



# **REGOLAMENTO PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI**

**IN VIGORE SULLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA REGIONALE LFI**

**RCT LFI**

**Edizione 2022  
REV.02**

**ALLEGATO ALLA DISPOSIZIONE D'ESERCIZIO 06/2024**

REGISTRAZIONE DEGLI AGGIORNAMENTI

N°	DISPOSIZIONE D'ESERCIZIO	DATA DI ENTRATA IN VIGORE
00	DE LFI n. 11/2022	01/04/2023
01	DE LFI n. 02/2023	01/04/2023
02	DE LFI n. 03/2024	02/05/2024
03	<p>DE LFI n. 06/2024</p> <p>Annulla ed abroga integralmente il contenuto della DE LFI n. 03/2024</p> <p>Modifiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>art. 21 Parte Seconda: sobbalzi e rottura rotaia co. 8 e 9</b></li> <li>- <b>Par. 3 Repertorio dei Moduli</b></li> </ul>	15/07/2024

## INDICE

Articolo 1	Disposizioni generali.....	1
Articolo 2	Rete ferroviaria e treni .....	1
Articolo 3	Sistemi di esercizio .....	3
Articolo 4	Regimi di circolazione.....	4
Articolo 5	Sistemi di protezione della marcia .....	4
Articolo 6	Comunicazioni riguardanti la sicurezza dell'esercizio .....	6
Articolo 7	Itinerari e dispositivi di sicurezza .....	6
Articolo 8	Servizio scambi e segnali .....	8
Articolo 9	Arrivo, partenza e percorso dei treni .....	10
Articolo 10	Manovre e altri movimenti all'interno delle località di servizio.....	14
Articolo 11	Precedenze .....	14
Articolo 12	Incroci .....	15
Articolo 13	Treni straordinari e supplementari .....	16
Articolo 14	Soppressione, fusione, sostituzione e rieffettuazione di treni.....	16
Articolo 15	Anticipo nella corsa dei treni.....	17
Articolo 16	Agente di Condotta e Agente di Accompagnamento dei Treni.....	17
Articolo 17	Mezzi d'opera .....	18
Articolo 18	Interruzioni di circolazione e intervalli d'orario .....	18
Articolo 19	Manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria.....	23
Articolo 20	Guasti del blocco elettrico, del blocco radio e delle telecomunicazioni .....	24
Articolo 21	Ritardi e anomalie nella corsa dei treni .....	24
Articolo 22	Soccorso ai treni .....	31
Articolo 23	Disabilitazione e impresenziamento delle stazioni sulle linee in dirigenza locale .....	34
Articolo 24	Sospensione dal servizio sulle linee .....	34
ALLEGATI		35
Allegato 1	– Procedure per l'utilizzo dei dispositivi di "fuori servizio" .....	35
Allegato 2	– Procedure per l'utilizzo del blocco telefonico in caso di guasto del blocco elettrico .....	35
Allegato 3	– Norme particolari per la circolazione dei veicoli storici o turistici .....	35
Allegato 4	– Procedure per lo scambio delle comunicazioni verbali registrate .....	35
Allegato 5	– Procedure per la gestione delle prescrizioni - Repertorio dei moduli di prescrizione ai treni	35
1.	PROCEDURE PER LA GESTIONE DELLE PRESCRIZIONI E MODALITÀ DI PARTECIPAZIONE DELLE STESSE AI TRENI .....	35
2.	GENERALITÀ DEI MODULI DI PRESCRIZIONE AI TRENI .....	38
3.	REPERTORIO DEI MODULI DI PRESCRIZIONE AI TRENI .....	39
3.1	SISTEMA SKTM3M40 .....	39
3.2	M3: utilizzato per comunicare all'AdC le prescrizioni di rallentamento. ....	41
3.3	M40 (Grande), M40a (Piccolo) e M40-T.....	43

3.4	M40 TELEC.....	45
3.5	M40 Riepilogo .....	48
3.5.1	M40 Riepilogo (ad uso del DCO).....	48
3.5.2	M40 Riepilogo (ad uso del personale dei treni) .....	49
3.6	Modulo M. 100b.....	50
3.7	Modulo M. 100b-IF.....	51
	Allegato 6 – Modulo M50.....	53
	Allegato 7 – Determinazione delle precedenze d’orario .....	55
	Allegato 8 – Determinazione degli incroci d’orario e di fatto .....	56
	Allegato 9 – Procedure particolari per le comunicazioni registrate relative alle interruzioni per necessità di movimento .....	58
	Allegato 10 – Treno pronto .....	58

## ACRONIMI USATI NEL PRESENTE TESTO

ACCM	Apparato centrale computerizzato multistazione
AdC	Agente di Condotta
ANSFISA	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
ATI	Agente Titolare dell'Interruzione
B.ca	Blocco conta assi
Cdb	Circuito di binario
ChSe	Chiusura segnali
CLE	Comando Locale di Emergenza
CTC	Comando centralizzato del traffico
DCO	Dirigente Centrale Operativo
DET	Disposizioni per l'esercizio in telecomando
DM	Dirigente Movimento
FL	Fascicolo linea
ISD	Istruzione per il Servizio dei Deviatori in uso sull'infrastruttura regionale LFI
ISM-LFI	Istruzione per il Servizio dei Manovratori in uso sull'infrastruttura regionale LFI
LFI	La Ferroviaria Italiana S.p.A.
PdT	Personale dei Treni
PL	Passaggio a livello
PIR	Prospetto Informativo della Rete
RAR	Maniglia consenso per l'ingresso dei treni incrociati
RdC	Regolatore della Circolazione
RdS	Registro disposizioni di Servizio
RS	Regolamento sui Segnali in uso sull'infrastruttura regionale LFI
SCMT/SSc	Sistema controllo marcia treni/Sistema supporto condotta
TIBca	Tasto liberazione Blocco conta-assi
UMF	Ufficio Movimento Ferroviario

## **Articolo 1 Disposizioni generali**

1. Le norme di esercizio del presente Regolamento sono emanate in applicazione dei principi stabiliti dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSFISA). Esse sono integrate dal Regolamento sui Segnali in uso sull'infrastruttura ferroviaria regionale LFI (RS-LFI) e dagli altri provvedimenti normativi (disposizioni e prescrizioni di esercizio e Istruzioni) emanati dalla Direzione di LFI.
2. Il personale addetto alla circolazione dei treni, oltre a soddisfare agli obblighi di competenza derivanti dalle norme di cui al precedente comma, è tenuto ad intervenire ogni qualvolta rilevi, nell'espletamento delle sue mansioni, un fatto o evento che possa arrecare pregiudizio alla sicurezza della circolazione.
3. Nei casi non previsti ogni operatore, nei limiti delle proprie attribuzioni, deve provvedere con senno e ponderatezza, in analogia, per quanto possibile, con le norme che disciplinano i casi previsti.

## **Articolo 2 Rete ferroviaria e treni**

### ***Parte prima: Rete ferroviaria***

1. La circolazione ferroviaria si svolge sulla infrastruttura ferroviaria regionale LFI, costituita dalle linee, dalle località di servizio e da altri punti caratteristici ubicati in linea.
2. Le linee della rete regionale LFI sono a semplice binario e sono attrezzate per la circolazione dei treni nei due sensi di marcia sull'unico binario disponibile.
3. p.m.
4. Le località di servizio ubicate lungo le linee svolgono principalmente funzioni di regolazione della circolazione ferroviaria. Le caratteristiche specifiche di impianto e di esercizio delle località di servizio sono riportate nei registri delle disposizioni di servizio (Rds) redatti secondo procedure della Direzione di LFI e nella documentazione ad essi allegata. Le località di servizio sono costituite dalle stazioni.
5. Le stazioni sono le località di servizio, adibite al servizio pubblico, delimitate da segnali di protezione e munite di segnali di partenza distinti per binario, utilizzate per effettuare le precedenza fra treni circolanti nello stesso senso e gli incroci fra treni in senso opposto. Quando non siano adibite al servizio pubblico, possono anche denominarsi "posti di movimento".  
Fra le stazioni si distinguono:
  - a) stazioni di diramazione, nelle quali convergono due o più linee;
  - b) stazioni capotronco, che delimitano una porzione (tronco) di linea e assumono particolari funzioni ai fini della gestione delle prescrizioni di movimento.In base alle loro caratteristiche essenziali le stazioni sono distinte nell'orario di servizio con appositi segni convenzionali.
6. Nell'ambito delle stazioni si distinguono i binari di circolazione (di arrivo, partenza o transito dei treni) e i binari secondari non adibiti al movimento dei treni. Vengono denominati binari di corsa i binari di circolazione che costituiscono la diretta prosecuzione della linea nell'ambito della stazione; tali binari, generalmente di più corretto tracciato, sono quelli utilizzati per il transito dei treni che non hanno fermata.

Il binario di ricevimento o di stazionamento è il binario, delimitato generalmente da due deviatori estremi o da un deviatore e un paraurti, sul quale il treno espleta il servizio di stazione.

7. p.m.

8. p.m.

9. Quando una località di servizio svolge contemporaneamente più funzioni nell'orario di servizio devono essere specificatamente indicate tutte le funzioni svolte.

10. Sulle linee possono essere presenti altri punti caratteristici:

- a) fermate;
- b) passaggi a livello;
- c) raccordi.

11. p.m.

12. Le fermate sono punti della linea adibiti al servizio pubblico; non intervengono nel distanziamento dei treni e non sono utilizzate per effettuare incroci e precedenza. Le fermate possono essere ubicate anche nell'ambito di una stazione.

13. I passaggi a livello (PL) sono intersezioni a raso tra una o più strade e una o più linee ferroviarie e sono muniti di dispositivi che, quando attivi, inibiscono il transito lato strada (barriere, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.) preventivamente al transito dei treni.

14. p.m.

15. I raccordi sono binari che assicurano il collegamento ferroviario con aree produttive private o pubbliche ma non appartenenti all'infrastruttura ferroviaria gestita da LFI (stabilimenti industriali o simili); si possono diramare da un binario di stazione o da un binario di linea.

16. p.m.

17. p.m.

### ***Parte seconda: Convogli e Treni***

18. Un convoglio è un complesso di uno o più veicoli ferroviari, con almeno una unità di trazione, dotato di sistema di frenatura e cabina di guida e atto a svolgere un determinato servizio ferroviario (trasporto di persone o merci, manutenzione dell'infrastruttura, soccorso ad altri convogli, movimentazione di veicoli).

19. Un treno è un convoglio che si muove con una velocità massima ammessa per esso determinata preventivamente per ciascun punto dell'infrastruttura da percorrere. Ciascun treno deve essere identificato univocamente da un codice alfanumerico e dalla data di effettuazione e deve essere scortato dall'apposita documentazione prevista dall'Allegato 7 dell'IPCL-IF/LFI e dalla Scheda Treno.

20. L'identificazione e la classificazione di un treno vengono assunte alla partenza dalla stazione di origine e conservate durante il viaggio, l'arrivo, la sosta e la partenza nei punti intermedi del percorso, fino all'arrivo nella stazione termine corsa.

21. Dal punto di vista dell'esercizio ferroviario i treni si classificano in:

- a) ordinari: i treni indicati come tali nell'orario di servizio. Il loro orario è diramato in occasione dell'attivazione dell'orario di servizio o nel corso della validità di questo;

- b) straordinari: i treni la cui effettuazione ha luogo soltanto in caso di necessità, secondo apposite modalità stabilite dalla Direzione di LFI. L'orario di tali treni è compreso nell'orario di servizio oppure diramato a parte;
- c) supplementari: i treni che sono la ripetizione di altri treni (ordinari o straordinari) di cui assumono l'orario con relativi incroci e precedenza. Tali treni possono essere messi in circolazione a seguito dei treni dei quali sono la ripetizione.

22. All'interno di una località di servizio un convoglio deve muoversi come treno ogni qualvolta possibile, inclusi i movimenti da un fascio di binari all'altro della medesima località di servizio e i movimenti da e verso i raccordi di stazione. I movimenti di cui al presente comma sono riportati in apposite sezioni del Fascicolo Linea (FL) con la denominazione di "Movimenti ambito località di servizio in modalità treno". Nell'effettuare i suddetti movimenti come treni, i convogli di cui al presente comma possono non essere scortati dalla documentazione di cui al comma 19 di competenza di LFI.

### **Articolo 3 Sistemi di esercizio**

1. Un "sistema di esercizio" di una linea ferroviaria è un insieme costituito da operatori, impianti tecnologici e procedure finalizzato alla gestione in sicurezza della circolazione ferroviaria nelle località di servizio e, con l'ausilio dei sistemi di distanziamento, nei tratti di linea fra le località di servizio.

2. In termini generali i sistemi di esercizio si basano su logiche funzionali. La rete LFI è gestita con il seguente sistema di esercizio:

- a) comando (e controllo) a distanza degli enti di sicurezza delle località di servizio della linea e, sotto certe condizioni tecnologiche, anche dei tratti di linea, da parte di un RdC (Dirigente Centrale Operativo, DCO), ubicato fisicamente in un posto "centrale" o in un'altra località di servizio, che impartisce i comandi a distanza e rileva i controlli di posizione degli enti di sicurezza (sistema di esercizio del "comando a distanza"); in tale sistema di esercizio alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dal RdC all'AdC;
- b) p.m.

3. Il sistema di esercizio del comando a distanza, dal punto di vista della tecnologia utilizzata, si suddivide a sua volta nelle seguenti categorie:

- a) Comando centralizzato del traffico (CTC): le linee sono gestite tramite appositi dispositivi di comunicazione fra il posto centrale e gli apparati di stazione locali; la sicurezza dell'esercizio, in termini di comando e controllo degli enti della località di servizio, è affidata agli apparati locali e ai sistemi di blocco, nonché a specifiche procedure di sicurezza;
- b) p.m.
- c) Sistema comando e controllo multistazione (ACCM): tutti i comandi e i controlli del DCO per la gestione degli enti delle singole località di servizio e, sotto certe condizioni tecnologiche, della linea, garantiscono il medesimo livello di sicurezza degli apparati di stazione locali e dei sistemi di blocco.

Per ciascuna delle suddette categorie, le particolarità impiantistiche, le modalità con le quali le località di servizio possono essere esercitate e le ulteriori specifiche istruzioni sono emanate a parte dalla Direzione di LFI.

4. Alcune stazioni delle linee esercitate in comando a distanza possono essere, permanentemente o temporaneamente, presenziate da un DM; esse si dicono "stazioni porta". In tal caso, la giurisdizione del DM è limitata ai soli movimenti di treni e manovre nell'ambito della stazione stessa.

5. p.m.

6. p.m.

7. p.m.

8. p.m.

9. I Regolatori della circolazione durante il loro turno di servizio, salvo dotazione di dispositivi informatici particolari, devono compilare i prescritti documenti secondo le specifiche modalità emanate a parte, in modo che da essi risulti costantemente la situazione esatta della circolazione ferroviaria.

10. Prima di lasciare il servizio, il RdC cessante deve compilare consegne registrate in forma chiara, sintetica e inequivocabile, in modo che il subentrante possa rendersi conto senza incertezze della situazione del servizio per assicurarne prontamente la continuità. Le consegne devono essere firmate dai RdC interessati anche quando non avvengono in contraddittorio.

Il RdC cessante risponde delle conseguenze di consegne inesatte o incomplete. Deve però rispondere delle conseguenze anche il subentrante quando risulti che avrebbe potuto, nell'espletamento delle sue mansioni, avvedersi delle irregolarità di consegna e provvedere al riguardo.

11. Quando condizioni eccezionali di servizio lo consigliano, un agente con qualifica o funzioni superiori al RdC - purché abilitato al servizio di cui trattasi – può avocare a sé la dirigenza del movimento, esonerandone con ordine scritto il RdC stesso.

12. L'esercizio ferroviario è coordinato dalla Direzione di LFI a cui sono attribuiti anche compiti inerenti alla gestione delle emergenze, in base alle specifiche procedure emanate a parte.

#### **Articolo 4 Regimi di circolazione**

1. Il sistema che assicura il distanziamento in sicurezza dei treni, denominato anche "regime di circolazione" o "sistema di blocco" è costituito dal blocco elettrico conta-assi.

2. Le linee esercitate con il regime del blocco elettrico conta-assi sono suddivise in tratti, denominati sezioni di blocco, delimitati da segnali fissi luminosi, vincolati in modo che ciascuna sezione non possa essere impegnata che da un treno per volta. Le istruzioni particolari per l'esercizio con tale sistema sono emanate a parte.

3. p.m.

4. p.m.

#### **Articolo 5 Sistemi di protezione della marcia**

1. Al fine di garantire la protezione della marcia dei treni (rispetto dei segnali, delle riduzioni di velocità, ecc.), sono previsti i seguenti sistemi:

a) sistema europeo di controllo della marcia dei treni, di distanziamento e di segnalamento in cabina di guida ERTMS/ETCS (Livello 2);

b) sistema nazionale di controllo della marcia dei treni SCMT.

L'esercizio con il sistema di cui sopra deve svolgersi in conformità alle specifiche istruzioni emanate a parte dalla Direzione di LFI.

2. Sulla infrastruttura LFI è al momento utilizzato il sistema SCMT in ingresso ed in uscita delle stazioni di interconnessione di Arezzo e Sinalunga.

**Principi che regolano la circolazione di treni temporaneamente privi di protezione SCMT/SSC.**

3. In relazione all'assenza di sistemi di protezione della marcia dei treni valgono le seguenti misure mitigative:

- Nelle stazioni in comune con l'infrastruttura ferroviaria nazionale, gli arrivi e le partenze dei treni circolanti sulla rete LFI, privi di protezione SCMT/SSC, devono avvenire su itinerari indipendenti da movimenti di altri treni o manovre, non superando comunque la velocità di 30 km/h. Qualora ciò non fosse possibile, il RdC di RFI deve disporre affinché siano sospesi gli altri movimenti contemporanei di treni o manovre sui binari non indipendenti da quello percorso dal treno stesso.
- La Velocità massima dei treni in servizio viaggiatori sulle linee Arezzo - Stia ed Arezzo - Sinalunga è limitata a 70 km/h.
- La velocità massima dei treni in servizio merci o isolati per trasferimento sulle linee Arezzo - P. Stia ed Arezzo - Sinalunga è limitata a 50 km/h.
- Compatibilmente con la situazione in atto deve essere evitato di arrestare i treni sui viadotti, in galleria o nei tratti neutri della linea di trazione elettrica.
- In cabina di guida, già dall'atto della partenza, dovrà essere sempre presente un secondo agente abilitato ai segnali ed all'arresto del convoglio in caso di emergenza, nella figura del capotreno in turno, qualora non siano disponibili altri agenti abilitati di scorta. Tale agente ha l'obbligo di ripetere a voce alta al macchinista l'aspetto dei segnali, compresi quelli di protezione propria dei PL e dei segnali di rallentamento. Non è ammessa la circolazione treni con un solo agente in cabina di guida, salvo casi di comprovata emergenza o degni che ne possano determinare l'insorgere.
- Il freno continuo automatico deve essere in funzione su tutti i treni. Non è ammessa l'immissione in esercizio di convogli con prestazioni di frenatura degradate.
- Le imprese ferroviarie devono garantire, secondo apposite procedure, in qualunque circostanza di esercizio l'immobilizzazione in linea dei treni, attraverso l'utilizzo del freno continuo, del freno di stazionamento o di dispositivi di ausilio dell'immobilizzazione (staffe, ecc.).
- La circolazione interna nella stazione di Subbiano continuerà ad essere regolata dal DCO in modo da evitare arrivi in contemporanea dei treni. Nel caso in cui il DCO non fosse in grado di rilevare e verificare da remoto la libertà dei circuiti di binario a valle del segnale di partenza afferente al binario di arrivo del treno, e quindi comandare l'itinerario d'ingresso del treno incrociante, si procurerà il giunto del primo treno prima di comandare l'ingresso del treno incrociante.
- In caso di partenza a via impedita il DCO dovrà prescrivere al treno sulle righe in bianco dell'M40Telec in uso di non superare la velocità massima di 50 Km/h fino alla successiva stazione.

4. p.m.

5. p.m.

6. p.m.

7. p.m.

8. Nelle località di servizio l'arrivo, la partenza o il transito di un treno non protetto dal sistema di protezione sono ammessi contemporaneamente ad altri movimenti di treno solo quando ricorrano le condizioni di cui all'articolo 7, comma 15.

9. I provvedimenti di cui al comma 8 devono essere adottati dal RdC delle località di servizio interessate dalla circolazione dei treni non protetti.

10. p.m.

