

CIRCOLARE TERRITORIALE N° 27 - 2020

MODIFICHE AL PIAZZALE NELLA STAZIONE DI ROVATO FN

1. VALIDITÀ

Quanto disposto dalla presente Circolare Territoriale è in vigore dalle ore **04.00** del giorno **20 dicembre 2020**.

2. MODIFICHE AL PIAZZALE

L'attuale deviatoio con manovra a mano n° 101, munito di controllo elettrico per la posizione normale, posto sul binario di allacciamento con la stazione di Rovato RFI, viene rinominato n° 101FN/202RFI.

L'attuale scarpa fermacarri n° 14, munita di controllo elettrico per la posizione normale, viene rinominata n° Sc1FN/Sfc207RFI.

In allegato si elencano funzioni e aspetti di tutti i segnali della stazione di Rovato FN e si trasmette il relativo piano schematico.

3. MOVIMENTI DI MANOVRA DA/PER ROVATO RFI

Per i movimenti di manovra da/per la stazione di Rovato RFI trovano applicazione le norme previste dall'articolo 17.3. del Fascicolo linee.

4. ABROGAZIONI

Dalle ore e data di cui all'articolo 1., gli Ordini di Servizio n° 01/2007 e n° 07/2007 ramo Iseo sono abrogati.

MODIFICHE DA APPORTARE AL FASCICOLO LINEE

- Sostituire le pagine 3/4 con quelle riportate in allegato.
- Articolo 11., sostituire le pagine 23/24 con quelle riportate in allegato.
- Articolo 17., sostituire le pagine 39/40 e 41/42 con quelle riportate in allegato.

Le suddette pagine riportano anche una modifica all'articolo 11. riguardante un aggiornamento delle sedi e zone di competenza dei referenti delle Imprese Ferroviarie.

DIREZIONE TECNICA
(dott. ing. Giovanni GALLI)

FUNZIONI E ASPETTI DEI SEGNALI DELLA STAZIONE DI ROVATO FN

1. SEGNALE DI PROTEZIONE

- Segnale n° **S2s**, luminoso di 1ª categoria a due luci e due aspetti (**Rosso** o **Rosso-Giallo**), posto alla sinistra del binario cui comanda a una distanza di 940 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori.
Ha la funzione di segnale di protezione per i treni dispari e di avviso ai successivi segnali di termine itinerario n° S4s e n° S3s; lo stesso è munito del segnale di avanzamento (articolo 38.1. RS).
In precedenza a tale segnale, a una distanza di 600 metri, è installato, alla sinistra del binario cui comanda, il segnale luminoso n° **S2As** a due luci e due aspetti (**Giallo** o **Giallo-Verde**), avente la sola funzione di avviso al successivo segnale di protezione n° S2s.

