE AL MATERIALE (1)		
	FRENO CONTINUO	RISCALDAMENTO	AVARIE, AMMANCHI E PULIZIA
1	2	3	4
(1) Ciascun agente convaliderà con la firma e con l'indicazione del profilo le singole dichiarazioni (scritte di proprio pugno) sulla constatazione eseguita.			

Il quadro II è composto di 4 colonne—e deve essere utilizzato dall'agente che esegue verifiche e constatazioni al materiale per apporvi le proprie dichiarazioni completate dalla firma (per esteso) e dal profilo.

Le annotazioni relative al risultato delle prescritte verifiche e prove del funzionamento del freno continuo e quelle relative al riscaldamento devono essere fatte direttamente dal verificatore.

Nel caso di verifica in stazione sprovvista di verificatore, oppure in linea, le annotazioni devono essere fatte dal capotreno.

Il capotreno deve tenere conto delle indicazioni riportate nella colonna 2, relative al funzionamento del freno continuo, per provvedere all'eventuale attivazione della frenatura a mano e delle indicazioni sullo stato del materiale, riportate nella colonna 4.

d) **Quadro R** (Compartimenti riservati ed a letto) *per memoria*

e) **Quadro III** (Moduli consegnati e versati)

III TRENO	STAZIONE di origine	CONSEGNATI DALLA STAZIONE DI ORIGINE O CAPOTRONCO	VERSATI	
		M40	M40	TV40

Il quadro III deve essere utilizzato esclusivamente per i moduli riguardanti le prescrizioni tecniche.

Lo stesso è diviso in due parti; nella prima vengono riportati esclusivamente gli M 40, relativi alle caratteristiche tecniche di composizione del treno, consegnati dall'Impresa Ferroviaria; nella parte "Versati" viene registrata dal capotreno la quantità dei moduli M 40 versati alla stazione che ritira il foglio di corsa.

f) **Quadro IV** (Consegna moduli al macchinista)

IV **CONSEGNA MODULI AL MACCHINISTA**
Si consegnano ..... moduli nella stazione di ..... Il Capotreno ..... Il Macchinista .....

Il quadro IV deve essere utilizzato esclusivamente per i moduli riguardanti le prescrizioni tecniche. Per le prescrizioni di movimento deve essere utilizzato il riepilogo delle prescrizioni di movimento.

Il quadro IV deve essere compilato dal capotreno e controfirmato dal personale di condotta nel caso in cui nelle stazioni intermedie il cambio del personale di condotta avvenga senza possibilità di dirette consegne. Nei treni senza capotreno tale quadro deve essere compilato dal personale addetto alla formazione treni.

g) **Quadro V** (Rapporto del capotreno)

V RAPPORTO DEL CAPOTRENO .....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Il Dirigente	Il Capotreno [3]	Impianto	Il Dirigente
in partenza	Il Capotreno [3]	Impianto	in arrivo

In questo quadro il capotreno deve fare il rapporto sul viaggio compiuto e, quando non abbia nulla da riferire di anormale, deve scrivere: “servizio regolare”.

Quando si verifichino anormalità nella sicurezza della circolazione o danni alle persone, il capotreno deve compilare il rapporto procurando di raccogliere e riferire tutti i dati e le circostanze sull’accaduto.

In particolare il capotreno deve sempre indicare sul rapporto:

1) in caso di fermata straordinaria in linea:

- la causa della fermata;
- l’ora e la località di arresto;
- l’ora di proseguimento del treno.

(3) Cognome leggibile

2) in caso di fermata per insufficienza di trazione e successivo dimezzamento:

- l'ora e la località di arresto;
- l'ora di proseguimento della prima parte;
- l'ora di arrivo della locomotiva di ritorno;
- l'ora di partenza della seconda parte e d'arrivo alla stazione successiva.

3) in caso di spezzamento:

- l'ora e la località dove l'evento si è verificato;
- se, dove ed a che ora si è arrestata la seconda parte;
- se, dove ed a che ora si è arrestata la prima parte;
- se, e da chi sono stati fatti segnali d'arresto alla seconda parte;
- se, e da chi sono stati fatti segnali d'arresto alla prima parte.

4) in caso di richiesta di locomotiva di soccorso:

- l'ora e la località di arresto;
- l'ora in cui il personale di condotta ha richiesto il soccorso;
- l'ora di arrivo del soccorso;
- l'ora di proseguimento del treno.

5) cambio del personale dei treni senza dirette consegne:

- l'ora reale di arrivo e la località interessata.

h) **Quadro VI** (Andamento del treno) *per memoria*

i) **Quadro VII** (Composizione e frenatura)

Quadro VII

N° TRENO	Arrivo ultimo treno incrociante (*)	INCROCI		Precedenze (***)	STAZIONI	MODULI I RICEVUTI	FRENATURA					PRESTAZIONE		ASSI		CARRI		CARROZZE ED ALTRI VEICOLI
							PERCENTUALE		MASSA FRENATA		Massa del treno	Utilizzabile	Utilizzata	Levati	Aggiunti	Carichi	Vuoti	
		Normali (**)	Anormali (**)				Prescritta	Effettiva	Prescritta	Effettiva								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18

(*) Si omette quando l'incrocio avviene senza fermata. (**) Da compilarsi solo sulle linee dove vige il controllo degli incroci da parte del personale dei treni.
(***) Da compilarsi solo sulle linee esercitate con Dirigente Unico.

MEZZI DI TRAZIONE

LOCOMOTIVA TITOLARE				TRAZIONE MULTIPLA				
PREVISTA		UTILIZZATA						
GRUPPO	RAPPORTO	GRUPPO	RAPPORTO	DA	A	GRUPPO	RAPPORTO	IN CODA, IN TESTA, INTERCALATA

Il quadro VII del foglio di corsa deve essere compilato nella stazione di origine ed in quella intermedia ove avvengono variazioni alla composizione del treno. L'agente addetto alla formazione dei treni che compila il quadro VII dovrà esporre i dati relativi alla composizione del treno, rilevabili dal mod. M 18, nelle colonne da 7 a 18, secondo l'intestazione delle colonne stesse; inoltre, se del caso, indicherà nella colonna 12 le variazioni della prestazione utilizzabile in corrispondenza delle stazioni dalle quali dette variazioni dovessero verificarsi.

Nella colonna 16 si comprendono anche le locomotive inattive viaggianti come veicoli ed i carri riscaldo.

Nel caso eccezionale di attivazione della frenatura a mano, nessun dato deve essere esposto nella colonna 9. Le colonne 8 e 10 devono essere compilate dal capotreno che, dopo aver assegnato a ciascun frenatore il freno da presenziare, esporrà la somma delle masse frenate dei veicoli presenziati e sotto di essa il numero complessivo dei frenatori utilizzati, separando i due numeri con un tratto di linea. Quindi esporrà, nella colonna 8, la percentuale effettiva di frenatura.

Nel caso eccezionale di attivazione della frenatura parzialmente continua, i dati relativi al freno continuo e al freno a mano si esporranno su due righe successive unendole con una graffa segnata al margine esterno del quadro.

Le colonne 5 e 6 non devono essere compilate; i dati relativi alla consegna dei moduli relativi a prescrizioni tecniche devono essere riportati nel quadro III mentre quelli relativi alla consegna dei moduli relativi alle prescrizioni di movimento vanno riportati nel riepilogo delle prescrizioni di movimento.

L'agente che provvede, nella stazione di origine, all'esposizione dei dati nel quadro VII deve, di regola, eseguire personalmente anche la visita del materiale.