## Articolo 6 Comunicazioni riguardanti la sicurezza dell'esercizio

1. Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.
2. Le informazioni inerenti alla sicurezza sono comunicate per iscritto e comprendono l'orario di servizio e gli specifici moduli/protocolli trasmessi secondo l'ITLC e le modalità dell'Allegato n. 5. Ai fini del presente Regolamento e degli altri provvedimenti normativi emessi da LFI le informazioni inerenti alla sicurezza scambiate per iscritto sono definite comunicazioni registrate.
3. Tra le informazioni inerenti alla sicurezza dell'esercizio vi sono:
  - a) le prescrizioni di movimento, cioè tutti gli ordini e disposizioni di servizio relativi all'infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni. Esse possono essere comunicate mediante l'orario di servizio, l'aspetto specifico dei segnali (secondo le apposite norme del RS), i moduli di prescrizione ai treni (Allegato n. 5);
  - b) le prescrizioni tecniche, cioè tutti gli ordini e le disposizioni di servizio che riguardano le caratteristiche, il carico e la circolabilità dei veicoli.
4. Le prescrizioni di movimento sono definite a carattere permanente (fino ad avviso contrario) o di qualche durata (con un termine prefissato) quando la ragione che le ha determinate è comunque programmata e se ne conosce la necessità con congruo anticipo. La gestione informatica delle suddette prescrizioni da partecipare ai treni è affidata al DCO. Esse devono essere rese disponibili al treno per l'intero percorso dello stesso. Le procedure per la gestione delle prescrizioni e le modalità di partecipazione delle stesse ai treni, anche in caso di indisponibilità dell'eventuale sistema informatico, sono riportate nell'Allegato n. 5.
5. Sono definite occasionali/improvvisate le prescrizioni di movimento la cui necessità intervenga senza pianificazione e senza indicazione precisa sulla durata. Esse non sono gestite da sistemi informatici e devono essere notificate ai treni a cura del RdC interessato.

## Articolo 7 Itinerari e dispositivi di sicurezza

1. 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 1<sup>a</sup> categoria di protezione fino al segnale di partenza;
  - b) p.m.
2. p.m.
3. I deviatori 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 su un binario passante (cioè non terminante con un paraurti) si devono inoltre disporre opportunamente, secondo le specifiche norme contenute nell'Istruzione per il servizio dei deviatori in uso sull'infrastruttura ferroviaria regionale LFI (ISD), i deviatori compresi in una zona di sicurezza, detta zona di uscita, oltre il termine degli itinerari definiti al comma 1.
4. L'**itinerario di partenza** di un treno si estende dal binario di ricevimento o di stazionamento fino alla piena linea. I deviatori dell'itinerario di partenza devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno stesso sulla linea verso la quale è diretto.
5. p.m.

6. Il termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea è individuato dal segnale di protezione per gli arrivi in senso opposto.
7. In casi particolari, la Direzione di LFI può individuare il termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea con un punto a valle dell'ultimo ente controllato dall'apparato di stazione.
8. L'itinerario di transito di un treno che non ha fermata comprende i corrispondenti itinerari di arrivo e di partenza.
9. I deviatori e le scarpe fermacarri sui binari laterali a quello percorso dal treno devono essere disposti in modo da realizzare l'indipendenza dell'itinerario del treno stesso, i primi rispetto ad altri movimenti che possono svolgersi sul piazzale o a fughe accidentali di veicoli in sosta, e le altre rispetto a fughe di quest'ultimi, secondo le specifiche norme contenute nell'ISD.
10. Gli itinerari su deviazioni di scambi comportano per i treni le limitazioni di velocità indicate nella Prefazione Generale all'orario di servizio.
11. Sono fermascambi di sicurezza i dispositivi di assicurazione dell'ago al contrago dei tipi esplicitamente designati dalla Direzione di LFI. Tutti i deviatori delle località di servizio inseriti sui binari percorsi dai treni devono essere muniti di fermascambi di sicurezza. In caso di inefficienza dei fermascambi di sicurezza devono essere osservate le specifiche disposizioni previste dalle Istruzioni di servizio.
12. Il collegamento di sicurezza è un vincolo, meccanico o elettrico, tra gli organi per la manovra di un segnale e i deviatori o eventuali altri meccanismi (chiusure di passaggi a livello, scarpe fermacarri, ecc.) interessati dal movimento comandato dal segnale stesso, tale da soddisfare le seguenti condizioni:
  - a) per disporre il segnale a via libera è necessario che i deviatori e gli altri meccanismi interessati siano disposti e assicurati nella posizione voluta;
  - b) per rimuovere i deviatori e gli altri meccanismi da questa posizione, occorre che il segnale sia ridisposto a via impedita.
  - c) per rimuovere gli enti dalla posizione indicata al precedente punto a) occorre anche che il treno si trovi in posizione tale da garantire che la rimozione stessa si effettui in condizioni di sicurezza.
13. I deviatori e gli altri enti di sicurezza delle località di servizio interessati alla circolazione dei treni devono essere muniti di collegamenti di sicurezza con il sistema di segnalamento. I deviatori in linea devono essere muniti di fermascambi di sicurezza e di collegamento di sicurezza con i segnali.
14. I deviatori non in esercizio possono essere muniti di particolari dispositivi di immobilizzazione degli aghi, stabiliti dalla Direzione di LFI. I deviatori così immobilizzati sono da considerarsi come normali giunzioni di rotaie. Le modalità di utilizzazione di tali dispositivi sono contenute nelle apposite Istruzioni.
15. L'arrivo, partenza o transito di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno sono ammessi:
  - a) quando i treni percorrono itinerari di per sé stessi indipendenti per disposizione di impianto;
  - b) quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisce, con la disposizione a via libera dei segnali, o nei casi previsti nelle apposite istruzioni, la completa indipendenza degli itinerari.

16. È ammesso l'arrivo di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno, pur essendo convergenti gli itinerari relativi, quando siano soddisfatte tutte le condizioni di sicurezza seguenti:

a) il punto di convergenza (traversa limite dello scambio o dell'attraversamento) sia protetto da segnale di partenza a via impedita, preceduto da avviso, distinto per binario e ubicato a distanza di almeno 100 metri dal punto stesso, salvo casi di distanze inferiori con il minimo di 50 metri di cui al successivo comma 17;

b) gli impianti della stazione siano muniti di collegamenti di sicurezza i quali, con la disposizione a via libera dei segnali o nei casi previsti dalle apposite istruzioni, garantiscono l'indipendenza degli itinerari, fatta eccezione soltanto per il punto di convergenza protetto come al precedente punto alinea;

c) nel tratto di arrivo compreso fra il segnale di 1<sup>a</sup> categoria di protezione e quello di partenza a via impedita, la pendenza media del binario non sia superiore al 6‰ in discesa.

Nel caso in cui gli itinerari comprendano più di un punto di convergenza, è ammesso l'arrivo di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno purché le suddette condizioni di sicurezza siano soddisfatte per ciascuno dei punti di convergenza.

Nel caso di due arrivi nello stesso senso che abbiano un punto di convergenza posto oltre i rispettivi segnali di partenza, la contemporaneità è ammessa anche quando la distanza minima richiesta esista per uno solo dei due itinerari di arrivo.

17. Sono ammessi movimenti contemporanei di treni, con itinerari convergenti, anche quando la distanza tra il termine dell'itinerario e il punto di convergenza è inferiore a 100 metri con un minimo di 50 metri purché:

a) la velocità del treno in arrivo non sia superiore a 30 km/h;

b) il movimento di arrivo non sia di corretto tracciato;

c) sia garantita la distanza di visibilità prescritta, senza possibilità di deroga, del segnale che protegge il punto di convergenza situato a distanza ridotta.

18. p.m.

19. Particolari disposizioni locali possono essere impartite dalla Direzione di LFI per regolare i movimenti contemporanei nelle stazioni che si trovassero in condizioni eccezionali (forti pendenze, gallerie attigue, ecc.).

## **Articolo 8 Servizio scambi e segnali**

1. I deviatori devono assicurarsi del buono stato e del regolare funzionamento degli scambi e dei meccanismi compresi nelle zone di giurisdizione, rispettando i criteri e le modalità previsti dall'ISD.

2. Ad ogni modifica dell'orario generale l'UMF, per ciascuna stazione, stabilisce per i singoli treni, su apposito prospetto relativo a ciascuna stazione, il binario di ricevimento, partenza o transito, che potrà essere modificato all'occorrenza dal RdC.

3. Per ogni movimento di treno in stazione il RdC deve tempestivamente provvedere per la predisposizione dell'itinerario, integrato, agli effetti del presente articolo, dalla zona di uscita di cui all'articolo 7, comma 3.

4. Chi effettua la predisposizione dell'itinerario deve constatare la regolare posizione e assicurazione dei deviatori interessati, in relazione ai dispositivi in opera sugli scambi stessi, nonché degli altri enti a lui affidati e, nell'ambito del settore di giurisdizione, deve acquisire la certezza che nessun veicolo su binario ostacoli il sicuro passaggio del treno. L'accertamento suddetto può essere effettuato a mezzo di appositi dispositivi di controllo a distanza (cdb).

Nel caso in cui un circuito di binario risulti occupato, la visita sul posto (nel caso delle località di servizio presenziate sul posto) per accertarne la libertà può essere omessa, secondo quanto previsto dalle specifiche istruzioni di servizio. Venendo a mancare il predetto accertamento, l'operatore competente deve autorizzare il movimento del treno, sull'itinerario comprendente il circuito di binario che risulta occupato, con segnale a via impedita e con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h.

5. Chi effettua la predisposizione dell'itinerario deve, in relazione all'organizzazione del servizio esistente nell'impianto (e, nel caso delle località di servizio presenziate sul posto, fino ai limiti della visuale libera nell'espletamento delle proprie mansioni), accertare che nessun impedimento o ostacolo di qualsiasi genere si trovi sull'itinerario.

6. Chi effettua o sorveglia direttamente qualsiasi operazione suscettibile di creare ostacoli sui binari percorsi dai treni è tenuto ad adottare preventivamente tutte le cautele stabilite dalle disposizioni regolamentari o richieste dalle circostanze di fatto.

7. p.m.

8. p.m.

9. Salvo i casi specifici previsti dal presente Regolamento o dalle apposite istruzioni, i segnali fissi delle stazioni sono normalmente disposti a via impedita.

10. Secondo quanto previsto dalle specifiche Istruzioni di servizio, il RdC che manovra un segnale a via libera, oppure ordina il movimento di un treno, deve preventivamente accertare che sia stato regolarmente predisposto l'itinerario voluto provvedendo ai diretti controlli.

11. p.m.

12. p.m.

13. Secondo quanto previsto dalle specifiche Istruzioni di servizio, chi ha disposto a via libera un segnale deve manovrarlo o controllarne il ritorno a via impedita appena esso sia stato oltrepassato dal treno.

14. Le specifiche modalità da eseguirsi per la visita agli impianti, per gli accertamenti della regolarità e libertà degli itinerari e per la manovra dei segnali, in relazione alle caratteristiche dei dispositivi in opera e delle organizzazioni di servizio, formano oggetto dell'ISD.

15. p.m.

16. p.m.

17. Di regola non devono essere modificati gli itinerari dei treni quando sono già stati manovrati i relativi segnali, anche se questi ultimi non si sono ancora disposti a via libera. Quando si verifichi eccezionalmente tale necessità, occorre l'esplicito ordine del RdC, secondo le procedure stabilite nell'ISD.

18. In caso di guasto ai segnali o di movimenti di treni con segnali a via impedita devono essere osservate le specifiche disposizioni previste dal RS e dalle specifiche Istruzioni emanate a parte dalla Direzione di LFI.

Il RdC che debba provvedere alla partenza di un treno con il segnale di partenza a via impedita, per guasto o altra causa, completati gli obblighi di competenza, deve dare all'AdC del treno opportuna

prescrizione, utilizzando uno degli appositi moduli; deve comunque essere prescritto di osservare la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato.

19. p.m.

20. p.m.

## **Articolo 9 Arrivo, partenza e percorso dei treni**

1. La velocità di corsa di ciascun treno in ogni tratto della linea è quella assegnatagli dall'orario, salvo i casi in cui il presente Regolamento o le altre norme di cui all'articolo 1, comma 1, prevedano diversamente. In ogni caso non devono essere superati i limiti stabiliti dalla Prefazione Generale all'orario di servizio (PGOS).

2. L'AdC deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, senza oltrepassare il termine dell'itinerario di arrivo, salvo specifica prescrizione nei casi espressamente indicati dalla Direzione di LFI.

3. Partendo da una località di servizio, l'AdC deve assicurarsi del regolare inoltro del treno in base alle indicazioni fornite dai segnali fissi. Quando ciò non sia possibile (partenza con segnale a via impedita, ecc.), l'AdC deve arrestare prontamente il treno qualora lo stesso venga indebitamente inoltrato su un binario di linea diverso da quello che deve essere percorso.

4. Nelle località di servizio presenziate sul posto da un RdC, l'arrivo, la partenza ed il transito dei treni nelle stazioni devono essere presenziati, in punto opportuno, dal RdC stesso, che deve anche accertarne la completezza, ad eccezione dei casi specificamente previsti. Per l'accertamento della completezza dei treni, il RdC che non vi possa provvedere di persona può avvalersi di altri agenti abilitati presenti in stazione.

5. La partenza dei treni avviene d'iniziativa dell'AdC secondo quanto stabilito dal RS.

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

7. Nel caso delle linee esercitate in comando a distanza, qualora il treno termini la corsa in una stazione impresenziata, l'AdC deve trasmettere al DCO la conferma della regolarità della coda del proprio treno e, nelle stazioni munite di maniglia di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti (RAR), deve provvedere all'azionamento della stessa, indipendentemente dal manifestarsi della relativa indicazione ottica e acustica, completando la comunicazione registrata di "giunto" con la dizione "AZIONATA MANIGLIA PER TRENO INCROCIANTE".

8. Il comando degli itinerari di arrivo e partenza nelle località di servizio intermedie telecomandate, viene impartito direttamente dal DCO; se presenziate, viene impartito dall'agente in loco dopo ottenuto l'eventuale consenso, elettrico o con comunicazione registrata, del DCO. In particolari situazioni di esercizio, il comando dell'itinerario di partenza può essere devoluto all'AdC del treno secondo quanto previsto dalle apposite istruzioni.

9. L'AdC di un treno che debba d'iniziativa osservare la marcia a vista o che ne abbia ricevuto specifico ordine deve avanzare ad una velocità tale da poter arrestare il treno stesso entro il tratto di

infrastruttura ferroviaria che l'AdC vede libero, senza mai superare la velocità di 30 km/h, salvo limitazioni più restrittive.

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

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

10. Nell'ambito delle stazioni la marcia a vista può essere prescritta:

- a) sul binario di ricevimento;
- b) in arrivo;
- c) in uscita;
- d) nella stazione (itinerario di transito).

11. Quando un treno debba, per un qualsiasi motivo, procedere con marcia a vista nell'ambito di una stazione, il RdC deve farlo avanzare con il corrispondente segnale di protezione a via impedita.

12. Costituisce ingombro un qualsiasi ostacolo posto prima del o sul binario di ricevimento, oppure all'uscita di esso a meno di 50 metri oltre il termine dell'itinerario di arrivo di cui rispettivamente all'articolo 7, comma 1a), salvo specifiche deroghe previste dalle istruzioni di servizio.

13. Nei casi previsti dal RS per indicare l'ingombro deve essere esposto un segnale di arresto a mano a 100 metri dall'ostacolo oppure in corrispondenza dello stesso.

14. Salvo i casi di cui al comma 15, 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 comunicazione registrata ("A... SARETE RICEVUTI SU BINARIO DI RICEVIMENTO INGOMBRO [o TRONCO]), del ricevimento su binario ingombro o tronco e ricevuti con il segnale di protezione a via impedita.

In tal caso non deve essere utilizzato il segnale di avanzamento e il segnale d'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; in quest'ultimo caso, l'ostacolo deve essere sempre protetto con il segnale di arresto a mano a 100 metri e i treni devono essere avvisati con comunicazione registrata: "A..... SARETE RICEVUTI SU ITINERARIO CON INGOMBRO PRIMA DEL BINARIO DI RICEVIMENTO".

15. 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 di binario tronco;
- b) quando il treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale di protezione previsto dal RS per ingresso su binario ingombro o corto; in tal caso il segnale di arresto a mano può essere presentato in corrispondenza dell'ostacolo.

16. Nelle stazioni di testa indicate come tali nell'orario di servizio, rispetto al paraurti di un 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.

17. In caso di guasto o anomalità al sistema di protezione della marcia del treno, la velocità di cui al comma precedente non deve essere superiore a 30 km/h, indipendentemente dalle indicazioni del segnalamento o dall'orario di servizio e salvo limitazioni più restrittive.

18. L'AdC che debba d'iniziativa osservare la marcia a vista in corrispondenza di un PL o che ne abbia ricevuto specifico ordine nell'avvicinarsi a ciascun PL deve fischiare ripetutamente e procedere in modo da poter arrestare tempestivamente il treno in prossimità del ciglio strada, senza impegnare con la testa del treno la sede stradale ed in posizione tale da provocare l'occupazione del circuito di binario esistente in corrispondenza del PL stesso. Per il proseguimento del treno e per le comunicazioni al RdC, l'AdC deve attenersi a quanto prescritto dal RS (Art. 53 bis) in base alla tipologia del PL interessato.

19. p.m.

20. Il RdC che debba arrestare nella propria stazione un treno non avente fermata, deve attenersi alle norme del RS.

I Regolatori della circolazione possono ordinare ai treni la fermata in altre stazioni, oltre quelle previste dall'orario, per esigenze di servizio dei treni stessi.

Il RdC, che ordina ad un treno la fermata anormale in una stazione, deve indicarne il motivo e avvisare per iscritto la stazione stessa.

21. Al fine di garantire la regolarità del servizio, una o più fermate, che non siano per servizio viaggiatori o altrimenti necessarie, possono essere soppresse dal DCO.

Le stazioni eventualmente presenziate interessate dalla soppressione della fermata devono essere avvisate con comunicazione registrata ("SOPPRIMETE FERMATA A ...").

I Regolatori della circolazione suddetti ne devono dare comunicazione registrata ai treni ("SOPPRESSA FERMATA A ...").

22. p.m.

23. Sulle linee esercitate in comando a distanza con CTC, il DCO può richiedere all'AdC di un treno:

a) la verifica e conferma al DCO delle condizioni di esercizio relative a determinati enti del posto, desumibili direttamente o tramite apposite ripetizioni;

b) la liberazione artificiale del blocco conta-assi per mezzo dell'apposito tasto TIBca; tale operazione può essere tuttavia eseguita solo da agenti in possesso delle specifiche competenze professionali e idoneità;

c) l'azionamento dei dispositivi CLE (Comando locale di emergenza) nelle località di servizio impresenziate su ordine scritto del DCO;

d) l'azionamento delle maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti (maniglie "RAR") nelle località di servizio LFI ove presenti (informazione riportata nell'Orario di Servizio).

Il DCO può inoltre richiedere all'AdC:

- La conferma con comunicazione registrata della completezza del treno e della regolarità della coda da verificare in base alle specifiche procedure interne stabilite dall'IF di appartenenza utilizzando la formula: "Treno giunto (se occorre) in binario...";
- Il controllo e la manovra a mano dei deviatori nelle località di servizio.

24. Quando occorra istituire in linea o in una località di servizio<sup>1</sup> un rallentamento non indicato nell'orario di servizio, o notificare lo spostamento di un rallentamento già istituito<sup>2</sup>, il CUOT SL ne deve dare tempestiva comunicazione, con l'indicazione di tutti gli estremi necessari, al CUOT UMF, a mezzo di apposito modulo o utilizzando sistemi informativi in uso, secondo specifiche norme. Per

---

<sup>1</sup> Devono considerarsi interessanti anche una località di compresi, in tutto o in parte, fra i segnali di protezione che delimitano la località stessa.

<sup>2</sup> I rallentamenti possono essere fissi o spostabili: nel secondo caso, quando lo spostamento supera i tre chilometri (o i quattro chilometri per i rallentamenti lunghi oltre 1000 metri) occorre far luogo ad una nuova notifica del rallentamento, secondo modalità stabilite dalla Direzione di LFI.

l'identificazione del tratto di linea su cui è istituito un rallentamento, devono prendersi a riferimento stazioni.

Secondo specifiche procedure stabilite dalla Direzione di LFI, l'UMF deve avvisare attraverso il modulo M50 (allegato n. 6) dell'attivazione o dello spostamento del rallentamento il DCO, che informa le località di servizio attigue al rallentamento eventualmente presenziate, ricevendone conferma registrata.

25. In caso di attivazione o spostamento di un rallentamento, la competenza a provvedere per le prescrizioni ai treni interessati è disciplinata all'articolo 6.

