

## **DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO N° 01 - 2020**

### **PROCEDURA DI INTERFACCIA. MODIFICHE AD ALCUNE DISPOSIZIONI DI ESERCIZIO**

- Visto il Decreto Legislativo del 14 maggio 2019 n° 50, recante «Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie»;
- visto il Decreto n° 04/2012 del 9 agosto 2012 emanato dal Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie - Riordino normativo: emanazione delle «Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria», del «Regolamento per la circolazione ferroviaria» e delle «Norme per la qualificazione del personale impiegato nelle attività di sicurezza della circolazione ferroviaria»;
- vista la Direttiva n° 01/2012 del 9 agosto 2012 emanata dal Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie «Linee guida per lo svolgimento delle attività a carico degli operatori ferroviari a seguito del riordino del quadro normativo»;
- viste le Disposizioni di Esercizio n° 01/2019, n° 02/2019, n° 03/2019, n° 04/2019, n° 05/2019, n° 06/2019, n° 07/2019, n° 08/2019, n° 10/2019, n° 11/2019, n° 12/2019 e n° 20/2019, si emana la seguente:

### **DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO**

#### **1. FINALITÀ**

Con la presente Disposizione di Esercizio si apportano modifiche:

- al Regolamento per la circolazione dei treni (RCT) cui Disposizione di Esercizio n° 01/2019;
  - al Regolamento sui segnali (RS) cui Disposizione di Esercizio n° 02/2019;
  - alla Prefazione all'orario di servizio (POS) cui Disposizione di Esercizio n° 03/2019;
  - alle Disposizioni per l'esercizio in telecomando (DET) cui Disposizione di Esercizio n° 04/2019;
  - alle Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate (DELB) cui Disposizione di Esercizio n° 05/2019;
  - all'Istruzione per il servizio dei manovratori (ISM) cui Disposizione di Esercizio n° 06/2019;
  - all'Istruzione per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica (IEITE) cui Disposizione di Esercizio n° 07/2019;
  - all'Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco elettrico automatico (IEBA) cui Disposizione di Esercizio n° 08/2019;
  - all'Istruzione per l'esercizio delle apparecchiature tecnologiche a bordo dei veicoli (IEAT) cui Disposizione di Esercizio n° 10/2019;
  - al Repertorio dei moduli (RM) cui Disposizione di Esercizio n° 11/2019;
  - al Piano di emergenza interno (PEI) cui Disposizione di Esercizio n° 12/2019,
- al fine di adeguarne e allinearne i contenuti.

La presente Disposizione di Esercizio costituisce procedura di interfaccia ai sensi del Decreto n° 04/2012 del 9 agosto 2012.

#### **2. MODIFICHE AL REGOLAMENTO PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI**

- **Articolo 3.3.2. – Il secondo capoverso è così sostituito:**  
Le specifiche norme per l'esercizio con il blocco elettrico (automatico o conta assi) formano oggetto delle Istruzioni per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico.
- **Articolo 3.4. – Il quarto capoverso è così sostituito:**  
Oltre ai mezzi attrezzati con i Sotto sistemi di bordo compatibili con i Sotto sistemi di terra, sulle linee sono

ammessi a circolare anche i treni formati da veicoli storici o turistici, secondo le specifiche disposizioni emanate dalla competente Direzione del Gestore dell'Infrastruttura.

– **Articolo 3.8.1. – Il terzo capoverso è così sostituito:**

Per le suddette comunicazioni l'agente di condotta deve utilizzare preferibilmente i dispositivi mobili.

– **Articolo 4.7.3. – Il testo è così sostituito:**

Nelle località di servizio l'arrivo, la partenza o il transito di un treno non protetto dal SCMT e/o dal SSC sono ammessi contemporaneamente all'arrivo, alla partenza o al transito di un altro treno solo quando ricorrano le condizioni previste dall'articolo 4.7.1. e purché i relativi itinerari non siano convergenti.

– **Articolo 6.7.1. – Il primo capoverso è così sostituito:**

Costituisce *ingombro* un qualsiasi ostacolo posto prima del o sul binario di ricevimento, oppure all'uscita di esso a meno di 50 metri oltre il termine dell'itinerario di arrivo in caso di segnale di partenza (o di protezione interno) distinto per binario, oppure a meno di 100 metri oltre il termine dell'itinerario di arrivo in caso di binario di ricevimento privo di segnale di partenza o con segnale di partenza comune ad altri binari, salvo specifiche deroghe previste dalle Istruzioni di servizio.

– **Articolo 7.1.1. – Il testo è così sostituito:**

Una *manovra* è un convoglio che si muove solo nell'ambito di una stazione con una velocità che deve essere determinata istante per istante dall'agente di condotta, senza comunque superare la velocità di 30 km/h.

– **Articolo 7.4. – Alla fine del testo è inserito il seguente capoverso:**

Nelle località di servizio l'arrivo, la partenza o il transito di un treno non protetto dal SCMT e/o dal SSC sono ammessi contemporaneamente a un movimento di manovra solo quando ricorrano le condizioni di cui sopra e purché il relativo itinerario non sia convergente con l'istadamento.

– **Articolo 11.5. – Il primo e il secondo capoverso sono così sostituiti:**

Se il treno straordinario ha origine da una stazione che non è capotronco, il dirigente movimento deve richiedere verbalmente le prescrizioni di movimento, da notificare al treno stesso, al dirigente movimento della precedente stazione capotronco, nel senso di marcia del treno straordinario. La comunicazione delle prescrizioni di movimento al dirigente movimento della stazione di origine del treno straordinario, o l'assenza delle stesse (1), deve essere registrata; nella suddetta comunicazione deve essere specificato il tronco o la linea cui fanno riferimento le relative prescrizioni di movimento.

In ogni caso, se il treno straordinario ha termine corsa in una stazione posta in un successivo tronco, il dirigente movimento della stazione di origine del treno straordinario, qualora non sia in possesso delle prescrizioni di movimento relative all'intero percorso del treno straordinario, deve richiedere le prescrizioni di movimento riguardanti i successivi tronchi, da notificare al treno stesso, ai dirigenti movimento delle successive stazioni capotronco interessate, con le stesse modalità di cui sopra.

(1) Nessuna prescrizione di movimento relativa al tronco ..... (*oppure*: alla linea .....) da notificare al treno .....

– **Articolo 14.1. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

Nel caso in cui l'agente di condotta sia già in possesso del riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento, al treno interessato deve essere notificata opportuna prescrizione di movimento (2).

(2) Vostro treno soppresso da ..... a .....

– **Articolo 21.1.3. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

Sulle linee attrezzate con il blocco elettrico conta assi il dirigente movimento deve notificare al treno anche la prescrizione di movimento di rispettare ugualmente tutti i segnali sulla tratta dove il blocco elettrico non funziona.

