

	DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO ISTRUZIONE PER CONDOTTA DELLE LOCOMOTIVE (IPCL)	
	<u>SGI S IST 17</u>	Rev. 03

SGI S IST 17

ISTRUZIONE PER CONDOTTA DELLE LOCOMOTIVE

(IPCL)

In uso sull'infrastruttura ferroviaria regionale

Linee San Severo – Rodi G. – Peschici e Foggia –

Lucera

Rev	Data	Validità	Descrizione modifiche	Elaborazione		Verifica		Approvazione	
				Sigla	Firma	Sigla	Firma	Sigla	Firma
00	13.05.21	13.05.21	Emissione						
01	10.10.22	10.10.22	Revisione						
02	17.02.24	17.02.24	Revisione						
03	26/01/26	01/03/26	Modifica per AdS	CEO		RSGS		CEO	

Il presente documento è di proprietà di Ferrovie del Gargano S.r.l. È pertanto vietato modificare, copiare, riprodurre, trasmettere, diffondere o distribuire il presente documento senza il preventivo consenso manifestato in forma scritta da parte Ferrovie del Gargano S.r.l.

INDICE

Art. 1 Disposizioni generali	3
Art. 2 Rapporti fra il Regolatore della Circolazione e l'Agente di Condotta	3
Art. 3 Persone ammesse nelle cabine di guida	4
Art. 4 Stazionamento delle unità di trazione	4
Art. 5 Stazionamento dei veicoli	5
Art. 6 Rete ferroviaria, treni, manovre	5
Art. 7 Sistemi di esercizio	7
Art. 8 Regimi di circolazione	8
Art. 9 Sistemi di protezione della marcia	8
Art. 10 Comunicazioni riguardanti la sicurezza dell'esercizio	9
Art. 11 Rallentamenti	10
Art. 12 Itinerari e dispositivi di sicurezza	11
Art. 13 Partenza ed avviamento dei treni	12
Art. 14 Percorso dei treni	13
Art. 15 Arrivo e fermata dei treni Ricevimento su binario ingombro	15
Art. 16 Treni in multipla trazione	16
Art. 17 Segnali d'arresto e di rallentamento non notificati	16
Art. 18 Precedenze	17
Art. 19 Incroci	17
Art. 20 Treni straordinari e supplementari	17
Art. 21 Soppressione, fusione, sostituzione e riefettuazione di treni	17
Art. 22 Anticipo nella corsa dei treni	18
Art. 23 Interruzioni di circolazione e intervalli d'orario	18
Art. 24 per memoria	18
Art. 25 Guasti al blocco elettrico – Guasto alle telecomunicazioni	18
Art. 26 Movimenti dei treni con i segnali disposti a via impedita	19
Art. 27 per memoria	19
Art. 28 Ritardi e anomalie nella corsa dei treni – Retrocessione	19
Art. 29 Soccorso ai treni	25
Art. 30 per memoria	28

Art. 1

Disposizioni generali

1. In applicazione delle Specifiche tecniche di interoperabilità (STI) e di quanto stabilito dall'Autorità nazionale di sicurezza, le norme di esercizio delle presenti istruzioni riportano le procedure di interfaccia fra l'agente di condotta (AdC) e il regolatore della circolazione (RdC), limitatamente all'espletamento del servizio di condotta dei treni e indipendentemente dall'unità di trazione utilizzata. A cura delle imprese ferroviarie (IF) le presenti istruzioni devono essere integrate con procedure interne.
2. Le IF devono fornire all'AdC dei treni tutte le informazioni e la documentazione che gli occorrono per lo svolgimento delle sue mansioni.
3. L'AdC, oltre a soddisfare agli obblighi di competenza derivanti dalle norme di cui ai precedenti commi, è tenuto ad intervenire ogni qualvolta rilevi, nell'espletamento delle sue mansioni, un fatto o evento che possa arrecare pregiudizio alla sicurezza della circolazione.
4. Nei casi non previsti l'AdC, nei limiti delle proprie attribuzioni, deve provvedere con senno e ponderatezza, in analogia, per quanto possibile, con le norme che disciplinano i casi previsti.
5. È vietato l'utilizzo, durante il servizio di condotta, di qualsiasi dispositivo che possa alterare la percezione dei segnali ferroviari.
6. L'invio e la ricezione delle comunicazioni scritte e verbali, salvo le necessità improvvise legate a situazioni di emergenza (come l'invio della chiamata di emergenza), devono avvenire, da parte dell'AdC, a treno fermo.
7. Nelle cabine di guida dei treni devono essere presenti, e in posizione tale da essere immediatamente utilizzabili in caso di necessità, i mezzi di segnalazione portatili per ordinare l'arresto in caso di emergenza, di cui al "Regolamento sui segnali in uso sulla infrastruttura ferroviaria FDG" (RS FDG).

Art. 2

Rapporti fra il Regolatore della Circolazione e l'Agente di Condotta

1. L'organizzazione del servizio della condotta dei treni è di competenza dell'IF.
2. Per gli aspetti di circolazione l'AdC si relaziona (sia in linea che nelle località di servizio) con il RdC di giurisdizione sulla base delle procedure di interfaccia emanate dalla Direzione Tecnica di FDG.
3. In caso di inconvenienti di esercizio, per i quali gli accertamenti iniziali permettano di configurare una responsabilità dell'AdC, il RdC può arrestare il treno o la manovra per notificare all'interessato l'evento secondo quanto disciplinato all'articolo 28.
4. All'AdC può essere richiesta l'effettuazione di alcune verifiche o determinate operazioni sugli impianti di terra. Qualora le incombenze di cui sopra non siano direttamente svolte dall'AdC, l'IF deve emanare apposite procedure interne volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'AdC e gli altri agenti dell'IF stessa incaricati di svolgerle.
5. Il RdC può 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 A ...*";

- l'accertamento della regolare disposizione dell'itinerario di corretto tracciato nell'ambito di una località di servizio, nei casi previsti dal RS FDG;
- il controllo e la manovra a mano dei deviatori, dove previsto;

nonché, sulle linee esercitate in comando a distanza con CTC:

- la verifica e conferma al DCO delle condizioni di esercizio relative a determinati enti del posto, desumibili direttamente o tramite apposite ripetizioni;
- la liberazione artificiale del blocco conta-assi per mezzo dell'apposito tasto TlBca (tale operazione può essere tuttavia eseguita solo da agenti in possesso delle specifiche competenze professionali e idoneità);
- l'azionamento dei dispositivi CLE (Comando locale di emergenza) nelle località di servizio impresenziate;
- l'azionamento delle maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti in alcune località di servizio.

Art. 3

Persone ammesse nelle cabine di guida

1. Il numero massimo delle persone che possono prendere posto contemporaneamente nelle cabine di guida è riportato nelle Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) del veicolo.
2. Ai fini ispettivi, il personale dell'Autorità nazionale di sicurezza, munito di apposito documento di accesso, deve sempre essere ammesso a viaggiare nelle cabine di guida, fermo restando il rispetto del vincolo di cui al comma 1.
3. Possono essere autorizzati a viaggiare in cabina di guida, secondo la seguente priorità, anche:
 - agenti la cui presenza in cabina è prevista dalle norme vigenti;
 - personale del Gestore Infrastruttura FDG munito del documento di accesso il cui fac-simile è riportato nell'Allegato 4;
 - altre persone autorizzate e accompagnate durante il viaggio da personale dell'IF.
4. L'AdC deve procedere, prima della partenza del treno, al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.

Art. 4

Stazionamento delle unità di trazione

1. Le IF devono garantire che le unità di trazione in stazionamento sui binari di stazione non possano essere spostati senza l'intervento di personale competente autorizzato dalle IF.
2. Le unità di trazione in stazionamento devono essere condizionate nel rispetto delle specifiche istruzioni relative al veicolo e comunque in modo tale da mantenere le condizioni di sicurezza rispetto ad eventuali apparecchiature lasciate attive ed impedire l'accesso in cabina di guida a persone non autorizzate.
3. L'inserimento del freno di stazionamento¹ e la verifica della sua efficacia devono essere eseguiti rispettando le apposite procedure interne emanate dalle IF.

¹ Per freno di stazionamento è da intendersi il freno a mano o ad accumulo di energia.

4. Fermo restando il rispetto delle procedure per lo stazionamento dei veicoli, l'allontanamento dell'AdC dalle unità di trazione in stazionamento sui binari di circolazione, esclusi i binari di corsa, è ammesso previa autorizzazione del RdC o sulla base di preventivi accordi tra le IF interessate e la Direzione Tecnica di FDG; sui binari di corsa l'allontanamento dell'AdC dalle unità di trazione in stazionamento non è mai ammesso.

5. Alcuni convogli sono dotati della funzionalità "parking", che consente il mantenimento con pantografo in presa dell'alimentazione dei servizi di bordo (condizionamento, riscaldamento, caricabatterie, ecc.) senza che vi sia alcun banco di manovra abilitato lungo il convoglio e senza che vi sia la necessità di presenziarlo.

Tale modalità viene utilizzata per realizzare in sicurezza e con i servizi di bordo in funzione il cambio banco, in caso di regresso del veicolo, oppure la sosta del convoglio con pantografo in presa e i servizi alimentati.

L'utilizzo di tale funzionalità per la sosta, definita "stazionamento in parking" è tale quando viene utilizzata per un periodo di tempo definito in una località di servizio dell'Infrastruttura FDG.

Nel caso dell'adozione dello "stazionamento in parking", le IF devono comunicare alla Direzione Tecnica di FDG, secondo le apposite procedure, le località interessate e le modalità di utilizzo della suddetta funzionalità.

L'utilizzo della funzionalità "parking" non sostituisce né integra la modalità di immobilizzazione dei veicoli.

Al fine di evitare disservizi durante le soste in modalità "parking" le IF dovranno garantire il rispetto delle seguenti condizioni:

- massimo assorbimento per pantografo in presa pari a 200 A;
- effettuazione di una verifica visiva da parte dell'AdC dell'integrità e stato del pantografo in presa e, per quanto possibile, dell'effettivo corretto contatto di questi con il filo, prima di allontanarsi dal convoglio.