Si fa eccezione per i treni scortati da foglio di corsa multiplo, nel qual caso la visita deve essere effettuata solo al materiale del primo treno indicato nel programma.

Norme particolari per le linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci

Le colonne 1, 2, 3 e 4 possono essere compilate dal dirigente e/o dal capotreno.

Le colonne da 7 a 18 devono essere compilate dall'agente addetto alla formazione treni o dal capotreno.

Nella colonna 1 il dirigente o il capotreno dovrà esporre l'ora di arrivo dell'ultimo treno incrociante.

Le colonne 2, 3 (se occorre) e 4 debbono essere compilate dal dirigente, se presente, o dal capotreno; nelle colonne 2 e 4 verranno poi riportate a cura del capotreno le indicazioni che si riferissero a prescrizioni eventualmente fatte da stazioni intermedie.

La colonna 3 serve esclusivamente per l'indicazione degli spostamenti d'incrocio. Il capotreno, ricevuto dal dirigente l'ordine di spostamento d'incrocio, annullerà con un tratto di penna trasversale il numero del treno già esistente nelle colonne 2 o 3, riportando il numero del treno stesso nella colonna 3 in corrispondenza della stazione nuova sede d'incrocio.

Man mano che si effettuano gli incroci (e sulle linee a DU anche le precedenze) con i treni segnati nelle colonne 2 e 3 o 4, egli dovrà, nel modo predetto, annullare con tratto trasversale l'indicazione relativa. Per le linee dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, restano valide le disposizioni vigenti.

3. Compilazione dei quadri del foglio di corsa

Con il termine di "stazione" si intende indicare il personale dell'Impresa Ferroviaria preposto alla compilazione dei quadri del foglio di corsa, salvo per le incombenze attribuite al personale della Rete Ferroviaria Italiana (RFI) come di seguito specificato.

Intestazione)
compilazione a cura delle Imprese Ferroviarie.

Quadro I) "Avvisi correnti , ordini, moduli ed attrezzi"
compilazione a cura delle Imprese Ferroviarie.

Quadro II) "Constatazioni e verifiche al materiale"
compilazione a cura delle Imprese Ferroviarie.

Quadro R) "Compartimenti riservati ed a letto"
compilazione a cura delle Imprese Ferroviarie.

Quadro III) "Moduli consegnati dalla stazione"
compilazione a cura delle Imprese Ferroviarie.

Quadro IV) "Consegna dei moduli al macchinista"
compilazione a cura delle Imprese Ferroviarie per le consegne fra agenti delle stesse;
compilazione a cura di RFI nel caso di consegne fra personale di condotta e personale di RFI.

Quadro V) "Rapporto del capotreno"
compilazione a cura delle Imprese Ferroviarie.

Quadro VI) "Andamento treni"
compilazione a cura delle Imprese Ferroviarie.

Quadro VII) "Composizione e frenatura"
Compilazione a cura delle Imprese Ferroviarie, fatta eccezione per le colonne da 2 a 4 che possono essere compilate da RFI.

Nel caso di utilizzo di un foglio di corsa multiplo il quadro deve essere compilato dal capotreno solo per il primo treno che utilizza il foglio di corsa e per i treni successivi deve essere annotato "Vedere treno... ...".

Nel caso di variazione della composizione e/o frenatura durante il viaggio, deve essere compilato nuovamente il quadro in corrispondenza della località interessata riportando i nuovi dati.

Solo sulle linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci la compilazione delle colonne da 2 a 4 può essere effettuata a cura del dirigente.

Firma del foglio di corsa)

a cura dell'agente addetto alla formazione dei treni competente a praticare le prescrizioni tecniche o del capotreno. Sulle linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci il modulo deve essere firmato anche dal dirigente.

4. Foglio di corsa multiplo

Il foglio di corsa multiplo (mod. M.16/Em) può essere utilizzato per relazioni effettuate con lo stesso o con altro materiale purché con orario prescritto di partenza dalle stazioni iniziali dei vari percorsi ricadenti nella stessa giornata solare.

Salvo quanto stabilito successivamente, per la compilazione del mod. M.16/Em valgono le stesse modalità previste per il mod. M.16/E. Il quadro VII deve essere compilato solo per il primo treno; per i treni successivi se non sono apportate variazioni, in corrispondenza della finca in luogo dei dati può essere riportata la dizione "Vedi quadro VII treno.....".

Il mod. M.16/Em può essere utilizzato fino ad un numero di treni uguale a quello consentito dal documento stesso.

Qualora uno stesso materiale venga utilizzato, nell'arco della giornata solare, per un numero di treni superiore a quello consentito dal documento, possono essere utilizzati anche più esemplari di tale mod.M.16/Em da consegnare al primo treno effettuato con detto materiale.

In tal caso, i suddetti mod.M.16/Em, numerati progressivamente, devono rimanere sempre uniti ed annotati nel quadro I del documento relativo al primo treno in circolazione.

I mod.M.16/Em devono essere riconsegnati nella stazione termine di corsa dell'ultimo treno previsto.

Le procedure stabilite per l'impiego di più esemplari del mod.M.16/Em potranno essere adottate anche se, in relazione al numero delle stazioni esistenti sulla relazione, fosse necessario ricorrere a più mod. M.16/E: in tale evenienza, sul frontespizio di ciascun documento dovrà essere praticata, manualmente, l'annotazione "Vale mod. M.16/Em".

Norme particolari per le linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci

Le indicazioni relative agli incroci normali, dove previste, e, sulle linee a DU, anche quelle relative alle precedenze normali, devono essere esposte dalla stazione che compila il foglio di corsa. Ulteriori indicazioni, relative a prescrizioni fatte da altre stazioni, devono essere riportate a cura del capotreno.

5. Bollettino di trazione

compilazione a cura delle Imprese Ferroviarie.

Il bollettino di trazione (TV 306/E Unif.), per la raccolta dei dati relativi al servizio, comprende l'intestazione e 4 quadri oltre ad appositi spazi per le annotazioni del capotreno, personale di condotta e del personale dell'Impresa Ferroviaria addetto al suo coordinamento e vigilanza.

a) **Intestazione**

Il capotreno indicherà il numero del treno (o dei treni) e la relativa data di effettuazione.

b) **Quadro A** (documento)

La compilazione di questo quadro è di pertinenza degli addetti al Nucleo Dati Elettrocontabili (NED) ai quali il documento perviene per la registrazione, fatta eccezione per la colonna 13 nella quale il capotreno dovrà indicare il codice "333" nel caso in cui uno stesso mod. M.16/E sia utilizzato per treni con e senza scorta di movimento o per un singolo treno con tratti scortati da capotreno ed altri tratti non scortati. In tali casi, se il capotreno non scorta il treno nell'ultima parte del percorso, sarà il personale di condotta ad indicare il codice "333" prima di consegnare il documento alla propria Impresa Ferroviaria.

c) **Quadro B** (personale di macchina)

In tale quadro il capotreno riporterà i dati relativi ai mezzi di trazione ed al personale di condotta comunicatigli all'inizio di ciascuna tratta di condotta.

Il capotreno, al termine di ciascuna tratta di condotta, compilerà le colonne 2 e 4 riportando nelle due caselle (DA .... A ....) le stazioni di partenza ed arrivo di ciascun percorso (relativo al personale di condotta).

d) **Quadro "B/pv"**(personale di scorta)

In tale quadro il capotreno riporterà i dati relativi al personale di scorta. In particolare compilerà le colonne 2 e 4 riportando nelle due caselle (DA .... A ....) le stazioni di partenza ed arrivo di ciascun percorso (relativo al personale di scorta).