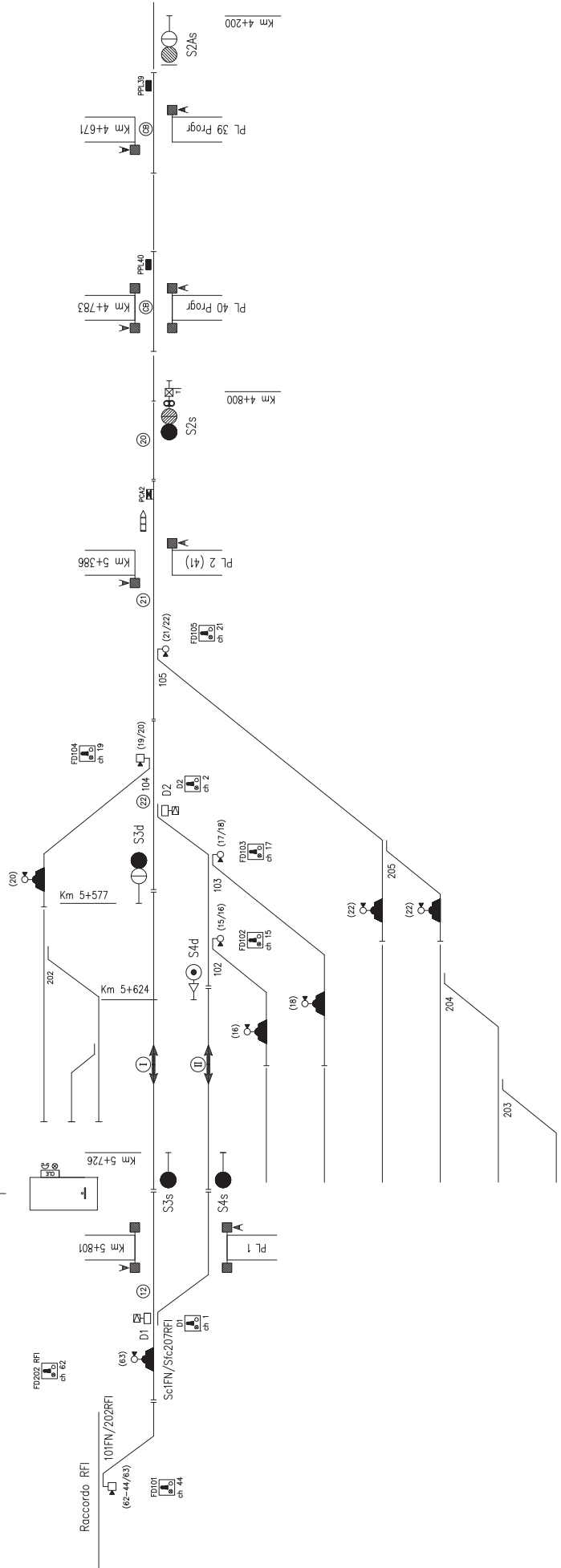
2. SEGNALI DI PARTENZA

- Segnale n° **S3d**, luminoso di 1ª categoria a due luci e due aspetti (**Rosso** o **Rosso-Verde**), posto alla sinistra del binario cui comanda a una distanza di 163 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori.
Ha la funzione di segnale di partenza per i treni pari dal I binario.
- Segnale n° **S4d**, luminoso di 1ª categoria a una luce e due aspetti (**Rosso** o **Verde**), posto alla sinistra del binario cui comanda a una distanza di 116 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori.
Ha la funzione di segnale di partenza per i treni pari dal II binario; lo stesso è munito della tabella triangolare di limite di velocità (articolo 37.1.3. RS).

3. SEGNALI DI TERMINE ITINERARIO

- Segnale n° **S4s**, luminoso di 1ª categoria a una luce e un aspetto (**Rosso**), posto alla sinistra del binario cui comanda a una distanza di 14 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori.
Ha la funzione di segnale di termine itinerario per i treni dispari ricevuti sul II binario.
- Segnale n° **S3s**, luminoso di 1ª categoria a una luce e un aspetto (**Rosso**), posto alla sinistra del binario cui comanda a una distanza di 14 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori.
Ha la funzione di segnale di termine itinerario per i treni dispari ricevuti sul I binario.

ROVATO FN
Progr. Km 5+740



11. SEDI E ZONE DI COMPETENZA DEI REFERENTI DELLE IMPRESE FERROVIARIE

IMPRESA FERROVIARIA		TELEFONO	SEDE REFERENTE	ZONE DI COMPETENZA
TRENORD		815.2642 815.2643 02.85112642 02.85112643 901.8863206 335.5498423	Milano Fiorenza	Intera rete
DB CARGO ITALIA		02.85113809 02.85113812 901.8860162	Novate Milanese	Ramo Milano
FUORIMURO		010.6520502 340.1803048 340.0981132	Genova	Ramo Milano
SBB CARGO ITALIA		901.8865317 335.1399660	Gallarate	Ramo Milano
TRENITALIA	Postazione Frecciargento / Frecciabianca	970.23191 (1) 06.44103191 (1)	Roma	Intera rete
	Postazione Frecciarossa (Numerazione pari)	970.22088 (1) 06.44102088 (1)	Roma	Intera rete
	Postazione Frecciarossa (Numerazione dispari)	970.22453 (1) 06.44102453 (1)	Roma	Intera rete
	Postazione Annunci	970.22265 (1) 06.44102265 (1)	Roma	Intera rete
	Postazione Reperibilità notturna	970.22088 (2) 970.22453 (2) 06.44102088 (2)	Roma	Intera rete
	Postazione Emergenze	901.8147218 (3)	Roma	Intera rete
	Sala Operativa Internazionale e Mercato	912.2914 02.63712914 901.8111792	Milano Centrale	Intera rete

(1) Presenziata dalle ore 06.00 alle ore 22.00.

(2) Presenziata dalle ore 22.00 alle ore 06.00.

(3) Presenziata dalle ore 00.00 alle ore 24.00.