Art. 5

Stazionamento dei veicoli

1. 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, attraverso un sistema di immobilizzazione indipendente dal freno continuo automatico. Le modalità di stazionamento devono assicurare l'immobilizzazione dei veicoli, anche in relazione al loro carico ed alle altre eventuali situazioni particolari, come la pendenza del binario e le condizioni climatiche avverse.

2. Nei casi di temporaneo stazionamento, l'immobilizzazione dei treni può essere realizzata attraverso l'attivazione del freno continuo (frenatura a fondo del convoglio con isolamento della condotta generale), tenendo presente che il periodo di stazionamento deve essere compatibile con i tempi di immobilizzazione garantiti dal sistema frenante stesso.

3. Le modalità per lo stazionamento dei veicoli sono disciplinate da procedure interne emanate dalle IF sulla base della apposita Istruzione di interfaccia.

Art. 6

Rete ferroviaria, treni, manovre

Parte prima: Rete ferroviaria.

1. La circolazione ferroviaria si svolge sulla infrastruttura ferroviaria FDG, costituita dalle linee, dalle località di servizio e da altri punti caratteristici ubicati in linea.

2. Le linee sono attrezzate per la circolazione dei treni nei due sensi di marcia sull'unico binario disponibile.

3. Le località di servizio ubicate lungo le linee svolgono principalmente funzioni di regolazione della circolazione ferroviaria.

4. Le stazioni sono le località di servizio, adibite al servizio pubblico, delimitate da segnali di protezione e munite di segnali di partenza, 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 le "stazioni capotronco", che delimitano una porzione (tronco) di linea e assumono particolari funzioni ai fini della gestione delle prescrizioni di movimento.

5. 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.

6. Sulle linee sono presenti altri punti caratteristici:

- a) posti di blocco intermedi;
- b) fermate;
- c) passaggi a livello;
- d) punti di evacuazione e soccorso
- e) raccordi.

6 bis. I posti di blocco intermedi sono punti della linea muniti di segnali fissi e adibiti al distanziamento dei treni.

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

8. 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. I PL presenziabili dal personale hanno un posto fisso di custodia.

9. I punti di evacuazione e soccorso (PES) sono aree definite, all'interno o all'esterno di determinate gallerie, in cui le squadre di emergenza possono utilizzare le attrezzature antincendio e i passeggeri e il personale possono abbandonare il treno. Essi sono riportati nell'orario di servizio. Secondo quanto stabilito negli appositi piani di emergenza alcune stazioni o fermate possono svolgere anche la funzione di PES. In tal caso nell'orario di servizio deve essere aggiunta al nome della stazione o fermata la dizione "PES".

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

Parte seconda: Convogli, treni e manovre.

11. 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).

12. 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 3 delle presenti Istruzioni.

13. 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.

14. 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 Tecnica di FDG. 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 e, sul doppio binario, anche in precedenza ai treni dei quali sono la ripetizione.

15. 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.

16. Le modalità per l'effettuazione delle manovre sono disciplinate dalla apposita Istruzione di interfaccia emanata dalla Direzione Tecnica di FDG e dalle relative procedure interne delle IF.

17. In caso di manovre per scarto veicoli in avaria o altra emergenza, in mancanza di manovratore l'AdC deve:

- a) mettersi in contatto con il Referente della propria IF per ricevere istruzioni circa il rispetto della composizione del treno riguardo all'eventuale presenza di eventuali merci pericolose, prima di procedere all'eventuale scarto veicoli;
- b) garantire l'immobilizzazione dei veicoli lasciati in stazionamento.

18. Quando due o più mezzi o gruppi sganciati vengono a trovarsi su uno stesso binario ed in precedenza allo stesso segnale fisso, l'indicazione a via libera di questo vale solo per il primo mezzo o gruppo; il mezzo o gruppo seguente non potrà avanzare se non dopo la disposizione a via impedita e la successiva manovra a via libera del segnale, salvo disposizione in contrario.

Art. 7

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. Nella Infrastruttura FDG il sistema di esercizio in uso è quello del 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”, che impartisce i comandi a distanza e rileva i controlli di posizione degli enti di sicurezza; in tale sistema di esercizio alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dal RdC all’AdC.

Il sistema di esercizio del comando a distanza utilizzato in FDG, 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) 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.

In caso di necessità le località di servizio possono essere presenziate da DM che opera in EDCO (esclusione DCO).

Le particolarità impiantistiche, le modalità con le quali le località di servizio possono essere esercitate e le ulteriori specifiche istruzioni sono emanate a parte.

3. L’esercizio ferroviario è coordinato dal Coordinatore Gestione Circolazione (CGC). Al CGC, in particolare, sono attribuiti anche compiti inerenti alla gestione delle emergenze, in base alle specifiche procedure emanate a parte dalla Direzione Tecnica FDG.

4. La Direzione Tecnica FDG può disporre, per tratti di linee a scarso traffico, l’adozione di altre specifiche norme atte a disciplinare la circolazione dei treni, in accordo con il quadro normativo nazionale.

Art. 8

Regimi di circolazione

1. I sistemi che assicurano il distanziamento in sicurezza dei treni sono denominati anche “regimi di circolazione” o “sistemi di blocco”. Nella infrastruttura FDG sono in uso il blocco elettrico conta-assi e il blocco elettrico automatico a correnti codificate (4 codici).

2. Le linee esercitate con il regime del blocco elettrico 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

3. In caso di guasto del blocco elettrico i treni vengono distanziati con le modalità riportate nell’articolo 25.

Art. 9

Sistemi di protezione della marcia

1. Al fine di garantire la protezione della marcia dei treni (rispetto dei segnali, delle riduzioni di velocità, ecc.), sull’infrastruttura ferroviaria FDG è implementato il sistema di controllo della marcia dei treni SCMT. Con tale sistema l’esercizio deve svolgersi in conformità alle specifiche istruzioni emanate a parte dalla Direzione Tecnica FDG.

2. Per circolare, i treni devono essere attrezzati con SSB SCMT. La circolazione di convogli non attrezzati con SSB SCMT è ammessa solo in regime di interruzione.

Principi di interfaccia che regolano la circolazione di treni temporaneamente privi di protezione SCMT

3. In caso di guasto al SSB SCMT che lo renda inefficiente, rilevato nella località di servizio di origine, il treno non può essere messo in circolazione; la responsabilità di tale incombenza è dell'IF che effettua il treno.

4. Fatte salve le modalità per la ripresa della marcia emanate nelle specifiche procedure di interfaccia, la circolazione di treni con SSB SCMT escluso per guasto verificatosi in corso di viaggio – che in base alle norme emanate dall'Autorità nazionale di sicurezza non possono superare la velocità di 50 km/h – deve essere limitata al percorso strettamente necessario per raggiungere la stazione più idonea a consentire la risoluzione del guasto o il ricovero del treno. Tale stazione deve essere individuata dal RdC, sentito il Referente accreditato dell'IF.

5. Nei casi previsti dalle procedure interne della Direzione Tecnica di FDG, prima di consentire la ripresa della marcia del treno con SSB escluso, il RdC deve notificare all'AdC una riduzione di velocità inferiore a 50 km/h, 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, utilizzando la prescrizione: “*NON SUPERATE VELOCITÀ DI ... KM/H DA ... A ... PER SISTEMA DI CONTROLLO VELOCITÀ DI RALLENTAMENTO NON ATTIVO*”.

Art. 10

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 comunicazioni registrate per iscritto comprendono l'orario di servizio e gli specifici moduli/protocolli trasmessi telefonicamente (dispaccio), per fax o per via informatica, oppure consegnati a mano, secondo le apposite istruzioni.

3. Tra le informazioni inerenti la 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 FDG), i moduli di prescrizione ai treni (Allegato 1),
- b) le prescrizioni tecniche (elaborate e comunicate all'AdC secondo le specifiche procedure interne delle IF), 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.

Le suddette prescrizioni da partecipare ai treni sono predisposte in anticipo in accordo con la programmazione dei treni e devono essere rese disponibili a ciascun treno per l'intero percorso. Le procedure per la gestione delle prescrizioni e le modalità di partecipazione delle stesse ai treni sono

emanate a parte dalla Direzione Tecnica FDG.

Quando per cause contingenti (es. necessità improvvise, effettuazione treni straordinari non previsti dal programma) le prescrizioni relative a tali cause contingenti non fossero presenti in quelle predisposte con le modalità sopradette, queste devono essere notificate ai treni dal RdC nella stazione limitrofa al tratto interessato con conferma treno per treno o per tutti i treni successivi ad uno specifico, secondo la successione d'orario nella stazione stessa.

5. Sono definite occasionali/improvvisate le prescrizioni di movimento la cui necessità intervenga senza pianificazione e senza indicazione precisa sulla durata. Esse devono essere notificate ai treni a cura del RdC.

Art. 11 **Rallentamenti**

1. La gestione e la partecipazione ai treni delle prescrizioni di rallentamento seguono quanto disciplinato all'articolo 10.

2. La notifica del rallentamento deve essere partecipata, con il Modulo M.2 /MEC, a tutti i treni il cui orario di partenza o di transito dalla stazione attigua al tratto soggetto al rallentamento ricada dopo le ore zero del giorno di attivazione del rallentamento medesimo, indipendentemente dall'ora prevista di passaggio nella stazione stessa.

Eventuali treni in ritardo che per orario avrebbero dovuto impegnare il tratto soggetto a rallentamento entro le ore 24 del giorno precedente all'attivazione, 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, dovranno essere fermati dalle stazioni attigue al tratto per la consegna dell'ordine di rallentamento solamente nel caso in cui gli stessi treni ne fossero effettivamente interessati.

Sull'apposito modulo di prescrizione ai treni, e per il solo giorno di attivazione oppure di cessazione del rallentamento, dovranno essere specificati rispettivamente, l'ora ed il giorno di inizio del rallentamento² oppure l'ora ed il giorno di cessazione³.