La notifica del rallentamento deve essere partecipata, utilizzando l'apposito modulo di prescrizione, 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 o di spostamento del rallentamento medesimo, indipendentemente dall'ora prevista di passaggio nella stazione stessa.

Sull'apposito modulo di prescrizione ai treni, e per il solo giorno di attivazione o di spostamento del rallentamento, devono essere specificati l'ora ed il giorno di inizio del rallentamento.

Eventuali treni in ritardo che per orario avrebbero dovuto impegnare il tratto soggetto a rallentamento entro le ore 24 del giorno precedente all'attivazione, o 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, devono 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.

26. Modalità analoghe a quelle stabilite dai commi precedenti devono essere osservate per la cessazione di un rallentamento, tenendo presente che nel giorno in cui il rallentamento cessa, a tutti i treni devono essere notificati l'ora ed il giorno di cessazione.

27. In caso di urgenza, qualunque agente della manutenzione può disporre per un rallentamento, attenendosi alle norme del RS. In tale evenienza il RdC deve notificare ai treni interessati, con comunicazione registrata, una riduzione di velocità pari alla velocità del rallentamento, da rispettare a partire dal punto in cui avviene la notifica e fino al primo cippo chilometrico o località di servizio ubicati oltre il termine del rallentamento stesso: "NON SUPERATE VELOCITÀ DI .... KM/H DA .... A ...".

28. Qualora il rallentamento disposto in caso di urgenza ricada completamente nell'ambito di una località di servizio, la riduzione di velocità di cui al precedente comma può essere limitata all'itinerario (di arrivo, partenza o transito) comprendente per intero l'estesa del rallentamento, con la seguente comunicazione registrata: "NON SUPERATE VELOCITÀ DI .... KM/H SULL'ITINERARIO DI ..... (ARRIVO OPPURE PARTENZA OPPURE TRANSITO) A .....

In tal caso i treni devono essere preventivamente fermati al segnale che comanda tale itinerario e, dopo la notifica della riduzione di velocità, fatti proseguire disponendo il segnale a via libera.

29. p.m.

30. p.m.

31. Nei casi in cui sia previsto che debba essere data conferma al RdC interessato dell'arrivo di un treno, si deve provvedere mediante la seguente comunicazione registrata: "TRENO ... GIUNTO".

32. Nei casi in cui sia previsto che debba essere comunicata al RdC interessato l'ora di partenza o di transito dei treni, si provvede con la seguente comunicazione registrata: "TRENO... ORARIO (oppure: PARTITO o TRANSITATO ORE ... ore effettive di partenza o di transito)".

33. In situazioni di pericolo il segnale di allarme deve essere diramato in base a specifiche istruzioni emanate dalla Direzione di LFI. Il RdC che percepisca o sia avvisato della trasmissione del segnale di allarme deve sospendere le partenze dei treni e le concessioni di via libera fino a che non abbia ricevuto notizie sull'accaduto.

34. Se il treno dispone di una sabbiera attivata manualmente, l'AdC deve sempre avere la possibilità di spargere sabbia sui binari, ma deve evitare di effettuare tale operazione, se possibile:

- nell'area dei deviatori e degli attraversamenti (PL e passatoie a raso);
- durante la frenatura a velocità inferiori a 20 km/h;
- a treno fermo.

Nel caso in cui non sia possibile rispettare quanto sopra, all'occasione potranno essere attivati i dispositivi di sabbiatura nei seguenti casi:

- se il treno rischia di superare un segnale disposto a via impedita (Signal Passed At Danger - SPAD) o in presenza di altri inconvenienti seri, qualora lo spargimento di sabbia favorirebbe l'aderenza;
- in fase di avviamento;
- quando l'operazione sia necessaria, eccezionalmente, per la prova della sabbiera sul mezzo di trazione.

Se il treno è dotato di un dispositivo di inibizione del sistema automatico di sabbiatura, l'AdC deve poterne sospendere l'uso nei suddetti casi.

35. Per i movimenti di cui all'articolo 2, comma 22, eventuali rallentamenti o riduzioni di velocità interessanti il percorso del convoglio devono essere comunicati all'AdC, con apposita comunicazione registrata, a cura del RdC, solo qualora siano inferiori alla velocità massima ammessa dal segnalamento o indicata nel Fascicolo Linea (FL).

## **Articolo 10 Manovre e altri movimenti all'interno delle località di servizio.**

1. Fermo restando quanto riportato all'articolo 2 comma 22, una manovra è un convoglio che si muove solo all'interno di una località di servizio con una velocità che deve essere determinata istante per istante dall'AdC.

2. Le modalità per l'effettuazione delle manovre sono disciplinate dall'ISM; sono inoltre riportate in specifica sezione dei Fascicoli Linea, con i riferimenti indicati all'art. 5 comma 3.

3. Un veicolo o un gruppo di veicoli si dice posto in stazionamento quando è immobilizzato, cioè gli è impedito qualsiasi movimento per un tempo indeterminato. Le modalità secondo le quali avviene lo stazionamento sono riportate nell'ISM e nella PGOS-IF.

## **Articolo 11 Precedenze**

1. In una stazione ha luogo una "precedenza normale" quando per disposizione d'orario un treno deve esservi trattenuto per lasciare proseguire un altro treno nello stesso senso. Le precedenze normali vengono determinate e fissate con le modalità previste nell'Allegato n. 7.

Spetta al CUOT UMF, avvalendosi dell'orario grafico della linea, determinare e fissare le precedenze da indicare nell'apposito prospetto di stazione.

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

2. Il DCO, sulla base dell'effettivo andamento della circolazione ferroviaria, può intervenire, per quanto di competenza, per modificare la successione dei treni.

3. La successione dei treni può essere rilevata attraverso appositi sistemi informatici di trasmissione del numero del treno  
in caso di indisponibilità dei suddetti sistemi informatici il DCO avrà l'obbligo di dare comunicazione della variata successione alle stazioni porta interessate.

4. p.m.

5. Il RdC in caso di variazione della prevista successione dei treni deve avvisarne le stazioni interessate eventualmente presenziate con la seguente comunicazione registrata: "TRENO ... PRECEDE TRENO ... DA ...".

6. Relativamente alla procedura di cui al precedente comma 5, quando ci si trovi nell'impossibilità di comunicare ad una stazione la variazione della successione dei treni, il DCO 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 con comunicazione registrata al RdC al fine di permettere a quest'ultimo di identificare il treno e dare le opportune istruzioni.

In tal caso il RdC di quest'ultima stazione deve confermare all'AdC con comunicazione registrata la validità della via libera del segnale di protezione precisando il numero del treno.

Lo stesso RdC deve considerare non individuati tutti i treni che provengono dalla precedente stazione dopo quello ricevuto con la procedura sopradescritta.

I successivi treni devono essere fermati al segnale di protezione che potrà essere disposto a via libera solo dopo il riconoscimento da effettuarsi mediante scambio di comunicazioni registrate.

## **Articolo 12 Incroci**

1. Sulle linee esercitate a semplice binario i treni circolanti in senso opposto si incrociano in stazioni prefissate. L'incrocio fra due treni può essere "normale" (indicato in orario o di fatto) oppure "anormale" (in seguito a spostamento) e la stazione in cui viene fissato è denominata sede di incrocio. Spetta al DCO, avvalendosi dell'orario grafico della linea, determinare e fissare gli incroci anormali.

2. Nei casi previsti, il RdC che dispone per la partenza di un treno su linea esercitata a semplice binario deve preventivamente assicurarsi che siano giunti completi tutti i treni incrocianti o comunque attesi in senso opposto con le modalità stabilite nell'ISD.

3. Gli incroci normali d'orario vengono determinati e fissati con le modalità previste dall'Allegato n. 8. 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 o inferiore a 15 minuti. Le situazioni di circolazione in cui si determinano incroci di fatto sono indicate nell'Allegato n. 8.

4. Il DCO, sulla base dell'effettivo andamento della circolazione ferroviaria, può intervenire, per quanto di competenza, per spostare o disporre lo spostamento di un incrocio.

5. p.m.

6. È ammesso che lo spostamento d'incrocio interessi più di un treno da far trattenere rispetto ad un solo treno da far avanzare oppure viceversa. In tal caso, nelle intese verbali deve essere indicato esplicitamente la quantità dei treni oltre al numero di ognuno.

7. p.m.

8. p.m.

### **Articolo 13 Treni straordinari e supplementari**

1. L'effettuazione di un treno straordinario o di un treno supplementare deve essere richiesta al Gestore LFI con le modalità e nel rispetto delle procedure previste dal Prospetto Informativo Rete (PIR).
2. Tali treni possono essere messi in circolazione dalle stazioni solo dopo la loro effettuazione da parte del DCO.
3. I treni supplementari prendono il numero del treno di cui sono la ripetizione a seguito, con l'aggiunta della parola bis, ter o quater.
4. Sono ammessi al massimo tre treni supplementari a seguito.
5. La circolazione di un treno straordinario o supplementare deve essere annunciata dal DCO con giurisdizione sulla stazione di origine con la comunicazione registrata: "OGGI ... (DOMANI ... oppure NOTTE DAL ... AL ...) EFFETTUASI TRENO ... STRAORDINARIO (o SUPPLEMENTARE A SEGUITO) DA ... (stazione d'origine) A ... (stazione termine di corsa) PER ..... (qualità del trasporto)".
6. p.m.
7. Sulle linee esercitate in comando a distanza, l'annuncio di cui al comma 5 deve essere dato dal DCO direttamente alle stazioni porta di giurisdizione, nonché, all'occorrenza, alle stazioni ed ai posti indicati dal UMF.
8. p.m.
9. p.m.
10. In caso di guasto al sistema delle telecomunicazioni che non consenta di completare il processo di annuncio, la circolazione del treno interessato deve essere sospesa in opportuna precedente stazione fino al ripristino del guasto.
11. p.m.
12. Nelle comunicazioni registrate che riguardano la circolazione di un treno che sia seguito da supplementare, si deve sempre aggiungere, dopo il numero del treno, la parola normale.

### **Articolo 14 Soppressione, fusione, sostituzione e rieffettuazione di treni**

1. Su richiesta delle IF o per iniziativa di LFI secondo le modalità previste dal PIR, il DCO può far sopprimere un treno. Gli annunci devono essere dati con le stesse procedure previste per l'effettuazione dei treni straordinari o supplementari, adottando la seguente formula: "OGGI ... (DOMANI ... oppure NOTTE DAL ... AL ...) TRENO... SOPPRESSO DA... A ...".
2. In caso di impossibilità di trasmettere l'annuncio di soppressione ad una località di servizio o, nei casi previsti, riceverne conferma, devono applicarsi al primo treno che segue quello soppresso le procedure di cui all'articolo 11, comma 6.
3. Su richiesta delle imprese ferroviarie o su ordine del DCO le stazioni possono fondere due treni, sopprimendone uno di essi e facendone proseguire il materiale con altro treno. A quest'ultimo si deve

notificare la seguente prescrizione: "TRENO ... SOPPRESSO DA ... A ... DISIMPEGNARE IN SUA VECE SERVIZIO VIAGGIATORI (O MERCI) FERMANDO A ... (indicare le stazioni nelle quali il treno deve fermare per disimpegnare il servizio del treno soppresso).

In tal caso la formula di cui al comma 1 va completata come di seguito: "OGGI ... (DOMANI ... oppure NOTTE DAL ... AL ...) TRENO ... SOPPRESSO DA ... A ... - MATERIALE (ed occorrendo: LOCOMOTIVA) VIAGGIA STESSO TRATTO CON TRENO ... (ed occorrendo: CHE FARÀ SERVIZIO VIAGGIATORI OPPURE MERCI A ...)".

4. Il DCO può sopprimere un treno e sostituirlo, effettuando un opportuno straordinario. In tal caso la formula di cui al comma 1 va completata come di seguito: "OGGI ... (DOMANI ... oppure NOTTE DAL ... AL ...) TRENO .... SOPPRESSO DA ... A ... - EFFETTUASI SUA VECE STESSO TRATTO STRAORDINARIO ...".

5. Il DCO può provvedere alla soppressione di treni ordinari per tutti i giorni fino a nuovo ordine. In tal caso gli annunci devono essere dati una sola volta e la formula di cui al comma 2 va completata come di seguito: "OGGI ... (DOMANI ... oppure NOTTE DAL ... AL ...) TRENO .... SOPPRESSO DA ... A ... FINO A NUOVO AVVISO."

6. La ripresa della circolazione di treni soppressi fino a nuovo ordine deve essere notificata, su disposizione del DCO, secondo le norme previste per i treni straordinari adottando la seguente formula: "DA OGGI ... (DOMANI ... oppure NOTTE DAL ... AL ...) RIEFFETTUASI TRENO ... ORDINARIO DA ... A ...".

7. Qualora risulti necessario per esigenze di servizio e non possa provvedersi con altro straordinario, il DCO LFI può provvedere alla riefettuazione di treni precedentemente soppressi (salvo il caso dei treni soppressi fino a nuovo ordine), secondo le norme previste per i treni straordinari. In tal caso gli annunci vanno completati come di seguito: "OGGI ... (DOMANI ... oppure NOTTE ... DAL ... AL ...) RIEFFETTUASI TRENO ... ORDINARIO (oppure STRAORDINARIO) DA ... A ... PER ... (qualità del trasporto)."

8. p.m.

9. p.m.

10. p.m.

## **Articolo 15 Anticipo nella corsa dei treni**

1. Ai fini della regolarità dell'esercizio i treni possono viaggiare in anticipo sul proprio orario; a tal fine gli AdC possono attuare d'iniziativa, durante la marcia, ogni possibile anticipo di corsa, viaggiando alla massima velocità consentita.

2. Un treno che espleta servizio viaggiatori non può partire da una stazione o da una fermata per servizio viaggiatori prima dell'ora stabilita, ad eccezione dei casi previsti dalle apposite norme e riportati nell'orario di servizio.

## **Articolo 16 Agente di Condotta e Agente di Accompagnamento dei Treni**

1. La condotta dei treni è affidata a un agente munito di licenza e abilitato, secondo quanto previsto dalle leggi vigenti e dalle specifiche norme emanate dall'ANSFISA, denominato AdC.

2. Sui treni, oltre all'AdC e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio.

3. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento degli eventuali altri agenti di accompagnamento presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'AdC.

## **Articolo 17 Mezzi d'opera**

1. I mezzi d'opera sono veicoli ferroviari utilizzati per la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria (compresi i rilievi diagnostici) e per il soccorso ai treni o la ricognizione in linea; possono essere dotati o non dotati di trazione autonoma e di cabina di guida.

2. Ai fini della circolazione, i mezzi d'opera o i convogli di mezzi d'opera possono essere equiparati ai treni solo qualora in possesso degli specifici requisiti. Sulla rete LFI devono circolare in regime di interruzione del binario, secondo la specifica Istruzione emanata a parte dalla Direzione di LFI. Nell'ambito delle località di servizio, i mezzi d'opera, anche se privi di requisiti per la circolazione come treni, possono circolare in manovra o in regime di interruzione del binario, secondo la suddetta specifica Istruzione.

## **Articolo 18 Interruzioni di circolazione e intervalli d'orario**

### ***Parte prima: Generalità***

1. Su una linea la circolazione dei treni può essere interrotta:

- a) per disposizione prevista dall'orario di servizio (interruzioni programmate inserite nell'orario di servizio, 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 di cui ai punti a) e b) sono delimitate da ore, indicate rispettivamente nell'orario di servizio o nel programma. Le interruzioni per necessità tecniche sono delimitate da ore, che vengono stabilite con la concessione delle interruzioni stesse.

La richiesta di conferma dell'interruzione da parte dell'agente autorizzato (denominato Agente Titolare dell'interruzione, ATI) e la relativa concessione da parte del RdC devono avvenire in forma registrata o attraverso gli appositi dispositivi di cui al comma 34.

2. Nessun treno o manovra può essere inoltrato su un tratto di binario interrotto.

3. L'interruzione (di un binario di linea) tra due località di servizio deve intendersi limitata al tratto di linea compreso fra i segnali di protezione delle due località di servizio che delimitano il tratto interrotto, salvo specifica richiesta e concessione di ulteriori tratti di binario oltre i suddetti segnali. L'interruzione di binari o tratti di binario di una località di servizio deve essere delimitata da enti che permettano di individuare in maniera inequivocabile per tutti gli operatori coinvolti il tratto in soggezione; i binari interrotti di una località di servizio, nonché gli enti che li delimitano, devono essere

sempre esplicitati nelle relative comunicazioni registrate e, ove previsto, anche nel programma o nell'orario di servizio.

Per la richiesta e la concessione di interruzioni di binari di una località di servizio vanno osservate norme analoghe a quelle previste per le interruzioni dei binari di linea.

Nei casi in cui un'interruzione comprenda più tratte di linea e le località di servizio interposte o binari di linea e tratti di binari delle località di servizio limitrofe, i binari interrotti di tali località di servizio, nonché gli enti che li delimitano, devono essere sempre esplicitati nelle relative comunicazioni registrate e, ove previsto, anche nel programma o nell'orario di servizio.

4. Ogniquale volta la circolazione sia interrotta su un binario, le stazioni devono mantenere esposto sul binario interrotto un segnale d'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 d'arresto non occorre se ci si può avvalere di appositi dispositivi che inibiscono la disposizione a via libera dei segnali di partenza interessati.

5. Per le interruzioni programmate non inserite nell'orario di servizio (comma 1.b), il relativo programma viene emanato dai settori Manutenzione Infrastruttura (MI) e Gestione Circolazione (GC) e deve prevedere le modalità per la richiesta dell'interruzione da parte dell'ATI, nonché per la sua concessione. Per le interruzioni programmate in orario (comma 1.a) devono osservarsi le disposizioni contenute nell'orario stesso.

6. La richiesta di conferma interruzione deve essere rivolta al RdC, da parte dell'ATI, con **dispaccio di richiesta**:

**Interruzioni programmate**

"DCO ..... (sede) confermate interruzione programmata come da ... (indicare tipo di provvedimento) n. ... del ... tra .... e ... stazione/i di .... inclusa/e"

**Intervalli d'orario**

"DCO ... (sede) confermate intervallo/i d'orario n° ... tra ... e ... (aggiungere se occorre) stazione/i di ... inclusa/e"

**Interruzione di stazione intero ambito**

"DCO ... (sede) confermate interruzione ambito stazione di ... dalle ore ... alle ore ... odierne/ dalle ore ... del ... alle ore del ..."

L'interruzione, dal punto di vista regolamentare, è delimitata dai segnali di protezione della stazione, ma dal punto di vista operativo deve intendersi delimitata dai picchetti limite ubicati sui circuiti di percorso. Dovendo intervenire nello spazio compreso tra picchetto limite e segnale di protezione, l'ATI dovrà richiedere anche l'interruzione della tratta di linea afferente.

**Interruzione limitata a binario di circolazione**

"DCO ... (sede) confermate interruzione ... (primo, secondo, ecc.) binario della stazione di ... dalle ore ... alle ore ... odierne/ dalle ore ... del ... alle ore del ..."

**Interruzione limitata ad altri circuiti di stazione**

"DCO ... (sede) confermate interruzione stazione di... limitatamente ai cdb n. ... dalle ore ... alle ore ... odierne/ dalle ore ... del ... alle ore del ..."

Solo nel caso di guasti (quindi per esigenze non programmabili), al fine di contenere i disservizi è ammesso che il RdC conceda, previa intese telefoniche con l'agente della manutenzione, interruzioni di servizio per necessità tecniche di durata inferiore ai trenta minuti, senza preventiva richiesta scritta.

7. Il dispaccio di annuncio dovrà essere diramato dal RdC alle sole stazioni limitrofe, se presenziate, delimitanti il tratto interrotto.

8. Il RdC, espletati gli obblighi di propria competenza, confermerà, con **dispaccio di conferma** l'interruzione all'agente richiedente,

**Interruzioni programmate**

“Agente ..... confermo interruzione programmata come da ... (indicare tipo di provvedimento) n. ... del ... tra .... e ... stazione/i di .... inclusa/e”

**Intervalli d’orario**

“Agente ... confermo intervallo/i d’orario n° ... tra ... e ... (aggiungere se occorre) stazione/i di ... inclusa/e”

**Interruzione di stazione intero ambito**

“Agente ... confermo interruzione ambito stazione di ... dalle ore ... alle ore ... odierne/ dalle ore ... del ... alle ore del ...”

**Interruzione limitata a binario di circolazione**

“Agente ... confermo interruzione ... (primo, secondo, ecc.) binario della stazione di ... dalle ore ... alle ore ... odierne/ dalle ore ... del ... alle ore del ...”

Il titolare prima di utilizzare l’interruzione concessa dovrà applicare d’iniziativa il dispositivo per l’occupazione del circuito di binario (di stazionamento).