12. SEDI E ZONE DI AZIONE DEI MEZZI DI SOCCORSO

1. Locomotive di riserva

SEDE LOCOMOTIVA DI RISERVA	TIPO DI LOCOMOTIVA	REFERENTE A CUI DEVE ESSERE RIVOLTA LA RICHIESTA	TELEFONO
Novate Milanese	1 Diesel	TRENORD Sala Operativa	815.2642 815.2643 02.85112642 02.85112643 901.8863206 335.5498423

2. Carri soccorso

SEDE CARRO SOCCORSO	ZONE DI AZIONE	REFERENTE A CUI DEVE ESSERE RIVOLTA LA RICHIESTA	TELEFONO
Novate Milanese	Intera rete ramo Milano	TRENORD Sala Operativa	815.2642 815.2643 02.85112642 02.85112643 901.8863206 335.5498423
Iseo	Intera rete ramo Iseo	TRENORD Sala Operativa	815.2642 815.2643 02.85112642 02.85112643 901.8863206 335.5498423

di condotta deve arrestare il convoglio all'altezza dei cancelli di ingresso dell'impianto stesso e avanzare solo a seguito degli ordini dell'agente dell'IF a cui è affidato il comando della manovra.

c) *Movimenti di manovra nell'ambito dell'impianto di manutenzione dei veicoli*

I movimenti di manovra nell'ambito dell'impianto di manutenzione dei veicoli devono essere effettuati alla velocità massima di 15 km/h; all'interno dei fabbricati del deposito e dell'officina la velocità massima è di 6 km/h.

12. Rovato FN

a) *Movimenti di manovra dalla stazione di Rovato RFI alla stazione di Rovato FN*

I movimenti di manovra dalla stazione di Rovato RFI verso la stazione di Rovato FN hanno origine dall'Asta Brescia; il regolatore della circolazione della stazione di Rovato RFI autorizza, mediante la disposizione per il libero passaggio del segnale basso n° 112, il convoglio per avanzare dall'Asta Brescia fino al cartello "*fine zona centralizzata*".

Dal cartello "*fine zona centralizzata*" i movimenti devono essere autorizzati dagli agenti incaricati delle IF ai quali spettano anche il comando e l'esecuzione della manovra.

Lo sbloccamento della chiave n° 62 dall'unità bloccabile 202RFI e della chiave n° 44 dall'unità bloccabile 101FN assicurano la sospensione dei movimenti di treni e di manovra nell'ambito della stazione di Rovato FN e autorizzano gli agenti incaricati delle IF a eseguire la manovra.

L'agente incaricato delle IF deve predisporre il percorso verso la stazione di Rovato FN manovrando i deviatoi con manovra a mano n° 204RFI nella posizione rovescia per la destra e n° 203RFI nella posizione normale per la destra.

Le chiavi n° 62 e n° 44 devono essere inserite nel fermascambio del deviatoio con manovra a mano n° 101FN/202RFI per consentire la manovra del deviatoio stesso e permettere la liberazione della chiave n° 63; tale chiave deve essere inserita nella scarpa fermacarri n° Sc1FN/Scf207RFI che deve essere manovrata in posizione di apertura.

Prima di autorizzare l'inoltro del convoglio dal cartello "*fine zona centralizzata*" al I o al II binario della stazione di Rovato FN, l'agente incaricato delle IF deve avvisare verbalmente il regolatore della circolazione della stazione di Rovato FN affinché quest'ultimo provveda alla manovra del deviatoio centralizzato n° 1 e alla chiusura del PL n° 1.

Nell'eseguire il movimento di manovra l'agente di condotta deve verificare, prima di impegnarli, la posizione di tutti i deviatoi situati sul percorso nonché la chiusura del PL n° 1.

Una volta completata la manovra, l'agente incaricato delle IF deve provvedere a reinserire le chiavi utilizzate nelle relative unità bloccabili e deve avvisare verbalmente i regolatori della circolazione della stazione di Rovato FN e della stazione di Rovato RFI; il reinserimento delle chiavi nelle unità bloccabili equivale alla conferma che il movimento di manovra è ultimato.

I due regolatori della circolazione provvedono quindi a bloccare nuovamente le chiavi n° 62 e n° 44 di competenza.

b) *Movimenti di manovra dalla stazione di Rovato FN alla stazione di Rovato RFI*

I movimenti di manovra dalla stazione di Rovato FN verso la stazione di Rovato RFI hanno origine dal I o dal II binario della stazione di Rovato FN; tali movimenti devono essere autorizzati dagli agenti incaricati delle IF ai quali spettano anche il comando e l'esecuzione della manovra.