3. Soppresso

4. In caso di rallentamenti determinati da necessità improvvise, fino a quando gli stessi non vengano gestiti dal sistema di protezione della marcia attivo sul tratto di linea interessato, il regolatore della circolazione 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 LA VELOCITÀ DI ... KM/H DA ... A ...",

5. Qualora il rallentamento non gestito dal sistema di protezione 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 ... PER RALLENTAMENTO NON GESTITO DAL SISTEMA DI PROTEZIONE DELLA MARCIA"

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.

² Da rispettare dalle ore..... del.....

³ Da rispettare fino alle ore..... del.....

6. Le stesse procedure si applicano anche alle riduzioni di velocità diverse dai rallentamenti non gestite dal sistema di protezione della marcia.

Art. 12

Itinerari e dispositivi di sicurezza

1. L'itinerario di arrivo di un treno si intende delimitato come segue:
 - a) arrivo sul binario di ricevimento provvisto di distinto segnale di partenza: l'itinerario si estende dal segnale di protezione fino al segnale di partenza⁴;
 - b) arrivo su binario di ricevimento privo di segnale di partenza o con segnale di partenza comune ad altri binari: l'itinerario si estende dal segnale di protezione fino al primo ente (traversa limite, punta di deviatoio, paraurti di binario tronco, segnale di partenza) situato oltre il punto di normale fermata del treno di massima composizione ammesso a circolare sulla linea o, in mancanza di tale ente, fino al punto di normale fermata.
2. I deviatoi dell'itinerario di arrivo devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno sul binario di ricevimento prestabilito. Per l'arrivo del treno su un binario passante (cioè non terminante con un paraurti) si devono inoltre disporre opportunamente i deviatoi compresi in una zona di sicurezza, detta zona di uscita, oltre il termine degli itinerari definiti al comma 1.
3. L'itinerario di partenza di un treno si estende dal binario di ricevimento o di stazionamento fino alla piena linea. I deviatoi dell'itinerario di partenza devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno stesso sulla linea verso la quale è diretto.
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.
4. L'itinerario di transito di un treno che non ha fermata comprende i corrispondenti itinerari di arrivo e di partenza.
5. Gli itinerari su deviazioni di scambi comportano per i treni le limitazioni di velocità indicate nella Prefazione Generale all'orario di servizio (PGOS-IF FDG).
6. Sono fermascambi di sicurezza i dispositivi di assicurazione dell'ago al contrago dei tipi esplicitamente designati dalla Direzione Tecnica di FDG. Tutti i deviatoi delle località di servizio inseriti sui binari percorsi dai treni devono essere muniti di fermascambi di sicurezza.
7. Il collegamento di sicurezza è un vincolo, meccanico o elettrico, tra gli organi per la manovra di un segnale e i deviatoi 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 deviatoi e gli altri meccanismi interessati siano disposti e assicurati nella posizione voluta;
 - b) per rimuovere i deviatoi 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.

8. 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.

9. I deviatori non in esercizio possono essere muniti di particolari dispositivi di immobilizzazione degli aghi, stabiliti dalla Direzione Tecnica FDG. I deviatori così immobilizzati sono da considerarsi come normali giunzioni di rotaie.

10. 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.

11. 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 12;
- 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 alla precedente lettera;
- c) nel tratto di arrivo compreso fra il segnale 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.

12. 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.

Art. 13

Partenza ed avviamento dei treni

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

2. L'AdC in caso di nebbia o altro impedimento, è tenuto ad assicurarsi, dopo l'avviamento del treno, dell'effettivo aspetto del segnale di partenza.

3. 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 (allegato 1); deve comunque essere prescritto di osservare la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato.

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

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

Art. 14 **Percorso dei treni**

1. È ammesso, a treno fermo, l'allontanamento temporaneo dell'AdC dalla cabina di guida, solo in presenza di anomalie, solo dopo aver effettuato le operazioni per lo stazionamento delle unità di trazione ed assicurato l'immobilità del convoglio, come previsto agli articoli 4 e 5.

In alternativa a quanto sopra, le IF possono emanare apposite procedure che stabiliscano i requisiti minimi e le operazioni necessarie per il presenziamento della cabina di guida da parte dell'agente di accompagnamento dei treni durante l'allontanamento temporaneo dell'AdC.

Le apparecchiature di bordo di controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta (Vigilante) devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme particolari. Le apparecchiature di bordo del Sistema di Controllo della Marcia dei Treni (SCMT) devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme particolari.

2. L'AdC di testa nell'approssimarsi alle diramazioni deve assicurarsi, per quanto possibile, che il treno sia istradato sul binario ad esso destinato.

3. Quando l'AdC scorga un segnale fisso spento o lo spegnimento completo di un segnale di avviso o d'inizio di rallentamento o lo spegnimento di un segnale di attenzione deve tempestivamente segnalare tale anomalia con comunicazione registrata al RdC. Analogamente deve provvedersi quando l'AdC rilevi la mancata o irregolare chiusura di un PL o quando rilevi la mancata accensione della luce bianca lampeggiante dell'apposito segnale di protezione di un PL di cui all'art. 53 bis del RS FDG. Resta inteso che i predetti avvisi non devono essere dati quando siano riferiti ad anomalie già notificate ai treni interessati.

4. L'AdC che abbia ricevuto una prescrizione di segnale spento o guasto (a via libera, a via impedita o in posizione incerta), deve rispettare la prescrizione di cui è in possesso anche se trovasse il segnale ripristinato o con aspetto diverso da quello indicato nella prescrizione stessa.

5. L'AdC che debba d'iniziativa osservare la marcia a vista in corrispondenza di un PL o che ne abbia ricevuto specifico ordine deve fischiare ripetutamente nell'avvicinarsi ad esso e procedere in modo da poter arrestare tempestivamente il treno qualora rilevi che i dispositivi che inibiscono il transito lato strada del PL non siano in posizione di chiusura o la presenza di un ostacolo sul PL stesso. Nel caso in cui i dispositivi siano in posizione di chiusura e non vi siano ostacoli, il PL potrà essere oltrepassato con marcia a vista non superando la velocità di 4 km/h nell'impegnarlo con la testa del treno.

Nel caso in cui l'AdC rilevi l'inefficienza dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada di un PL deve darne comunicazione registrata al RdC, il quale deve richiedere l'intervento dell'agente della manutenzione.

In ogni caso l'AdC del treno è autorizzato a riprendere la corsa d'iniziativa dopo aver constatato la protezione o l'avvenuta protezione⁵ del PL da parte del personale di FDG Infrastruttura o degli Organi di Polizia. La Direzione Tecnica FDG può definire accordi specifici con le IF affinché la protezione suddetta sia realizzata dal personale del treno.

6. L'AdC che debba d'iniziativa osservare la marcia a vista in corrispondenza di un PL senza barriere o che ne abbia ricevuto specifico ordine deve fischiare ripetutamente e procedere in modo da poter arrestare tempestivamente il treno qualora rilevi la presenza di un ostacolo sul PL stesso. Nel caso in cui non vi siano ostacoli, il PL potrà essere oltrepassato con marcia a vista non superando la velocità di 4 km/h nell'impegnarlo con la testa del treno.

7. In particolari condizioni di esercizio, può essere prescritto ai treni di non superare i 30 km/h in corrispondenza del PL e di emettere ripetuti fischi in precedenza allo stesso.

8. L'ordine di marcia a vista in corrispondenza di un PL, impartito con comunicazione registrata in cui deve essere sempre indicata la progressiva chilometrica del PL stesso, deve essere rispettato in ogni caso, indipendentemente dall'aspetto del segnale che lo protegge e dall'eventuale codice a bordo.

9. Nell'avvicinarsi ad una località di servizio o ad un posto protetto da segnali fissi, spetta all'AdC di testa al treno curare il rispetto dei segnali stessi.

10. Quando l'AdC in testa al treno scorge un segnale fisso disposto a via libera, deve controllare che tale rimanga finché non l'abbia oltrepassato.

11. Quando per condizioni locali o per intemperie i segnali non fossero visibili a conveniente distanza, l'AdC regolerà la velocità in modo tale da poter percepire tempestivamente l'aspetto del segnale.

12. 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.

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

13. L'uso dei fanali anteriori nel livello di intensità luminosa "luce abbagliante", nonché del faro centrale, è consentito solamente nei casi di marcia a vista o per permettere l'identificazione di punti singolari della linea. Esso deve essere limitato allo stretto necessario, soprattutto quando vi sia possibilità di abbaglio:

- nell'ambito delle stazioni o dei cantieri di lavoro;
- sulle linee affiancate, nell'approssimarsi e fino all'incrocio con treni o mezzi d'opera circolanti in senso opposto;
- nell'incrocio di mezzi stradali percorrenti strade affiancate alla linea.

14. La velocità di corsa di ciascun treno in ogni tratto della linea è quella assegnatagli dall'orario, salvo i casi in cui le presenti Istruzioni o le altre norme di interfaccia prevedano diversamente. In ogni caso non devono essere superati i limiti stabiliti dalla PGOS-IF FDG.

⁵ Per mezzi di protezione si intende qualunque tipo di chiusura del PL, che sbarri in tutto o in parte la sede stradale (barriere, semibarriere, cancelli, cavalletti, ecc.).

15. 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 delle intersezioni;
- durante la frenatura a velocità inferiori a 20 km/h;
- a treno fermo.

Le eccezioni sono le seguenti:

- se il treno rischia di superare un segnale disposto a via impedita (SPAD) o in presenza di altri inconvenienti seri, qualora lo spargimento di sabbia favorisca l'aderenza;
- in fase di avviamento;
- quando l'operazione sia necessaria per la prova della sabbiera sul mezzo di trazione, da effettuarsi in apposite aree indicate nell'orario di servizio.

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

16. Qualora durante il percorso il dispositivo per le segnalazioni acustiche si guasti e non sia possibile ripristinarne il funzionamento si deve procedere con le modalità previste per il soccorso ai treni.

Art. 15

Arrivo e fermata dei treni Ricevimento su binario ingombro

1. L'AdC deve effettuare le fermate d'orario o prescritte indipendentemente dalle indicazioni fornite dai segnali fissi o dalle segnalazioni ricevute in cabina di guida.

2. Nell'orario di determinati treni viaggiatori possono essere previste fermate facoltative a richiesta dei viaggiatori in arrivo o in partenza da effettuarsi con le modalità stabilite dal RS FDG e dalla PGOS-IF FDG.