Nella colonna gruppo veicoli in consegna dovrà essere indicato il veicolo o il gruppo di veicoli in consegna a ciascun agente di scorta, apportando, per esempio, l'annotazione: 10-15, se l'agente ha in consegna i veicoli dal 10° al 15° dalla testa, o 16-coda, se l'agente ha in consegna i veicoli dal 16° a quello di coda.

Nel caso si debba far presenziare con continuità un determinato veicolo, sotto l'anzidetta annotazione dovrà essere riportato il numero del veicolo presenziato.

e) **Quadro servizio di manovra**

In questo quadro dovranno essere annotati i servizi di manovra effettuati.

f) **Riconsegna del documento**

Il capotreno provvederà a riportare nella colonna 2 dei quadri "B" e "B/pv" l'indicazione dei percorsi relativi a ciascun rigo utilizzato; egli deve riconsegnare il documento nella stazione termine di corsa, o nell'ultima stazione indicata nell' "Intestazione".

Il capotreno staccherà dal documento il foglio di corsa per la consegna alle stazioni incaricate del ritiro del documento in base alle vigenti disposizioni.

Il bollettino di trazione sarà consegnato al personale di condotta in servizio nell'ultima stazione termine del "foglio di corsa".

Tale agente provvederà alla successiva consegna del documento alla propria Impresa Ferroviaria.

I dati relativi alla "Riconsegna del mezzo di trazione", previsti al quadro B della sezione TV306/E.Unif. (colonne 27, 30 e 34), saranno trascritti da quest'ultimo prima della consegna del documento alla propria Impresa Ferroviaria. Nei treni senza capotreno la stazione che consegna il mod.TV306/E deve compilare la parte di competenza (quadro "Servizio di manovra" del mod.TV306/E).

ALLEGATO 3

NORME DI ESERCIZIO PER IL COLLEGAMENTO VIA RADIO TERRA-TRENO, BORDO-BORDO E TERRA-TERRA (TELEFONIA MOBILE)

Parte I

NORME GENERALI PER L'USO DELLA TELEFONIA MOBILE

1. Le apparecchiature per il collegamento via radio terra-treno e bordo-bordo (telefoni cellulari), possono essere utilizzate dal personale dei treni per lo scambio delle comunicazioni, registrate o non, previste dalle norme vigenti o necessarie in situazioni contingenti.

2. Le comunicazioni possono essere effettuate tramite le apparecchiature in questione purché siano intellegibili. Per iniziare una conversazione, l'agente chiamato deve rispondere "Pronto .... (specificare funzione dell'agente) del/di ..... (specificare il treno o la località)". L'agente chiamante, verificata la corretta identità dell'agente chiamato, si annuncerà in maniera analoga dando inizio alla conversazione.

3. Le comunicazioni scritte devono essere ricevute e trasmesse a treno fermo. Esse possono essere ricevute e trasmesse direttamente dal personale del treno interessato utilizzando i normali moduli in dotazione o predisposti allo scopo. In questi casi, il numero progressivo del modulo utilizzato ed il numero saltuario, che deve essere sempre aggiunto, assumono il significato di numero del dispaccio per chi trasmette e di numero di controllo per chi riceve. Il dispaccio non potrà essere considerato regolarmente trasmesso finché non siano stati completati il collazionamento e la ricezione del numero di controllo. Il personale del treno che riceve le predette prescrizioni dovrà trasmettere il numero di controllo del proprio modulo, solo dopo aver provveduto a consegnare agli altri agenti interessati copia del modulo stesso nei casi previsti.

4. Le comunicazioni verbali, ricevute e trasmesse dal personale di condotta, quando impegnato nella guida, devono, salvo l'impiego di dispositivi "viva voce" o necessità improvvise legate ad esigenze di sicurezza (segnalazione allarmi, ecc.), avvenire a treno fermo.

5. Per l'effettuazione delle comunicazioni, il personale di condotta può, all'occorrenza, avvalersi dell'apparecchiatura radiotelefonica in dotazione al capotreno e viceversa.

6. Restano invariati gli obblighi degli agenti previsti dalla normativa vigente ai fini dello scambio delle comunicazioni.

7. Le norme tecniche e le specifiche modalità d'impiego delle apparecchiature in questione, sono disciplinati nei Manuali operativi delle apparecchiature stesse.

Parte II

NORME PER L'USO DELLA TELEFONIA MOBILE SU LINEE SERVITE DAL SISTEMA GSM-R

1. *PREMESSA*

La rete radiomobile GSM-R, realizzata nel rispetto degli standard europei e rispondente ai requisiti di interoperabilità fissati dalle direttive europee in materia, mette a disposizione funzionalità e prestazioni orientate alle specifiche esigenze ferroviarie, quali:

- chiamate di emergenza;
- altre particolari funzioni (ad esempio: chiamate di gruppo; chiamate punto punto, associazione di determinati agenti a numeri funzionali, gestione di chiamate prioritarie, interconnessione con la rete telefonica fissa di RFI).

L'accesso alle chiamate di emergenza, alle chiamate di gruppo e la gestione delle chiamate prioritarie, risulta possibile unicamente in copertura radio proprietaria GSM-R.

L'elenco dei numeri telefonici dei DCO/DC/DM/DOTE, nonché le linee o tratti di linea ove è utilizzabile la chiamata di emergenza sono riportati nell'Orario di Servizio.

2. *UTENTI GSM-R*

Tutti gli agenti muniti di SIM-Card e apparato mobile o muniti di apparato della rete telefonica fissa di RFI sono da considerarsi utenti GSM-R.

L'identificativo telefonico degli utenti della rete GSM-R è costruito sulla base delle regole previste dal Piano di Numerazione standardizzato a livello europeo.

Il prefisso telefonico nazionale della rete GSM-R è il numero 313.

Le chiamate tra utenti della rete GSM-R possono essere effettuate senza digitazione del prefisso di rete.

Le tipologie di utenti GSM-R possono essere identificate come:

- personale dei treni (Personale di condotta: PdC e Personale di accompagnamento: PdA);
- personale della circolazione (DCO, DC, DM; deviatori);
- personale della manovra;
- personale della manutenzione (DOTE, altri agenti stabiliti dalla Unità Centrale Competente);
- altre tipologie di agenti (personale degli uffici).

Gli utenti possono far parte di gruppi distinti (ad esempio: gruppo treni, gruppo mano-

vra). Questa suddivisione permette di circoscrivere chiamate di emergenza o di gruppo all'interno di un gruppo limitato di agenti (es: la chiamata di "emergenza treni" o di "gruppo treni" su un'area mette in comunicazione solo il DC/DCO ed il DOTE con giurisdizione sull'area ed i DM e il personale dei treni presenti nella stessa).

3. *NUMERO FUNZI ONALE*

Il numero funzionale è il numero telefonico che identifica in maniera univoca l'identità e il ruolo del personale della circolazione, del personale dei treni e del personale della manutenzione.

Il numero funzionale è composto:

- da una prima parte che indica il tipo di chiamata (es: verso personale dei treni, della circolazione, della manovra, della manutenzione);
- da una parte centrale che indica l'identificativo dell'agente (es: numero del treno, identificativo di una località di servizio, ecc.);
- da una parte finale che indica il ruolo svolto dall'agente (es: personale di condotta, capotreno, DM, DCO, DOTE, ecc.).

Ad esempio per generare una chiamata verso il personale di condotta del treno 456, si dovrà digitare il numero 2 00456 01

2	(tipo di chiamata "verso treno")
00456	(numero identificativo, ovvero numero del treno preceduto da zeri di riempimento fino a 5 cifre)
01	(codice funzionale dell'agente chiamato: personale di condotta).