**Interruzione limitata ad altri circuiti di stazione**

“Agente ... confermo interruzione stazione di... limitatamente ai cdb n. ... dalle ore ... alle ore ... odierne/ dalle ore ... del ... alle ore del ...”

Il titolare prima di utilizzare l’interruzione concessa dovrà applicare d’iniziativa, per ciascun circuito di binario interrotto, un dispositivo di occupazione del circuito stesso ed avvisare verbalmente il DCO LFI.

**Interruzione per necessità tecniche (guasti)**

“Agente ... confermo interruzione per necessità tecniche tra ... e ... (aggiungere se occorre) stazione/i di ... inclusa/e dalle ore ... alle ore ... (oppure) fino alle ore ... odierne/del giorno ...”

9. Spetta al RdC che concede l’interruzione accertare preventivamente la libertà della tratta da interrompere, scambiando quando occorra i necessari dispacci con le altre stazioni interessate, dell’avvenuto transito del treno che precede l’inizio dell’interruzione.

10. p.m.

11. p.m.

12. p.m.

13. Quando siano interrotte le telecomunicazioni non può aver luogo alcuna interruzione programmata. Quando, per qualsiasi circostanza, l’interruzione debba essere ritardata o non possa essere concessa, il RdC deve darne immediata comunicazione all’ATI

14. Quando l’ATI non abbia richiesto di utilizzare l’interruzione nel termine previsto, o avendone fatta richiesta vi rinunci, il RdC può utilizzare per la circolazione il binario che avrebbe dovuto essere interrotto. L’interruzione, qualora sia stata annunciata a stazioni presenziate, deve essere annullata. Un’interruzione già concessa può essere annullata solo previo benessere registrato dell’ATI che l’ha richiesta.

15. I rapporti fra l’ATI e il personale che utilizza l’interruzione devono avvenire nel rispetto delle specifiche procedure emanate a parte.

16. l’ATI, se non disposto diversamente, almeno 5 minuti prima del termine dell’interruzione deve trasmettere al RdC il nulla osta per la ripresa della circolazione con comunicazione registrata: “DCO PESCAIOLA, DA QUESTO MOMENTO TRATTO DI LINEA TRA.... E..... RIATTIVATO, NULLA OSTA ALLA RIPRESA DELLA CIRCOLAZIONE”.

Il RdC viene così autorizzato a ripristinare, al termine stabilito dal programma, la ripresa del normale servizio, togliendo l’inibizione all’apertura dei segnali, previo avviso alle eventuali stazioni cui era stato notificato l’annuncio interruzione con la comunicazione registrata: “DALLE ORE ... RIPRENDESI SERVIZIO NORMALE FRA ... E ...”.

17. Quando eccezionalmente, per motivi di forza maggiore, il binario non possa essere restituito al normale esercizio nel termine stabilito, l'ATI deve darne, prima della fine dell'interruzione, avviso con comunicazione registrata, precisando la presumibile ulteriore durata dell'interruzione, al RdC a cui avrebbe dovuto dare il nulla osta per la ripresa della circolazione. Non riuscendo possibile dare il suddetto avviso, l'ATI deve subito provvedere alla protezione del tratto interrotto o ingombro nei modi prescritti dal RS. Il prolungamento dell'interruzione programmata è da considerarsi come interruzione accidentale.

18. Quando le attività siano state ultimate in anticipo rispetto al termine stabilito, l'ATI deve avvisarne con comunicazione registrata il RdC, per la ripresa normale del servizio. Il RdC viene così autorizzato a ripristinare la circolazione, previo avviso alle località di servizio interessate con comunicazione registrata: "PER ANTICIPATO TERMINE DEI LAVORI DALLE ORE ... RIPRENDESI SERVIZIO NORMALE FRA ... E ...".

19. Nel progetto dell'orario di servizio possono essere previsti appositi periodi liberi da treni ordinari, denominati "intervalli d'orario". Durante tali intervalli, esplicitamente elencati nell'orario di servizio stesso, la circolazione può essere interrotta, a richiesta, per esigenze della manutenzione o per altre occorrenze, sul binario e nei giorni stabiliti dall'orario medesimo.

20. Le modalità per la concessione e per l'utilizzazione degli intervalli d'orario, nonché per la ripresa della normale circolazione, sono quelle indicate nei precedenti commi, con le norme particolari:

a) la richiesta di utilizzazione dell'intervallo deve essere inoltrata almeno un'ora prima dall'ATI, indicato nell'orario di servizio; la conferma da parte di quest'ultima deve essere comunicata appena possibile, e comunque dopo l'accertamento di cui al comma 9.

21. Il DCO che viene a conoscenza di un fatto anormale che imponga l'arresto della circolazione su un tratto di linea, deve immediatamente avvertire con dispaccio le stazioni eventualmente presenziate del tratto interrotto (interruzione accidentale).

L'avviso di interruzione deve essere esteso con comunicazione verbale al UMF che lo estenderà al Direttore di Esercizio di LFI. Il RdC che ha provveduto ad arrestare la circolazione deve avvisare l'agente della manutenzione competente con comunicazione registrata dell'interruzione accidentale del o dei binari della linea o della località di servizio.

22. Il RdC deve intervenire per tutte le disposizioni di movimento che si rendessero necessarie in dipendenza dell'interruzione accidentale della linea. In attesa di interventi superiori, il RdC deve prendere accordi con gli altri agenti interessati, per i provvedimenti indispensabili da adottare in dipendenza della situazione verificatasi.

23. Il RdC che ha diramato l'annuncio dell'interruzione accidentale, quando abbia ricevuto dagli agenti interessati avviso con comunicazione registrata che la circolazione può essere ripresa, deve avvisarne con comunicazione registrata le stazioni cui era stata notificata l'interruzione stessa, precisando le modalità di ripresa del servizio (servizio normale, con restrizioni indicate dagli agenti interessati, ecc.).

24. In particolari situazioni stabilite dalle specifiche norme, se risulta più opportuno ai fini dello svolgimento del servizio, la circolazione dei treni può essere interrotta, d'iniziativa del RdC (interruzione per necessità di movimento).

Alle interruzioni per necessità di movimento si applicano le procedure di cui al comma 21, con le particolarità seguenti:

a) prima di trasmettere l'annuncio, il RdC interessato deve assicurarsi che il binario da interrompere sia libero da treni;

b) l'interruzione va motivata da "necessità di movimento";

c) l'annuncio e la conferma devono essere limitati alla stazione attigua eventualmente presenziata.

Il RdC che ha diramato l'annuncio dell'interruzione, quando ne cessi la ragione, deve avvisare con comunicazione registrata della ripresa del servizio le stazioni eventualmente presenziate interessate.

25. I RdC, a richiesta degli agenti autorizzati, in intervalli che di fatto sono liberi da treni, possono concedere interruzioni per la circolazione dei mezzi d'opera, per lavori di manutenzione e riparazione degli impianti di sicurezza e di segnalamento o per altre esigenze tecniche (interruzioni tecniche). Esse possono essere richieste, con congruo anticipo, al RdC.

Le modalità per la concessione ed utilizzazione delle interruzioni stesse, nonché per la ripresa della normale circolazione sono quelle precedentemente indicate per le interruzioni programmate, con le seguenti particolarità:

a) nelle formule di richiesta e relativa conferma, nonché in quella di inteso, la dizione: "COME DA PROGRAMMA N ... DEL ..." va sostituita con la seguente: "DA ORE ... A ORE .... PER NECESSITÀ TECNICHE";

b) l'annuncio è limitato alla stazione eventualmente presenziata interessata.

26. Per l'effettuazione delle interruzioni durante i periodi di sospensione devono essere osservate le procedure delle specifiche istruzioni emanate a parte.

#### ***Parte seconda: Linee esercitate in comando a distanza***

27. A modifica e integrazione delle norme di cui sopra, per le linee esercitate in comando a distanza valgono le seguenti ulteriori norme.

28. Le richieste di conferma di interruzione o di intervallo d'orario devono essere rivolte sempre al DCO dall'ATI interessato. La comunicazione di annuncio deve essere diramata dal DCO alle sole stazioni limitrofe, se presenziate, delimitanti il tratto interrotto. Il DCO, espletati gli obblighi di propria competenza, deve confermare, con comunicazione registrata, l'interruzione all'ATI

29. Nelle località di servizio presenziate per l'esposizione del segnale di arresto sui binari di linea interrotti devono essere osservate le norme di cui al comma 4 (i dispositivi di esclusione e quelli di inibizione apertura dei segnali sono atti ad evitare l'esposizione del segnale di arresto).

Nelle località di servizio telecomandate da DCO non è mai richiesta l'esposizione del segnale di arresto.

30. Il DCO, prima di concedere l'interruzione all'ATI richiedente, deve comandare l'inibizione all'apertura dei segnali che immettono nel tratto interrotto; qualora ciò non fosse possibile, deve vincolare con comunicazione registrata al proprio nulla osta la partenza dei treni da opportuna stazione.

31. Il DCO, ricevuto la comunicazione registrata di nulla osta alla ripresa della circolazione dall'ATI, deve togliere l'inibizione all'apertura dei segnali o, se presente ed utilizzabile, deve disporre per la riattivazione del binario fuori servizio a mezzo dell'apposito dispositivo; diramerà inoltre la riattivazione alle eventuali stazioni cui era stato notificato l'annuncio di interruzione.

32. Nel caso di interruzioni riguardanti i binari di una località di servizio impresenziata di una linea in CTC, il DCO prima di concedere l'interruzione, che deve intendersi in ogni caso limitata entro le traverse limite del binario in soggezione, deve, al fine di proteggere il binario interrotto, comandare l'inibizione apertura segnali su entrambi i lati della stazione, salvo l'esistenza di particolari dispositivi di esclusione di itinerario.

L'ATI, ricevutane la concessione deve, prima di utilizzare l'interruzione, provvedere a far applicare il dispositivo di corto circuito al fine di assicurare l'occupazione del binario per tutta la durata dell'interruzione, oppure, ove esistenti, azionare i particolari dispositivi di occupazione.

L'inibizione apertura segnali potrà essere rimossa dal DCO, in occasione di arrivi e partenze di treni sui binari rimasti in esercizio, dopo aver acquisito la certezza della regolarità dell'itinerario. L'inibizione deve essere subito ripristinata dopo l'avvenuto movimento del treno.

33. Il DCO per concedere l'interruzione di stazione richiesta (intero ambito o parziale binario/i di circolazione oppure limitata ad altri cdb), potrà adottare la seguente procedura (alternativa ai dispacci di giunto):

- Rilevare, dalle teleindicazioni, l'avvenuto passaggio dell'ultimo treno immesso nella tratta di linea afferente ovvero il termine dell'itinerario di arrivo predisposto per un treno che abbia termine corsa nella stazione interessata;
- azionare il comando ChSe da ambo i lati della stazione (punti linea 1 e 2),
- operare un doppio ricontrollo nella stazione per verificare, oltre alla chiusura segnali, l'assenza di itinerari in atto, mediante il controllo della mancanza di bloccamenti dei punti origine, e la libertà di tutti i cdb con esclusione di quelli già in precedenza occupati per motivi noti, mediante il controllo dell'esistenza dell'indicazione di cdb libero con in atto la funzione di visualizzazione del QL del posto periferico.

34. Il DCO per accertare che il binario di linea da interrompere tra due località di servizio telecomandate adiacenti sia libero da treni e poi concedere l'interruzione di linea richiesta, potrà adottare la seguente procedura (alternativa ai dispacci di giunto dell'ultimo treno circolato sulla tratta), purchè l'ultimo treno abbia circolato in ingresso e in uscita dal tratto di linea da interrompere con segnali a via libera e non siano stati effettuati, nell'impianti interessati, comandi di distruzione itinerario e di liberazione artificiale del percorso:

- Rilevare, dalle teleindicazioni, l'avvenuto passaggio (uscita) dell'ultimo treno immesso nel tratto di linea;
- Sospendere i comandi di itinerario (partenze) per i treni a seguito o in senso inverso nel tratto di linea interessato;
- azionare il comando ChSe nelle due stazioni limitrofe verso il tratto di linea da interrompere;
- Operare un doppio ricontrollo nelle due stazioni interessate per verificare:
  - la chiusura dei segnali;
  - l'assenza di itinerari ancora in atto da o verso il tratto di linea da interrompere, mediante il controllo dell'accensione a luce bianca fissa degli scudetti di itinerario (punto 1 di una stazione e punto 2 dell'altra stazione limitrofa al tratto da interrompere);
  - La libertà di tutti i cdb a valle dei segnali di partenza (disposti a via impedita) verso il tratto di linea da interrompere, mediante controllo dell'esistenza dell'indicazione di cdb libero con in atto la funzione di visualizzazione del QL del posto periferico;
- Richiedere verbalmente all'agente sul posto ed ottenere conferma con dispaccio della libertà dell'unica sezione di blocco esistente tra le due località di servizio limitrofe da rilevare sul QL dell'ACEI I/019 (rettangolo "LIB" della casella del blocco acceso a luce bianca fissa).

Il testo del dispaccio, da registrare su M100b dell'impianto è il seguente:

" DCO LFI BLOCCO CONTA ASSI FRA.....E .....LIBERO".

## **Articolo 19 Manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria**

1. I lavori all'infrastruttura ferroviaria e le attività di vigilanza e di controllo dell'infrastruttura stessa che comportano almeno una delle seguenti soggezioni alla circolazione dei treni:

a) occupazione con attrezzature, mezzi o uomini, del binario o della zona ad esso adiacente fino alle seguenti distanze dalla più vicina rotaia:

- metri 1,50 per velocità non superiori a 140 km/h,
- metri 1,55 per velocità non superiori a 160 km/h,

b) possibilità di interferenza tra attrezzature e sagoma di libero transito del binario;  
c) indebolimento o discontinuità del binario, e più in generale della via,  
devono essere effettuati in assenza di circolazione dei treni, secondo le modalità indicate nelle specifiche Istruzioni emanate a parte dalla Direzione di LFI.

2. Sugli eventuali binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori o dalle attività di cui al comma 1, anche se appartenenti ad altre linee, deve essere interrotta la circolazione o, in alternativa, devono essere adottate le misure mitigative previste nelle apposite istruzioni.

## **Articolo 20 Guasti del blocco elettrico, del blocco radio e delle telecomunicazioni**

1. In caso di guasto ai sistemi di blocco, la circolazione dei treni può avvenire previo accertamento, a cura del RdC, della libertà da veicoli del tratto di linea interessato.

Sulle linee esercitate con il blocco elettrico conta-assi, venendone a mancare il funzionamento, i treni vengono distanziati, secondo quanto stabilito dall'apposita Istruzione, accertando la libertà del tratto di linea interessato con le seguenti modalità:

- sulle linee in comando a distanza procurandosi il "giunto" dell'ultimo treno circolato;

Il ricorso alle predette modalità di circolazione è disciplinato nelle apposite Istruzioni.

2. In caso di guasto delle telecomunicazioni e, comunque, in caso di impossibilità di utilizzare i mezzi 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.

3. In caso di guasto delle telecomunicazioni sulle linee esercitate in comando a distanza, il servizio può continuare purché i segnali possano essere regolarmente disposti a via libera; nel caso in cui ciò non risultasse possibile la circolazione deve essere arrestata fino alla riparazione del guasto.

4. p.m.

5. Venendo meno il funzionamento delle comunicazioni telefoniche, gli incroci possono essere spostati da stazione a stazione con il solo uso del blocco elettrico.

## **Articolo 21 Ritardi e anomalie nella corsa dei treni**

### ***Parte Prima: principi generali***

1. I Regolatori della circolazione, in relazione al servizio da svolgere, devono tenersi informati sulla marcia reale dei treni.

2. Chiunque, nell'ambito delle proprie competenze, rilevi un'anomalia che possa compromettere la sicurezza della circolazione deve provvedere ad arrestare la circolazione con i mezzi di cui dispone, incluse le funzioni a tal fine disponibili nel sistema di segnalamento utilizzato, nella maniera più sollecita e tempestiva, in relazione alle circostanze e alle possibilità pratiche presenti al momento.

3. Il RdC che rilevi o venga a conoscenza di una anomalia alla circolazione di un treno deve attivarsi tempestivamente per contattare l'AdC interessato. Nel caso in cui la comunicazione non sia possibile, il RdC deve attivare le procedure per il raggiungimento e l'immobilizzazione del treno e per l'eventuale soccorso dell'AdC.

4. p.m.

5. Quando il personale dei treni noti qualche anomalia o 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. Il personale dei treni deve inoltre comunicare, prima possibile, l'evento al RdC interessato, fornendo tutti i possibili elementi utili ed in particolare:

- a) il ruolo di chi chiama e il numero del proprio treno;
- b) il punto di arresto (segnale, progressiva chilometrica, località di servizio, punto singolare della linea come individuato nel RS, opera d'arte, galleria, ecc.);
- c) la descrizione sintetica dei fatti accaduti, degli eventuali passeggeri coinvolti, dell'entità dei danni all'infrastruttura e al materiale rotabile e dell'eventuale coinvolgimento di treni di merci pericolose;
- d) gli eventuali altri treni interessati dall'anormalità;
- e) la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento;
- f) ogni altra notizia ritenuta utile.

In tale evenienza, ove necessario, l'AdC deve anche assicurare l'immobilità del treno.

6. 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 una stazione o di una fermata.

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

#### **Parte Seconda: sobbalzi e rottura rotaia**

8. L'AdC che riscontri, in un determinato tratto di linea o nell'ambito di una località di servizio, anomalia nella marcia del proprio treno (salti, sobbalzi, sbandamenti, ecc.) di origine imprecisata, ma tali da far comunque ritenere possibile l'esistenza di anomalia al binario, deve arrestare il treno nella prima stazione utile per notificare l'anormalità al DCO LFI, **indicando due punti facilmente ed inequivocabilmente individuabili** o, se ciò non risulta possibile, le località di servizio limitrofe, tramite comunicazione registrata:

A: "DCO ... (sede) ho riscontrato anomalia alla marcia del treno n. .... per possibile anomalia al binario tra km... e km... (ovvero: nell'ambito della stazione di ...)".

9. Ricevuta la comunicazione di cui al comma precedente, il RdC deve regolare d'iniziativa la circolazione treni sul tratto di binario notificato dal macchinista, attivando una riduzione di velocità a 10 km/h da prescrivere treno per treno nella stazione precedente il tratto interessato:

B: "Non superate velocità di 10 km/h da ... a...(ovvero: ambito stazione di ...). Non sono in opera i prescritti segnali di rallentamento".

Il RdC ne darà immediata notizia all'Ufficio Movimento ed al Servizio Lavori e Manutenzione il quale, se non già fatto d'iniziativa dal RdC, provvederà all'invio sul posto di un agente del servizio lavori e manutenzione a cui il RdC notificherà la situazione riscontrata:

C: "Agente ... dalle ore ... è posta in essere riduzione di velocità a 10 km/h sulla linea ... da... a... (ovvero: nell'ambito della stazione di ...). Si richiede vostro intervento immediato sul posto."

L'agente del Servizio Lavori e Manutenzione incaricato dopo essere intervenuto sul posto, se nulla osta, notificherà con dispaccio al RdC:

D: “DCO ... (sede) da questo momento cessa la necessità di prescrivere ai treni della linea ... riduzione di velocità a 10 km/h da... a... (ovvero: nell’ambito della stazione di ...). Nulla osta alla circolazione treni alla velocità di linea prevista in Orario.”

Viceversa, stante la notevole soggezione all’esercizio dovuta all’applicazione di quanto sopra, l’agente del Servizio Lavori e Manutenzione intervenuto sul posto confermerà al RdC una riduzione di velocità, alla velocità ritenuta più opportuna, per il tempo strettamente necessario alla collazione sul terreno dei prescritti segnali di rallentamento:

E: “DCO ... (sede) da questo momento prescrivete a tutti i treni della linea ..... di non superare la velocità di ... km/h tra cippo km .... e cippo km .... (ovvero: ambito stazione di ....). Non sono in opera i prescritti segnali di rallentamento.”

Tale dispaccio (E) sarà trasmesso al RdC, come in uso, ogni qualvolta un agente del Servizio Lavori e Manutenzione ne riscontri la necessità, indipendentemente dalla segnalazione in premessa effettuata dal personale di macchina.

Il RdC, in attesa della collocazione sul terreno, a cura del Servizio Lavori e Manutenzione, dei prescritti segnali e della conseguente notifica di rallentamento ai treni su modulo M3 (seguito da ricezione modulo M50 del UMF prodotto a seguito dell’emissione del corrispondente modulo L65 del SL), prescriverà treno per treno nella stazione precedente, la seguente comunicazione registrata:

F: “Non superate velocità di ..... km/h da... a... (ovvero: ambito stazione di ...). Non sono in opera i prescritti segnali di rallentamento.”