3. 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, tenuto anche conto della composizione dei treni stessi.

4. L'AdC deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, senza oltrepassare il termine dell'itinerario di arrivo.

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

6. Costituisce ingombro un qualsiasi ostacolo posto prima del o sul binario di ricevimento, oppure all'uscita di esso a meno di 50 o 100 metri oltre il termine dell'itinerario di arrivo di cui rispettivamente all'art. 12 commi 1 a), 1 b) salvo la presenza di un P.L. nella zona di uscita di una stazione con segnale di partenza comune a più binari. In questo caso il P.L. si considera comunque protetto quando sia a distanza non inferiore a 50 metri dal segnale stesso.

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

8. Salvo i casi di cui al comma 9, 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”*.

9. I treni possono essere ricevuti con il segnale di protezione a via libera e l’avviso di cui al precedente comma non occorre quando il treno venga ricevuto con l’aspetto specifico del segnale di protezione previsto dal RS FDG per ingresso su binario ingombro o corto; in tal caso il segnale di arresto a mano può essere presentato in corrispondenza dell’ostacolo.

10. L’AdC, nei casi di cui ai commi 8 e 9 deve avanzare sul binario di ricevimento con cautela per poter arrestare il treno in prossimità del paraurti o del segnale di arresto posto a protezione dell’ingombro, oppure in prossimità dell’ingombro stesso come previsto dal RS FDG.

11. 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.

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

12. Quando l’AdC si accorgesse di essere indebitamente ricevuto su di un binario ingombro, o incompatibile al servizio del proprio treno, o diverso da quello sul quale avesse avuto avviso di entrare, oppure su di una linea di diramazione diversa da quella che deve essere percorsa dal treno, deve valersi di tutti i mezzi disponibili per fermare prontamente il treno.

13. 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, sulle linee a semplice binario, 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”*.

Art. 16

Treni in multipla trazione

1. Quando un treno viene rimorchiato da più unità di trazione presenziate è sempre l’AdC di testa che autorizza il movimento del treno, regola la corsa e dà i fischi regolamentari.

2. I fanali delle unità di trazione interposte debbono essere spenti o oscurati.

Art. 17

Segnali d’arresto e di rallentamento non notificati

1. Al presentarsi di un segnale d'arresto non notificato esposto sulla linea o lungo il treno l'AdC deve, senza alcun indugio, fermare subito il treno mettendo in atto tutti i mezzi di frenatura di cui dispone ed attenersi alle disposizioni che gli saranno date.

Nel caso in cui il segnale non fosse presenziato, l'AdC deve, dopo la fermata, mettersi in contatto con il RdC per ricevere le eventuali informazioni.

2. Al presentarsi di un segnale di rallentamento non notificato l'AdC deve rispettarlo percorrendo il tratto in soggezione a velocità non superiore a 10 km/h.

In tale evenienza l'anormalità deve essere notificata con le modalità previste per il caso di rilevamento di un segnale fisso spento.

Art. 18

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.

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".

Art. 19

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.

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

3. I RdC, sulla base dell'effettivo andamento della circolazione ferroviaria, possono intervenire, per quanto di competenza, per spostare o disporre lo spostamento di un incrocio.

Art. 20

Treni straordinari e supplementari

1. I treni supplementari, ammessi su linee a semplice binario solo a seguito, prendono il numero del treno di cui sono la ripetizione, con l'aggiunta della parola bis, ter o quater.

Sono ammessi al massimo tre treni supplementari a seguito ad un determinato treno ordinario o straordinario.

2. In caso di guasto al sistema delle telecomunicazioni che non consenta di completare il processo di annuncio di un treno straordinario o supplementare, la circolazione del treno interessato deve essere sospesa in opportuna precedente stazione fino al ripristino del guasto.

Art. 21

Soppressione, fusione, sostituzione e riefettuazione di treni

1. Su richiesta delle IF o per iniziativa della Direzione Tecnica di FDG secondo le modalità previste dal PIR, il CGC può far sopprimere un treno.
2. Su richiesta delle IF o su ordine del CGC le stazioni possono fondere due treni, sopprimendone uno di essi e facendone proseguire il materiale con altro treno
3. IL CGC può sopprimere un treno e sostituirlo, effettuando un opportuno straordinario.
4. Qualora risulti necessario per esigenze di servizio e non possa provvedersi con altro straordinario, il CGC può disporre per la rieffettuazione di treni precedentemente soppressi (salvo il caso dei treni soppressi fino a nuovo ordine), secondo le norme previste per i treni straordinari.

Art. 22

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 agenti di condotta 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.

Art. 23

Interruzioni di circolazione e intervalli d'orario

1. La circolazione dei treni può essere interrotta secondo le specifiche procedure interne della Direzione Tecnica di FDG.
2. Nell'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 sul binario e nei giorni stabiliti dall'orario medesimo.

Art. 24

per memoria

Art. 25

Guasti al blocco elettrico – Guasto alle telecomunicazioni

1. In caso di guasto ai sistemi di blocco la circolazione dei treni può avvenire:
 - a) previo accertamento, a cura del RdC, della libertà da veicoli del tratto interessato oppure
 - b) con marcia a vista, a condizione che non risulti che il treno precedente si trovi ancora sul tratto di linea interessato.

In particolare:

- sulle linee esercitate con il blocco elettrico automatico, venendone a mancare il funzionamento, i treni vengono distanziati con marcia a vista salvo che in determinate situazioni di esercizio nelle

quali la circolazione deve essere regolata accertando la libertà del tratto di linea interessato procurandosi il “giunto” dell’ultimo treno circolato.

- sulle linee esercitate con il blocco elettrico conta-assi, venendone a mancare il funzionamento, i treni vengono distanziati accertando la libertà del tratto di linea interessato procurandosi il “giunto” dell’ultimo treno circolato.

2. La notifica del mancato funzionamento del blocco elettrico conta-assi ai treni avviene a mezzo del modulo M. 2 TEL (Bca) ed impone all’AdC l’obbligo di:

- rispettare le prescrizioni in esso contenute per regolare la marcia del treno sul tratto interessato;
- rispettare ugualmente tutti i segnali incontrati.

La notifica del mancato funzionamento del blocco elettrico automatico ai treni avviene a mezzo del modulo M.2 TEL (BA) ed impone all’AdC l’obbligo di:

- rispettare le prescrizioni in esso contenute per regolare la marcia del treno sul tratto interessato;
- rispettare ugualmente tutti i segnali incontrati eccetto quelli di blocco intermedi (PBA) permissivi per i quali sul modulo stesso è prescritto esplicito esonero.

Resta inteso che i treni non potranno mai essere esonerati dal rispetto dei segnali di protezione e di partenza delle località di servizio.

3. In caso di guasto delle telecomunicazioni e comunque in caso di impossibilità di utilizzare i mezzi di comunicazione a disposizione, il personale di FDG Infrastruttura deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione allo scopo di assicurare per quanto possibile la continuità della circolazione dei treni. Parimenti, anche l’AdC, in caso di guasto delle telecomunicazioni e comunque in caso di impossibilità di utilizzare i mezzi di comunicazione a disposizione, deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione utilizzabile allo scopo.

Qualora in assenza di autorizzazione al movimento l’AdC non possa mettersi in contatto con il RdC, la circolazione dei treni deve essere sospesa.

Art. 26

Movimenti dei treni con i segnali disposti a via impedita e con lettere luminose (“P”, “D” o “A”) spente o da segnali non muniti di lettere luminose aventi la sola funzione di zone soggette a caduta massi
Per memoria

Art. 27

per memoria

Art. 28

Ritardi e anomalie nella corsa dei treni – Retrocessione

Parte prima: principi generali

1. Il RdC, in relazione al servizio da svolgere, deve tenersi informato sulla marcia reale dei treni. Inoltre, il RdC che rilevi o venga a conoscenza di una anomalia alla circolazione di un treno deve attivarsi

tempestivamente per contattare l'AdC. 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 all'AdC.

2. Quando un treno è in ritardo l'AdC ha l'obbligo di recuperare per quanto possibile il ritardo stesso.

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

- a) nome, cognome e profilo professionale;
- b) i dati identificativi del treno e la natura dell'anomalia/emergenza;
- c) localizzazione dell'evento critico indicando l'impianto ferroviario e/o tratta di linea con progressiva chilometrica e/o tunnel interessato;
- d) il numero delle persone eventualmente coinvolte nell'evento e/o ferite;
- e) l'eventuale necessità di soccorso esterno (VV.F., 118, ecc.);
- f) i provvedimenti già adottati o in corso d'adozione;
- g) l'eventuale preavviso di richiesta di soccorso tecnico;
- h) eventuale coinvolgimento di treni (riportare numero treno);
- i) prime indicazioni sul tipo di evento critico verificatosi precisando, se possibile la tipologia di cause specificando se: Evento Incidentale, Guasto al Veicolo o a impiantistica della infrastruttura ferroviaria, Evento eccezionale esterno o altro;
- j) dettagli riscontrabili al momento sugli effetti dell'evento verificatosi;
- k) ogni altra notizia ritenuta utile.

In tale evenienza, ove necessario, l'AdC deve anche assicurare l'immobilità del treno. Il personale dei treni deve inoltre rispettare le ulteriori procedure interne emanate dall'IF di appartenenza.

4. Quando si renda necessario l'arresto di un treno in linea, l'AdC 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 fermata o di un punto di evacuazione e soccorso.

5. L'AdC che rilevi un'anomalia che possa compromettere la sicurezza della circolazione deve provvedere ad arrestare la circolazione con i mezzi di cui dispone, nella maniera più sollecita e tempestiva, in relazione alle circostanze ed alle possibilità pratiche presenti al momento.

6. Il personale che presenzia il transito di un treno e rileva segni di riscaldamento di boccole, assi frenati o anomalia in genere ad un veicolo, deve provvedere per l'arresto immediato del treno. Dopo l'arresto, il RdC interessato deve avvisare l'AdC dell'anomalia, affinché questi proceda agli accertamenti di sua spettanza ed indichi poi le cautele necessarie per il proseguimento.