– **Articolo 22.1. – Il testo è così sostituito:**

Per lo svolgimento del servizio in tempo di neve e gelo devono essere emanate specifiche disposizioni di carattere organizzativo da parte della competente Direzione del Gestore dell'Infrastruttura.

– **Articolo 22.2. – Il testo è così sostituito:**

Quando se ne manifesti la necessità, l'iniziativa per la richiesta di effettuazione del treno spartineve spetta alla competente struttura del Gestore dell'Infrastruttura.

Il treno spartineve deve circolare come un treno straordinario a orario prestabilito o a orario libero, oppure

circolare come un mezzo d'opera in regime di interruzione secondo le relative norme; in cabina di guida deve essere presente un agente dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria per la visita della linea.

La circolazione del treno spartineve deve essere regolata in modo che il treno stesso non incontri in linea altri treni circolanti sul binario adiacente, per evitare che quest'ultimi possano essere ostacolati dalla neve spostata e accumulata dal treno spartineve.

Nelle stazioni il treno spartineve deve essere fatto circolare su tutti i binari di circolazione, deve fermarsi prima di impegnare il primo deviatore e transitare poi a passo d'uomo su ogni deviatore al fine di evitare che la neve venga trascinata sui deviatori stessi.

L'agente dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria qualora accerti che, in conseguenza del lavoro svolto, un tratto di binario adiacente sia stato ingombro in misura tale da impedirne la circolabilità, deve darne immediato avviso, con comunicazione registrata, al dirigente movimento della successiva stazione.

– **Articolo 23.2.5. – La nota (2) è così sostituita:**

(2) Nulla osta ripresa della corsa del treno ..... da .....

– **Articolo 23.2.8. – La nota (2) è così sostituita:**

(2) Allagamento del binario fra ..... e ..... (*oppure: a .....*) con estensione di ..... m; altezza dell'acqua sul piano del ferro di ..... cm.

– **Articolo 23.2.10. – Il secondo capoverso è così sostituito:**

Il dirigente movimento, prima di autorizzare con comunicazione registrata l'accesso all'intervista (1), deve accertare la libertà del tratto di linea interessato e inibire l'inoltro dei treni.

(1) Autorizzo l'accesso all'intervista (*sulle linee affiancate specificare: delimitata dai binari dispari e pari della linea diretta e/o locale*) dalle ore ..... alle ore .....; sui binari delimitanti l'intervista non sono previsti movimenti di veicoli.

– **Articolo 24.3. – La nota (2) è così sostituita:**

(2) Treno ..... (*numero*), composto da ..... (*tipologia del materiale*), ton. .... (*massa del treno*), fermo per ..... (*guasto locomotiva, svio di veicoli, guasto alla linea aerea di contatto, ecc...*) in prossimità km ..... (*se possibile, specificare anche il punto singolare più vicino; oppure: nella stazione di .....*) occorre soccorso (*aggiungendo, quando ne sia il caso: con locomotiva, carro soccorso, veicoli per trasbordo, ecc...*).

– **Articolo 24.4.3. – Il primo capoverso è così sostituito:**

Qualora il convoglio soccorritore debba essere inoltrato incontro al treno da soccorrere, il dirigente movimento che lo inoltra deve notificare al convoglio stesso, oltre a quanto previsto dall'articolo 24.4.1., le seguenti prescrizioni di movimento:

- la mancanza della via libera e la partenza con il segnale disposto a via impedita o da binario sprovvisto di segnale con la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h fino al segnale di fermata di orientamento del treno da soccorrere, arrestandosi prima di accostare al treno (2);
- l'esonero dal rispetto degli eventuali segnali di blocco intermedi comunque disposti (4) posti tra la propria stazione e il treno da soccorrere;
- la marcia a vista specifica in corrispondenza degli eventuali passaggi a livello e le limitazioni previste per gli eventuali deviatori in linea impresenziati (articolo 4.5.) posti tra la propria stazione e il treno da soccorrere.

(2) Non esiste via libera. Partite da ..... con il segnale di partenza disposto a via impedita (*oppure: Partite da ..... da binario sprovvisto di segnale di partenza*) con la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h fino al segnale di fermata di orientamento del treno da soccorrere, dove vi arresterete prima di accostarvi al treno.

(4) Da ..... al treno da soccorrere non tenete conto dei segnali di blocco intermedi comunque disposti.

– **Articolo 25.2. – Il primo capoverso è così sostituito:**

Le disabilità programmate per le singole stazioni devono risultare in un apposito riquadro del Fascicolo linee, riportante l'indicazione dell'ora di inizio e di termine di ciascun periodo, nonché dei treni compresi in tali periodi.

– **Articolo 25.5. – Il primo capoverso è così sostituito:**

Della disabilitazione di una stazione, quando non è riportata nell'apposito riquadro del Fascicolo linee, devono esserne avvisati i treni interessati con apposita prescrizione di movimento (1). L'avviso deve essere dato a cura dei dirigenti movimento delle stazioni limitrofe.

(1) Stazione di ..... disabilitata.



- a) richiesta di via libera;
- b) ricevuta via libera.

La domanda e la concessione di via libera riferite allo stesso treno devono essere scritte sulla corrispondente riga dei singoli prospetti; qualora non occorra compilare uno dei due prospetti (concessione o domanda di via libera), sulla corrispondente riga non utilizzata deve essere apposta una linea in segno di annullamento.

Quando la formula normale deve essere completata con altre indicazioni (quali, ad esempio, richiesta e concessione della via libera per il primo treno che deve percorrere il binario illegale), si devono utilizzare due righe successive.

Qualora, per eccezionali circostanze, il treno per il quale si è ottenuta la via libera non possa partire oppure, una volta partito, debba retrocedere nella stazione stessa, si deve provvedere, con comunicazioni registrate (tramite il modulo 0181), a far annullare la via libera ricevuta, ricevendone conferma, secondo le modalità previste dall'articolo 3.3.3. del presente Regolamento, e a richiedere successivamente una nuova via libera per il treno che effettivamente dovrà essere autorizzato al movimento. Sul modulo 0181VL i dirigenti movimento devono annullare la comunicazione registrata relativa alla via libera rispettivamente ricevuta e trasmessa, facendo apposita annotazione sul modulo stesso e riportando il numero di annullamento.

### **3. MODIFICHE AL REGOLAMENTO SUI SEGNALI**

– **Articolo 32.3. – Il primo capoverso è così sostituito:**

I segnali, di regola, sono installati alla sinistra del binario percorso dal treno o sull'asse dello stesso e, in tali casi, lo schermo è di forma rotonda.