Successivamente all’attivazione del rallentamento (M50) la prescrizione di rallentamento dovrà essere notificata ai treni utilizzando i moduli M3 multipli di tipo trasmissibile già in uso.

10. Nel caso in cui si riscontri la rottura di una rotaia, la circolazione deve essere arrestata dal RdC appena ricevuta notifica scritta (in analogia al comma precedente), salvo che l’agente della manutenzione non abbia dato le necessarie istruzioni per l’eventuale inoltrare dei treni verso il tratto in soggezione.

### ***Parte Terza: indebita presenza di persone o animali di grossa taglia lungo la linea***

11. L’AdC che rilevi l’indebita presenza o l’attraversamento della sede ferroviaria da parte di persone o animali di grossa taglia deve comunicare immediatamente tale anomalia al RdC, fornendo tutte le informazioni necessarie per la puntuale localizzazione dell’evento.

La segnalazione di cui sopra può essere effettuata, secondo le specifiche procedure emanate dalle imprese ferroviarie, anche a seguito del rilevamento in corso di viaggio di porte non correttamente chiuse e quindi riguardare la presunta caduta di viaggiatori da un treno.

12. Il RdC che verifichi o venga a conoscenza dell’indebita presenza o dell’attraversamento della sede ferroviaria da parte di persone o animali di grossa taglia, qualora non risulti necessario attivare misure più restrittive (p.e. interruzione della circolazione), deve praticare ai treni interessati, fino al ripristino delle normali condizioni, la seguente prescrizione:

“Non superate velocità di 30 km/h emettendo ripetuti fischi da .... (località di servizio o cippo km) a .... (Località di servizio o cippo km) per ..... (motivo).”

La delimitazione del tratto interessato dall’anomalia può essere individuata in una località di servizio o in un cippo km.

13. Lo stesso RdC deve inoltre provvedere per l’avviso ai treni circolanti sul tratto in soggezione, in ambedue i sensi e successivamente a quello che ha fatto la segnalazione, al fine di avere informazioni riguardo al persistere dell’anomalia precedentemente segnalata.

L'AdC, percorso il tratto indicato nella prescrizione, qualora non abbia rilevato la presenza di persone o animali di grossa taglia, ne dovrà informare tramite comunicazione registrata il RdC di giurisdizione, che potrà disporre per la cessazione della prescrizione.

14. Le procedure di cui alla presente Parte devono essere adottate anche nel caso di presenza, lungo la linea, di persone estranee all'esercizio ferroviario ma autorizzate per situazioni di emergenza.

**Parte Quarta: retrocessione dei treni.**

15. Un treno può retrocedere nella precedente località di servizio solo in casi eccezionali a seguito dell'autorizzazione del DCO di giurisdizione.

16. Prima di autorizzare la retrocessione, il suddetto RdC deve:

a) accertare la libertà da veicoli del tratto di linea dalla stazione al punto in cui il treno è fermo, nonché la chiusura dei PL presenti; mancando tale secondo accertamento la retrocessione potrà essere autorizzata solo per il caso di cui al comma 17, prescrivendo all'AdC la marcia a vista su tutti i PL incontrati dal treno in retrocessione;

b) notificare all'AdC le eventuali necessarie prescrizioni di movimento.

Sulle linee in comando a distanza, un treno che debba retrocedere in una stazione porta deve essere autorizzato dal DCO; questi, prima di concedere l'autorizzazione, deve avvisare verbalmente il DM ed ottenere da quest'ultimo la conferma con comunicazione registrata:

"DCO ... (sede) PREDISPOSTO ITINERARIO DI ARRIVO PER RETROCESSIONE TRENO ... CON SEGNALE DI PROTEZIONE A VIA IMPEDITA".

17. Qualora il treno sia dotato di cabina di guida in testa e in coda, la retrocessione deve essere eseguita dalla cabina di guida che si trova in testa al convoglio nel senso della retrocessione.

In questo caso, l'AdC deve richiedere al RdC l'autorizzazione alla retrocessione, con comunicazione registrata, utilizzando la seguente formula:

"DCO ... (sede) AUTORIZZATE RETROCESSIONE TRENO ... CON CABINA DI GUIDA IN TESTA SENSO RETROCESSIONE".

Il RdC, prima di autorizzare la retrocessione, deve provvedere a inibire l'inoltro di treni dalla stazione in cui il treno retrocederà fino al punto in cui questo si trova tramite i sistemi di segnalamento disponibili e predisporre l'itinerario di arrivo in stazione mantenendo comunque a via impedita il relativo segnale di protezione.

Il RdC autorizzerà quindi la retrocessione con comunicazione registrata all'AdC utilizzando la seguente formula:

"TRENO ... SIETE AUTORIZZATO A RETROCEDERE CON CABINA DI GUIDA IN TESTA AL CONVOGLIO FINO AL SEGNALE DI PROTEZIONE DI ...".

18. Nel caso in cui in coda al convoglio non sia presente una cabina di guida, il veicolo di coda del treno, che costituirà la testa durante la retrocessione, deve essere presenziato da un agente appositamente abilitato a mansioni di sicurezza. Quest'ultimo deve rimanere in contatto continuo con l'AdC a mezzo di comunicazioni dirette radiotelefoniche, in modo che il movimento sia tempestivamente arrestato qualora si dovessero interrompere le comunicazioni.

L'AdC deve contattare il RdC della stazione verso cui il treno retrocederà e richiedere l'autorizzazione alla retrocessione, con comunicazione registrata, utilizzando la seguente formula:

"DCO ... (sede) AUTORIZZATE RETROCESSIONE TRENO ... CON VEICOLO IN TESTA PREZENZIATO".

Il RdC, prima di autorizzare la retrocessione, deve provvedere a inibire l'inoltro di treni dalla stazione in cui il treno retrocederà fino al punto in cui questo si trova tramite i sistemi di segnalamento disponibili e predisporre l'itinerario di arrivo in stazione mantenendo comunque a via impedita il relativo segnale di protezione.

Il RdC autorizzerà quindi la retrocessione con comunicazione registrata all'AdC utilizzando la seguente formula:

“TRENO ... SIETE AUTORIZZATO A RETROCEDERE CON VEICOLO IN TESTA AL CONVOGLIO PREZENZIATO FINO AL SEGNALE DI PROTEZIONE DI ... ”.

19. p.m.

20. Durante il movimento di retrocessione il convoglio non deve superare la velocità di 30 km/h, salvo limitazioni più restrittive dovute a prescrizioni di movimento notificate dal RdC o a prescrizioni tecniche stabilite dall'IF interessata.

21. Il rientro del convoglio in stazione deve avvenire previo arresto al punto indicato nell'autorizzazione, dal quale l'AdC si deve annunciare al RdC.

Nel caso di cui al comma 17, l'ingresso del treno avverrà secondo le norme comuni.

Nel caso di cui al comma 18, il convoglio raggiungerà il binario stabilito con movimento di manovra spinta.

In ambedue i casi, al termine della retrocessione l'AdC comunicherà con comunicazione registrata al RdC l'avvenuto ricovero completo del convoglio: “TRENO ... RICOVERATO COMPLETO A ...”. Nel caso in cui il ricovero avvenga in una stazione porta di una linea in comando a distanza il DM, a sua volta, darà avviso dell'avvenuto ricovero al DCO con comunicazione registrata.

La successiva ripresa della circolazione potrà avvenire solo dopo che il RdC avrà ricevuto dall'AdC la comunicazione di cui sopra.

Le specifiche modalità di circolazione devono essere stabilite a cura delle imprese ferroviarie a valle di idonee analisi di rischio.

22. Sono ammessi limitati movimenti di regresso in piena linea per facilitare l'avviamento di un treno, per portare un treno fuori galleria o in particolari casi di effettiva necessità, purché il movimento non superi l'estesa di 500 m, si arresti comunque ad almeno 100 m dal primo segnale di prima categoria e sia preceduto, a 200 m, da un agente con segnale a mano.

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

24. p.m.

#### **Parte Quinta: Spezzamento dei treni**

25. In caso di spezzamento di un treno, l'AdC deve comunicare l'anormalità al RdC ai sensi dell'articolo 25 del RS e disporre per l'immobilizzazione e la protezione dei veicoli ai sensi del RS .

26. Il RdC che viene a conoscenza dello spezzamento di un treno deve subito darne avviso con apposita comunicazione registrata alle stazioni limitrofe eventualmente presenziate.

27. Se le condizioni degli organi di attacco lo permettono, le due parti del treno devono essere ricongiunte con le debite cautele e secondo le procedure interne dell'IF interessata.

28. Una volta ricongiunto, il treno può riprendere la marcia previa autorizzazione ai sensi dell'art. 25 RS.

29. Non potendosi effettuare il ricongiungimento, l'IF deve disporre per il ricovero nella stazione limitrofa delle due parti del treno.

30. Il recupero della parte lasciata in linea deve avvenire secondo le procedure per il soccorso.

31. Se lo spezzamento di un treno avviene all'atto della partenza dalla stazione senza che si possa arrestare tempestivamente la prima parte, il RdC deve provvedere a far retrocedere questa o ad inoltrare la seconda, prendendo con le stazioni eventualmente presenziate i necessari accordi per la regolarità della circolazione.

**Parte Sesta: ricognizione in linea**

32. Il RdC che rilevi o venga a conoscenza di un indebito arresto di un treno in linea deve contattare tempestivamente l'AdC del treno stesso o, in caso di sua mancata risposta, il restante personale del treno. Non riuscendo a mettersi in contatto con il personale del treno, deve informare dell'accaduto CUOT UMF, che provvede ad avvisare il referente accreditato dell'IF; quest'ultimo, se necessario e d'intesa con il CUOT UMF, deve attivare le specifiche procedure per la gestione dell'emergenza.

33. Per il raggiungimento e la successiva immobilizzazione del treno possono essere utilizzati, a seconda delle circostanze, mezzi di ricognizione quali le locomotive isolate o i mezzi d'opera scortati da personale di LFI, nonché mezzi stradali.

34. L'inoltro dei mezzi di ricognizione deve essere effettuato sullo stesso binario del treno fermo in linea, purché il mezzo di ricognizione sia inviato a seguito.

35. Il RdC deve avvisare, con comunicazione registrata, dell'invio del mezzo di ricognizione le eventuali stazioni presenziate nel tratto interessato.

36. Il RdC, deve prescrivere al mezzo di ricognizione:

- a) l'effettuazione della ricognizione tra le due località interessate, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h ed emettendo segnalazioni acustiche;
- b) l'arresto in prossimità del treno fermo in linea.

37. p.m.

**Parte Settima: circolazione in galleria.**

38. Nel caso in cui siano state riscontrate cattive condizioni di respirabilità in galleria, l'AdC ne deve dare tempestiva comunicazione al RdC che deve provvedere ad avvisare l'UMF e l'agente della manutenzione per l'adozione delle azioni necessarie. In ogni caso deve essere inibito l'invio di treni a trazione termica.

39. 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 percorribilità della galleria può essere ripristinata solo dopo benessere dell'agente della manutenzione.

**Parte Ottava: indebito superamento a via impedita dei segnali fissi (SPAD) o incidenti e inconvenienti di esercizio.**

40. Il RdC, allorché rilevi un evento attribuibile all'operato del personale delle IF addetto alla condotta di treni e manovre, deve:

- a) arrestare o richiedere l'arresto del treno o della manovra qualora non fossero già fermi;
- b) notificare con comunicazione registrata l'evento all'AdC;
- c) attivare gli avvisi e i flussi di comunicazione previsti dalle norme di esercizio e dalle procedure di LFI.

Qualora l'evento avvenga in linea oppure in una località di servizio diversa da una stazione, il RdC che notifica l'evento all'AdC dovrà provvedere a vincolare la ripresa della marcia al proprio nulla osta.

41. Il personale che ha notificato l'evento provvederà a far pervenire l'avviso dell'accaduto al DCO con le modalità previste in base al sistema di esercizio della linea. Lo stesso personale resterà in attesa di disposizioni da parte del DCO.

42. Il DCO, ricevuta notizia dell'evento, si dovrà interfacciare immediatamente con il Referente accreditato dell'IF per comunicare l'evento.

43. Il Referente accreditato dell'IF, assunte le informazioni necessarie, dovrà provvedere in tempi brevi alla sostituzione del personale.

Tuttavia, previa comunicazione al DCO, il Referente accreditato dell'IF potrà, valutato lo stato psico-fisico dell'AdC coinvolto, in coerenza con quanto previsto dal SGS della propria IF:

a) in caso di arresto in stazione, richiedere all'AdC l'esecuzione delle manovre per il ricovero del materiale;

b) in caso di arresto in piena linea, disporre la prosecuzione del treno fino alla prima località di servizio utile indicata dal DCO.

Il Referente accreditato dell'IF dovrà dare apposita comunicazione registrata delle decisioni assunte.

44. In ogni caso, il DCO, se i tempi di sostituzione del personale risultassero incompatibili con le esigenze di circolazione, o in assenza delle determinazioni da parte del Referente accreditato dell'IF, potrà adottare le procedure per lo sgombero della linea.

45. Il DCO indicherà al personale di LFI che ha provveduto alla notifica dell'evento all'AdC le determinazioni dell'IF e le decisioni assunte.

46. I commi precedenti non si applicano qualora il segnale di partenza di una stazione di transito si disponga improvvisamente a via impedita e l'arresto del treno avvenga oltre tale segnale. In tal caso, per la ripresa della corsa l'AdC dovrà essere autorizzato dal RdC con apposita prescrizione.

#### ***Parte Nona: prolungata sabbatura.***

47. I casi in cui l'AdC, per necessità contingenti, effettui o rilevi una prolungata operazione di sabbatura manuale o automatica, devono essere tempestivamente comunicati al RdC, con comunicazione registrata, specificando con la maggiore precisione possibile la progressiva chilometrica in cui è avvenuta tale operazione o la Località di Servizio o l'ente facilmente individuabile in cui si è verificata l'anormalità.

Il RdC, ricevuta la segnalazione da parte dell'AdC, dovrà operare come segue, distinguendo i casi:

- CASO A) Treno fermo in corrispondenza dell'anomalo sversamento:
  - 1) Prescrivere ai treni interessati, compreso quello coinvolto nello sversamento, di non superare la velocità di 10 km/h tra i cippi chilometrici limitrofi o nella Località di Servizio indicata;
  - 2) Avvisare l'AM di turno comandandolo di recarsi sul luogo indicato per la rimozione della sabbia;
  - 3) Attendere il Nulla Osta alla circolazione dei treni alla Velocità di linea prevista in orario/conferma di riduzione di velocità da parte dell'agente AM intervenuto.
  
- CASO B) Treno già transitato rispetto al punto dell'anomalo sversamento:
  - 1) Prescrivere ai treni interessati di non superare la velocità di 10 km/h tra i cippi chilometrici limitrofi o nella Località di Servizio indicata;
  - 2) Avvisare l'AM di turno comandandolo di recarsi sul luogo indicato per la rimozione della sabbia;

- 3) Attendere il Nulla Osta alla circolazione dei treni alla Velocità di linea prevista in orario/conferma di riduzione di velocità da parte dell'agente AM intervenuto.

## **Articolo 22 Soccorso ai treni**

1. In caso di impossibilità di marcia di un treno per cui si renda necessario procedere allo sgombero dell'infrastruttura, il ruolo di direzione e coordinamento è assunto da LFI, che stabilisce la modalità più idonea per l'attività in questione, secondo le specifiche modalità stabilite nel PIR.
2. Per il soccorso ai treni possono essere utilizzati mezzi di trazione o treni circolanti a seguito del treno da soccorrere, sulla base di accordi tra il DCO e il Referente accreditato dell'IF.
3. Al verificarsi di inconvenienti che lascino presumere la necessità di dover richiedere soccorso, l'AdC deve darne immediato preavviso verbale al DCO, fornendo tutte le informazioni necessarie. Il DCO, ricevuto il preavviso, effettua gli adempimenti di competenza.
4. L' AdC che ha dato il preavviso verbale di soccorso, se il problema permane, deve fare richiesta di soccorso entro il tempo stabilito nel PIR, con le modalità di cui al successivo comma 5; in caso contrario deve comunicare la disdetta e, se necessario, notificare con comunicazione registrata le eventuali limitazioni di velocità relative al successivo percorso. Se entro il suddetto tempo stabilito il RdC non ha ricevuto ulteriori informazioni dall' AdC (richiesta di soccorso con comunicazione registrata o disdetta verbale) deve ordinare con comunicazione registrata all' AdC di non muoversi in nessuna direzione.
5. La richiesta di soccorso, completa di tutti i dati, deve essere indirizzata, con comunicazione registrata, dall' AdC al RdC che ha ricevuto il preavviso, utilizzando la seguente formula: "TRENO ... (numero) TONN. ... (massa del treno) FERMO PER GUASTO (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 (aggiungendo, quando ne sia il caso: CARRO ATTREZZI, MEZZI PER IL TRASBORDO, MEDICI, ecc.)".
6. L' AdC di un treno che ha richiesto soccorso deve provvedere a esporre o far esporre un segnale di arresto dal lato di provenienza del soccorso a circa 100 m dal convoglio fermo che servirà da orientamento per il convoglio di soccorso.
7. Fatta la domanda di soccorso, ancorché venga in seguito a cessarne il bisogno, il treno fermo in linea non deve più muoversi in nessuna direzione prima dell'arrivo del soccorso stesso o di una specifica comunicazione registrata del RdC a cui è stata fatta la richiesta. Solo 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.
8. Il RdC deve informare l'eventuale stazione presenziata attigua al treno da soccorrere, trasmettendole la seguente comunicazione registrata: "TRENO ... FERMO IN LINEA PROSSIMITÀ KM ... - CHIESTO SOCCORSO (e occorrendo: CARRO ATTREZZI, MEZZI PER IL TRASBORDO, MEDICI, ecc.)" e prendere con la stazione stessa gli eventuali accordi del caso.  
Il DCO, previ accordi con i referenti dell'IF, avviserà con dispaccio il personale del treno da soccorrere: "TRENO ..... (NUMERO TRENO DA SOCCORRERE) SOCCORSO PROVENIENTE DA ..... (LOCALITA' DI SERVIZIO) EFFETTUATO CON MEZZO DI SOCCORSO ..... (INDICARE IL TIPO: ES. D341) – OVVERO – CON TRENO SOCCORRITORE ..... (NUMERO DEL TRENO SOCCORRITORE)".

9. Per l'invio del convoglio di soccorso deve essere effettuato un treno straordinario, ad eccezione del caso di cui al comma 18. Il convoglio di soccorso deve essere inoltrato in linea da una delle località di servizio attigue al binario occupato. Il RdC al quale è stata rivolta la richiesta di soccorso deve autorizzare il convoglio di soccorso di iniziativa, o deve dare incarico al RdC della località di servizio eventualmente presenziata dalla quale viene effettuato l'inoltro.

10. Il DCO deve autorizzare il convoglio di soccorso d'iniziativa, o dovrà darne incarico al RdC della stazione eventualmente presenziata dalla quale il treno verrà inoltrato in linea, impartendo con comunicazione registrata, le necessarie istruzioni all' AdC del convoglio di soccorso stesso, che circola in ogni caso come treno, come di seguito precisato.

#### ***Invio del mezzo di soccorso in coda al treno fermo***

##### **Caso a): treno fermo nella sezione di blocco**

11. Nel caso in cui il treno da soccorrere sia fermo nella sezione di blocco, il RdC deve notificare all'AdC del mezzo di soccorso, con comunicazione registrata, oltre alle ulteriori prescrizioni occorrenti, le seguenti prescrizioni:

- ADC TRENO ... SARETE ISTRADATI IN LINEA PER SOCCORRERE TRENO ... FERMO IN PROSSIMITA' KM ... FRA ... E ...;
- PARTITE DA ... CON SEGNALE DISPOSTO A VIA IMPEDITA; MARCIA A VISTA NON SUPERANDO LA VELOCITÀ DI 30 KM/H SULL'ITINERARIO DI PARTENZA;
- PROSEGUITE CON MARCIA A VISTA NON SUPERANDO LA VELOCITÀ DI 30 KM/H E ARRESTATEVI AL SEGNALE D'ORIENTAMENTO POSTO A PROTEZIONE DEL TRENO FERMO DA DOVE AVANZERETE CON LE NECESSARIE CAUTELE PER ACCOSTARVI ALLO STESSO PER LE OPERAZIONI DI AGGANCIAMENTO;
- DOPO L'AGGANCIAMENTO LA RIPRESA DELLA CORSA POTRÀ AVVENIRE A SEGUITO AUTORIZZAZIONE DEL DCO.

##### **Caso b): treno fermo in una sezione di blocco intermedia**

12. p.m.