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

7. 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 Direzione Tecnica di FDG.

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

Il personale che ha notificato l'evento provvederà a far pervenire l'avviso dell'accaduto al CGC che, ricevuta notizia dell'evento, si dovrà interfacciare immediatamente con il Referente accreditato dell'IF per comunicare l'evento.

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

Tuttavia, previa comunicazione al CGC 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 CGC purché il SSB sia presente e regolarmente inserito ed efficiente.

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

9. In ogni caso il CGC, 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.

10. I commi precedenti non si applicano qualora un segnale 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 deve essere autorizzato dal RdC.

Parte terza: sobbalzi e rottura rotaia

11. L'AdC che riscontri, in un determinato tratto di linea o nell'ambito di una località di servizio, anomalie nella marcia del proprio treno (salti, sobbalzi, sbandamenti, ecc.) di origine imprecisata, ma tali da far comunque ritenere possibile l'esistenza di anomalie al binario, deve notificare tempestivamente, tramite gli strumenti di comunicazione disponibili e comunque non oltre la prima località di servizio incontrata, l'anomalia al RdC, concordando con lo stesso, con criteri prudenziali, l'entità di una riduzione di velocità giudicata idonea per percorrere il tratto interessato e sempre che nella circostanza non siano giudicati necessari provvedimenti più cautelativi. L'AdC deve indicare al RdC i cippi chilometrici che delimitano il tratto interessato o, se ciò non risulta possibile, le località di servizio limitrofe.

Nel caso venga istituita una riduzione di velocità, la stessa deve essere delimitata dal punto in cui avviene la notifica fino al primo cippo chilometrico o località di servizio ubicati oltre il termine del tratto in soggezione. La prescrizione della riduzione di velocità deve essere partecipata solo ai treni interessati, formula: "*NON SUPERATE VELOCITÀ DI ... KM/H DA ... A ...*".

12. Nel caso si riscontri la rottura di una rotaia, la circolazione deve essere arrestata, salvo che il personale della manutenzione abbia dato le necessarie istruzioni per l'eventuale inoltro dei treni verso il tratto in soggezione. In tal caso il tratto in soggezione può essere delimitato dal punto in cui avviene la notifica fino al primo cippo chilometrico o località di servizio ubicati oltre il termine del tratto in soggezione.

La prescrizione della riduzione di velocità deve essere partecipata solo ai treni interessati, formula: "*NON SUPERATE VELOCITÀ DI ... KM/H DA ... A ...*".

Parte quarta: indebita presenza di persone o animali di grossa taglia lungo la linea

13. L'AdC che rilevi l'indebita presenza o l'attraversamento della sede ferroviaria da parte di persone o animali di grossa taglia deve comunicare tempestivamente 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 interne emanate dalle IF, 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.

14. 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 ... A ... (oppure: SULL'ITINERARIO DI ARRIVO/PARTENZA DI ...) PER ... (motivo)"*.

La riduzione di velocità di cui sopra deve essere delimitata dal punto in cui avviene la notifica fino al primo cippo chilometrico o località di servizio ubicati oltre il termine del tratto in soggezione;

15. Lo stesso RdC deve inoltre provvedere per l'avviso ai treni circolanti sul tratto in soggezione, in ambedue i sensi e successivi a quello che ha fatto la segnalazione, al fine di avere informazioni riguardo al persistere dell'anormalità 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.

16. 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 quinta: retrocessione dei treni

17. Un treno può retrocedere nella precedente località di servizio solo in casi eccezionali a seguito dell'autorizzazione del RdC. La retrocessione può avvenire per esigenze dell'AdC o del RdC per necessità legate alla circolazione.

18. 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 19, prescrivendo all'AdC la marcia a vista specifica su tutti i PL incontrati dal treno in retrocessione;
- b) attenersi alle eventuali disposizioni locali interessanti punti particolari della linea e dare avviso della retrocessione a tutti i posti intermedi e di linea;
- c) notificare all'AdC le eventuali necessarie prescrizioni di movimento.

19. 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 contattare il RdC e richiedere l'autorizzazione alla retrocessione, con comunicazione registrata, utilizzando la seguente formula: *"DM/DCO ... 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 ..."*.

20. 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: *"DM/DCO DI ... AUTORIZZATE RETROCESSIONE TRENO ... CON VEICOLO IN TESTA PRESENZIATO"*.

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 PRESENZIATO FINO AL SEGNALE DI PROTEZIONE DI ..."*.

21. 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.

22. 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 19, l'ingresso del treno avverrà secondo le norme comuni, considerando il convoglio non protetto dal sistema di protezione della marcia.

Nel caso di cui al comma 20, 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 ..."*.

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 IF a valle di idonee analisi di rischio. Il SSB deve essere inserito almeno in modalità "Manovra".

23. 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.

24. 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. Se il treno in retrocessione deve superare un segnale intermedio di blocco elettrico, la protezione di cui sopra sarà portata quanto prima possibile al limite di 1400 m ed ivi mantenuta finché permane l'impegno della sezione di blocco, salvo autorizzazione in contrario da parte del RdC interessato.

Parte sesta: spezzamento dei treni

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

26. 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.

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

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

28. Il recupero della parte lasciata in linea deve avvenire secondo le procedure del soccorso.

Parte settima: ricognizione in linea

29. 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.

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 FDG Infrastruttura, nonché mezzi stradali. L'inoltro dei mezzi di ricognizione trattandosi di linee a semplice binario può essere effettuato solo a seguito del treno fermo in linea.

30. Il mezzo in ricognizione deve circolare in ogni caso con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h emettendo segnalazioni acustiche lungo tutto il percorso

Parte ottava: circolazione in galleria

31. 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 il per l'adozione delle azioni necessarie. In ogni caso deve essere inibito l'invio di treni a trazione termica.

32. 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 nona: malore dell'AdC

33. In caso di malore dell'AdC, e qualora esso non possa essere sostituito da altro AdC, si deve procedere con le modalità previste per il soccorso ai treni.

Parte decima: evento sismico

34. Nel caso in cui il DCO riceva segnalazione del verificarsi di un evento sismico, da parte del personale e/o dell'avviso di allerta degli enti territoriali competenti, deve:

- “con immediatezza” arrestare i treni circolanti in zona contrassegnata in fiancata dei Fascicoli Linea con colore VERDE (Zona Verde), cosiddetta sicura, ed a treno fermo dare disposizioni al personale del treno;
- avvisare il personale dei treni circolanti in zona contrassegnata in fiancata dei Fascicoli Linea con colore ARANCIONE (Zona Arancione), ed ordinare verbalmente:
 - a. la prosecuzione della corsa, con marcia a vista, non superando la velocità di 30 km/h, fino al raggiungimento della Zona Verde, cosiddetta sicura; il personale del treno raggiunta la Zona Verde a treno fermo contatterà il DCO per ricevere disposizioni.
 - b. se essenziale, “con immediatezza” l'arresto del treno, e comandare opportuna retrocessione con prosecuzione della corsa, con marcia a vista, non superando la velocità di 30 km/h, fino al

raggiungimento della Zona Verde, cosiddetta sicura; il personale del treno raggiunta la Zona Verde a treno fermo contatterà il DCO per ricevere disposizioni.

35. Nel caso in cui il personale del treno al verificarsi di un evento sismico, non ha ricevuto alcuna comunicazione da parte del DCO e ne abbia avuto percezione deve:

- se circolante con un treno in zona contrassegnata in fiancata dei Fascicoli Linea con colore VERDE (Zona Verde), cosiddetta sicura, “con immediatezza” arrestare il convoglio, ed a treno fermo informare il DCO fornendo le informazioni previste al comma 3. Parte prima – Principi generali e ricevere disposizioni.
- se circolante con un treno in zona contrassegnata in fiancata dei Fascicoli Linea con colore ARANCIONE (Zona Arancione), proseguire la corsa, con marcia a vista, non superando la velocità di 30 km/h, fino al raggiungimento della Zona Verde, cosiddetta sicura, ed a treno fermo informare il DCO fornendo le informazioni previste al comma 3. Parte prima – Principi generali. Nel percorrere il tratto ricadente in Zona Arancione, chiamerà il DCO, reiterando la chiamata, al fine di informarlo e ricevere eventuali disposizioni.

36. Inoltre, nella fiancata dei Fascicoli Linea è riportato il segno convenzionale del cippo puntuale sicuro, ricadente in Zona Arancione, comunque da considerare come Zona Verde, cosiddetta sicura, dove è possibile arrestare il treno.

E' vietato arrestare il treno in corrispondenza di ponti, viadotti, gallerie, trincee e passaggi a livello.

Nella 10^ Colonna delle fiancate dei Fascicoli Linea sono riportati i segni convenzionali citati.

Parte undicesima: prolungata sabbiatura.

37. I casi in cui l'AdC, per necessità contingenti, effettui o rilevi una prolungata operazione di sabbiatura 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. Il RdC deve provvedere all'arresto della circolazione sul binario interessato e alla richiesta di intervento dell'agente della manutenzione.

Art. 29

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 FDG Infrastruttura, che stabilisce la modalità più idonea per l'attività in questione, secondo quanto stabilito nel Prospetto Informativo della Rete (PIR).

2. Per il soccorso ai treni possono essere utilizzati mezzi di trazione o treni circolanti a seguito da soccorrere, sulla base di accordi tra il CGC ed 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 RdC fornendo tutte le informazioni necessarie.

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, in punto opportuno, un segnale di arresto 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 consentono e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano ad una distanza di 1200 metri.

8. Per l'invio del convoglio di soccorso deve essere effettuato un treno straordinario ad eccezione del caso di cui al comma 17. 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 darne incarico al RdC della località di servizio dalla quale viene effettuato l'inoltro.

9. Il RdC che invia il convoglio di soccorso sul binario occupato deve impartire, 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.

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

Caso a): treno da soccorrere fermo nella prima o unica sezione di blocco

- ADC TRENO ... SARETE ISTRADATI SUL BINARIO DI LINEA PER SOCCORRERE TRENO ... FERMO IN PROSSIMITÀ 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 AGGANCIO;
- DOPO L'AGGANCIO LA RIPRESA DELLA CORSA POTRÀ AVVENIRE A SEGUITO AUTORIZZAZIONE DEL RDC.