– **Allegato 1 articolo 2. – Il secondo capoverso è così sostituito:**

Quando tale lettera è accesa (a luce fissa) l'agente di condotta deve mettersi in comunicazione telefonica, tramite i dispositivi mobili, con il regolatore della circolazione interessato o recarsi al telefono per ricevere istruzioni.

#### 4. MODIFICHE ALLA PREFAZIONE ALL'ORARIO DI SERVIZIO

– **Articolo 3. comma 3. – La tabella 1 è così sostituita:**

Relazioni	Treni ordinari								Treni straordinari a orario prestabilito	
	Viaggiatori					Merci e materiale vuoto				
	Giornalieri	Feriali (F6)	Feriali (F5)	Festivi	Periodici	Giornalieri	Feriali (F6)	Periodici	Facoltativi	Speciali
Milano Cadorna	1	1000	2000	3000	4000	5000	6000	7000	8000	9000
Laveno Mombello Lago	99	1099	2099	3099	4099	5099	6099	7099	8099	9099
Milano Cadorna	10000	11000	12000	13000	14000	15000	16000	17000	18000	19000
Varese Nord	10099	11099	12099	13099	14099	15099	16099	17099	18099	19099
Milano Cadorna	100	1100	2100	3100	4100	5100	6100	7100	8100	9100
Como Lago	199	1199	2199	3199	4199	5199	6199	7199	8199	9199
Milano Cadorna	200	1200	2200	3200	4200	5200	6200	7200	8200	9200
Novara Nord	299	1299	2299	3299	4299	5299	6299	7299	8299	9299
Milano Cadorna	10200	11200	12200	13200	14200	15200	16200	17200	18200	19200
Busto Arsizio RFI	10299	11299	12299	13299	14299	15299	16299	17299	18299	19299
Busto Arsizio RFI	20200	21200	22200	23200	24200	25200	26200	27200	28200	29200
Novara Nord	20299	21299	22299	23299	24299	25299	26299	27299	28299	29299
Milano Cadorna	300	1300	2300	3300	4300	5300	6300	7300	8300	9300
Malpensa Aeroporto T2	399	1399	2399	3399	4399	5399	6399	7399	8399	9399
Milano Bovisa Politecnico	10300	11300	12300	13300	14300	15300	16300	17300	18300	19300
Malpensa Aeroporto T2	10399	11399	12399	13399	14399	15399	16399	17399	18399	19399
Busto Arsizio RFI	20300	21300	22300	23300	24300	25300	26300	27300	28300	29300
Malpensa Aeroporto T2	20399	21399	22399	23399	24399	25399	26399	27399	28399	29399
Seregno	400	1400	2400	3400	4400	5400	6400	7400	8400	9400
Novara Nord	499	1499	2499	3499	4499	5499	6499	7499	8499	9499
Seregno	10400	11400	12400	13400	14400	15400	16400	17400	18400	19400
Malpensa Aeroporto T2	10499	11499	12499	13499	14499	15499	16499	17499	18499	19499
Seregno	20400	21400	22400	23400	24400	25400	26400	27400	28400	29400
Busto Arsizio RFI	20499	21499	22499	23499	24499	25499	26499	27499	28499	29499
Seregno	30400	31400	32400	33400	34400	35400	36400	37400	38400	39400
Saronno	30499	31499	32499	33499	34499	35499	36499	37499	38499	39499
Malpensa Aeroporto T2	500	1500	2500	3500	4500	5500	6500	7500	8500	9500
Novara Nord	599	1599	2599	3599	4599	5599	6599	7599	8599	9599
Milano Cadorna	600	1600	2600	3600	4600	5600	6600	7600	8600	9600
Asso	699	1699	2699	3699	4699	5699	6699	7699	8699	9699
Milano Cadorna	10600	11600	12600	13600	14600	15600	16600	17600	18600	19600
Mariano Comense	10699	11699	12699	13699	14699	15699	16699	17699	18699	19699
Milano Bovisa Politecnico	20600	21600	22600	23600	24600	25600	26600	27600	28600	29600
Mariano Comense	20699	21699	22699	23699	24699	25699	26699	27699	28699	29699
Milano Bovisa Politecnico	30600	31600	32600	33600	34600	35600	36600	37600	38600	39600
Seveso	30699	31699	32699	33699	34699	35699	36699	37699	38699	39699
Milano Cadorna	700	1700	2700	3700	4700	5700	6700	7700	8700	9700
Camnago - Lentate	799	1799	2799	3799	4799	5799	6799	7799	8799	9799
Milano Bovisa Politecnico	10700	11700	12700	13700	14700	15700	16700	17700	18700	19700
Camnago - Lentate	10799	11799	12799	13799	14799	15799	16799	17799	18799	19799
Milano Cadorna	800	1800	2800	3800	4800	5800	6800	7800	8800	9800
Saronno	899	1899	2899	3899	4899	5899	6899	7899	8899	9899
Milano Bovisa Politecnico	10800	11800	12800	13800	14800	15800	16800	17800	18800	19800
Saronno	10899	11899	12899	13899	14899	15899	16899	17899	18899	19899
Milano Bovisa Politecnico	20800	21800	22800	23800	24800	25800	26800	27800	28800	29800
Garbagnate Milanese	20899	21899	22899	23899	24899	25899	26899	27899	28899	29899
Brescia	900	1900	2900	3900	4900	5900	6900	7900	8900	9900
Edolo	999	1999	2999	3999	4999	5999	6999	7999	8999	9999
Brescia	10900	11900	12900	13900	14900	15900	16900	17900	18900	19900
Iseo	10999	11999	12999	13999	14999	15999	16999	17999	18999	19999
Rovato FN	20900	21900	22900	23900	24900	25900	26900	27900	28900	29900
Edolo	20999	21999	22999	23999	24999	25999	26999	27999	28999	29999

– **Articolo 9. comma 1. – Il secondo capoverso è così sostituito:**

Per i veicoli sprovvisti di mantici ma muniti di passaggi con ponticelli e corrimano, i ponticelli devono essere abbassati e le porte di intercomunicazione chiuse a chiave, per evitare il passaggio dei viaggiatori e per dare modo al personale di accompagnamento dei treni, munito della relativa chiave, di passare da un veicolo all'altro, osservando la massima prudenza specie in caso di avverse condizioni atmosferiche.

– **Articolo 17. comma 1. – Il secondo capoverso è così sostituito:**

I gradi di prestazione sono 31 e sono indicati in appositi riquadri del FL in corrispondenza dell'inizio dei singoli

tratti.

– **Articolo 18. comma 3. – Il secondo capoverso è così sostituito:**

Tali valori sono riportati nelle DPC o in un altro documento stabilito dalle IF.