Lo sbloccamento della chiave n° 44 dall'unità bloccabile 101FN e della chiave n° 62 dall'unità bloccabile 202RFI assicurano la sospensione dei movimenti di manovra non indipendenti sull'Asta Brescia della stazione di Rovato RFI.

L'agente incaricato delle IF deve predisporre il percorso verso la stazione di Rovato RFI manovrando i deviatoi con manovra a mano n° 203RFI nella posizione normale per la destra e n° 204RFI nella posizione rovescia per la destra.

Le chiavi n° 62 e n° 44 devono essere inserite nel fermascambio del deviatoio con manovra a mano n° 101FN/202RFI per consentire la manovra del deviatoio stesso e permettere la liberazione della chiave n° 63; tale chiave deve essere inserita nella scarpa fermacarri n° Sc1FN/Scf207RFI che deve essere manovrata in posizione di apertura.

Prima di autorizzare l'inoltro del convoglio dal I o dal II binario della stazione di Rovato FN al cartello "*inizio zona centralizzata*", ubicato nell'ambito della stazione di Rovato RFI, l'agente incaricato delle IF deve avvisare verbalmente il regolatore della circolazione della stazione di Rovato FN affinché quest'ultimo provveda alla manovra del deviatoio centralizzato n° 1 e alla chiusura del PL n° 1.

Nell'eseguire il movimento di manovra l'agente di condotta deve verificare, prima di impegnarli, la posizione di tutti i deviatori situati sul percorso nonché la chiusura del PL n° 1.

Il convoglio deve arrestarsi in corrispondenza del cartello "inizio zona centralizzata", da cui sarà autorizzato a proseguire fino al segnale basso n° 103 dal regolatore della circolazione della stazione di Rovato RFI.

Una volta completata la manovra, l'agente incaricato delle IF deve provvedere a reinserire le chiavi utilizzate nelle relative unità bloccabili e deve avvisare verbalmente i regolatori della circolazione della stazione di Rovato RFI e della stazione di Rovato FN; il reinserimento delle chiavi nelle unità bloccabili equivale alla conferma che il movimento di manovra è ultimato.

I due regolatori della circolazione provvedono quindi a bloccare nuovamente le chiavi n° 44 e n° 62 di competenza.

13. Sacconago

a) Generalità relative al terminal ferroviario

Il binario I Parco e i binari secondari assumono la funzione di binari per la presa e consegna dei carri da/per il terminal ferroviario.

Il terminal ferroviario è atto al ricevimento delle merci pericolose; a tal fine, devono essere osservate anche le specifiche disposizioni emanate al riguardo.

Tutte le operazioni relative ai movimenti di manovra nell'ambito del binario I Parco, dei binari secondari e dell'asta di manovra, devono essere eseguite dal personale in possesso della specifica abilitazione; tali operazioni devono essere preventivamente programmate dal «Responsabile di scalo» del GI o suo delegato che ha anche il compito di intrattenere i rapporti con il «Responsabile di scalo» del Gestore dello scalo, con i «Responsabili di scalo» delle singole IF e con le competenti strutture del GI.

Il «Responsabile di scalo» del Gestore dello scalo ha la funzione di coordinare, sorvegliare e verificare le attività del personale del terminal ferroviario; egli opera in completa autonomia all'interno del terminal stesso, il cui accesso è protetto da un cancello di ingresso che ne delimita l'area.

Tutti i movimenti di manovra nell'ambito del binario I Parco, dei binari secondari, dell'asta di manovra e del terminal ferroviario devono essere eseguiti con la locomotiva agganciata.

Il binario I Parco, per quanto possibile, deve essere lasciato libero da veicoli.

b) Operazioni di aggancio, sgancio e immobilizzazione dei veicoli

Le operazioni di aggancio e di sgancio della locomotiva con la relativa colonna di carri sono di competenza del personale dell'IF interessata.

In prossimità del deviatore n° 18a è installata una postazione di servizio provvista di modulo 0181 e di staffe; tale dotazione deve essere assicurata dalla competente struttura del GI.

Per lo stazionamento dei veicoli devono essere osservate le norme previste dall'ISM.

I carri movimentati dal personale del terminal ferroviario devono essere immobilizzati a cura del suddetto personale, secondo le modalità previste dall'ISM; tale operazione deve essere coordinata e sorvegliata dal «Responsabile di scalo» dell'IF interessata.