Caso b): treno da soccorrere fermo in una sezione di blocco intermedia:

- ADC TRENO ... SARETE ISTRADATI SUL BINARIO DI LINEA PER SOCCORRERE TRENO ... FERMO IN PROSSIMITÀ KM ... FRA ... E ...;
- AVANZATE FINO AL PBA ... (SEGNALE DI BLOCCO INTERMEDIO CHE PROTEGGE LA SEZIONE DEL TRENO OCCUPATA DAL TRENO DA SOCCORRERE) RISPETTANDO L'ASPETTO DEI SEGNALE;
- DAL SEGNALE ... (SEGNALE DI BLOCCO INTERMEDIO CHE PROTEGGE LA SEZIONE DEL TRENO OCCUPATA DAL TRENO DA SOCCORRERE) DISPOSTO A VIA IMPEDITA; MARCIA A VISTA NON SUPERANDO LA VELOCITÀ DI 30 KM/H E ARRESTATEVI AL SEGNALE DI ORIENTAMENTO

POSTO A PROTEZIONE DEL TRENO DA DOVE AVANZERETE CON LE NECESSARIE CAUTELE PER ACCOSTARVI ALLO STESSO PER LE OPERAZIONI DI AGGANCIO;

- DOPO L'AGGANCIO LA RIPRESA DELLA CORSA POTRÀ AVVENIRE A SEGUITO AUTORIZZAZIONE DEL RDC.

Invio del mezzo di soccorso in testa al treno fermo

11. Il RdC, dopo aver accertato che il treno precedente quello fermo in linea è giunto nella località di servizio dalla quale viene inviata la locomotiva di soccorso, 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 PROSSIMITÀ 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 AGGANCIO;
- DOPO L'AGGANCIO LA RIPRESA DELLA CORSA POTRÀ AVVENIRE A SEGUITO AUTORIZZAZIONE DEL RDC.

Operazioni tecniche propedeutiche alla ripartenza

In tutti i casi di soccorso, all'aggancio dei due convogli deve provvedere il personale del treno che ha richiesto soccorso.

12. 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.

13. 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.

14. 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

15. 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 ordinario. 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)

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

17. 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.

18. 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 FDG.

Trasbordo

19. Il trasbordo può essere effettuato, previ accordi tra il Referente accreditato dell'IF e il CGC con un altro treno sullo stesso binario.

20. 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.

Il treno soccorritore deve essere inoltrato sul binario occupato con le norme del soccorso di cui ai commi precedenti; inoltre il RdC deve autorizzare all'AdC del treno soccorso il trasbordo con comunicazione registrata "*ADC TRENO ... AUTORIZZO OPERAZIONI DI TRASBORDO*".

21. 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.

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

Art. 30 per memoria

ELENCO DEGLI ALLEGATI ALL' IPCL-IF IN USO SULL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA DELLE FERROVIE DEL GARGANO

ALLEGATO 1

REPERTORIO DEI MODULI DI PRESCRIZIONI AI TRENI

ALLEGATO 2

TABELLA DELL'ORARIO NORMALE PER L'USO DELL'ILLUMINAZIONE

ALLEGATO 3

DOCUMENTI DI SCORTA AI TRENI

ALLEGATO 4

TESSERINO ED AUTORIZZAZIONI RIGUARDANTI L'ACCESSO DEL PERSONALE DELLA INFRASTRUTTURA FDG ALLE CABINE DI GUIDA DEI VEICOLI DELLE IMPRESE FERROVIARIE CIRCOLANTI SULLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA FDG

ALLEGATO 1

REPERTORIO DEI MODULI DI PRESCRIZIONE AI TRENI

1. Disposizioni di carattere generale

Elenco dei moduli:

- **M. 2** utilizzato per comunicare all'AdC le prescrizioni per le quali non sia previsto un altro particolare modulo;
utilizzato dal personale dei treni per comunicare prescrizioni o avvisi.
- **M. 2/MEC** utilizzato per trasmettere al personale dei treni prescrizioni di movimento (compresi rallentamenti).
- **M. 2 TELEEC (Bca)** utilizzato sulle linee con Blocco Elettrico conta-assi (B.ca) per trasmettere al personale dei treni prescrizioni relative a condizioni di degrado della circolazione.
- **M.2 TELEEC (BA)** utilizzato sulle linee con Blocco Elettrico Automatico (BA) per trasmettere al personale dei treni prescrizioni relative a condizioni di degrado della circolazione
- **M. 5** utilizzato dal DCO per corrispondenza telefonica con il personale dei treni.

Ciascun modulo di tipologia M2 è contenuto in un bollettario a fogli, numerati progressivamente due a due, da compilarsi a decalco oppure, per le prescrizioni da praticarsi con M. 2/MEC a carattere permanente o di lunga durata, con sistemi di riproduzione multipla (in maniera informatica) che garantiscano la leggibilità e la chiarezza del testo utilizzando fac-simili dei moduli stessi.

Un modulo (quello originale se di bollettario) resta all'AdC che firma l'altra copia che resta alla stazione.

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

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

Le copie, quella compilata in originale e quella compilata a decalco nel caso di trasmissione a distanza, devono essere consegnate a fine servizio come documenti del treno.

2. Disposizioni particolari per l'utilizzo dei moduli M. 2/MEC

Il modulo M. 2 MEC serve per notificare al treno le prescrizioni di movimento, compresi i rallentamenti, con specificazione della località sino alla quale il modulo è da ritenersi valido. Nel caso di assenza di prescrizioni di movimento da notificare il modulo M. 2 MEC deve essere comunque emesso con dizioni:

- “Consegnato il presente modulo prescrizioni di movimento valido sino a ...” (*località sino alla quale il modulo è da ritenersi valido*);
- “Nessuna prescrizione di movimento sino a ...” (*località sino alla quale il modulo è da ritenersi valido*).

Il macchinista deve partire solo se in possesso del presente modulo e nella località che ne delimita la validità il treno abbia fermata d'orario o prescritta.

3. Disposizioni particolari per l'utilizzo dei moduli M. 2 TELEEC (Bca) e M. 2 TELEEC (BA)

I moduli M. 2 TELEEC (Bca) e M. 2 TELEEC (BA) servono per notificare prescrizioni in caso di anomalie, 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 secondo un ordine progressivo, incasellato sul lato sinistro del modulo. Tale casella deve essere barrata, contrassegnandola con un segno “X” ben visibile quando la relativa prescrizione deve essere 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, 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.

Le firme devono essere apposte negli appositi spazi, a seconda che il modulo venga consegnato direttamente o a distanza, barrando quelli non utilizzati.

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.

Il DCO, quando deve comunicare all’AdC prescrizioni di movimento che prevedono l’uso del Mod. M. 2 TELEEC (Bca) o M. 2 TELEEC (BA), compilerà il Mod. M. 2 TELEEC/1 (Bca) o M. 2 TELEEC (BA) in suo possesso e ne trasmetterà il contenuto come un dispaccio indicando i singoli numeri d’ordine la cui casella è da barrare. In ogni caso il DCO 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. 2 TELEEC/2 (Bca) o M. 2 TELEEC (BA) in suo possesso mentre vengono dettate. Nel trasmettere il contenuto dei moduli, il DCO 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.

Il trasmittente riporterà sul proprio modulo tali indicazioni, senza le quali il fonogramma deve essere considerato come non trasmesso.

Nella compilazione dei moduli M. 2 TELEEC (Bca) o M. 2 TELEEC (BA) le prescrizioni non notificate devono ritenersi annullate.

Il modulo M. 2 TELEEC (Bca) o M. 2 TELEEC (BA) può essere partecipato all’AdC anche con consegna diretta o per telefono dal DM che presenzia una stazione. In tal caso, questi utilizzerà il modulo

M. 2 TELECOM (Bca) o M. 2 TELECOM (BA) compilandolo autonomamente per quanto di sua competenza e aggiungendovi eventualmente anche le prescrizioni di movimento impartite con dispaccio dal DCO.

4. Modulo M. 5 e modalità di trasmissione dei fonogrammi

Il modulo M5 è utilizzato dal DCO 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.

Tutti i fonogrammi devono essere scritti usando penna a sfera e devono essere fatti precedere dalla data e ora.

Ciascun fonogramma, oltre alle indicazioni dello stampato deve contenere nell'ordine:

- il numero progressivo e saltuario del fonogramma in partenza;
- l'agente o l'ufficio destinatario;
- il posto telefonico da cui viene trasmesso;
- il testo;
- il profilo, il cognome e il nome del trasmittente e quelli del ricevente.

I fonogrammi da trasmettere, dopo essere stati scritti sul relativo modulo, devono essere letti con voce chiara, scandendo bene le parole. Il numero dei treni deve essere trasmesso cifra per cifra isolatamente.

Il ricevente, ultimata la trascrizione utilizzando l'M2 in possesso, ripeterà per intero il fonogramma e alla fine indicherà il proprio profilo, cognome e nome, l'ora della ricezione e il numero progressivo e saltuario che il fonogramma assume nel proprio modulo.

Il trasmittente riporterà sul proprio modulo tali indicazioni, senza le quali il fonogramma deve essere considerato come non trasmesso.

Norme più dettagliate per la trasmissione, il ricevimento e la trascrizione dei fonogrammi sono contenute nelle "Avvertenze" riportate sulla copertina del protocollo.

Modulo M2



Ferrovie del Gargano srl
DIREZIONE DI ESERCIZIO
SAN SEVERO

N^o 1

Mod. 2

Stazione _____ lì _____
(timbro)

Si ordina _____
Si dà avviso _____ al MACCHINISTA ed al CAPOTRENO _____

41/77 DOTOLI san severo

IL DIRIGENTE

Modulo M2 / MEC



Mod. M 2 / MEC

N.

Linea

Tratto di Linea

Stazione di

li

Si ordina

ALL'AGENTE DI CONDOTTA

del Treno n.....

Si dà avviso

- 1) Il presente modulo prescrizioni di movimento è valido fino a.....