– **Articolo 18. comma 6. – Il testo è così sostituito:**

**6.** La prestazione complessiva di due o tre mezzi di trazione attivi, appartenenti allo stesso sistema di trazione, è data dalla somma delle prestazioni dei singoli mezzi (1); le eventuali eccezioni sono riportate nelle DPC o in un altro documento stabilito dalle IF.

(1) Per l'ubicazione e l'utilizzazione delle locomotive vedasi il capitolo V.

– **Articolo 20. comma 2. – Il secondo capoverso è così sostituito:**

I relativi valori sono riportati nelle DPC o in un altro documento stabilito dalle IF.

– **Articolo 20. comma 3. – Il secondo capoverso è così sostituito:**

Per i veicoli carichi, la massa totale si ottiene sommando la tara al carico reale o convenzionale riportato nelle DPC o in un altro documento stabilito dalle IF.

– **Articolo 31. comma 1. – Il testo è così sostituito:**

**1.** La massima massa rimorchiata ammessa dalla resistenza degli organi di attacco è indicata nelle tabelle 2, 3, 4 e dipende dal grado di prestazione più elevato della linea o del tratto di linea percorso dai treni; in relazione alle caratteristiche tecniche dei veicoli e dell'infrastruttura ferroviaria, le IF possono stabilire valori diversi da quelli previsti dalle suddette tabelle, da riportare nelle DPC o in un altro documento stabilito dalle IF.

– **Articolo 32. comma 2. – Il testo è così sostituito:**

**2.** Su determinate linee o tratte di linea indicate nel FL, oltre a quanto previsto dal precedente comma 1., deve essere garantito un valore minimo di percentuale di massa frenata esistente nel treno stabilito dal FL stesso.

Per i treni che non rispettano il valore minimo di percentuale di massa frenata, l'agente di condotta deve adottare le seguenti ulteriori misure mitigative:

- limitare la velocità massima del treno a 50 km/h;
- impostare, nei dati treno del SSB, la velocità massima del treno al valore di 50 km/h;
- limitare a 10 km/h la velocità di approccio ai segnali di 1<sup>a</sup> categoria e ai segnali di protezione propria dei PL di cui all'articolo 40. punto *b*) del RS disposti a via impedita.

– **Articolo 32. – Dopo il comma 2. è inserito il seguente nuovo comma 3.:**

**3.** Su determinate linee o tratte di linea indicate nel FL l'agente di condotta deve limitare, ai valori stabiliti dal FL stesso, la velocità da rispettare in corrispondenza dei segnali di 1<sup>a</sup> categoria e di avviso che presentino l'aspetto «giallo» oppure «giallo-verde» (a luci fisse o comunque lampeggianti), nonché dei segnali di avviso dei segnali di protezione propria dei PL di cui all'articolo 40. punto *b*) del RS che presentino l'aspetto di «avviso di via impedita», secondo le modalità previste dall'IEAT.

– **Articolo 33. comma 1. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

I ranghi di velocità massima sono contraddistinti nei riquadri riportati nel FL dalle lettere «A» e «B» quando la velocità massima della linea o del tratto di linea è impostata su due ranghi di velocità e dalle lettere «A», «B» e «C», oppure «A», «B» e «P», se la velocità massima è impostata su tre ranghi di velocità. Nel caso in cui i ranghi di velocità siano quattro, gli stessi sono contraddistinti dalle lettere «A», «B», «C» e «P».

– **Articolo 36. comma 1. – La nota (3) della tabella 12 è così sostituita:**

(3) Per i carri privi del riquadro indicante la velocità massima, il limite è di 80 km/h. Per i mezzi d'opera non iscritti al RIN, la velocità massima è limitata a 50 km/h, salvo indicazione più restrittiva riportata sulla targa di identificazione.

– **Articolo 38. comma 1. – Il secondo capoverso è così sostituito:**

A ciascun tratto è assegnato un grado di frenatura che viene indicato nei riquadri riportati nel FL in corrispondenza dell'inizio dei singoli tratti.

– **Articolo 52. comma 1. – Il quinto e l'ultimo capoverso sono così sostituiti:**

Nei treni merci la visita deve essere effettuata nei seguenti casi:

*a*) nella stazione di origine (stazione dove il treno viene inizialmente composto e viene emesso il documento tecnico relativo alla frenatura e alla composizione del treno). Per le successive stazioni, ai fini della visita, non sono considerate stazioni di origine quelle in cui il treno cambia la numerazione e/o la locomotiva. In

tali stazioni la visita è da limitare agli eventuali veicoli aggiunti;

Il personale incaricato del GI che provvede, nella stazione di origine, all'esposizione dei dati sul documento tecnico, di regola, deve eseguire personalmente anche la visita del materiale.

- **Articolo 52. comma 2. – Il primo punto dell'elenco è così sostituito:**
  - all'esposizione sul documento tecnico dei dati dei singoli veicoli e dei relativi totali, nonché alle annotazioni interessanti i veicoli in composizione;
- **Articolo 54. comma 8. – Il primo capoverso è così sostituito:**

**8.** All'accensione e allo spegnimento dell'impianto di illuminazione dei veicoli deve provvedervi il personale di accompagnamento dei treni; si fa eccezione per i veicoli con interruttore in cabina di guida, per i quali deve provvedervi l'agente di condotta.
- **Articolo 58. comma 3. – Il secondo capoverso è così sostituito:**

Qualora ciò non sia possibile, il personale di accompagnamento dei treni deve provvedere ad aprire i finestrini mobili come previsto dal precedente comma 2.
- **Articolo 60. comma 4. – Il secondo capoverso è così sostituito:**

L'accoppiamento e il distacco delle condotte elettriche (ad AT e a BT) devono essere eseguiti dal personale incaricato, sotto la dirigenza e la sorveglianza dell'agente di condotta.
- **Articolo 60. comma 12. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

Il controllo del regolare collegamento e l'eventuale normalizzazione degli accoppiatori a BT lungo il treno possono essere affidati al personale di verifica o a un altro agente debitamente istruito.
- **Articolo 80. – I commi 2. e 3. sono soppressi.**

## **5. MODIFICHE ALLE DISPOSIZIONI PER L'ESERCIZIO IN TELECOMANDO**

- **Articolo 3. comma 5. – Il testo è così sostituito:**

**5.** Per tutti i provvedimenti di circolazione e gli inconvenienti di esercizio per fatti avvenuti nel tratto di sua giurisdizione, il DCO deve provvedere alle comunicazioni e agli avvisi previsti dalle comuni norme regolamentari.