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.

L'associazione da parte degli agenti a numero funzionale può essere temporanea o permanente.

I DM, DCO, DC, DOTE ed in generale tutte le funzioni di impianti fissi, devono essere associati in maniera permanente ad un numero funzionale, che fa riferimento al posto fisso dove gli stessi svolgono il servizio.

Il personale dei treni, all'inizio del servizio di condotta e di accompagnamento, deve

effettuare associazioni in maniera temporanea ad un numero funzionale che fa riferimento al treno in cui svolge il servizio stesso. Al termine del servizio tali agenti devono disassociarsi dal numero funzionale di riferimento.

Durante il servizio di condotta e di accompagnamento non è consentito al personale dei treni di disassociarsi, anche solo temporaneamente, dal numero funzionale.

Con il ricorso al numero funzionale gli agenti possono effettuare chiamate verso altri agenti associati anche quando di questi è noto solo il servizio svolto (località, numero treno) e non il numero di rete.

Le Imprese Ferroviarie devono utilizzare il servizio di associazione a numero funzionale esclusivamente per i treni con tracce assegnate da RFI.

4. *DOTAZI ONI TELEFONI CHE*

PERSONALE CHE OPERA A TERRA

Per il personale che svolge servizio nei posti fissi (DCO, DC, DM, DOTE, altro personale della manutenzione, deviatori, manovratori), la dotazione telefonica prevista è costituita da uno o più terminali telefonici a disposizione degli agenti che svolgono servizio nel posto.

I terminali telefonici sono diversificati in base alle esigenze di servizio ferroviario.

Gli agenti di detti posti avranno cura di lasciare in consegna agli agenti subentranti i terminali telefonici in dotazione.

Nelle postazioni DCO, DC, DOTE devono essere previste particolari consolle telefoniche con le quali è possibile selezionare l'area di destinazione di una chiamata di emergenza o di gruppo.

PERSONALE CHE OPERA A BORDO

Le cabine di guida dei rotabili devono essere attrezzate con terminali GSM-R di tipo veicolare (Cab radio). Un ulteriore terminale GSM-R di tipo palmare, dovrà essere assegnato al personale di accompagnamento (capotreno) se presente a bordo.

Per i soli rotabili già in esercizio o in corso di immissione è ammesso in via transitoria, ad esclusione di quelli che circolano sui tratti di linea AV/AC, l'utilizzo di telefoni GSM-R di tipo palmare collegato ad antenna esterna, in grado di ricevere le chiamate di emergenza e dotato di pulsante dedicato per effettuare le chiamate di emergenza. Le Imprese Ferroviarie proprietarie del mezzo di trazione devono garantire la dotazione di quest'ultima tipologia di apparecchiatura mobile efficiente nella cabina di guida in testa al treno.

5. *PRI ORI TÀ*

Le chiamate telefoniche GSM-R assumono differenti livelli di priorità, in funzione della loro tipologia o dell'agente che le effettua. Una chiamata in arrivo con priorità massima provoca la chiusura della chiamata già attiva a più bassa priorità.

Le chiamate di emergenza assumono massima priorità.

Parte III

NORME PARTICOLARI PER LE CHIAMATE DI EMERGENZA

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.

1. *CARATTERI STI CHE DELLA CHI AMATA*

La ricezione della chiamata di emergenza, senza altra comunicazione già in corso, viene evidenziata da una particolare suoneria e dall'attivazione della funzione "viva voce" sul telefono dell'agente ricevente.

Nel caso di destinatario avente conversazione in corso, verrà automaticamente chiusa la chiamata in corso e l'emergenza verrà resa attiva tramite funzione di "autorisposta" dell'apparato radio.

Nelle postazioni DCO, DC o DOTE, nel caso di ricevimento con conversazione in corso relativa a precedente chiamata di emergenza, verrà notificata la seconda chiamata e mantenuta attiva la prima.

2. *ESTENSI ONE DELLA CHI AMATA*

Al fine di limitare l'estensione della chiamata d'emergenza, le linee ferroviarie sono suddivise in aree predefinite.

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 personale di condotta e il personale di accompagnamento (capotreno) ricevono la chiamata di emergenza anche entrando, in movimento, nell'area di diffusione della chiamata, qualora la stessa non sia ancora terminata; analogamente, uscendo fisicamente dall'area in cui la chiamata di emergenza è attiva, si viene di conseguenza esclusi dalla conversazione, sia durante la fase di ascolto che in quella di comunicazione.

L'agente che invia la chiamata di emergenza non ha evidenza del numero e dell'identità degli agenti in ascolto. Chi riceve la chiamata di emergenza non ha evidenza dell'identità dell'emittente.

3. *EMI SSI ONE DELLA CHI AMATA*

La chiamata di emergenza deve essere lanciata solo quando si constati o si venga a conoscenza di un pericolo connesso con la circolazione dei treni.

Il ricorso alla chiamata di emergenza non sostituisce l'organizzazione prevista dalle vigenti norme per il caso di eventi che richiedano interventi di emergenza. Pertanto i provvedimenti interessanti la sicurezza della circolazione previsti dalle vigenti norme nei casi di emergenza, devono essere comunque adottati da tutti gli agenti interessati.

Chi ha generato la chiamata di emergenza, oltre a prendere tutti i provvedimenti stabiliti dalle disposizioni regolamentari vigenti compreso in particolare l'avviso alla località attigua e suggerite dalla situazione in atto per garantire la sicurezza, deve comportarsi, secondo i casi, come specificato nei successivi punti.

In ricezione, i DC/DCO ed i DOTE possono rilevare sugli apparati telefonici in dotazione l'area in cui è generata una chiamata di emergenza; in trasmissione i DC/DCO possono scegliere un'area in cui generare la stessa. Le modalità di visualizzazione delle aree possono variare in base alle tipologie di apparati in dotazione.

4. *MODALI TÀ DI COMUNI CAZI ONE*

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")(1) sul terminale.

La disponibilità viene segnalata acusticamente e visivamente e consente, all'agente che lo richieda, di comunicare. L'agente, limitatamente alla fase di comunicazione, deve mantenere l'apposito pulsante premuto e rilasciarlo immediatamente al termine di detta fase. Al contrario, in caso di mancata acquisizione del canale, si deve riprovare tramite ulteriore pressione dell'apposito pulsante. La pressione continua del pulsante non assicura alcun effetto.

I DCO, DC, DOTE possono inserirsi in una comunicazione in atto e parlare senza la necessità di utilizzo dell'apposito pulsante ("PTT") (2).

L'agente che genera la chiamata deve comunicare per primo le notizie relative all'occorso (fatto, luogo, pericoli per la circolazione, eventuali previsioni, ecc.) agli altri agenti i quali devono evitare, in questa fase, di intervenire nella comunicazione.

Se la chiamata è stata emessa da un agente diverso da DCO o DC, il suddetto agente deve fornire tutte le necessarie notizie al DCO o al DC che si regolerà come detto al successivo punto. Se la chiamata è stata emessa da un DCO o DC, questi farà seguire tutte le necessarie informazioni ai posti interessati.

---

(1) PTT = Push To Talk .

(2) I soli DCO, DC, DOTE con giurisdizione nella linea AV/AC Roma - Napoli dotati di consolle telefoniche, devono ricorrere all'uso del predetto pulsante qualora intendano inserirsi nel canale di comunicazione durante la comunicazione di un altro utente.

5. *ADEMPI MENTI DEL PERSONALE*

Chi riceve una chiamata di emergenza si comporterà come detto in appresso, a meno che la situazione a lui risultante al momento del manifestarsi della chiamata non imponga l'adozione di provvedimenti più restrittivi.