IL DIRIGENTE

L'AGENTE DI CONDOTTA

Modulo M 2 TELEC/1 (Bca) (fronte)



M 2 TELEC/1 (Bca)

Data

N. / del DCO/DM (1)

Ora di Trasmissione

Si ordina all'Agente di condotta del treno fermo al segnale di protezione/partenza (1) di di rispettare le sottoindicate prescrizioni n. la cui casella è da barrare e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

- ☐ 1 Dovete istradarvi sul binario n. / verso (1).
- ☐ 2 Superate il segnale di protezione/partenza (1) disposto a via impedita (*).
- ☐ 3 Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di arrivo/partenza (1).
- ☐ 4 Avanzate in manovra sull'itinerario di arrivo/partenza (1), fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatoi e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione dei relativi segnali indicatori da deviatoio. Accertare anche l'integrità e la regolare disposizione dei deviatoi non centralizzati esistenti sull'itinerario.
- ☐ 5 Esiste via libera di blocco elettrico fino alla successiva stazione di
- ☐ 6 Blocco elettrico non funziona da a
Su tale tratta che è libera da treni rispettate ugualmente tutti i segnali.
- ☐ 7 Marcia a vista in corrispondenza del/dei (1) PL km.
- ☐ 8 Fermatevi al segnale di protezione della stazione di
comunque disposto per ricevere ulteriori istruzioni del DCO.
- ☐ 9 Nella stazione di trasmettete dispaccio di giunto vostro treno.
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐

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

DCO/DM (1)
cognome

Agente ricevente
profilo e firma

Agente (2)
profilo e firma

.....

.....

.....

Il ricevente deve ripetere il dispaccio e trasmettere al DCO/DM (1) il seguente /

(1) Depennare la dizione non occorrente.

(2) Tale firma non occorre se è lo stesso Agente che compila il modulo.

Modulo M 2 TELEC/1 (Bca) (retro)

Guida per la notifica delle prescrizioni

M 2 TELEC/1 (Bca)

Il presente modulo, ad uso del personale dei treni e del DM, deve essere utilizzato sulle linee (CTC) in telecomando esercitate con il sistema del blocco elettrico conta-assi, a semplice binario.

Intestazione	Deve essere completata indicando: • La data, il numero di dispaccio (progressivo e saltuario) e l'ora di trasmissione; • L'indicazione della località interessata; • Il numero delle prescrizioni da rispettare e da barrare.
☐ 1	Deve essere notificata, indicando il numero del binario per gli arrivi o il successivo posto o segnale per le partenze, quando al treno viene praticato, con la prescrizione n. 4, 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.
☐ 2	Deve essere notificata nel caso di superamento a via impedita di un segnale di protezione o partenza di un posto di servizio.
☐ 3	Deve essere notificata in alternativa alla prescrizione n. 4, nei posti di servizio presenziati ed in quelli impresenziati.
☐ 4	Deve essere notificata, nei posti di servizio impresenziati ed in alternativa alla prescrizione n. 3.
☐ 5	Deve essere notificata quando è stata accertata l'esistenza della via libera di blocco elettrico.
☐ 6	Deve essere notificata quando il blocco elettrico non funziona ed il distanziamento dei treni avviene con il dispaccio del giunto. Deve essere completata indicando le località che delimitano la tratta dove il blocco non funziona.
☐ 7	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.
☐ 8	Deve essere notificata nel caso il DCO debba dare istruzioni.
☐ 9	Deve essere notificata nel caso di richiesta da parte del DCO di trasmissione del giunto.
☐	Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni non previste nel modulo che si rendessero necessarie, quali ad esempio: anomalie per guasto alle apparecchiature di terra SCMT, SCC, ecc., riportando nella corrispondente casella vuota il relativo numero progressivo e barrando la casella medesima. Per una stessa prescrizione possono essere utilizzate più righe; in tal caso, il numero progressivo deve essere riportato nella sola casella corrispondente al primo rigo. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.

Modulo M 2 TELEC/1 (BA) (fronte)

**M 2 TELEC/1 (BA)**

Data

N°/..... del DCO/DM (1)

Ora di trasmissione

Si ordina all'Agente di condotta del treno fermo al segnale(2)

di di rispettare le sottoindicate 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 Superate il segnale disposto a via impedita (*)☐ 3 Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato☐ 4 Avanzate in manovra sull'itinerario interessato, 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 dei segnali indicatori da deviatore. Accertate anche l'integrità e la regolare disposizione dei deviatori non centralizzati esistenti sull'itinerario.☐ 5 Esiste via libera di blocco elettrico.☐ 6 Blocco elettrico non funziona da a
Tratta libera da treni. Su tale tratta escludete la funzione di Ripetizione dei Segnali in macchina.☐ 7 Da a non tenete conto dei segnali di blocco intermedi permissivi comunque disposti, salvo quanto eventualmente notificato dalla prescrizione 9.☐ 8 Non esiste via libera. Procedete con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, salvo ricezione codice in linea, fino al segnale di blocco n°/ di protezione di(1) rispettando le relative indicazioni.☐ 9 Marcia a vista in corrispondenza dei PL protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi superati a via impedita.☐ 10 Marcia a vista in corrispondenza del/dei (1) PL km☐ 11 Escludete SCMT da a☐ 12 Da a non superate velocitàkm/h.☐☐

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

Il DCO/DM (1)
cognomeAgente ricevente
profilo e cognome/firma

L'agente di condotta (3)

.....

.....

.....

.....

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, Partenza, PBA n ...)

(3) Tale firma non occorre se è lo stesso Agente che compila il modulo.

Modulo M 2 TELEC/1 (BA) (retro)

Guida per la notifica delle prescrizioni

Il presente modulo, ad uso del Dirigente Centrale Operativo, deve essere utilizzato sulle linee esercitate con il sistema del blocco elettrico automatico.

Intestazione	Deve essere completata indicando: - la data, il numero di dispaccio (progressivo/saltuario) e l'ora di trasmissione; - il numero del treno, la funzione specifica del segnale (protezione, partenza, PBA n°) e l'indicazione della località interessata. Se trattasi di segnale di PBA barrare lo spazio riservato all'indicazione della località. - il numero delle prescrizioni da rispettare e da barrare.
1	Deve essere notificata, indicando il numero del binario per gli arrivi o il successivo posto per le partenze, quando al treno viene ordinato, con la prescrizione n° 4, di avanzare in manovra sull'itinerario da percorrere.
2	Deve essere notificata nel caso di superamento a via impedita di un segnale di protezione o partenza di un Posto di servizio, da completare specificando la funzione del segnale.
3	Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione n° 4, nei Posti di servizio presenziati ed in quelli impresenziati.
4	Deve essere notificata, nei Posti di servizio impresenziati ed in alternativa alla prescrizione n° 3.
5	Deve essere notificata quando è stata accertata l'esistenza di via libera del blocco elettrico.
6	Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione n° 8, quando il blocco elettrico non funziona ed il distanziamento dei treni avviene con il dispaccio di giunto. Deve essere completata indicando le località che delimitano la tratta dove il blocco non funziona.
7	Deve essere notificata, congiuntamente alla prescrizione n° 6, sui tratti di linea con segnali permissivi, completandola con l'indicazione delle località che delimitano il tratto interessato.
8	Deve essere notificata, in alternativa alla prescrizione n° 6, quando viene attuato il distanziamento dei treni con la marcia a vista. Deve essere completata indicando il numero del segnale di blocco immediatamente successivo o l'indicazione del successivo Posto di servizio quando si tratta di unica sezione di blocco.
9	Deve essere notificata, congiuntamente alla prescrizione n° 7, quando nel tratto interessato dal mancato funzionamento del blocco esistono PL protetti da segnali di blocco permissivi.
10	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 del/dei PL.
11	Può essere utilizzata nei casi previsti dalle specifiche Istruzioni per lavori straordinari al segnalamento e/o al SCMT. Deve essere completata con l'indicazione delle località che delimitano il tratto di linea interessato.
12	Deve essere notificata congiuntamente alla prescrizione n° 6 o n° 11 se nella tratta interessata sono presenti rallentamenti a velocità inferiore a 50 km/h. Deve essere completata con l'indicazione delle località che delimitano il tratto di linea interessato e la velocità prevista dal rallentamento più basso.
	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 usate più righe; in tal caso, il numero progressivo deve essere nella sola casella corrispondente al primo rigo. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.

Modulo M 5

Mod. M 5

Linea

Data

[illegible]

ALLEGATO 2

TABELLA DELL'ORARIO NORMALE PER L'USO DELL'ILLUMINAZIONE

Mesi	Quindicina	Infrastruttura Fergargano			
		Segnali		Stazioni e Treni	
		Spegnimento	Accensione	Spegnimento	Accensione
Gennaio	1a	7.10	16.50	6.40	17.15
	2a	7.05	17.05	6.35	17.30
Febbraio	1a	6.50	17.25	6.20	17.50
	2a	6.35	17.40	6.05	18.05
Marzo	1a	6.15	18.—	5.45	18.25
	2a	5.50	18.15	5.20	18.40
Aprile	1a	5.20	18.35	4.50	19. —
	2a	5. —	18.50	4.30	19.15
Maggio	1a	4.40	19.05	4.10	19.30
	2a	4.25	19.20	3.55	19.45
Giugno	1a	4.15	19.30	3.45	19.55
	2a	4.15	19.40	3.45	20.05
Luglio	1a	4.20	19.40	3.50	20.05
	2a	4.30	19.30	4. —	19.55
Agosto	1a	4.50	19.10	4.20	19.35
	2a	5.05	18.50	4.35	19.15
Settembre	1a	5.20	18.25	4.50	18.50
	2a	5.35	18.—	5.05	18.25
Ottobre	1a	5.50	17.35	5.20	18.—
	2a	6.05	17.10	5.35	17.35
Novembre	1a	6.25	16.50	5.55	17.15
	2a	6 45	16.35	6.15	17. —
Dicembre	1a	7. —	16.05	6.30	17. —
	2a	7.10	16.35	6.40	17. —
N.B.: Durante le ore crepuscolari e le prime del mattino, da indicarsi mediante disposizioni specifiche, nonché nelle giornate piovose o con cielo coperto si potrà ritardare alquanto lo spegnimento od anticipare alquanto l'accensione. Nel periodo in cui è in vigore l'ora legale l'accensione o lo spegnimento debbono essere ritardati di un'ora.					