Spetta al DCO trasmettere, con comunicazione registrata, agli agenti che presenziano i PP nel tratto di sua giurisdizione gli avvisi per l'effettuazione, la soppressione, la fusione, la sostituzione e la rieffettuazione dei treni.
- **Articolo 4. comma 2. – Il primo capoverso è così sostituito:**

**2.** Per le comunicazioni con il DCO l'agente di condotta deve utilizzare preferibilmente i dispositivi mobili.
- **Articolo 12. comma 1. – Il testo è così sostituito:**

**1.** Gli incroci e le precedenze d'orario vengono determinati e fissati con le modalità previste dal RCT.

Nei PP, in caso di necessità, il DCO provvede a stabilire, senza particolari formalità, la nuova sede d'incrocio e la successione dei treni rispetto a quella stabilita dall'Orario di servizio, dandone comunicazione verbale all'agente che eventualmente presenzia il PP.

Per lo spostamento degli incroci e la variazione della successione dei treni che interessano una SP devono essere osservate le norme previste dal RCT.
- **Articolo 16. comma 3. – Il testo è così sostituito:**

**3.** Il DCO, ricevuto il nulla osta alla ripresa della circolazione dall'agente titolare dell'interruzione, deve disporre per la riattivazione del binario escluso dalla circolazione per mezzo dell'apposito dispositivo oppure rimuovere l'inibizione all'apertura dei segnali; in entrambi i casi, deve avvisare, con comunicazione registrata, i DM delle SP a cui era stato notificato l'annuncio di interruzione.
- **Articolo 16. comma 6. – Il terzo capoverso è così sostituito:**

L'immissione dei treni sulla tratta ridotta a binario unico è sempre vincolata al ricevimento del nulla osta da parte del DCO. Per i movimenti dei treni percorrenti il binario legale con i segnali disposti a via impedita, trovano applicazione le norme previste dall'articolo 22. commi 4. e 7.



– **Articolo 20. comma 2. – Il testo è così sostituito:**

**2.** L'operazione di ricontrollo è necessaria in tutti i casi previsti dalle presenti Disposizioni e deve essere effettuata due volte qualora il DCO debba:

- autorizzare i movimenti dei treni con i segnali disposti a via impedita;
- utilizzare il controllo di inibizione all'apertura dei segnali.

– **Articolo 22. comma 9. – Il testo è così sostituito:**

**9.** Per il movimento di un treno con il segnale di partenza disposto a via impedita da un PP impresenziato, se le condizioni locali e di impianto lo consentono, il DCO può richiedere all'agente di condotta di confermare una o più delle seguenti condizioni:

- la libertà del blocco elettrico (sulle linee a semplice binario e su quelle a doppio binario banalizzate, anche l'orientamento e la stabilizzazione del senso del blocco elettrico);
- il consenso elettrico di chiusura dei PL di linea, con la seguente comunicazione registrata:

BLOCCO ELETTRICO LIBERO [sulle linee a semplice binario e su quelle a doppio binario banalizzate: E ORIENTATO PER LA PARTENZA VERSO ..... (successiva SP o PP); sulle linee a doppio binario banalizzate: SUL BINARIO DI SINISTRA o DI DESTRA; sulle linee affiancate specificare la linea interessata]; ESISTE CONSENSO ELETTRICO DI CHIUSURA PL KM ..... (per i PL di linea).

– **Articolo 23. – Dopo il comma 3. sono inseriti i seguenti nuovi commi 4. e 5.:**

**4.** Nella tratta di sua giurisdizione la retrocessione di un treno deve essere autorizzata dal DCO con le modalità previste dal RCT.

Quando il treno debba retrocedere in una SP il DCO, prima di autorizzare il treno stesso, deve prendere gli opportuni accordi con il DM della SP interessata e ricevere il relativo nulla osta con la comunicazione registrata:

NULLA OSTA RETROCESSIONE TRENO ..... FINO AL SEGNALE DI PROTEZIONE DI ..... (oppure, sulle linee a doppio binario non banalizzate, nelle SP sprovviste del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale: FINO AL BINARIO DI STAZIONAMENTO DI .....).

**5.** Per il soccorso ai treni devono essere osservate le norme previste dal RCT.

Il preavviso e l'eventuale richiesta di soccorso di un treno fermo in linea devono essere inoltrati dall'agente di condotta al DCO.

Quando il convoglio soccorritore debba partire da una SP il DCO, prima di concedere il consenso elettrico o trasmettere il nulla osta, deve comunicare al DM della SP stessa le necessarie prescrizioni di movimento da notificare al convoglio soccorritore.

– **Allegato 2 articolo 1. – Il terzo capoverso è così sostituito:**

Le casse di manovra sono dotate di un dispositivo per la manovra a mano dei deviatori. Tale dispositivo (a esclusione di determinati deviatori di tipo oleodinamici previsti dal successivo articolo 3. 2.), è costituito da:

- una manovella o leva applicata alla cassa di manovra;
- una serratura di sicurezza a chiave per bloccare la manovella o leva in posizione di riposo per impedirne lo spostamento.

## **6. MODIFICHE ALLE DISPOSIZIONI PER L'ESERCIZIO SULLE LINEE A DOPPIO BINARIO BANALIZZATE**

– **Articolo 4. – Il terzo capoverso è così sostituito:**

Nel caso eccezionale di arresto di un treno sulla zona di attraversamento stradale di un PL, prima di provvedere per l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea, occorre il preventivo presenziamento sul posto del PL stesso con le modalità previste dall'IEPL.

– **Articolo 9. – Il quarto e il settimo capoverso sono così sostituiti:**

Terminata la necessità, il DM o il DCO interessato, dopo aver provveduto alla riattivazione del binario e aver notificato la prescrizione di movimento relativa alla marcia a vista specifica in corrispondenza degli eventuali PL ancora da impegnare dal treno medesimo e le limitazioni previste per gli eventuali deviatori in linea posti tra il treno fermo e il successivo segnale, può autorizzare l'agente di condotta alla ripresa della corsa del treno stesso con la comunicazione registrata:

Le medesime modalità devono essere adottate nel caso di arresto di un treno nell'ambito di una stazione disabilitata oppure disabilitata e impresenziata (o esercitata in regime TP o TP/EDCO).

## 7. MODIFICHE ALL'ISTRUZIONE PER IL SERVIZIO DEI MANOVRATORI

- **Premessa – Le procedure di interfaccia degli scenari n° 2, n° 3 e n° 4 della Tabella 2 sono così sostituiti:**

Tabella 2

Procedure di interfaccia per gli scenari di organizzazione del servizio delle manovre.