Nel tal caso dovrà comunicare con prontezza notizie più dettagliate agli altri agenti.

Il PdC che riceve una chiamata di emergenza deve prontamente ridurre la velocità di marcia a 30 k m/h; deve porsi in ascolto non intervenendo nella comunicazione, a meno che debba fornire elementi di rilevante importanza ai fini della sicurezza o correggere errori determinanti, che abbia rilevato dalla conversazione in corso. In quest'ultima evenienza, solleciterà il contatto telefonico con il DCO/DC.

Analogamente, nel caso in cui, ricevuta la chiamata di emergenza, il PdC, stando in ascolto, non avverta alcuna comunicazione in corso tra DCO/DC ed altri agenti, deve sollecitare il contatto telefonico con il DCO/DC stesso.

Il predetto limite di velocità, salvo diverse disposizioni telefoniche più restrittive, deve essere osservato, nel rispetto di tutte le norme comuni, fino a che il PdC non riceva dal DCO/DC la comunicazione telefonica di cessazione dell'emergenza.

Il DCO/DC che riceve una chiamata di emergenza, dopo aver individuato l'area in cui questa è stata generata e dopo aver ricevuto le previste informazioni sull'accaduto deve:

- stabilire le necessarie comunicazioni telefoniche sia con tutti i posti di servizio che con tutti i treni presenti nell'area in cui è stata generata la chiamata per verificare che gli agenti interessati siano in ascolto;
- disporre, o far disporre, immediatamente a via impedita i segnali di partenza delle località di servizio di sua giurisdizione che si trovino all'interno dell'area interessata dalla chiamata;
- diramare chiare e concise notizie sulle cause della segnalazione a tutti i posti interessati e provvedere per gli eventuali interventi di emergenza richiesti dalla situazione.

I DM che hanno generato o ricevuto una chiamata di emergenza non devono far proseguire i treni e pertanto disporranno immediatamente a via impedita i segnali di partenza che si trovassero eventualmente a via libera.

I segnali stessi devono rimanere a via impedita fino a che i DM non ricevano dal DCO/DC la comunicazione telefonica di cessazione dell'emergenza.

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

6. *CESSAZI ONE DELL'EMERGENZA*

Il DCO/DC, a seguito dell'adozione dei provvedimenti che si rendessero eventualmente necessari per garantire la sicurezza in relazione ai motivi che hanno originato l'emissione della chiamata di emergenza, diramerà sollecitamente agli altri agenti, il termine della stessa, con comunicazione verbale [(1)].

Se dopo il ricevimento della chiamata di emergenza il DCO non ottiene notizie da parte

(1) "Chiamata di emergenza terminata".

dell'agente che ha generato la chiamata, deve effettuare le necessarie verifiche con tutti i posti fissi e mobili presenti nell'area dove la stessa sia stata generata e quindi provvedere a diramarne il termine.

Il DC/DCO, subito dopo aver comunicato la cessazione dell'emergenza, deve sempre effettuare anche la chiusura della chiamata.

A questo scopo dovrà premere tre volte il tasto "asterisco" (sequenza * * *) quando utilizza un terminale GSM-R di tipo palmare, oppure premere il pulsante dedicato quando utilizza una consolle telefonica fissa.

7. *TRENO FERMO I N LI NEA*

Nelle situazioni di cui ai precedenti capoversi, verificandosi l'arresto in linea di treni, ad iniziativa del PdC che ha rilevato impedimenti e lanciato la chiamata, o a seguito di eventuale ordine di arrestare la corsa da parte di un qualsiasi agente, la ripresa della corsa potrà avvenire solo a seguito di autorizzazione con dispaccio del DM o DCO (1).

L'ordine di ripresa della corsa impartito con dispaccio dal DM o DCO al PdC dei treni fermi in linea deve essere registrato da questi ultimi nel fascicolo M40a in loro possesso. Il numero di controllo del dispaccio è quello del modulo M40a su cui esso è stato trascritto. Prima di riprendere la corsa il PdC deve aver ricevuto l'autorizzazione verbale da parte del capotreno. Il PdC che riprende la corsa nelle suesposte situazioni deve osservare tutte le norme comuni per quanto riguarda le condizioni della corsa, il rispetto dei segnali, ecc.

Parte IV

ALTRE PARTICOLARI FUNZIONI DEL SISTEMA GSM-R

1. *CHI AMATE DI GRUPPO "TRENO"*

Le chiamate di gruppo consentono di mettere in comunicazione un gruppo di agenti abilitati all'utilizzo delle chiamate stesse presenti nell'area dove la chiamata viene generata.

Il ricorso a questo tipo di chiamata permette il coinvolgimento di un gruppo di agenti in una comunicazione che non richieda interventi con carattere di emergenza, ma che si renda necessaria per lo svolgimento del servizio.

Gli agenti abilitati all'utilizzo della funzionalità GSM-R "Chiamata di gruppo treni" sono:

- DCO, DC, DM;
- Personale di condotta;
- Personale di accompagnamento (capotreno);
- DOTE.

Le modalità di comunicazione relative all'emissione, all'inclusione nella comunicazione ed al termine delle chiamate di gruppo sono analoghe a quelle previste per le chiamate d'emergenza.

(1) "A seguito ordine di arresto da voi ricevuto, siete autorizzati a proseguire", oppure "A seguito chiamata di emergenza da voi emessa, siete autorizzati a proseguire", da completare con le eventuali prescrizioni concernenti il tratto in soggezione. Se il dispaccio è stato ricevuto dal PdC, questi deve farlo vistare dal capotreno e viceversa.

ALLEGATO 4

NORME PARTICOLARI PER IL PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO DEI TRENI IN SERVIZIO AI TRENI CON MEZZI DI TRAZIONE PROVVISTI DI APPARECCHIATURE PER IL CONTROLLO DELLA MARCIA DEL TRENO (SCMT)

1. Generalità

L'apparecchiatura SCMT (sottosistema di bordo), inserita ed efficiente, installata sui rotabili dotati di cabina di guida (mezzi di trazione, carrozza pilota e rimorchi) e circolanti sulle linee attrezzate con apparecchiature SCMT (sottosistema di terra), realizza la funzione di controllo della marcia dei treni (funzione SCMT).

L'Apparecchiatura realizza la funzione SCMT verificando il rispetto:

- dei segnali fissi (di prima categoria e di protezione propria dei PL con barriere);
- della velocità massima ammessa sugli itinerari (arrivo/partenza/transito) delle località di servizio;
- della velocità massima ammessa dalla linea, in relazione al rango dei rotabili componenti il convoglio;
- della velocità massima ammessa dalla frenatura;
- della velocità massima ammessa dal materiale rotabile;
- della velocità ammessa dai rallentamenti interessanti: la piena linea, i bivi e i binari di corretto tracciato nonché quelli deviati percorribili ad una velocità superiore a 60 km/h, dei posti di comunicazione, delle stazioni e dei posti di movimento;
- delle riduzioni di velocità diverse dai rallentamenti;
- di altre particolari condizioni di marcia (ingresso dal binario illegale, ricevimento su binario tronco con paraurti, locomotiva di spinta con maglia sganciabile, inserzione/disinserzione della Ripetizione Continua dei Segnali in Macchina).

L'apparecchiatura SCMT realizza inoltre:

- il controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta;
- la Ripetizione Continua dei Segnali in Macchina (RSC) a più di quattro codici.

L'apparecchiatura SCMT non fornisce in cabina di guida informazioni di spazio e di velocità, salvo l'indicazione, con apposito simbolo, della velocità di rilascio ridotta oppure della rimozione del tetto della velocità di rilascio.