ALLEGATO 3

DOCUMENTI DI SCORTA AI TRENI

1. Generalità

I documenti di scorta ai treni sono:

- il modulo M. 2/MEC di prescrizione di movimento;
- un documento riportante le caratteristiche di frenatura e composizione del treno;
- un documento contenente, per i treni composti da materiale ordinario, i dati di composizione relativi alla parte rimorchiata del treno.

Per i treni viaggiatori a composizione bloccata, e per i treni di materiale ordinario se ritenuto opportuno dalle IF, i dati di composizione di cui alle lettere b) e c) possono essere contenuti in un unico documento.

I documenti di scorta devono essere conservati a cura delle IF.

2. Modulo di prescrizione di movimento M.2 /MEC

Il modulo M. 2/MEC è un documento che deve scortare ogni treno dalla stazione di origine a quella di termine corsa, nel quale sono riportate le prescrizioni di movimento compresi i rallentamenti.

Tale modulo può essere riferito all'intero percorso del treno o solo ad una sua parte nel caso di una località dove è programmato il cambio delle prescrizioni di movimento, dove verrà consegnato il modulo per la tratta successiva.

L'AdC non deve partire se non è in possesso del modulo e se nella stazione che delimita il percorso indicato nel modulo stesso non ha fermata d'orario.

Nell'intestazione del modulo sono indicati:

- la linea interessata;
- la stazione iniziale;
- il numero del treno;
- la data di effettuazione del treno.

La prima prescrizione del modulo specifica la stazione che delimita il percorso di validità del modulo stesso. Il Modulo viene emesso con la prescrizione suddetta anche nel caso non vi siano altre prescrizioni di movimento da notificare al treno.

Le IF dovranno stabilire apposite procedure per la consegna del modulo, nonché le modalità per eventuali cambi del personale in corso di viaggio e per la conservazione.

3. Documento riportante le caratteristiche di frenatura e composizione del treno

Il documento deve contenere i dati relativi alle caratteristiche dei veicoli in composizione ad un treno.

Il documento deve essere consegnato all'AdC e accompagna ogni treno, per l'intero percorso dalla stazione di origine a quella di destinazione.

Il documento deve essere redatto dall'IF secondo proprie procedure interne e deve contenere almeno i seguenti dati reali del treno:

- a) numero del treno e data di effettuazione;
- b) il gruppo dei mezzi di trazione presenti nel treno;
- c) il rango ammesso dai mezzi di trazione presenti nel treno;
- d) la velocità ammessa dai veicoli in composizione al treno;
- e) il rango ammesso dai veicoli in composizione al treno;
- f) percentuale di massa frenata del treno;
- g) il tipo di freno;
- h) la lunghezza del treno, compresi i mezzi di trazione.

Il documento deve essere aggiornato con i nuovi dati reali del treno, nel caso di variazione dei dati di composizione e/o frenatura che avvengono durante il percorso.

Nello stesso documento dovranno essere riportate anche tutte le eventuali anomalie alle apparecchiature del freno dei veicoli e operazioni di verifica e constatazioni al materiale.

Le IF dovranno stabilire apposite procedure per le modalità di consegna e di custodia del documento.

Un unico documento può essere utilizzato per più numeri di treno effettuati con lo stesso materiale, purché con orari prescritti di partenza dalle stazioni di origine dei vari percorsi, ricadenti nella stessa giornata solare.

4. Documento contenente i dati di composizione relativi alla arte rimorchiata del treno

In tale documento devono essere contenuti i dati di composizione relativi alla parte rimorchiata del treno, comprese le eventuali variazioni avvenute durante il percorso.

Deve scortare il treno dalla stazione di origine a quella di destino e deve essere compilato per tutti i treni di materiale ordinario.

Tale documento serve anche per le operazioni di consegna e riconsegna di tutti i veicoli che compongono il treno. I dati sono desunti dalle fiancate dei veicoli e dai documenti di scorta dei carri.

Il documento deve contenere almeno i seguenti dati:

- a) elenco dei veicoli in composizione: l'ordine di esposizione dei veicoli deve avvenire iniziando da quello di testa nel senso di marcia del treno nella stazione di origine;
- b) veicoli con freno isolato;
- c) operazioni di preparazione dei treni (secondo quanto previsto dalle apposite procedure delle IF).

Per ciascun veicolo deve essere indicato:

- il numero di servizio;
- gli assi carichi e vuoti;
- lunghezza;
- massa da frenare;

- massa frenata di ciascun regime di frenatura (P, G o R);
- tipo di freno;
- stazione di partenza;
- stazione di arrivo;

e, in aggiunta, per i treni merci:

- esistenza del freno di stazionamento;
- il contenuto;
- codice di lotissement;
- velocità massima dei carri rimorchiati;
- lettera distintiva dei limiti di carico massimo dei carri in composizione (es. B2, C3, ecc.);
- valore della codifica dei trasporti combinati codificati.

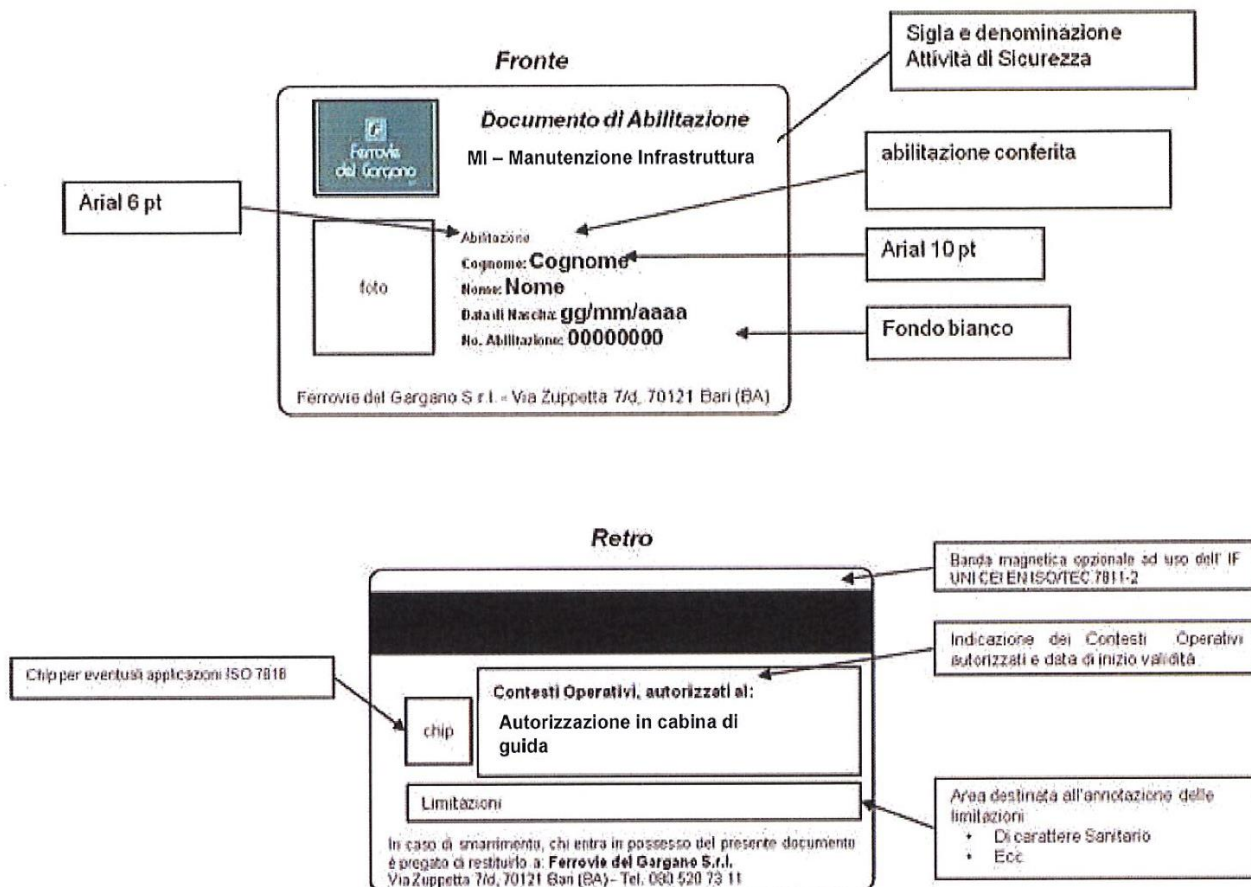
ALLEGATO 4

**TESSERINO ED AUTORIZZAZIONI RIGUARDANTI L'ACCESSO DEL
PERSONALE DI INFRASTRUTTURA FDG ALLE CABINE DI GUIDA DEI
VEICOLI DELLE IMPRESE FERROVIARIE CIRCOLANTI SULLA
INFRASTRUTTURA FERROVIARIA FDG**

1. Generalità

L'accesso del personale autorizzato di Infrastruttura FDG alle cabine di guida dei treni delle IF è consentito, in applicazione del Decreto ANSF n. 5/2010, per la verifica programmata e straordinaria dello stato manutentivo dell'infrastruttura.

Le autorizzazioni sono concesse individualmente, con fotografia, estremi del titolare e validità indicata sul cartellino identificativo (figura sottostante). Consentono, previo preventiva comunicazione, l'accesso incondizionato alle cabine di guida dei veicoli delle IF.



2. Comunicazione all'AdC della presenza del personale autorizzato di Infrastruttura FDG a viaggiare in cabina di guida

La comunicazione all'AdC della presenza di personale autorizzato a viaggiare in cabina di guida avverrà, preventivamente alla partenza del treno, direttamente a cura del personale di Infrastruttura FDG preposto alla verifica dello stato manutentivo dell'infrastruttura.

Per le verifiche programmate, FDG comunicherà preventivamente alle IF il programma e i nominativi del personale autorizzato; in tal caso compete alle IF avvisare gli agenti di condotta interessati.

Il personale sopracitato dovrà presentare all'AdC il cartellino identificativo precisando le motivazioni della sua presenza.