Scenari	Procedure di interfaccia
n° 1	Nessuna
n° 2	Premessa; 2.; 3.; 8.7.; 13.; 14.; 15.; 16.; 18.; 19.; 20.8.; 20.9.; 21.1.; 21.2.; 21.3.; 21.4.; 21.6.; 21.7.1.; 21.8.1.; 21.9.1.; 21.9.2.; 21.10.; 22.; 23.; 24.; 25.; 26.1.; 27.; allegato 1; allegato 2; allegato 5; allegato 6.
n° 3	Premessa; 1.; 2.; 3.; 8.7.; 13.; 14.; 18.; 19.; 20.; 21.1.; 21.2.; 21.5.; 21.6.; 21.7.1.; 21.9.1.; 21.9.2.; 22.; 23.; 26.1.; 27.; allegato 1; allegato 2; allegato 5; allegato 6.
n° 4	Premessa; 1.; 2.; 3.; 8.7.; 13.; 14.; 15.; 16.; 18.; 19.; 20.; 21.1.; 21.2.; 21.3.; 21.4.; 21.5.; 21.6.; 21.7.1.; 21.8.1.; 21.9.; 21.10.; 22.; 23.; 24.; 25.; 26.1.; 27.; allegato 1; allegato 2; allegato 5; allegato 6.
n° 5	Nessuna

- **Il testo a pagina 11 è così sostituito:**

Ai sensi della legislazione vigente, nelle stazioni appositamente individuate, il GI fornisce i servizi di manovra alle IF.

Per la fornitura di tali servizi la competente Direzione del GI e le IF, per ciascuna stazione, devono formalizzare opportuni accordi atti a specificare almeno:

- le modalità per la consegna tra il GI e le IF e viceversa dei veicoli interessati alle operazioni di manovra, ai fini della delimitazione delle relative responsabilità;
- le attribuzioni per lo stazionamento dei veicoli (1), nel rispetto dei criteri previsti dalla normativa vigente, tenuto conto dell'organizzazione del servizio della stazione;
- le caratteristiche dei veicoli connesse ai servizi di manovra forniti, qualora non riportate nella parte riguardante i veicoli prevista dalla presente Istruzione.

Per l'inequivocabile determinazione delle responsabilità, la consegna dei veicoli tra le IF e il GI deve avvenire in forma registrata, in base ad accordi stabiliti in sede locale e riportati nel RDS.

Ciascuna IF è responsabile di tutti gli accertamenti relativi ai veicoli e alla conformità del carico, delle prescrizioni tecniche da consegnare al treno, nonché delle informazioni da fornire al GI per il corretto svolgimento delle operazioni di sua competenza.

(1) Con il termine *veicolo* si definisce un qualsiasi veicolo ferroviario, con o senza trazione, atto a circolare con le proprie ruote sull'infrastruttura ferroviaria.

- **Articolo 3. – Il secondo capoverso è così sostituito:**

Le particolari condizioni di cui sopra devono essere riportate nel RDS (allegato 6). Tutti gli agenti stabilmente o temporaneamente adibiti alla stazione devono prendere esatta conoscenza del contenuto del suddetto registro, apponendo data e firma nelle apposite finche dello stesso.

- **Il titolo a pagina 15 è così sostituito:**

## **VEICOLI**

- **Articolo 13.2. – Il testo è così sostituito:**

I punti determinati sono aree di un impianto ferroviario date in concessione ai privati per deposito, carico e scarico di merci. Le norme di esercizio relative ai punti determinati devono essere stabilite in sede locale e riportate nel RDS.

- **Articolo 20.4. – Alla fine del testo è inserito il seguente nuovo capoverso:**

Nelle stazioni l'arrivo, la partenza o il transito di un treno non protetto dal SCMT e/o dal SSC sono ammessi contemporaneamente a un movimento di manovra solo quando ricorrano le condizioni di cui sopra e purché il relativo itinerario non sia convergente con l'istradamento.

- **Articolo 21.1.2. – Il primo capoverso è così sostituito:**

L'attivazione del freno continuo automatico deve essere prevista per i movimenti di manovra che si svolgono sui binari non indipendenti da quelli di circolazione, nonché per i movimenti che interessano i veicoli con viaggiatori a bordo.

- **Articolo 25.2. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

Durante il movimento, il manovratore deve agire direttamente sulla valvola portatile di frenatura per ottenere, quando occorra, l'arresto della colonna in manovra, e deve prestare attenzione ai segnali fissi relativi al percorso e agli eventuali segnali a mano fatti da altri agenti. Per la ripresa del movimento dopo un eventuale arresto, il manovratore deve impartire l'esplicito ordine all'agente di condotta, prendendo con lo stesso gli eventuali accordi necessari.

- **Articolo 26.6. – Il primo capoverso è così sostituito:**

I mezzi leggeri e le locomotive isolate devono essere stazionati a cura dell'agente di condotta.

- **Allegato 1 articolo 4. – I commi 4. e 7. sono così sostituiti:**

**4.** Nel periodo indicato al precedente comma 2., in relazione alle condizioni climatiche del momento o su richiesta dei viaggiatori, è data facoltà al capotreno di disporre per l'erogazione o per la sospensione del RE.

**7.** Il riscaldamento è, di norma, regolato dall'agente di condotta; il capotreno può intervenire all'occorrenza per farlo erogare o sospendere quando ciò sia ritenuto opportuno in relazione alle condizioni climatiche del momento o venga richiesto dai viaggiatori.

- **Allegato 2 articolo 2. – Il comma 2. è così sostituito:**

### **2. Distanziamento.**

Per i treni merci in servizio interno, nonché per i treni merci in servizio internazionale aventi origine nelle stazioni dell'infrastruttura ferroviaria gestita da FERROVIENORD e diretti all'estero, valgono, oltre a quanto previsto dal RID e dalla legislazione vigente, le seguenti norme di distanziamento:

- i carri cisterna marcati con striscia dipinta di colore arancione larga circa 30 cm che avvolge senza interruzione il serbatoio a metà altezza (gas liquefatti, liquefatti refrigerati, disciolti), nonché le cisterne recanti etichette di pericolo conformi al modello n° 4.3 di cui al RID, devono essere separati con almeno un carro carico di materie inerti da carri carichi con travi e/o lamiere piane e/o profilati di qualunque tipo.

Ai sensi del precedente alinea, sono da considerare «carri carichi di materie inerti» i carri che non recano le etichette di pericolo previste dal RID.

- **Allegato 3 articolo 1. – Il comma 3. è così sostituito:**

**3.** Le presenti norme si applicano ai veicoli che circolano sull'infrastruttura ferroviaria gestita da FERROVIENORD.

Le suddette norme non si applicano ai mezzi di trazione (elettrotreni, autotreni, automotrici e loro rimorchi nonché le locomotive).

- **Allegato 4 comma 5. – Il testo è così sostituito:**

**5.** Nel caso di inconvenienti ai trasporti di corrosivi, veleni, infiammabili o altre merci pericolose, tutti riconoscibili dalle apposite etichette di pericolo applicate sui carri, i manovratori devono usare le opportune cautele personali a salvaguardia della propria incolumità.