#### ***Invio del mezzo di soccorso in testa al treno fermo***

13. Il DCO, deve notificare all' AdC del mezzo di soccorso, con comunicazione registrata, oltre alle ulteriori prescrizioni occorrenti, le seguenti prescrizioni:

- ADC TRENO ... SARETE ISTRADATI SUL BINARIO DI LINEA PER SOCCORRERE TRENO ... FERMO IN PROSSIMITA' KM ... FRA ... E ...;
- PARTITE DA ... CON SEGNALE DISPOSTO A VIA IMPEDITA;
- MARCIA A VISTA NON SUPERANDO LA VELOCITÀ DI 30 KM/H SULL'ITINERARIO DI PARTENZA;
- PROSEGUITE CON MARCIA A VISTA NON SUPERANDO LA VELOCITÀ DI 30 KM/H E ARRESTATEVI AL SEGNALE D'ORIENTAMENTO POSTO A PROTEZIONE DEL TRENO FERMO DA DOVE AVANZERETE CON LE NECESSARIE CAUTELE PER ACCOSTARVI ALLO STESSO PER LE OPERAZIONI DI AGGANCIAMENTO;
- DOPO L'AGGANCIAMENTO LA RIPRESA DELLA CORSA POTRÀ AVVENIRE A SEGUITO AUTORIZZAZIONE DEL DCO.

#### ***Operazioni tecniche propedeutiche alla ripartenza***

14. In tutti i casi di soccorso, all'aggancio dei due convogli deve provvedere il personale del treno che ha richiesto soccorso. Qualora le operazioni per l'aggancio dei materiali, la prova freno o qualsiasi altra esigenza, richiedano l'impegno dell'interbinario da parte del personale dei treni, l'AdC deve

comunicare tale esigenza al RdC; quest'ultimo deve provvedere all'arresto della circolazione sui binari attigui e notificare all'AdC con comunicazione registrata "ADC TRENO ... SOSPESA CIRCOLAZIONE SUL/I BINARIO/I ATTIGUO/I".

La necessità delle operazioni di aggancio deve essere comunicata dall' AdC al RdC.

15. Al termine delle operazioni tecniche necessarie, l'AdC del treno soccorso ne darà comunicazione al RdC della località verso cui è diretto: "TRENO SOCCORSO N .... COMPLETATE OPERAZIONI PROPEDEUTICHE ALLA RIPARTENZA. RICHIESTA AUTORIZZAZIONE AL MOVIMENTO DI RETROCESSIONE/ALLA RIPRESA DELLA MARCIA VERSO ... ".

L' AdC del treno unito rispetterà le prescrizioni di movimento in suo possesso per la tratta e il senso di marcia interessati, unitamente a quelle ulteriori notificate dal RdC all'atto dell'autorizzazione alla ripresa della corsa.

Il numero del treno unito è quello del treno soccorso.

16. Nel caso di prosecuzione verso la stazione successiva, nel senso della marcia del treno soccorso, il treno, dopo aver ricevuto l'autorizzazione dal RdC ("TRENO N. .... SIETE \_AUTORIZZATO A RIPRENDERE LA MARCIA") riprenderà la marcia secondo le norme comuni.

17. Nel caso di movimento di retrocessione, rispetto al senso della marcia del treno soccorso, il treno si muoverà con le norme previste per la retrocessione dei treni.

### ***Soccorso con treno a seguito***

18. È consentito il soccorso di un treno viaggiatori fermo in linea con un altro treno circolante a seguito qualora esistano le seguenti condizioni:

- a) assenza di guasti o anomalie al blocco elettrico, ai sistemi di segnalamento e protezione della marcia, già a conoscenza del personale del treno o del RdC;
- b) entrambi i convogli siano di materiale compatibile. In caso contrario la possibilità del soccorso è ammessa solo se prevista dalle procedure delle IF coinvolte;
- c) la pendenza massima dei tratti di linea interessati non sia superiore al 15‰;
- d) il treno soccorritore non sia un treno merci.

19. Il provvedimento deve essere autorizzato d'intesa tra il DCO e i Referenti accreditati delle IF interessate che indicheranno anche la località di servizio fino alla quale i due convogli devono viaggiare uniti.

20. Le norme di esercizio sono analoghe a quelle previste per il caso di soccorso con mezzo di soccorso in coda al treno fermo, ad eccezione del numero del treno unito che, in questo caso, è quello del treno che ha prestato soccorso. Resta inteso quindi che l'eventuale comunicazione di "giunto" debba essere richiesta all' AdC del treno che ha prestato soccorso.

21. In tutti i casi di soccorso, le IF dovranno elaborare apposite procedure interne per disciplinare tutti gli aspetti relativi alle operazioni di aggancio e ai controlli del proprio personale. Resta inteso che in tutti i casi il convoglio unito deve rispettare i limiti stabiliti dalle norme tecniche di esercizio della PGOS- IF.

22. p.m.

### ***Trasbordo***

23. Il trasbordo può essere effettuato, previ accordi tra il Referente accreditato dell'IF e il DCO, sia con un altro treno sul binario attiguo sia con un altro treno sullo stesso binario.

24. Il trasbordo in linea dei viaggiatori su un altro treno attiene esclusivamente all'ambito di competenza delle IF che devono definire specifiche procedure interne che comprendano anche la preventiva verifica, da parte del personale delle IF interessate, di tutte le condizioni di sicurezza (utilizzabilità della sede ferroviaria per la discesa dei viaggiatori, condizioni ambientali in cui si effettua il trasbordo, ecc.) per i viaggiatori e per il personale dei treni. Le comunicazioni all' AdC del treno soccorritore fra cui, in particolare, il punto di fermata di quest'ultimo più adatto allo scopo e le modalità di avvicinamento, sono disciplinate dalle specifiche procedure delle IF interessate.

25. Nel caso di trasbordo con un altro treno sul binario attiguo, la circolazione del treno soccorritore sul binario attiguo avviene secondo le norme comuni.

Nel caso invece di trasbordo con treno sullo stesso binario, il treno soccorritore deve essere inoltrato sul binario occupato con le procedure del soccorso di cui ai commi delle operazioni precedenti; inoltre l' AdC del treno soccorso deve provvedere all'avvio di trasbordo, se necessario, solo dopo l'arresto della circolazione sul/ sui binario/i attiguo/i di cui abbia ricevuto la notifica da parte del RdC con comunicazione registrata: "ADC TRENO ... SOSPESA CIRCOLAZIONE SUL/I BINARIO/I ATTIGUO/I".

26. Le IF devono prevedere delle procedure interne finalizzate all'accertamento, prima della richiesta di autorizzazione alla ripresa della corsa a conclusione delle operazioni di trasbordo, che la sede ferroviaria sia libera da persone, attrezzature o altri ostacoli.

27. La ripresa della corsa del treno su cui sono stati trasbordati i viaggiatori può avvenire solo dopo autorizzazione, con comunicazione registrata, del RdC interessato all' AdC del treno soccorritore, integrata con eventuali ulteriori prescrizioni occorrenti relative alla circolazione in linea.

## **Articolo 23 Disabilitazione e impresenziamento delle stazioni sulle linee in dirigenza locale**

Per memoria

## **Articolo 24 Sospensione dal servizio sulle linee**

1. Sulle linee possono essere previsti in orario dei periodi di sospensione, durante i quali non circolano treni, le stazioni e i posti intermedi e di linea sono di regola impresenziati e i passaggi a livello restano in posizione di apertura.

Il personale del servizio movimento può lasciare il servizio dopo il passaggio dell'ultimo treno precedente il periodo di sospensione e il suo arrivo nella stazione successiva.

2. Durante il periodo di sospensione i segnali di protezione delle stazioni devono essere mantenuti a via impedita, mentre i deviatori allacciati ai binari di corsa e quelli realizzanti l'indipendenza da essi devono essere assicurati per il libero percorso sui binari stessi.

3. Le specifiche procedure per la ripresa della circolazione sono disciplinate dalla Direzione di LFI, tenuto conto delle particolarità delle linee e delle località di servizio interessate.

## ALLEGATI

### **Allegato 1 – Procedure per l'utilizzo dei dispositivi di "fuori servizio"**

*Per memoria*

### **Allegato 2 – Procedure per l'utilizzo del blocco telefonico in caso di guasto del blocco elettrico**

*Per memoria*

### **Allegato 3 – Norme particolari per la circolazione dei veicoli storici o turistici**

*Per memoria*

### **Allegato 4 – Procedure per lo scambio delle comunicazioni verbali registrate**

*Per memoria*

### **Allegato 5 – Procedure per la gestione delle prescrizioni - Repertorio dei moduli di prescrizione ai treni**

#### **1. PROCEDURE PER LA GESTIONE DELLE PRESCRIZIONI E MODALITÀ DI PARTECIPAZIONE DELLE STESSE AI TRENI**

1.1 Le comunicazioni riguardanti la sicurezza della circolazione dei treni devono essere scambiate fra il RdC e l'AdC. Nei casi di arresto ai segnali disposti a via impedita e, in generale, in caso di anormalità nella marcia del treno spetta all'AdC mettersi in comunicazione con il RdC.

1.2 Le prescrizioni di movimento, siano esse programmate (permanenti o di qualche durata) oppure occasionali, devono essere notificate all'AdC.

1.3 L'AdC non può partire se non è in possesso del Riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento e degli occorrenti moduli di prescrizione di cui al successivo Repertorio dei moduli e se nella stazione che delimita il percorso delimitato nel riepilogo il treno non ha fermata d'orario o prescritta.

1.4 La trasmissione delle prescrizioni di movimento programmate può essere rivolta a sequenze di due o più treni, che devono essere stabilite dalla Imprese Ferroviarie nel rispetto dei seguenti criteri:

- I treni di ciascuna sequenza devono essere effettuati dal medesimo personale, fatti salvi eventuali cambi;
- Eventuali cambi di personale dovranno avvenire sempre con consegna diretta del riepilogo e delle prescrizioni ad esso allegate.

L'IF resta in ogni caso responsabile del passaggio di consegne.

L'AdC in servizio sul primo treno della sequenza interessata dovrà contattare il RdC.

Le prescrizioni saranno trasmesse tramite i moduli di cui al paragrafo 2- Repertorio dei Moduli – del presente Allegato.

1.5 Resta ferma la facoltà del RdC di poter procedere, al bisogno, alla trasmissione delle prescrizioni di movimento programmate e del riepilogo, treno per treno, o secondo una o più sequenze treni ridotte, come ad es. si può verificare nel caso di attivazione o cessazione di rallentamenti.

Per tale motivo la sala DCO è di regola fornita anche di moduli M40 Riepilogo “in bianco”, cioè nei quali tutte le righe sono prive di numeri treno prestampati.

Ciascun AdC deve identificarsi mettendosi in comunicazione, il prima possibile, con il RdC, sia all'inizio del servizio che in occasione di eventuali cambi di linea.

1.6 Le prescrizioni di movimento notificate dopo la trasmissione del riepilogo o durante il percorso (prescrizioni occasionali) non determinano l'emissione di un ulteriore M40 di riepilogo da parte del RdC LFI; allo scopo ciascuna IF dovrà stabilire con proprie procedure interne le modalità di aggiornamento dei documenti che accompagnano il treno.

1.7 Dopo ricevuti il riepilogo e le prescrizioni, per autorizzare la partenza dei treni dalle stazioni comuni di Arezzo RFI e Sinalunga RFI trovano applicazione le procedure d'interfaccia tra regolatori della circolazione contenute nella Normativa Specifica (c.d. “Normativa Stazioni Comuni”) concordata fra i Gestori Infrastruttura RFI-LFI.

1.8 Le prescrizioni di movimento permanenti che si protraggono nel tempo, comprese quelle che sono state o potrebbero essere attivate dal gestore nazionale RFI ambito stazione di Arezzo e/o Sinalunga, possono essere notificate ai treni inserendole in calce alle schede treno, sulle quali verrà altresì inserito specifico richiamo numerato es. ■ 1.

1.9 Le norme in parola relative sia all'emissione del riepilogo delle prescrizioni che alla notifica delle prescrizioni di movimento sono replicate in specifica sezione del Fascicolo Linea LFI Parte Generale (Sez. 24).

1.10 Le Schede Treno e le Prescrizioni di Movimento programmate (comprese quelle inserite nell'Orario di Servizio) vengono consegnate per via informatica al personale del treno attraverso opportuno sistema informatico, il cui utilizzo è disciplinato da apposite procedure interne. Giornalmente la Sala DCO LFI si interfaccia con la Sala Operativa dell'IF per la trasmissione delle prescrizioni di movimento programmate, che risulteranno attive dal secondo giorno successivo. Le prescrizioni occasionali non sono gestibili tramite tale sistema informatizzato e saranno trasmesse ai treni dal RdC.

1.11 Nella compilazione dei messaggi deve essere utilizzato l'alfabeto fonetico internazionale:

- per identificare le lettere dell'alfabeto;
- per sillabare parole e nomi di località difficili da pronunciare o che potrebbero esserlo frainteso;
- quando si cita l'identità di segnali o punti;
- i numeri devono essere pronunciati cifra per cifra.

Lettere				Numeri
A	Alpha	N	November	0 = Zero
B	Bravo	O	Oscar	1 = One
C	Charlie	P	Papa	2 = Two
D	Delta	Q	Quebec	3 = Three
E	Echo	R	Romeo	4 = Four
F	Foxtrot	S	Sierra	5 = Five
G	Golf	T	Tango	6 = Six
H	Hotel	U	Uniform	7 = Seven
I	India	V	Victor	8 = Eight
J	Juliet	W	Whisky	9 = Nine
K	Kilo	X	X-ray	
L	Lima	Y	Yankee	
M	Mike	Z	Zulu	

Esempio:

Deviatoi A B = “Deviatoi Alpha Bravo” - Segnale numero XX 831 = “Segnale X-ray X-ray Eight Three One”.

1.12 Nel caso in cui le prescrizioni informatizzate non siano gestite dal sistema informatico per cause contingenti, le stesse devono essere notificate ai treni dal RdC tramite i moduli cartacei.

## 2. GENERALITA' DEI MODULI DI PRESCRIZIONE AI TRENI

Il Repertorio dei moduli delle prescrizioni ai treni viene emanato a parte con Disposizione di Esercizio di interfaccia dalla Direzione di LFI.

2.1 La lingua da utilizzare nella trasmissione dei messaggi e per le operazioni di esercizio è l'italiano. I moduli sono contenuti in bollettari a fogli numerati progressivamente che si compilano a decalco in doppia copia, normalmente tramite carta chimica auto calcante.

2.2 I moduli usati dall'AdC e dal RdC devono essere compilati e numerati in modo identico al termine della comunicazione e ciascun agente deve apporre la propria firma in modo tale da rendere inequivocabile l'identificazione di chi ha firmato.

Nel caso di moduli non compilati a decalco l'uniformità delle due copie è garantita dalla firma autografa apposta in ciascuna copia.

La firma sui moduli deve essere apposta in modo da rendere inequivocabile l'identificazione di chi ha firmato.

Specifiche note sono normalmente prestampate nei moduli quale ausilio d'immediata consultazione ad uso del personale interessato.

2.3 Per le prescrizioni di movimento a carattere permanente di una certa durata è autorizzato dalla Direzione di LFI l'uso di fac-simile dei moduli riprodotti in multiplo a mezzo stampa/fotocopie, con numerazione progressiva e garanzia di leggibilità e chiarezza del testo ivi contenuto; dette prescrizioni possono altresì essere stampate nel Fascicolo Orario - Schede Orario dei treni in calce a ciascuna Schede Orario ad uso del personale dei treni.

2.4 La Normativa specifica ambito stazioni comuni a RFI di Arezzo e Sinalunga, elaborata ed approvata da entrambi i gestori LFI ed RFI, disciplina i rapporti fra i Gestori stessi per quanto attiene le prescrizioni da trasmettere ai treni che interessano le stazioni comuni e relative tratte di linea LFI afferenti.

2.5 p.m.

2.6 Nel ricordare che le prescrizioni di movimento sono notificate all'AdC, si evidenzia che alcuni blocchetti di moduli potrebbero ancora presentare la firma del capotreno; nelle more del loro aggiornamento e della loro ristampa, dovranno essere utilizzati dall'AdC in luogo del capotreno.

2.7 Con apposite norme emanate a parte sono disciplinati la produzione e l'utilizzo di alcuni moduli su supporto informatico.

2.8 Nei paragrafi che seguono sono riportati i moduli utilizzati sulla rete LFI e, ove opportuno, le disposizioni per il relativo utilizzo.

### 3. REPERTORIO DEI MODULI DI PRESCRIZIONE AI TRENI

#### 3.1 SISTEMA SKTM3M40

Giornalmente (di solito entro le ore 13.30) la sala operativa dell'IF s'interfacerà con la sala DCO LFI per la ricezione delle prescrizioni di movimento programmate che risultano attive a partire dalle ore 00,01 del secondo giorno successivo (come da Copione delle prescrizioni).

Allo scopo il DCO LFI in turno trasmetterà all'agente dell'IF, distinti per linea un M40 di riepilogo delle prescrizioni all'uopo predisposto e che incorpora sul fronte un modulo M3 e sul retro un modulo M40 oltre al dispaccio di conferma alla sala DCO da parte della sala Operativa dell'IF;

Successivamente (obbligatoriamente prima dell'orario di sospensione del servizio dello stesso giorno) la sala operativa dell'IF si interfacerà nuovamente con la sala DCO LFI per confermare l'inserimento a "Sistema" delle prescrizioni, facendo uso del medesimo M40 di riepilogo in precedenza ricevuto.

Si evidenzia che eventuali rallentamenti già presenti in orario dovranno essere recepiti dalla sala operativa dell'IF direttamente dal Fascicolo Linee LFI.

Di seguito il fac-simile, distinto per linea, dell'M40 di riepilogo per lo scambio delle prescrizioni di movimento programmate e relativa conferma d'inserimento a Sistema da parte dell'IF (si veda Allegati). Si precisa che la numerazione del suddetto Modulo è da considerarsi su base annuale, ovvero si azzerà al 01/01/xxxx

Il DCO LFI dopo ricevuta dall'IF la conferma di caricamento delle prescrizioni a Sistema, inserirà il Riepilogo in corrispondenza del giorno cui si riferiscono le prescrizioni stesse nel Mod.55.

In relazione a quanto sopra, giornalmente il DCO LFI dovrà controllare, per ciascuna linea, il relativo Registro delle Consegne e prendere atto dell'M40 riepilogo, cioè controllare se le prescrizioni trasmesse due giorni prima sono state confermate dalla sala operativa dell'IF come caricate a Sistema oppure no.

In caso affermativo il DCO LFI potrà considerare i treni "senz'altro avvisati" ed in possesso delle prescrizioni programmate notificate con il corrispondente M40 di Riepilogo scambiato (due giorni prima) con la sala operativa dell'IF. Quindi nessun M40 di riepilogo dovrà essere trasmesso ai treni in partenza in quanto già disponibile all'interno della scheda treno di Sistema.

Viceversa, In caso negativo, il DCO LFI dovrà invece considerare i treni come "non avvisati" e procedere nei modi in uso, trasmettendo ai treni in partenza (sequenza) il Riepilogo delle prescrizioni di movimento programmate (e non confermate a Sistema) e le prescrizioni stesse.

Qualora nel giorno di effettuazione del treno risultino attive delle prescrizioni di movimento occasionali (cioè generatesi nelle precedenti 48 ore e quindi senz'altro non inserite a Sistema dalla Sala Operativa dell'IF) con evidenza che le programmate siano state inserite dalla SO dell'IF, il DCO LFI dovrà trasmettere ai treni interessati apposito M40 o M3, senza emettere M40 di Riepilogo.



Mod. M 40 di riepilogo - fronte

TRASMISSIONE ALLA SALA OPERATIVA TFT

Data: .....

ore: .....

N° \_\_\_\_ / ..... del DCO LFI

Si dà avviso all'Agente TFT ..... Della sala operativa TFT

Che i treni ordinari e straordinari della linea Arezzo – Sinalunga

Previsti in orario il giorno .....  
(2° giorno successivo alla data di cui sopra)

Devono essere in possesso dei seguenti rallentamenti:

RALLENTAMENTI							
N° Progressivo <sup>(A)</sup>	FRA LE STAZIONI (o nella stazione di)	Fisso con inizio dopo cippo chilometrico <sup>(B)</sup>	Spostabile fra i cippi chilometrici <sup>(C)</sup>	Velocità Km/h	Lunghezza (metri)	Perditempo (minuti)	Prescrizioni specifiche <sup>(R)</sup>
TUTTI I TRENI PARI							
TUTTI I TRENI DISPARI							

Prescrizioni specifiche:

A – da rispettare con tutto il treno ( per treni viaggiatori )

B – interessa anche la stazione di .....