Le caratteristiche dell'apparecchiatura SCMT permettono il suo impiego in modi operativi diversi a seconda dell'attrezzaggio della linea e/o degli eventuali guasti.

Con i rotabili (mezzi di trazione, carrozze pilota e rimorchi muniti di cabina di guida) muniti di apparecchiatura SCMT (sottosistema di bordo), la corsa del treno deve essere

regolata nel pieno rispetto della normativa in vigore (rispetto dei segnali, norme tecniche di circolazione del materiale rotabile, prescrizioni, ecc.) come nel caso di condotta di un rotabile non munito di apparecchiatura SCMT.

2. Indicazioni in orario di servizio delle linee attrezzate con SCMT

Le linee attrezzate con SCMT sono indicate nell'orario di servizio tramite l'apposito segno convenzionale (linea di punti verticale riportata sulla fiancata principale). Nell'orario di servizio deve essere anche indicato lo specifico punto di inizio e termine del tratto attrezzato (segnale di protezione, di partenza, ecc.).

3. Notifica delle prescrizioni

Ai treni attrezzati con apparecchiatura SCMT dovranno continuare ad essere notificate le prescrizioni nel rispetto delle norme vigenti, salvo quanto di seguito disciplinato.

4. Esclusione della funzione SCMT per guasto alle apparecchiature di terra

Nel caso di guasto alle apparecchiature di terra ai treni può essere prescritto di escludere la funzione SCMT come di seguito specificato:

- in corrispondenza di un segnale fisso, formula: *"Escludete SCMT in corrispondenza segnale di ....(partenza/protezione di ... o PBI n° .... tra ... e ...)"*.

In tal caso il guidatore deve arrestare il treno in precedenza al segnale interessato, escludere la funzione SCMT e reincluderla appena superato il predetto segnale;

- nel percorrere un tratto di linea, formula: *"Escludete SCMT da .....* (località di servizio) *a .....* (località di servizio)". In tal caso il personale di condotta deve arrestare il treno prima del segnale di partenza della località di servizio che delimita l'inizio del tratto di linea interessato alla esclusione, escludere la funzione SCMT e reincluderla appena superato il segnale di protezione della località di servizio che delimita il termine del tratto interessato alla predetta esclusione.

La prescrizione di esclusione SCMT deve essere notificata dalla località di servizio abilitata limitrofa al guasto (o PdS limitrofo al guasto sulle linee esercitate in CTC- DCO).

5. Perdita delle informazioni interessanti l'aspetto dei segnali fissi (intervento frenatura d'urgenza)

A seguito della perdita di un PI (punto informativo) di segnale di 1ª categoria (visualizzazione sull'interfaccia uomo/macchina del codice "37" dell'icona di "Train Trip") o di due PI informativi consecutivi (visualizzazione sull'interfaccia uomo/ macchina del codice "39"), il sistema SCMT comanda la frenatura del treno fino all'arresto, salvo il caso in cui, sulle linee in BAcc, sia presente un codice a bordo uguale o superiore a 270.

L'anormalità viene visualizzata a treno fermo con specifico messaggio al guidatore.

Il guidatore, nel caso di arresto in corrispondenza del segnale di protezione o di partenza oppure sull'itinerario di arrivo e di partenza di una stazione, deve segnalare, con comunicazione registrata, l'anormalità al DM/AG (della stazione stessa oppure nel caso di arresto in linea o ai segnali di PBI/PBA al DM della successiva stazione abilitata) o al DCO sulle linee in telecomando. A richiesta del DM/AG o DCO, nel caso di arresto ad un segnale fisso, il guidatore deve precisare se il segnale è a via libera o via impedita.

Per la ripresa della corsa, nel caso di visualizzazione dell'interfaccia uomo/macchina del codice "37", "39" o dell'icona di "Train Trip", il DM/AG o DCO, deve autorizzare il proseguimento del treno con apposita prescrizione.

6. Rotabili affidati ad un agente di condotta – Guasto al sottosistema di bordo (SSB)

Con i treni serviti da rotabile munito di cabina di guida (mezzo di trazione, carrozza pilota o rimorchio) attrezzato con SCMT devono essere rispettate dal guidatore anche le norme particolari riportate nell'Istruzione del Personale Condotta Locomotive. Resta inteso che il guidatore deve comunque regolare la corsa del treno nel pieno rispetto della normativa vigente (indicazioni del segnalamento, norme tecniche di circolazione del materiale rotabile, orario di servizio, prescrizioni, ecc.) come nel caso di rotabile non attrezzato.

Nei casi in cui il treno sia servito da rotabile munito di SCMT ed affidato ad un agente di condotta tale agente deve inoltre comunicare all'agente di accompagnamento dei treni (capotreno):

- che il treno è servito da rotabile munito di SCMT ed affidato ad un agente di condotta (all'inizio del servizio);
- l'eventuale necessità (es: guasti/anormalità al SSB che determinano la perdita della protezione SCMT) della sua presenza, durante la corsa, in cabina di guida come secondo agente.

L'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) in servizio ai treni serviti da rotabile munito di SCMT può normalmente svolgere le incombenze di sua spettanza su tutto il convoglio anche se il rotabile stesso è affidato ad un agente di condotta. In quest'ultima evenienza tale agente deve comunque portarsi con sollecitudine in cabina di guida in presenza di arresto del treno per intervento della frenatura d'urgenza non riconducibile ad interventi dei viaggiatori sugli appositi dispositivi (freno di emergenza, ecc.) per gli eventuali interventi del caso (immobilizzazione del treno, arresto dei motori termici, ecc.).

In presenza di guasti/anormalità al SSB che determinano la perdita della protezione SCMT (funzione SCMT non attiva) il capotreno, qualora il treno sia servito da rotabile munito di SCMT ed affidato ad un agente di condotta, deve prendere posto, durante la corsa, in cabina di guida come secondo agente, qualora il guasto/anormalità abbia determinato anche la perdita della funzione vigilante.

Tale provvedimento potrà essere applicato anche nel caso in cui il capotreno sia unico agente di accompagnamento presente sul treno ed il rotabile munito di SCMT non sia comunicante con il resto del convoglio; in tal caso il provvedimento dovrà essere limitato al raggiungimento della località di servizio ove sia possibile la sostituzione del rotabile guasto (o reperito altro agente almeno abilitato ai segnali che prenda posto in cabina di guida come secondo agente) e comunque non oltre il termine corsa del treno; di ciò il capotreno dovrà dare avviso ai viaggiatori.

Quando il capotreno prende posto, durante la corsa, in cabina di guida come secondo agente deve assolvere alle funzioni proprie del suo profilo nelle stazioni di origine, di fermata e termine di corsa. Durante la corsa, con i treni composti da rotabili con cabina di guida comunicante con il resto del convoglio, il predetto agente può allontanarsi dalla cabina di guida solo per motivi di sicurezza dell'esercizio o di emergenza legati all'assistenza alla clientela (malore di un viaggiatore, ecc.), in tal caso l'agente di condotta può anche ricorrere all'arresto del treno.

7. Soppresso

8. Rotabili affidati ad un agente di condotta in servizio ai treni non scortati dall' agente di accompagnamento dei treni (Capotreno)

I rotabili (mezzi di trazione, carrozze pilota e rimorchi muniti di cabina di guida) muniti di apparecchiatura SCMT (sottosistema di bordo) affidati ad un agente di condotta e in servizio ai treni non scortati dall'agente di accompagnamento dei treni (capotreno), possono circolare sulle linee di RFI attrezzate con apparecchiature SCMT (sottosistema di terra), alle specifiche condizioni che saranno emanate dal Gestore dell'infrastruttura.