Il pericolo maggiore che presenta il trasporto di corrosivi e veleni consiste nei danni che possono derivare alle

persone per il contatto con le materie stesse o per la respirazione del pulviscolo e dei vapori eventualmente emanati. Perciò, in caso di guasti ai recipienti, i manovratori devono usare tutte le precauzioni possibili per non venire a contatto con la materia che si disperde e non devono entrare in un carro coperto se non dopo aver provveduto alla sua completa ventilazione.

In caso di inconvenienti ai carri che trasportano cisterne contenenti gas, i manovratori devono evitare di respirare i vapori tenendosi a debita distanza e sopravento.

È vietato fumare e accendere fiamme libere in prossimità dei carri carichi delle suddette materie.

– **Dopo l'allegato 5 è inserito il seguente nuovo allegato 6:**

**ALLEGATO 6 – REGISTRO DELLE DISPOSIZIONI DI SERVIZIO**

**1. GENERALITÀ**

Il RDS della stazione è il documento attraverso il quale vengono fornite agli agenti che vi prestano servizio tutte le informazioni e le notizie utili allo svolgimento delle attività nella stazione stessa.

**2. REDAZIONE**

Il RDS è suddiviso in due parti:

- la parte prima, riporta le caratteristiche infrastrutturali, le attrezzature tecnologiche e le disposizioni relative alla gestione della stazione;
- la parte seconda, riporta le disposizioni relative alla gestione del servizio delle manovre programmate.

Entrambe le parti devono essere provviste della relativa documentazione complementare, degli aggiornamenti e dei prospetti per le firme.

La parte prima deve essere redatta e firmata, su ciascuna pagina, dal Responsabile Unità Circolazione che ha giurisdizione sulla stazione.

La parte seconda deve essere redatta solo per le stazioni nelle quali l'attività di manovra viene svolta, non soltanto in circostanze occasionali o in situazioni di emergenza, ma anche sulla base di una programmazione, sia per la movimentazione di veicoli all'interno della stazione sia per la composizione e la scomposizione dei treni.

Se nella stazione il servizio delle manovre è affidato all'IF, la parte seconda deve essere redatta e firmata, su ciascuna pagina, dal referente dell'IF stessa secondo le modalità di seguito riportate.

Il Responsabile Unità Circolazione che ha giurisdizione sulla stazione deve fornire le indicazioni per la redazione della parte seconda al referente dell'IF; quest'ultimo deve trasmettere al Responsabile Unità Circolazione una copia della parte seconda redatta secondo le indicazioni ricevute.

Il Responsabile Unità Circolazione, esaminato l'elaborato, deve rinviarlo al referente dell'IF con il proprio parere di conformità per quanto riguarda l'ottemperanza alle istruzioni di compilazione precedentemente fornite. In caso di parere negativo, il referente dell'IF deve provvedere alla rielaborazione, secondo le indicazioni del Responsabile Unità Circolazione, e per il successivo invio, in attesa del parere favorevole.

Il Responsabile Unità Circolazione deve ricevere dal referente dell'IF una copia della parte seconda della quale ha fornito il suo parere favorevole.

Se nella stazione operano più IF, la parte seconda del RDS deve essere compilata per ogni singola IF.

Se invece nella stazione il servizio delle manovre è affidato al personale del GI, entrambe le parti prima e seconda devono essere redatte e firmate, su ciascuna pagina, dal Responsabile Unità Circolazione.

**3. DISTRIBUZIONE**

Dagli originali del RDS, devono essere prodotte, a cura del Responsabile Unità Circolazione, le copie da fornire:

- a ogni postazione di lavoro della stazione dove svolge la propria attività il personale del GI addetto alla circolazione dei treni, al servizio deviatoti e segnali e a quello delle manovre;
- alla sede del DCO di giurisdizione;
- al referente dell'IF (limitatamente alla parte prima), se nella stazione il servizio delle manovre è affidato all'IF stessa.

Il Responsabile Unità Circolazione deve provvedere alla distribuzione delle copie, notificando l'emissione del documento a tutti gli agenti interessati e ritirandone ricevuta.

Gli agenti interessati del GI devono prendere visione del RDS e apporre la propria firma negli appositi prospetti della copia conservata nella propria stazione.

L'apposizione della firma costituisce l'attestazione della conoscenza del contenuto del RDS.

I RDS possono anche essere riprodotti in formato elettronico in modo da consentirne la consultazione e la stampa senza la possibilità di apportare modifiche.

La riproduzione e la distribuzione del RDS nelle postazioni di lavoro delle IF rientrano nelle competenze delle IF stesse.

#### **4. AGGIORNAMENTI**

Il RDS deve essere predisposto con contenitori a fogli mobili.

Occorrendo apportare degli aggiornamenti al RDS, devono essere tempestivamente approntate, dal Responsabile Unità Circolazione (o dal referente dell'IF), le pagine sostitutive.

Qualora le modifiche al testo siano tali da provocare variazioni nella numerazione delle pagine, si deve ricorrere all'emissione di una o più pagine con lo stesso numero di quella modificata, seguito dal suffisso -1, -2, -3, ecc... fino al ripristino della normale numerazione.

Le modalità per la trasmissione delle modifiche e per la distribuzione agli agenti interessati sono analoghe a quelle previste per il documento originario.

È a discrezione del Responsabile Unità Circolazione provvedere a una nuova edizione del RDS in relazione alla natura e alle dimensioni delle modifiche da apportare.

#### **8. MODIFICHE ALL'ISTRUZIONE PER L'ESERCIZIO DEGLI IMPIANTI DI TRAZIONE ELETTRICA**

– **Articolo 20. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

La competente struttura del GI deve impartire apposite disposizioni per l'attuazione delle norme di cui sopra, in relazione anche alle particolari condizioni locali.

– **Allegato 10 articolo 1.3. – Il penultimo e l'ultimo capoverso sono così sostituiti:**

Il personale abilitato delle IA può effettuare la posa dei dispositivi di cortocircuito, in base ai confini della parte disalimentata che gli vengono comunicati dall'agente titolare dell'interruzione, o suo incaricato, come sopra specificato, nonché la successiva rimozione.

Il personale delle IA non abilitato alla posa dei dispositivi di cortocircuito non può eseguire alcuna operazione in relazione alla posa e alla rimozione dei dispositivi stessi. Le comunicazioni al suddetto personale, relative alla disalimentazione e alla messa a terra (tramite l'applicazione dei dispositivi di cortocircuito) delle condutture di TE e alla successiva rialimentazione, vengono effettuate con l'agente titolare dell'interruzione, o suo incaricato, tramite il modulo 0956.