C – rallentamenti n. .... e n. .... sono contigui

D – rallentamenti n. .... e n. .... sono ravvicinati

E – preceduto da fermata

F – preceduto da fermata e successivo pilotaggio / nulla osta (7) dell'agente LFI dell'armamento che presenzia il rallentamento

G – ATTIVO / CESSA A PARTIRE DALLE ORE ..... TRENO ..... DEL GIORNO .....

H – ATTIVO / CESSA A PARTIRE DALLE ORE ..... TRENO ..... DEL GIORNO .....

I – ATTIVO / CESSA A PARTIRE DALLE ORE ..... TRENO ..... DEL GIORNO .....

L – ATTIVO / CESSA A PARTIRE DALLE ORE ..... TRENO ..... DEL GIORNO .....

M – .....

N – .....

Devono essere in possesso delle seguenti ulteriori prescrizioni:

TRENI PARI:

---

---

---

TRENI DISPARI:

---

---

---

Non hanno rallentamenti ed altre prescrizioni in carico.

DCO LFI TRASMITTENTE

.....  
(Cognome N. e firma)

AGENTE TFT RICEVENTE

..... N° \_\_\_\_ / ..... di conferma ricevimento prescrizioni.  
(Cognome N.)

---

TRASMISSIONE ALLA SALA DCO

data: .....

ore: .....

N° \_\_\_\_ / ..... dell'Agente TFT

Si dà avviso alla sala DCO LFI che i treni ordinari e straordinari della **linea Arezzo – Sinalunga** previsti in orario per il giorno \_\_\_\_\_ sono in possesso delle prescrizioni comunicate dalla sala DCO LFI con M40 Riepilogo n. \_\_\_\_/ \_\_\_\_ del giorno \_\_\_\_\_ ore \_\_\_\_\_ e che le prescrizioni stesse sono state regolarmente inserite nel sistema scheda treno in uso (SKTM3M40).

AGENTE TFT TRASMITTENTE

.....  
(Cognome N.)

DCO LFI RICEVENTE

..... N° \_\_\_\_ / ..... di conferma ricevimento caricamento prescrizioni.  
(Cognome N. e firma)

**3.2 M3: utilizzato per comunicare all'AdC le prescrizioni di rallentamento.**

# M.3

PER IL DIRIGENTE <sup>(1)</sup>

mod. M 3



Codice <sup>(2)</sup>..... data ..... N° ..... 0001 / ..... del Dirigente  
ora: .....

Linea <sup>(3)</sup>:  Arezzo - P. Stia ;  Arezzo - Sinalunga  
Trasmesso da <sup>(3)</sup>:  DCO LFI ;  DM LFI stazione di .....

Si ordina al macchinista dei TRENI sotto indicati di osservare i seguenti:

RALLENTAMENTI							
N° Progres- sivo <sup>(4)</sup>	FRA LE STAZIONI (o nella stazione di)	Fisso con inizio dopo cippo chilometrico <sup>(5)</sup>	Spostabile fra i cippi chilometrici <sup>(5)</sup>	Velocità Km/h	Lunghezza (metri)	Perditempo (minuti)	Prescrizioni specifiche <sup>(6)</sup>
TRENI PARI n° ..... (depennare se non occorre) <sup>(2)</sup>							
TRENI DISPARI n° ..... (depennare se non occorre) <sup>(2bis)</sup>							

**Prescrizioni specifiche:**

- A - da rispettare con tutto il treno ( per treni viaggiatori )
- B - interessa anche la stazione di .....
- C - rallentamenti n. .... e n. .... sono contigui
- D - rallentamenti n. .... e n. .... sono ravvicinati
- E - preceduto da fermata
- F - preceduto da fermata e successivo pilotaggio / nulla osta (7) dell'agente LFI dell'armamento che presenzia il rallentamento
- G - .....
- H - .....

In caso di trasmissione telefonica, il Ricevente deve collazionare il dispaccio e trasmettere al Dirigente il seguente numero (progressivo/saltuario):

N°: ...../..... IL RICEVENTE <sup>(8)</sup>: cognome .....

IL DIRIGENTE <sup>(9)</sup>: cognome e firma..... L'AGENTE DI CONDOTTA <sup>(10)</sup>: cognome.....

(per i richiami 103 - 11 - 2) - (2bis) - (3) - (4) - (5) - (6) - (7) - (8) - (9) - (10) vedere le note sul retro)



**Modulo M40a (Piccolo)**



La Ferroviaria Italiana

Modulo M. 40a

N° 1

Treno ..... del ..... / ..... / 20.....

Si ordina  
Si da avviso a .....

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

IL MACCHINISTA

IL CAPOTRENO

**M.40-T**



La Ferroviaria Italiana

La Ferroviaria Italiana S.p.A.

Mod. M40 T (trasmissibile, grande)

N° **01** / ..... del DCO Pesciola / DM LFI (1)

Stazione di .....(2)

Data .....

Ora di trasmissione .....

Copia per il DCO / DM LFI

Si ordina / si dà avviso (1) all' AGENTE DI CONDOTTA ed al CAPOTRENO del treno .....

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

Il DCO/ DM LFI (1) (cognome e firma)

Agente Ricevente (profilo e cognome)

.....

Il ricevente deve ripetere il dispaccio e comunicare al trasmittente il seguente numero: ..... / ..... (progressivo/saltuario)

(1) depennare la dizione non occorrente; (2) completare nel caso di trasmissione a cura DM LFI che presenza la stazione, altrimenti depennare.

### 3.4 M40 TELEC

Utilizzato sulle linee telecomandate con B.ca.

I moduli M40 TELEC servono per notificare prescrizioni in caso di anomalità, ad esempio: superamento dei segnali disposti a via impedita, mancanza di via libera per guasti al blocco elettrico o altra causa, ecc.

Le prescrizioni contenute nei moduli sono contrassegnate da un numero, da una lettera o da una combinazione di entrambi, secondo un ordine progressivo, con il numero o il riferimento d'ordine incasellato sul lato sinistro del modulo. Tale casella deve essere barrata, contrassegnandola con un segno "X" ben visibile quando la relativa prescrizione deve essere notificata dal RdC e rispettata dal treno. Per la notifica delle prescrizioni dovrà farsi riferimento alla predetta numerazione.

In corrispondenza delle prescrizioni interessate è riportato un asterisco con relativa nota in calce al modulo, che richiama all'AdC la necessità di controllare l'eventuale esistenza dell'avviso accoppiato al segnale da superare a via impedita.

Le prescrizioni contenute nei moduli sono previste in sequenza in modo da interessare in successione quelle relative agli itinerari delle località di servizio, al distanziamento in linea ed infine le varie (es: marcia a vista specifica sui PL, fermata in precedenza dei deviatori in linea, ecc.). Le righe in bianco devono essere utilizzate per praticare le eventuali ulteriori prescrizioni connesse con quelle prestampate.

Tutti gli spazi bianchi nonché le righe in bianco, se non compilati devono essere annullati tracciandovi sopra una riga continua.

Per facilitare la compilazione dei moduli sul retro degli stessi sono specificate le situazioni che richiedono la notifica delle singole prescrizioni prestampate. Tali indicazioni non rivestono carattere normativo ma hanno una funzione di guida per gli operatori.

Ulteriori istruzioni relative alle modalità di compilazione sono riportate nelle "AVVERTENZE" sul retro dei moduli stessi.

Il RdC, quando deve comunicare all'AdC prescrizioni di movimento che prevedono l'uso del Mod. M. 40 TELEC, compilerà il Mod. M40 TELEC in suo possesso e ne trasmetterà il contenuto come un dispaccio indicando i singoli numeri d'ordine.

In ogni caso il RdC deve dettare testualmente il contenuto di ogni prescrizione da rispettare. Il ricevente ha l'obbligo di collazionare e completare le prescrizioni ricevute sul mod. M. 40 TELEC in suo possesso mentre vengono dettate. Nel trasmettere il contenuto dei moduli, il RdC deve indicare la data, il numero progressivo del modulo, completato da un numero saltuario di due cifre, le ore di trasmissione e la sua firma.

Il ricevente, dopo il collazionamento, dovrà trasmettere il numero progressivo del suo modulo completato da un numero saltuario di due cifre facendolo seguire dalla propria firma.

Nella compilazione dei moduli M40 TELEC le prescrizioni non notificate devono ritenersi annullate.

FRONTE

Mod. M. 40 TELEC (Bca)



PER IL DCO

Data .....

N° **01** / ..... del DCO LFI

Ora di trasmissione .....

Si ordina all'AGENTE DI CONDOTTA ed al CAPOTRENO del treno ..... fermo al segnale di ..... (2) di ..... di rispettare le sotto indicate prescrizioni n° ..... la cui casella è da barrare e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

- 1 Dovete istradarvi sul binario n° ..... /verso ..... (successivo posto o segnale) (1).
- 2 Dovete istradarvi sul binario di sinistra / destra (1).
- 3 Dovete percorrere linea .....
- 4 Superate il segnale ..... disposto a via impedita (\*).
- 5 Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato (3).
- 6 Avanzate in manovra sull'itinerario interessato (3), fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatori e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione secondo quanto previsto dalle IET punti 1.2.5 e 1.2.5bis. Accertate anche l'integrità e la regolare disposizione dei deviatori non centralizzati esistenti sull'itinerario.
- 7 Esiste via libera di blocco elettrico.
- 8 Blocco elettrico non funziona da ..... a ..... Su tale tratta che è libera da treni rispettate ugualmente tutti i segnali.
- 9 Siete autorizzati a riprendere la corsa dai segnali di blocco dei posti N° ..... disposti a via impedita con lettera "A" spenta. (\*).
- 10 Proseguite dal segnale di PBI n° ..... disposto a via impedita con lettera "A" spenta (\*). Tratto da ..... a ..... libero da treni / Tratto da ..... a ..... libero da treni come da M. 40 TELEC in vostro possesso (1).
- 11 Marcia a vista in corrispondenza del/dei (1) PL Km. ....
- - - - -
- - - - -
- - - - -
- - - - -
- - - - -
- - - - -
- - - - -
- - - - -

(\*) Consultare la fiancata principale del FL per eventuale esistenza di avviso accoppiato al segnale da superare a via impedita.

Il DCO LFI  
Cognome N. e firma

Agente Ricevente  
Profilo, Cognome e N.

.....

Il ricevente deve ripetere il dispaccio e comunicare al trasmittente il seguente numero: ..... / ..... (progressivo / saltuario).

(1) Depennare la dizione non occorrente.  
 (2) Indicare la funzione del segnale ("Protezione"; "Protezione Esterno"; "Protezione Interno"; "Protezione Interno n°..."; "Partenza"; "Partenza Interno"; "Partenza Interno n°..."; "Partenza Esterno" "Ripetitore di Partenza"; "Sussidiario di partenza"; "PBI n°...").  
 (3) Nel caso la prescrizione n° 4 sia riferita ad un segnale ripetitore o sussidiario di partenza, l'itinerario interessato è il percorso fino al successivo segnale di partenza.

## RETRO

### Mod. M. 40 TELEC (Bca) - retro

#### GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI

Il presente modulo deve essere utilizzato dal DCO sulle linee telecomandate (CTC) Arezzo-Stia ed Arezzo-Sinalunga esercitate con il sistema del blocco elettrico conta-assi (sia a semplice che doppio binario).

<b>Intestazione</b>	<p>Deve essere completata indicando:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la data, il numero di dispaccio (progressivo e saltuario) e l'ora di trasmissione;</li> <li>- il numero del treno, la funzione specifica del segnale ("Protezione"; "Protezione Esterno"; "Protezione Interno n° ...."; "Protezione Interno"; "Partenza"; "Partenza Interno n° ...."; "Partenza Interno"; "Partenza Esterno"; "Ripetitore di Partenza"; "Sussidiario di partenza"; "PBI n°....") ed il nome della località interessata. Se trattasi di segnale di PBI barrare lo spazio riservato all'indicazione della località;</li> <li>- il numero delle prescrizioni da rispettare e da barrare.</li> </ul>
<b>1</b>	Deve essere notificata, indicando il numero del binario per gli arrivi o il successivo posto per le partenze, quando al treno viene ordinato, <b>con la prescrizione n° 6</b> , di avanzare in manovra sull'itinerario da percorrere oppure quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avanzamento o di avvio a luce lampeggiante.
<b>2</b>	Deve essere notificata, sulle linee banalizzate, per indicare il binario sul quale il treno deve istradarsi. Tale prescrizione occorre anche quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante.
<b>3</b>	Deve essere notificata nel caso di superamento di un segnale che immette su una tratta dove esistono linee affiancate. Deve essere completata con l'indicazione della linea su cui il treno deve inoltrarsi. Tale prescrizione occorre anche quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante.
<b>4</b>	Deve essere notificata nel caso di superamento a via impedita di un segnale di protezione o partenza di un Posto di Servizio. Deve essere completata specificando la funzione del segnale.
<b>5</b>	Deve essere notificata, <b>in alternativa alla prescrizione n° 6</b> , nei Posti di Servizio presenziati e in quelli impresenziati solo quando esistono le condizioni impiantistiche di cui all'art. 24/1 delle DET.
<b>6</b>	Deve essere notificata, nei Posti di Servizio impresenziati ed <b>in alternativa alla prescrizione n° 5</b> , quando mancano una o più condizioni impiantistiche di cui all'art. 24/1 delle DET. Gli accertamenti sui deviatori devono essere effettuati secondo quanto previsto nei punti 1.2.5 e 1.2.5bis delle IET.
<b>7</b>	Deve essere notificata <b>quando è stata accertata</b> l'esistenza della via libera di blocco elettrico.
<b>8</b>	Deve essere notificata <b>quando il blocco elettrico non funziona e il distanziamento dei treni avviene con il dispaccio di giunto</b> o, nel caso di singoli impianti in telecomando, con la via libera telefonica. Deve essere completata indicando le località che delimitano la tratta dove il blocco non funziona.
<b>9</b>	Deve essere notificata, congiuntamente alla prescrizione n° 8, quando il treno è autorizzato a riprendere la corsa dai segnali di PBI che proteggono le sezioni di blocco ritenute guaste che non proteggano punti singolari della linea. Deve essere completata indicando il numero del PBI.
<b>10</b>	Deve essere notificata in caso di spegnimento della lettera "A". Deve essere completata indicando il numero del PBI, le località che delimitano il tratto di linea protetto dal segnale e depennando una delle due diciture riferite alla libertà del tratto, a seconda che la via libera (giunto treno precedente) sia stata accertata al momento o che sia stata già notificata al treno.
<b>11</b>	Deve essere notificata quando occorre praticare al treno con specifica prescrizione la marcia a vista in corrispondenza del/dei PL. Deve essere completata indicando la progressiva chilometrica del/dei PL.
<input type="checkbox"/>	Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni non previste nel modulo, 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. <b>Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.</b>

#### AVVERTENZE

Il presente modulo è contenuto in un bollettario a fogli numerati progressivamente due a due, dal n. 01 al n. 75, da compilarsi a decalco. Il decalco resta in sala DCO, l'originale viene trasmesso all'Ufficio Movimento LFI il giorno successivo all'emissione assieme alla restante documentazione di servizio nei modi d'uso.

La firma dei moduli deve essere apposta in modo da rendere inequivocabile l'identificazione di chi ha firmato.

I moduli M40 TELEC servono per notificare prescrizioni in caso di anomalie quali ad esempio: superamento dei segnali disposti a via impedita, mancanza di via libera per guasti al blocco elettrico o altra causa, soccorso ai treni ecc.

Le prescrizioni contenute nel modulo sono contrassegnate da un numero progressivo incasellato sul lato sinistro del modulo stesso. Tale casella deve essere barrata contrassegnandola con un segno "X" ben visibile quando la relativa prescrizione deve essere notificata dal DCO e rispettata dal treno. Le prescrizioni sono previste in sequenza in modo da interessare in successione quelle relative agli itinerari delle località di servizio, al distanziamento in linea ed infine le varie; le righe in bianco devono essere utilizzate per praticare eventuali prescrizioni aggiuntive normalmente connesse con quelle prestampate. **Tutti gli spazi bianchi nonché le righe in bianco se non compilati devono essere annullati tracciandovi sopra una riga continua.** Il DCO compilerà il Mod. M40 TELEC in suo possesso e ne trasmetterà il contenuto come un dispaccio indicando la data, il numero progressivo del modulo, completato da un numero saltuario a due cifre, le ore di trasmissione, il Cognome N. e la sua firma. Il ricevente, dopo il collazionamento, dovrà trasmettere il numero progressivo del suo modulo completato da un numero saltuario di due cifre facendolo seguire dal suo profilo e Cognome N.; **le prescrizioni non notificate devono ritenersi annullate con le suddette modalità.**

### 3.5 M40 Riepilogo

Riporta il riepilogo (anche se non ci sono prescrizioni per il treno in oggetto) delle prescrizioni di movimento ad un treno.

#### 3.5.1 M40 Riepilogo (ad uso del DCO)

Quale riepilogo delle prescrizioni di movimento ad uso del RdC LFI è previsto l'utilizzo di moduli M40-Riepilogo prestampati fronte-retro, sotto forma di fogli in formato A4, suddivisi in righe.

Il DCO LFI utilizzerà i moduli M40 Riepilogo solo nel caso in cui l'AdC dell'IF non abbia la possibilità di scaricare le prescrizioni di movimento tramite la procedura informatizzata.

La maggior parte delle righe del modulo M40 Riepilogo ad uso del RdC LFI contiene, oltre al testo prestampato del dispaccio da trasmettere al treno, anche una sequenza prestampata di uno o più treni ordinari previsti in Orario. Le righe "in bianco", cioè quelle righe che non contengono numeri prestampati di treni, possono essere utilizzate al bisogno dal RdC LFI, in ragione dei servizi straordinari effettuati nel giorno solare di riferimento o qualora fosse necessario modificare le sequenze prestampate (ad es. suddividendole per attivazione/cessazione rallentamenti). I moduli M40 Riepilogo prestampati vengono aggiornati ad ogni cambio Orario o qualora l'IF ne manifesti il bisogno ad LFI a seguito di variazioni alla turnazione del proprio personale e quindi alla sequenze treni prestampate.

Di seguito è rappresentato il fac-simile in uso per l'Orario in vigore in un giorno di servizio feriale. Esiste parimenti nella versione "sabato feriale" o "festiva" cambiando in tali giorni la sequenza dei treni legata al turno PdT.

Il Modulo ad uso del DCO dovrà essere compilato dal RdC con le modalità di seguito riportate:

- Seconda colonna: barrare con una "X" il caso interessato; in caso di errore depennare quanto contenuto nella seconda e terza colonna della riga sbagliata in modo da mantenere leggibile il testo e barrare il caso corretto;
- Terza colonna: completare il dispaccio inserendo le quantità delle prescrizioni tipo M3 e M40 in consegna al/ai treno/i;
- Quarta colonna: completare la trasmissione del dispaccio riportando un numero saltuario di due cifre (compreso tra 01 e 99) dopo il numero progressivo prestampato;
- Quinta colonna: utilizzare la riga superiore per scrivere in stampatello il proprio cognome e la riga inferiore per apporre la propria firma;
- Sesta colonna: scrivere in stampatello il cognome e nome (anche solo l'iniziale del nome) dell'Agente Treno che riceve il dispaccio M40 riepilogo;
- Settima colonna: riportare gli estremi del dispaccio collazionato dall'Agente dell'IF in termini di numero progressivo e saltuario del corrispondente M40 in possesso dell'Agente stesso;

Al bisogno il DCO potrà depennare dalla prima colonna e dal contenuto prestampato della terza colonna i treni che non fossero interessati alla consegna dell'M40 di riepilogo; potrà altresì depennare l'intera sequenza e sfruttare le righe in bianco del modulo M40 Riepilogo per riportarvi le nuove sequenze treni necessarie. Questo si verifica normalmente in caso di attivazione o cessazione di rallentamenti nel qual caso il DCO deve riconsiderare le sequenze treni prestampate coinvolte affinché sia trasmesso il riepilogo comprensivo di M3 ai soli treni interessati dal rallentamento, in modo distinto rispetto a quelli non interessati a cui sarà trasmesso il riepilogo senza M3 in carico.