A operazioni concluse, l'agente incaricato oppure il «Responsabile di scalo» dell'IF interessata deve trasmettere al DCO apposita comunicazione registrata (con il modulo 0181), nella quale deve precisare l'ubicazione dei veicoli in sosta sui binari secondari, confermandone in ogni caso l'immobilizzazione con la formula:

«A Sacconago n° carri (se occorre: e n°..... locomotiva/e) in sosta sul binario e immobilizzati».

Prima di procedere alla movimentazione dei veicoli in sosta sui binari secondari, l'agente incaricato oppure il «Responsabile di scalo» dell'IF interessata deve prendere visione del modulo 0181, controfirmando la comunicazione registrata di cui sopra, e provvedere, all'occorrenza, all'allentamento dei freni a mano o alla rimozione delle staffe precedentemente utilizzate.

La custodia dei veicoli e delle merci in sosta sui binari secondari è a carico dell'IF interessata.

c) Precauzioni rispetto alle condutture di trazione elettrica

Il binario I Parco, i binari secondari, l'asta di manovra e i binari del terminal ferroviario devono essere considerati permanentemente sotto tensione; per tali binari trovano piena applicazione le norme previste dall'IEITE relative alle precauzioni sulle linee elettrificate.

Fatta eccezione per i binari del terminal ferroviario, è vietata qualsiasi operazione di carico e scarico sui carri in sosta; pertanto, nessuna persona deve trovarsi su di essi, oppure in posizione tale che possa venirsi a trovare a una distanza ridotta dai conduttori della linea aerea di contatto.

d) *Particolarità relative a un treno in partenza*

Espletate le incombenze propedeutiche alla partenza, l'agente di condotta deve comunicare verbalmente al DCO che il treno è pronto a partire dal binario I Parco.

e) *Movimenti di manovra*

I movimenti di manovra interessanti il binario I Parco, i binari secondari e l'asta di manovra devono essere effettuati previa accordi verbali tra i «Responsabili di scalo» delle IF interessate e il DCO.

Nell'ambito della stazione, relativamente al binario I Parco, ai binari secondari e all'asta di manovra, può essere attivato il TPM. Con tale comando viene realizzato il bloccamento dei deviatori n° 11a/b e n° 18a/b nella posizione normale, garantendo quindi l'indipendenza dei movimenti di manovra sul binario I Parco, sui binari secondari e sull'asta di manovra rispetto ai movimenti dei treni sul I binario (di circolazione); in tal caso, i movimenti di manovra possono essere gestiti autonomamente dal personale delle IF mentre la circolazione dei treni può continuare a essere gestita in telecomando dal DCO (o dal DM locale qualora la stazione sia esercitata nei regimi SPT o EDCO).

Dovendo provvedere all'attivazione del comando TPM, il «Responsabile di scalo» dell'IF interessata deve richiedere al DCO l'attivazione di tale comando ruotando la chiave n° 40 nella relativa unità bloccabile; il DCO, dopo aver impartito il comando TPM, deve ordinare verbalmente al «Responsabile di scalo» dell'IF interessata di estrarre la chiave n° 40 dalla relativa unità bloccabile, ricevendone conferma verbale. Con tale operazione viene inibita la possibilità, da parte del DCO, di rimuovere il comando TPM e vengono inoltre liberate le chiavi n° 15, n° 31 e n° 33 dalle relative unità bloccabili, consentendo la manovra dei deviatori di accesso ai binari secondari e all'asta di manovra.

Con l'attivazione del comando TPM, il DCO autorizza implicitamente i suddetti movimenti di manovra senza ulteriori incombenze.

La chiave n° 40 deve essere custodita dal «Responsabile di scalo» dell'IF interessata per tutto il periodo di svolgimento della manovra.

Qualora il dispositivo di sbloccamento della chiave di un deviatore di accesso ai binari secondari o all'asta di manovra non dovesse funzionare, il DCO deve autorizzare il «Responsabile di scalo» dell'IF interessata ad azionare il tasto di liberazione artificiale con la comunicazione registrata:

«Azionate tasto di liberazione chiave deviatore n° ed estraete la relativa chiave».

Nel caso in cui il «Responsabile di scalo» dell'IF interessata trovasse già dissigliato il tasto di liberazione della chiave di un deviatore di accesso ai binari secondari o all'asta di manovra, deve darne avviso verbale al DCO; quest'ultimo deve autorizzarlo a estrarre la relativa chiave con la comunicazione registrata:

«Estraete chiave deviatore n° con tasto di liberazione dissigliato».