9. Partenza con la testa del treno ubicata oltre il segnale

La partenza con la testa del treno [(1)] ubicata oltre il segnale deve avvenire dai binari per i quali esiste il tasto o la funzione "Tb00" da azionare sempre, anche quando il relativo circuito di binario di valle risulta libero o in caso di mancata disposizione a via libera del segnale, per consentire l'attivazione del secondo PI ubicato in corrispondenza del "Picchetto indicatore Punto Informativo posticipato" di cui al punto 15 bis) dell'Allegato 1 del R.S.; nel caso non sia possibile utilizzare il citato dispositivo oppure l'azionamento dello stesso sia inefficace, ai treni deve essere praticata la seguente prescrizione:

"Per indisponibilità del dispositivo di attivazione del secondo PI , la funzione SCMT potrà attivarsi al successivo PI di segnale di 1ª categoria o, qualora il successivo segnale non sia di 1ª categoria, al PI in uscita dalla località di sevizio".

(1) La testa del treno deve essere considerata oltre il segnale di partenza in tutti i casi in cui almeno la cabina di guida di testa si trovi oltre il predetto segnale.

Nelle circostanze eccezionali in cui la partenza debba avvenire con la testa del treno ubicata oltre il segnale di partenza da binari per i quali non è previsto il citato tasto o funzione "Tb00" e di conseguenza il secondo PI, al treno interessato deve essere praticata la seguente prescrizione:

"Per partenza da binario non munito di secondo PI attivabile mediante apposito dispositivo, la funzione SCMT potrà attivarsi al successivo PI di segnale di 1ª categoria o, qualora il successivo segnale non sia di 1ª categoria, al PI in uscita dalla località di servizio".

Il personale di condotta deve sempre avvisare con comunicazione registrata il DM/DCO ogni qualvolta la testa del treno sia ubicata oltre il segnale.

Nell'Orario di servizio devono essere sempre indicati i binari per i quali esiste il tasto o la funzione "Tb00", utilizzando il seguente titolo: *"Binari con segnali di partenza muniti del secondo PI , attivabile mediante apposito dispositivo".*

ALLEGATO 5

NORME PARTICOLARI PER IL PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO IN SERVIZIO AI TRENI CON MEZZI DI TRAZIONE ATTREZZATI CON IL SISTEMA DI SUPPORTO ALLA CONDOTTA (SSC).

1. Funzionalità del Sistema di Supporto alla Condotta (SSC)

Il Sistema realizza, nelle linee esercitate con blocco elettrico e per i sistemi a spola, un supporto alla condotta del treno effettuando un controllo rispetto:

- ai segnali fissi luminosi e di protezione propria dei passaggi a livello (RS art. 53/1);
- agli itinerari deviati limitatamente a un tetto di velocità prefissato;
- alla velocità massima ammessa dal rotabile attrezzato;
- alla velocità della linea rispetto al rango meno restrittivo, ad esclusione del rango "P".

Il controllo viene effettuato tramite delle soglie di velocità e, nel caso specifico di approccio ad un segnale disposto a via impedita, questo è realizzato fino ad un valore costante predefinito (30km/h).

In caso di superamento dei limiti imposti dai vincoli di marcia, aumentati di opportuni margini, il sistema comanda la disinserzione della trazione e la frenatura d'emergenza.

Il sistema SSC è costituito da due sottosistemi denominati:

- Sotto Sistema di Terra (SST)
- Sotto Sistema di Bordo (SSB)

2. Sottosistema di Terra (SST)

Il SST rende disponibili, sotto forma di informazioni binarie codificate, i dati relativi allo stato degli impianti e delle caratteristiche della linea necessari per supportare il Personale di Condotta nella marcia del treno rispetto ai vincoli di marcia gestiti.

I dati possono essere:

- *Variabili*.

Subiscono variazioni in funzione dello stato della circolazione e degli itinerari in atto (di norma i segnali).

- *Fissi*.

Di carattere permanente (velocità della linea).

3. Sotto Sistema di Bordo (SSB)

Il SSB installato sui rotabili dotati di cabina di guida (mezzi di trazione, carrozza pilota e rimorchi) e circolanti sulle linee attrezzate con il SST realizza la funzione di Supporto alla Condotta (funzione SSC) dei treni aventi caratteristiche tecniche (tipo di freno e percentuale di massa frenata) predeterminate in relazione alla tipologia del convoglio.

Il SSB non fornisce in cabina di guida informazioni per la regolazione della marcia del treno.

Il SSB effettua un controllo a soglie tra la velocità reale e quella massima consentita al treno rispetto ai vari vincoli di marcia gestiti.

Qualora la velocità del treno risulti superiore rispetto a quella imposta il sistema interverrà attraverso la frenatura d'emergenza riarmabile in corsa o a treno fermo, secondo quanto indicato dalle specifiche istruzioni.

Con i rotabili (mezzi di trazione, carrozze pilota e rimorchi muniti di cabina di guida) dotati di SSB inserito ed efficiente, il personale di condotta (PdC) deve regolare la corsa del treno nel rispetto della normativa in vigore (rispetto dei segnali, delle norme tecniche di circolazione del materiale rotabile, delle prescrizioni, ecc.) come nel caso di condotta di un rotabile non munito della predetta apparecchiatura, salvo quanto specificatamente previsto dalle presenti norme.

4. Indicazione in Orario di servizio delle linee attrezzate con SSC (indicazioni in Orario di Servizio)

Le linee attrezzate con SSC sono indicate nell'Orario di Servizio tramite l'apposito segno convenzionale (—·—·—·—) riportato sulla fiancata principale, dove devono essere riportati anche gli specifici punti di inizio e termine dei singoli tratti (segnale di protezione, di partenza, ecc.).

5. Notifica delle prescrizioni

Ai treni attrezzati con SSB dovranno continuare ad essere notificate le prescrizioni nel rispetto delle norme vigenti previste per i treni non attrezzati con SSB.

6. Esclusione/Isolamento del SSB per guasti alle apparecchiature del SST

Nel caso di guasto alle apparecchiature del SST ai treni può essere prescritto di Escludere/Isolare il SSB come di seguito indicato:

- in corrispondenza di un segnale fisso, formula: *"Escludete SSC in corrispondenza segnale di ..... (partenza/protezione di ..... o di PBI N° ..... o protezione di PL..... km.....) tra ..... e ....."*. In tal caso il PdC deve arrestare il treno in precedenza al segnale interessato, escludere il SSB (punto 4) e appena superato il predetto segnale, arrestare il treno, e reinserirlo (punto 3).
- nel percorrere un determinato tratto di linea, formula: *"Escludete SSC da .....* (località di servizio) *a .....* (località di servizio)*"*. In tal caso il PdC deve arrestare il treno prima del segnale di partenza della località di servizio che delimita l'inizio del tratto di linea interessato alla esclusione, escludere il SSB (punto 4) e reinserirlo (punto 3), a treno fermo, appena superato il segnale di protezione della località di servizio che delimita il termine del tratto interessato alla predetta esclusione.

La prescrizione di esclusione SSC deve essere notificata dalla località di servizio abilitata limitrofa al guasto (o PdS limitrofo al guasto sulle linee esercitate in CTC-DCO).