Linea Arezzo – P.Stia		M40 (ad uso DCO, rit. Ord. n. 3856 del 3/11/10 e n. 3664 del 22/12/10)				
ORARIO DAL 11/12/2016 AL 10/06/2017 - SERVIZIO DEL GIORNO (L-M-ME-G-V, FERIALE):		PIENO SERVIZIO				
TRENI IN TURNO	BARRARE IL CASO	M40 (dalle Prescrizioni di Movimento in carico o meno ai treni nel giorno sopra indicato)		IL DCO RFT	CAPOTRENO TFT	ESTREMI M40 CAPOTRENO TFT
sequenza	X	Stazione di Pesciolia	ore	Cognome N. e Firma	Cognome N.	n° progr. val/colfario
Turno: 203 1153-1160-1161	<input type="checkbox"/>	Si da avviso al Macchinista ed al Capotreno che i treni n. 1153-1160-1161- odieri devono essere in possesso delle seguenti prescrizioni: n° ..... M3, n° ..... M40 il cui contenuto è già stato collazionato verbalmente.	N° 1/.....			N° ..... J.....
	<input type="checkbox"/>	Si da avviso al Macchinista ed al Capotreno che i treni n. 1153-1160-1161- odieri non hanno prescrizioni in carico.	N° 1/.....			N° ..... J.....
Turno: 209 1156-1159	<input type="checkbox"/>	Si da avviso al Macchinista ed al Capotreno che i treni n. 1156-1159- odieri devono essere in possesso delle seguenti prescrizioni: n° ..... M3, n° ..... M40 il cui contenuto è già stato collazionato verbalmente.	N° 2/.....			N° ..... J.....
	<input type="checkbox"/>	Si da avviso al Macchinista ed al Capotreno che i treni n. 1156-1159- odieri non hanno prescrizioni in carico.	N° 2/.....			N° ..... J.....
Turno: 204 1155-1170	<input type="checkbox"/>	Si da avviso al Macchinista ed al Capotreno che i treni n. 1155-1170- odieri devono essere in possesso delle seguenti prescrizioni: n° ..... M3, n° ..... M40 il cui contenuto è già stato collazionato verbalmente.	N° 3/.....			N° ..... J.....
	<input type="checkbox"/>	Si da avviso al Macchinista ed al Capotreno che i treni n. 1155-1170- odieri non hanno prescrizioni in carico.	N° 3/.....			N° ..... J.....
Turno: 206 1158-1157-1162-1163	<input type="checkbox"/>	Si da avviso al Macchinista ed al Capotreno che i treni n. 1158-1157-1162-1163 odieri devono essere in possesso delle seguenti prescrizioni: n° ..... M3, n° ..... M40 il cui contenuto è già stato collazionato verbalmente.	N° 4/.....			N° ..... J.....
	<input type="checkbox"/>	Si da avviso al Macchinista ed al Capotreno che i treni n. 1158-1157-1162-1163 odieri non hanno prescrizioni in carico.	N° 4/.....			N° ..... J.....
Turno: 206 1157-1172	<input type="checkbox"/>	Si da avviso al Macchinista ed al Capotreno che i treni n. 1157-1172- odieri devono essere in possesso delle seguenti prescrizioni: n° ..... M3, n° ..... M40 il cui contenuto è già stato collazionato verbalmente.	N° 5/.....			N° ..... J.....
	<input type="checkbox"/>	Si da avviso al Macchinista ed al Capotreno che i treni n. 1157-1172- odieri non hanno prescrizioni in carico.	N° 5/.....			N° ..... J.....
Turno: 245 1164-1167	<input type="checkbox"/>	Si da avviso al Macchinista ed al Capotreno che i treni n. 1164-1167 odieri devono essere in possesso delle seguenti prescrizioni: n° ..... M3, n° ..... M40 il cui contenuto è già stato collazionato verbalmente.	N° 6/.....			N° ..... J.....
	<input type="checkbox"/>	Si da avviso al Macchinista ed al Capotreno che i treni n. 1164-1167 odieri non hanno prescrizioni in carico.	N° 6/.....			N° ..... J.....
Turno: 201 1171-1178-1184	<input type="checkbox"/>	Si da avviso al Macchinista ed al Capotreno che i treni n. 1171-1178-1184 odieri devono essere in possesso delle seguenti prescrizioni: n° ..... M3, n° ..... M40 il cui contenuto è già stato collazionato verbalmente.	N° 7/.....			N° ..... J.....
	<input type="checkbox"/>	Si da avviso al Macchinista ed al Capotreno che i treni n. 1171-1178-1184 odieri non hanno prescrizioni in carico.	N° 7/.....			N° ..... J.....
Turno: 221 1174-1175-1180-1181	<input type="checkbox"/>	Si da avviso al Macchinista ed al Capotreno che i treni n. 1174-1175-1180-1181- odieri devono essere in possesso delle seguenti prescrizioni: n° ..... M3, n° ..... M40 il cui contenuto è già stato collazionato verbalmente.	N° 8/.....			N° ..... J.....
	<input type="checkbox"/>	Si da avviso al Macchinista ed al Capotreno che i treni n. 1174-1175-1180-1181- odieri non hanno prescrizioni in carico.	N° 8/.....			N° ..... J.....
Turno: 205 1173-1183-1190	<input type="checkbox"/>	Si da avviso al Macchinista ed al Capotreno che i treni n. 1173-1183-1190- odieri devono essere in possesso delle seguenti prescrizioni: n° ..... M3, n° ..... M40 il cui contenuto è già stato collazionato verbalmente.	N° 9/.....			N° ..... J.....
	<input type="checkbox"/>	Si da avviso al Macchinista ed al Capotreno che i treni n. 1173-1183-1190- odieri non hanno prescrizioni in carico.	N° 9/.....			N° ..... J.....

Nota bene: il riepilogo, emesso sottoforma di M40 nella stazione di origine del primo treno interessato è valido fino a termine corso dell'ultimo treno, deve essere comprensivo di tutte le prescrizioni di movimento in carico ai treni/delle interasse, compresi eventuali rinfertimenti improvvisi non ancora segnalati sul terreno con i prescritti segnali ovvero ulteriori prescrizioni improvvisi già trasmesse/consegnate con M40. Le prescrizioni notified dopo la trasmissione del riepilogo e durante il percorso saranno annotate direttamente sul documento sopra treno del Capotreno sopra l'emissione di ulteriori M40 di riepilogo.

### 3.5.2 M40 Riepilogo (ad uso del personale dei treni)

Il modulo ad uso del personale dei treni deve essere utilizzato per riepilogare tipo e quantità di prescrizioni di movimento notificate ai treni prima della loro partenza dalla stazione d'origine, nel caso in cui suddetto personale non abbia la possibilità di scaricare le prescrizioni tramite la procedura informatizzata; in caso di documenti scorta treno multipli le prescrizioni saranno notificate solamente al primo treno della sequenza interessata ma, al bisogno, il modulo può essere utilizzato treno per treno. Le prescrizioni di movimento notificate al treno dopo la trasmissione del riepilogo o durante il percorso non comportano l'emissione di un ulteriore modulo di riepilogo prescrizioni.

Ulteriori note di compilazione relative ai richiami riportati sul modulo sono riportate sul retro del modulo.

### M.40 Riepilogo (ad uso del personale dei treni) - FRONTE

		<b>PER L'AGENTE DI CONDOTTA (1)</b>	<b>Mod. M 40 di riepilogo</b>
Trasmesso da (2): <input type="checkbox"/> DCO Pescaiola ; <input type="checkbox"/> stazione di .....		data: .....	
		N° ...../..... del Dirigente(4) ore:.....	
Si dà avviso all'Agente di Condotta ed al Capotreno che i treni n. .... odierni (3):			
<input type="checkbox"/> Devono essere in possesso delle seguenti prescrizioni: n° ..... M3, n° ..... M40, il cui contenuto è già stato notificato collazionandolo verbalmente;			
<input type="checkbox"/> Non hanno prescrizioni in carico.			
<b>IL DIRIGENTE (4)</b>		<b>IL CAPOTRENO (6)</b>	
..... (cognome)		..... (cognome e firma)	
In caso di trasmissione telefonica il Capotreno deve collazionare il dispaccio e trasmettere al Dirigente Movimento il seguente numero (progressivo/saltuario): <b>N°...0001.../ .....</b>			
<small>(per i richiami (1) - (2) - (3) - (4) - (5) - (6) vedere le note sul retro)</small>			

### M.40 Riepilogo (ad uso del personale dei treni) - RETRO

<p><b>Note di compilazione:</b></p> <p>Il presente modulo deve essere utilizzato per riepilogare tipo e quantità di prescrizioni di movimento notificate ai treni prima della loro partenza dalla stazione d'origine; in caso di documenti scorta treno multipli le prescrizioni saranno notificate solamente al primo treno/tradotta della sequenza interessata ma, al bisogno, il modulo può essere utilizzato treno per treno. Le prescrizioni di movimento notificate al treno dopo la trasmissione del riepilogo o durante il percorso saranno annotate direttamente dal capotreno sul documento scorta treno senza l'emissione di un ulteriore modulo di riepilogo prescrizioni.</p> <p>(1): il Capotreno consegnerà al Macchinista la sua copia e quest'ultimo l'alleggerà al bollettino di trazione o altra documentazione analoga in uso; il capotreno alleggerà la propria copia, <u>firmata dal macchinista</u>, al documento di scorta treno o altra documentazione analoga in uso;</p> <p>(2): barrare con una "X" il caso d'interesse, aggiungendo, se occorre, il nome della località di servizio di giurisdizione del Dirigente Movimento che trasmette il modulo;</p> <p>(3): barrare con una "X" il caso d'interesse secondo quanto comunicato dal Dirigente Movimento; in caso di errore depennare completamente il punto elenco errato tracciandovi sopra una riga (mantenendolo leggibile) e barrare con una "X" il restato punto elenco;</p> <p>(4): il Capotreno scriverà negli appositi spazi il cognome (in stampatello), il numero progressivo ed il numero saltuario del Dirigente che ha trasmesso il modulo nonché la data e le ore di trasmissione; il Capotreno, dopo collazionato il dispaccio, ne confermerà la ricezione trasmettendo al Dirigente il numero progressivo prestampato in basso a destra, seguito da un numero saltuario compreso fra 0 e 99;</p> <p>(5): per memoria;</p> <p>(6): Il Capotreno scriverà, nell'apposito spazio, il proprio cognome (in stampatello) seguito dalla propria firma e consegnerà il modulo al macchinista.</p>
--

#### 3.6 Modulo M. 100b

Utilizzato per lo scambio della corrispondenza telefonica tra gli agenti interessati (DCO, stazioni, personale dei treni, personale della manutenzione).

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

Il modulo M100b è utilizzato dal RdC per registrare i dispacci telefonici scambiati con il personale dei treni, con altri regolatori della circolazione o con il personale della manutenzione infrastruttura di LFI. Il Personale dei Treni utilizza il modulo M100b presente in stazione (uffici movimento).





# Allegato 6 – Modulo M50

## M50 ATTIVAZIONE



Avviso di **ATTIVAZIONE** di rallentamento

Mod. M50

M50ATT n.  del giorno   
 codice GC

A cominciare dalle ore  del giorno  treno  dovrà **ATTIVARSI**

il seguente rallentamento, **DA PRESCRIVERSI** a tutti i treni DELLA LINEA  secondo le indicazioni del prospetto seguente:

MOTIVO DEL RALLENTAMENTO:	
---------------------------	--

CARATTERISTICHE DEL RALLENTAMENTO:

TRENI PARI									
TRA LE STAZIONI DI (O NELLA STAZIONE DI)	FISSO con inizio dopo cippo chilometrico	SPOSTABILE tra i cippi chilometrici		Preceduto da fermata	Con Pilotaggio	VELOCITA' [Km/h]		LUNGHEZZA [metri]	DURATA PRESUNTA giorni
						Treni di mezzi ordinari	Treni di mezzi leggeri		
				SI/NO	SI/NO				

TRENI DISPARI									
TRA LE STAZIONI DI (O NELLA STAZIONE DI)	FISSO con inizio dopo cippo chilometrico	SPOSTABILE tra i cippi chilometrici		Preceduto da fermata	Con Pilotaggio	VELOCITA' [Km/h]		LUNGHEZZA [metri]	DURATA PRESUNTA giorni
						Treni di mezzi ordinari	Treni di mezzi leggeri		
				SI/NO	SI/NO				

PERDITEMPI			
MATERIALE ORDINARIO		MEZZI LEGGERI	
Velocità Km/ora	Minuti	Velocità Km/ora	Minuti

**ANNOTAZIONI:**

- 1
- 2
- 3 ---
- 4 ---

Il DCO accuserà ricevuta sul grafico reale.  
 Il DCO caricherà i dati del rallentamento sul sistema CTC/DCO in "Gestione Informazioni" – "da PIC".

Arezzo

Il Responsabile Ufficio Movimento (o il sostituto)

Ricevuta della sala DCO

Il giorno	
alle ore	
firma	

## M50 CESSAZIONE



Avviso di **CESSAZIONE** di rallentamento

Mod. M50

M50CESS n. [ ] del giorno [ ]  
codice GC [ ]

A cominciare dalle ore [ ] del giorno [ ] treno [ ] dovrà **CESSARE**

il seguente rallentamento, **PRESCRITTO** a tutti i treni  
DELLA LINEA [ ] con **M50ATT n.** [ ] del giorno [ ]

secondo le indicazioni del prospetto seguente:

MOTIVO DEL RALLENTAMENTO:	
---------------------------	--

CARATTERISTICHE DEL RALLENTAMENTO:
------------------------------------

**TRENI PARI**

TRA LE STAZIONI DI (O NELLA STAZIONE DI)	FISSO con inizio dopo cippo chilometrico	SPOSTABILE tra i cippi chilometrici	Preceduto da fermata	Con Pilotaggio	VELOCITA' [Km/h]		LUNGHEZZA [metri]	DURATA PRESUNTA giorni
					Treni di mezzi ordinari	Treni di mezzi leggeri		
			SI/NO	SI/NO				---

**TRENI DISPARI**

TRA LE STAZIONI DI (O NELLA STAZIONE DI)	FISSO con inizio dopo cippo chilometrico	SPOSTABILE tra i cippi chilometrici	Preceduto da fermata	Con Pilotaggio	VELOCITA' [Km/h]		LUNGHEZZA [metri]	DURATA PRESUNTA giorni
					Treni di mezzi ordinari	Treni di mezzi leggeri		
			SI/NO	SI/NO				---

PERDITEMPI			
MATERIALE ORDINARIO		MEZZI LEGGERI	
Velocità Km/ora	Minuti	Velocità Km/ora	Minuti
	---	0	---

**ANNOTAZIONI:**

- 1 ---
- 2 ---
- 3 ---
- 4 ---

Il DCO accuserà ricevuta sul grafico reale.

Il DCO caricherà i dati del rallentamento sul sistema CTC/DCO in "Gestione Informazioni" – "da PIC".

Arezzo [ ]

Il Responsabile Ufficio Movimento (o il sostituto)

Ricevuta della sala DCO

Il giorno	
alle ore	
firma	

## Allegato 7 – Determinazione delle precedenze d’orario

Per la determinazione e l’indicazione delle precedenze negli orari dei treni devono osservarsi le seguenti norme:

### I - Precedenze relative ai treni ordinari o straordinari compresi nell’orario generale di servizio

a) *Nella stazione di C il treno due cede il passo e il treno 4 prende il passo*

Quando C è stazione intermedia si indica nell’orario del treno 2 la precedenza del treno 4, qualunque sia il periodo di sosta dei due treni (Figura a). Nessuna indicazione di precedenza nell’orario del treno 4. Se C è stazione capotronco, non si praticano indicazioni di precedenza negli orari dei treni.

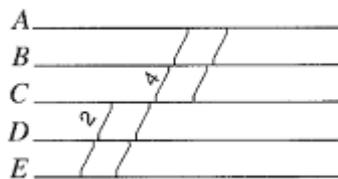


Figura a)

b) *Nella stazione di C il treno Y prende il passo sul treno 2, modificandone l’orario*

Nell’orario del treno 2 si indica la precedenza del treno Y anche se C è stazione di origine o capotronco (Figura b). Nessuna indicazione di precedenza nei l’orario del treno Y.

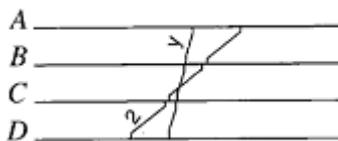


Figura b)

### II - Precedenze relative a treni straordinari non compresi nell’orario generale di servizio

Nei due casi di cui al precedente punto I, se il treno 4 (oppure Y) è uno straordinario, si deve esporre nell’orario del treno stesso l’annotazione: “treno 4 (oppure Y) precede da C treno 2”. Nel caso I a) tale annotazione non si pratica quando C sia stazione capotronco.

### III – Treni che modificano l’orario di altri treni – Treni incompatibili

Il numero dei treni che modificano l’orario di altri treni, oppure richiedono che questi non abbiano luogo, vengono contraddistinti in orario. Per le indicazioni delle precedenze in orario si applicano, in relazione alle occorrenze, le norme di cui ai paragrafi I e II.

## Allegato 8 – Determinazione degli incroci d'orario e di fatto

### A) DETERMINAZIONE DEGLI INCROCI D'ORARIO

Per la determinazione e gli l'indicazione degli incroci negli orari dei treni devono osservarsi le seguenti norme.

#### I - Incroci relativi a treni ordinari o straordinari compresi nell'orario generale di servizio

1. Stazione intermedia del percorso di 2 treni sul semplice binario (Figura a)

Nella stazione intermedia C si indica l'incrocio nell'orario dei treni 1 e 2 qualunque sia l'intervallo di tempo esistente fra l'arrivo dell'uno e la partenza o transito dell'altro. Se C è stazione capotronco ci si attiene alle norme di cui al punto 2, considerando ciascun treno originario rispetto all'altro.

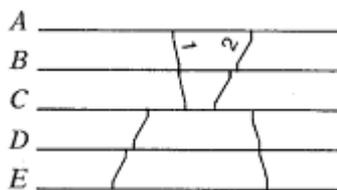


Figura a)

2. Stazione origine o termine di corsa di uno dei treni (Figure da b) a d)

Nei casi in appresso precisati si indica nell'orario del treno 2 l'incrocio con il treno 1 quando fra l'ora di arrivo o di passaggio del treno 1 e quella di partenza o di passaggio del treno 2 intercorre un intervallo di tempo minore o uguale a 60 minuti. Nessuna indicazione di incrocio nell'orario del treno 1.

*Caso b) – stazione C di passaggio del treno 1 e di origine del treno due*

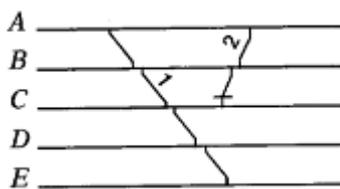


Figura b)

*Caso c) – stazione termine di corsa del treno 1 e di passaggio del treno 2*



Figura c)

Caso d) stazione di termine di corsa del treno 1 e di origine del treno 2

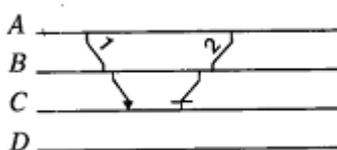


Figura d)

## II – Incroci relativi a treni straordinari non compresi nell'orario generale di servizio

Nel caso di cui al punto 1 del precedente paragrafo I (stazione intermedia del percorso), l'indicazione d'incrocio esposta nell'orario del treno straordinario non compreso in orario vale per indicare che anche l'altro treno è soggetto a vincolo di incrocio. Nei rimanenti casi del predetto paragrafo I, se lo straordinario non compreso in orario è il treno 2 valgono le stesse norme previste per i treni compresi in orario; se lo straordinario è invece il treno 1, nell'orario del treno stesso si deve esporre l'annotazione "treno 2 incrocia in C il treno 1".

## III – Treni che modificano l'orario di altri treni – Treni incompatibili

Il numero dei treni periodici e straordinari che modificano l'orario di altri treni, oppure richiedono che questi non abbiano luogo, vengono contraddistinti in orario. Per le indicazioni degli incroci in orario si applicano, in relazione alle occorrenze, le norme di cui ai paragrafi I e II.

### B) DETERMINAZIONE DEGLI INCROCI DI FATTO

Indipendentemente dagli incroci che vengono indicati in orario, si determina in una stazione un incrocio di fatto quando, per limitazioni di percorso, ritardi o anticipi di corsa dei treni venga a crearsi nella stazione stessa, nell'intervallo di 15 minuti, una delle situazioni di circolazione già previste dal precedente paragrafo I per gli incroci d'orario.

Tali situazioni possono determinarsi:

- nella stazione di origine di un treno per anticipo di corsa del medesimo o per ritardo di treno in senso opposto (figure b), d);
- nella stazione termine di corsa di un treno, per ritardo dello stesso o per anticipo di treno in senso opposto (figure c), d);
- nella stazione intermedia che, per limitazioni di percorso, di venga origine o termine di corsa di un treno (figure b), c), d).

**Allegato 9 – Procedure particolari per le comunicazioni registrate relative alle interruzioni per necessità di movimento**

*Per memoria*

**Allegato 10 – Treno pronto**

*Per memoria*