In ogni caso, a manovre ultimate, il «Responsabile di scalo» dell'IF interessata deve disporre i deviatori n° 101a/b, n° 102a/b e n° 103 nella posizione normale, inserire le chiavi precedentemente estratte nelle relative unità bloccabili e comunicare al DCO la conclusione dei movimenti di manovra con la comunicazione registrata:

«Manovre sui binari di presa e consegna dei carri ultimate».

Qualora nelle relative unità bloccabili il tasto di liberazione artificiale risulti dissigliato, il «Responsabile di scalo» dell'IF interessata, dopo aver provveduto alla disposizione dei suddetti deviatori nella posizione normale, deve confermare l'introduzione delle relative chiavi nelle unità bloccabili e la conclusione dei movimenti di manovra e con comunicazione registrata:

«Manovre sui binari di presa e consegna dei carri ultimate; chiavi/e deviatori/o n° inserite/a nell'unità bloccabili/e».

Il DCO, dopo aver ricevuto una delle comunicazioni di cui sopra, deve ordinare al «Responsabile di scalo» dell'IF interessata di inserire la chiave n° 40 nella relativa unità bloccabile con la comunicazione registrata:

«Inserite la chiave n° 40 nella relativa unità bloccabile».

Tale operazione provoca la rimozione automatica del comando TPM.

La comunicazione di ultimate manovre deve essere integrata, se ricorre il caso, da quella relativa all'immobilizzazione dei veicoli in sosta sui binari secondari prevista dal precedente punto b); gli altri eventuali mezzi di manovra utilizzati dal personale del terminal ferroviario devono essere regolarmente stazionati all'interno del terminal e il cancello del terminal stesso deve essere chiuso.

In caso di indisponibilità del comando TPM, i movimenti di manovra interessanti il binario I Parco, i binari secondari e l'asta di manovra devono avvenire secondo le comuni norme regolamentari integrate da quanto di

seguito specificato.

Il DCO deve impartire il comando di inibizione all'apertura dei segnali su tutti i lati della stazione di Sacconago. L'eventuale ricevimento o partenza di un treno su/da un altro binario di circolazione è ammesso con le modalità previste dall'articolo 16. comma 4. delle DET, considerando il binario I Parco interrotto. L'inibizione all'apertura dei segnali deve essere rimossa dal DCO, in occasione di arrivi e di partenze dei treni sugli altri binari di circolazione, solo dopo aver acquisito la certezza, mediante un'operazione di ricontrollo, della regolarità dell'itinerario. L'inibizione deve essere subito ricomandata dopo l'avvenuto movimento del treno circolante sugli altri binari di circolazione.

In caso di indisponibilità del comando TPM, le chiavi n° 15, n° 31 e n° 33 possono essere liberate singolarmente dal DCO.

Il comando TPM può essere attivato anche localmente nel caso in cui la stazione sia esercitata nei regimi SPT o EDCO.

In ogni caso la conclusione dei movimenti di manovra (e l'eventuale immobilizzazione dei veicoli in sosta sui binari secondari) deve essere confermata con la comunicazione registrata di cui sopra.

È a carico dei «Responsabili di scalo» delle IF comunicare al DCO qualsiasi anomalia riscontrata, durante il proprio servizio, agli impianti, alle apparecchiature e alle infrastrutture ferroviarie, per il seguito di competenza.

Nel caso eccezionale in cui il DCO abbia la necessità di predisporre un itinerario di arrivo/partenza sul/dal binario I Parco dopo aver regolarmente autorizzato l'esecuzione dei movimenti di manovra, deve prendere accordi con il «Responsabile di scalo» dell'IF interessata per la conclusione anticipata di quest'ultimi movimenti, secondo le modalità sopra descritte.

Tutto il personale operante nel terminal ferroviario, compresi il «Responsabile di scalo» del Gestore dello scalo e i «Responsabili di scalo» delle IF, devono adottare tutte le cautele a salvaguardia della propria incolumità e della sicurezza della circolazione.

14. Saronno

a) Movimenti di manovra regolati dai segnali bassi

Vedasi il precedente comma 2. punto a).

15. Seveso

a) Movimenti di manovra regolati dai segnali bassi

Vedasi il precedente comma 2. punto a).

16. Varese Nord

a) Movimenti di manovra regolati dai segnali bassi

Vedasi il precedente comma 2. punto a).