7. Perdita delle informazioni relative ai segnali fissi con intervento della frenatura di emergenza

Qualora si verifichi la mancata o incompleta trasmissione a bordo delle informazioni che interessano l'aspetto dei segnali fissi, il SSB comanda la frenatura di emergenza riarmabile a treno fermo con associata l'attivazione della gemma DGN di colore blu lampeggiante. Il PdC dopo aver provveduto al riarmo della frenatura (spegnimento gemma DGN di colore blu) deve notificare con comunicazione registrata al DM/DCO interessato l'anormalità, utilizzando la seguente formula: *"SSC rilevato guasto al segnale fisso di .....* (indicare il segnale interessato all'anormalità)". *Perdita di un PI relativo ad un segnale di PBA permissivo*

Nel caso di arresto per perdita dell'informazione relativa al segnale per la ripresa della corsa devono essere adottate le procedure di seguito specificate.

a) Perdita di un PI relativo ad un segnale di PBA non permissivo
Per la ripresa della corsa il DM o DCO deve prescrivere al treno di proseguire con marcia a vista fino al successivo segnale.

b) Perdita di un PI relativo ad un segnale di partenza di una stazione abilitata
Per la ripresa della corsa devono essere adottate le medesime procedure previste nel caso di improvvisa chiusura del segnale di partenza.

c) Perdita di un PI relativo ad un segnale di partenza di stazione disabilitata
Per la ripresa della corsa devono essere adottate le medesime procedure previste nel caso di improvvisa chiusura del segnale di partenza.

d) Perdita di un PI relativo ad un segnale di PBI impresenziato o ad un segnale di partenza di stazione impresenziata munito di lettera "A" luminosa su linee con B.ca o BEM
Per la ripresa della corsa devono essere adottate le medesime procedure previste per il superamento del segnale disposto a via impedita con lettera A spenta tenendo presente che per le linee con Bca non deve essere effettuata la liberazione artificiale del blocco.

f) Perdita di un PI relativo ad un segnale di PBI presenziato su linee con BEM
Per la ripresa della marcia devono essere adottate le norme previste per la improvvisa chiusura di un segnale di PBI.

g) Perdita di un PI relativo ad un segnale di protezione di una stazione impresenziata munito di lettera luminosa "D" su linee con B.ca o BEM
Per la ripresa della corsa devono essere adottate le medesime procedure previste per il superamento del segnale disposto a via impedita con lettera D spenta.

h) Perdita di un PI relativo ad un segnale di PBA, di protezione e di partenza di una stazione impresenziata munito di lettera luminosa "P" su linea con BA
Per la ripresa della corsa devono essere adottate le medesime procedure previste per il superamento del segnale disposto a via impedita con lettera P spenta.

i) Perdita di un PI relativo ad un segnale di avviso isolato
Il PdC deve riprendere la marcia mettendosi in condizione di rispettare il successivo segnale di prima categoria.

8. Rotabili affidati ad un agente di condotta

Con i rotabili (mezzi di trazione, carrozze pilota e rimorchi) muniti di apparecchiatura SSC (sottosistema di bordo) affidati ad un agente di condotta, in sevizio ai treni aventi le caratteristiche tecniche richieste e circolanti sulle linee attrezzate con apparecchiature SSC (sottosistema di terra), il predetto agente deve provvedere personalmente a tutti gli obblighi derivanti dal servizio di condotta.

L'agente di condotta deve inoltre, all'inizio del servizio, comunicare all'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) l'affidamento del rotabile ad un agente di condotta nonché l'attrezzaggio con apparecchiatura SSC del rotabile stesso.

Con i predetti servizi l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) può normalmente svolgere le incombenze di sua spettanza su tutto il convoglio, fermo restando gli obblighi previsti dalla normativa vigente riguardanti la circolazione dei treni (ricevimento prescrizioni, annuncio alle stazioni, manovra scambi, ecc.).

L'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) deve comunque portarsi con sollecitudine in cabina di guida in presenza di arresto del treno per intervento della frenatura di emergenza che non sia chiaramente riconducibile ad interventi dei viaggiatori sugli appositi dispositivi (freno di emergenza, ecc.), per gli eventuali interventi del caso (immobilizzazione del treno, arresto dei motori termici, ecc.).

9. Guasto al sottosistema di bordo (SSB)

Qualora durante il servizio si verifichi un guasto o anormalità all'apparecchiatura di bordo SSC che comporta l'esclusione delle funzioni normalmente realizzate dall'apparecchiatura stessa, il treno potrà proseguire fino a termine corsa senza particolari limitazioni di velocità, a condizione che l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) o altro agente almeno abilitato ai segnali prenda posto in cabina di guida al posto del secondo agente di condotta. Qualora tale condizione non possa essere realizzata il treno potrà proseguire fino a termine corsa non superando la velocità di 50 km/h purché il dispositivo Vigilante sia attivo e con il dato "un agente" inserito; in caso contrario potrà proseguire fino alla successiva località di servizio (al fine di liberare la linea) nel rispetto del limite di velocità predetto, dove dovrà essere richiesta la locomotiva di soccorso.

10. Esclusione/Isolamento del SSB per guasto/anormalità alle apparecchiature del SST

Qualora durante il servizio si verifichi un guasto o anormalità alle apparecchiature del SST che comporta l'esclusione del SSB nel percorrere un determinato tratto di linea, il treno potrà percorrere tale tratto di linea senza particolari limitazioni di velocità a condizione che l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) prenda posto in cabina di guida al posto del secondo agente di condotta. Qualora tale condizione non possa essere realizzata il treno dovrà percorrere il predetto tratto con il dato "un agente" inserito sul dispositivo Vigilante (tetto di velocità a 100 km/h).

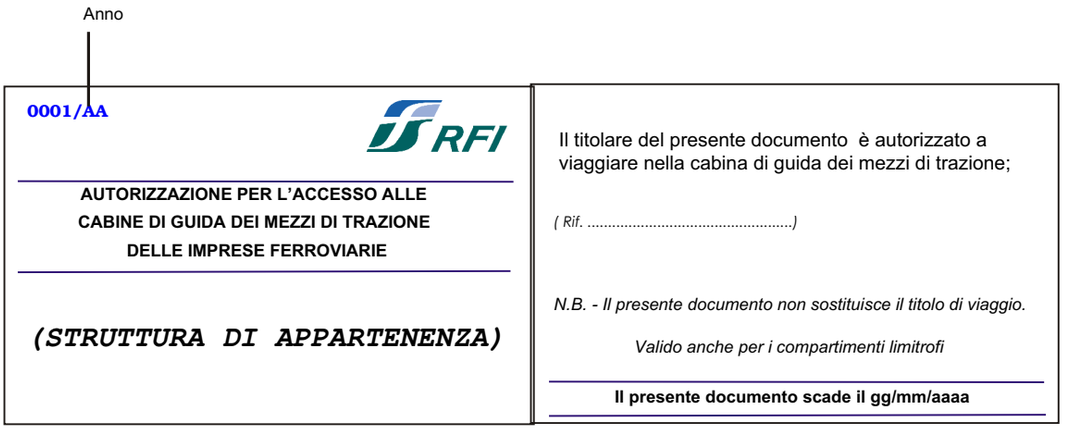
Tale procedura deve essere rispettata anche nel caso che per guasto al freno continuo durante il servizio, vengano meno le caratteristiche tecniche riportate sui libri di bordo.

ALLEGATO 6

TESSERINI IDENTIFICATIVI

Tesserino identificativo in dotazione ai funzionari ed agenti preposti alle attività ispettive presso le Imprese Ferroviarie (Fac-simile).

Tesserino identificativo in dotazione ai funzionari ed agenti del Gestore dell'Infrastruttura che viaggiano per l'ispezione della linea (Fac-simile).



Emanata dal sig. Direttore della Direzione Tecnica
con Disposizione n. 43 del 31 agosto 2006