– **Allegato 10 articolo 1.4. – Il testo è così sostituito:**

I soggetti terzi (personale esterno non facente parte delle IA), non essendo in possesso di alcuna abilitazione, non possono eseguire alcuna operazione in relazione alla posa e alla rimozione dei dispositivi di cortocircuito. Le comunicazioni ai soggetti terzi, relative alla disalimentazione e alla messa a terra (tramite l'applicazione dei dispositivi di cortocircuito) delle condutture di TE e alla successiva rialimentazione, vengono effettuate con l'agente titolare dell'interruzione, o suo incaricato, tramite il modulo 0956.

– **Allegato 12 modulo 0450 – Il testo della nota (1) del modulo viene così sostituito:**

(1) Numero progressivo del modulo e numero saltuario di due cifre.

– **Allegato 14 modulo 0466 – Il testo della nota (1) del modulo viene così sostituito:**

(1) Numero progressivo del modulo e numero saltuario di due cifre.

#### **9. MODIFICHE ALL'ISTRUZIONE PER L'ESERCIZIO CON SISTEMA DI BLOCCO ELETTRICO AUTOMATICO**

– **Articolo 3.9.2. – Il primo capoverso è così sostituito:**

In caso di guasto di una sezione di blocco intermedia con circolazione dei treni in entrambi i sensi di marcia su un solo binario, il distanziamento dei treni può essere effettuato, dopo l'inversione del senso del blocco ottenuta mediante l'impiego del tasto o della funzione «TbBA», solo con il BA, a condizione che il segnale di partenza si disponga a via libera oppure ci si possa avvalere del segnale di avvio.

– **Articolo 11.8.2. – Il primo capoverso è così sostituito:**

In caso di guasto di una sezione di blocco intermedia, il distanziamento dei treni può essere effettuato, dopo l'inversione del senso del blocco ottenuta mediante l'impiego del tasto o della funzione «TbBA», solo con il BA, a condizione che il segnale di partenza si disponga a via libera oppure ci si possa avvalere del segnale di avvio.

– **Articolo 14.2. – Il testo è così sostituito:**

Quando il BA risulta inefficiente, spetta sempre al DCO provvedere al distanziamento dei treni; quest'ultimo deve accertare la libertà della tratta interessata nei seguenti casi.

a) Linee a doppio binario banalizzate:

- guasto del BA con circolazione dei treni in entrambi i sensi di marcia su un solo binario;
- mancata inversione del senso del blocco;
- guasto del dispositivo di riattivazione del binario.

b) Linee a doppio binario non banalizzate:

- guasto del BA con circolazione a binario unico su linea a doppio binario non banalizzata per i treni percorrenti il binario legale.

c) Linee a semplice binario:

- guasto del BA;
- mancata inversione del senso del blocco.

Il DCO deve provvedere al distanziamento dei treni anche in caso di lavori di manutenzione e di riparazione al BA, o a enti che hanno influenza sul blocco stesso, a seguito dell'emissione del modulo 0452, secondo le modalità previste dall'IMIS.

Le prescrizioni di movimento riferite al guasto del BA devono essere rilasciate limitatamente alla tratta compresa fra due PP limitrofi (o fra una SP e un PP).

– **Dopo l'articolo 14.3. è inserito il seguente nuovo articolo 14.4.:**

**Articolo 14.4. Distanziamento dei treni con una o più sezioni occupate**

Sulle linee a doppio binario banalizzate con circolazione dei treni in entrambi i sensi di marcia su un solo binario e sulle linee a semplice binario, l'inversione del senso del blocco fra due PP limitrofi (o fra un PP e una SP), quando sul binario stesso siano occupate per guasto una o più sezioni di blocco, è possibile mediante l'impiego del comando o della funzione «TbBA».

L'impiego di tale comando o funzione deve essere subordinato all'accertamento, da parte del DCO, che l'ultimo treno che ha impegnato la relativa tratta sia effettivamente giunto completo nel PP (o nella SP) interessato.

In caso di guasto di una sezione di blocco intermedia, il distanziamento dei treni può essere effettuato, dopo l'inversione del senso del blocco ottenuta mediante l'impiego del comando o della funzione «TbBA», solo con il BA, a condizione che il segnale di partenza si disponga a via libera oppure ci si possa avvalere del segnale di avvio.

Qualora, invece, anche in uno solo dei PP limitrofi (o in una SP), il segnale di partenza non si disponga a via libera o non ci si possa avvalere del segnale di avvio, il distanziamento dei treni deve avvenire come nei casi previsti dall'articolo 14.2., a cominciare dal primo treno per il quale si determini tale situazione.

## **10. MODIFICHE ALL'ISTRUZIONE PER L'ESERCIZIO DELLE APPARECCHIATURE TECNOLOGICHE A BORDO DEI VEICOLI**

– **Articolo 5.2.1. comma 2. – Il terzo capoverso è così sostituito:**

l'esclusione/reinclusione. Tale pulsante si illumina a luce blu fissa con la funzione RSC inserita (attiva). Il pulsante «RSC» può illuminarsi a luce blu lampeggiante (qualora l'inserzione della funzione RSC non sia L'operazione di prericognoscimento deve essere eseguita anche in caso di sequenza logica restrittiva per avviso di inizio zona non codificata prevista dall'articolo 4. comma 2. punto a). In tal caso, il pulsante non si illumina.

– **Articolo 10.1. – Il terzo punto dell'elenco è così sostituito:**

- il PI del segnale di partenza di determinati binari di stazione è seguito da un secondo PI commutabile. Tali binari sono muniti anche di un dispositivo che permette l'attivazione del secondo PI. Quest'ultimo PI viene segnalato dallo specifico picchetto di «PI posticipato». L'attivazione del secondo PI determina la disattivazione del PI in corrispondenza del segnale. Tale operazione deve essere eseguita dal DM o dal DCO nei casi di partenza del treno con il veicolo di testa oltre il segnale (articolo 21.9.).

- **Articolo 10.2.1. – Il sesto punto della lettera a) è così sostituito:**
  - un pulsante «RSC» per l’inserzione/disinserzione della funzione RSC oppure per ottenerne correttamente eseguita), oppure da luce blu fissa può passare a luce blu lampeggiante (qualora non venga correttamente eseguita la disinserzione della funzione RSC);
- **Articolo 14. – Il secondo capoverso è così sostituito:**

L’agente di condotta che prende in consegna il mezzo di trazione, qualora trovi il commutatore CEA in posizione «DISINSERITO» (oppure anche solo dissigillato) e l’anormalità non sia registrata sul libro di bordo del veicolo, deve commutarlo nella posizione di «INSERITO» e procedere all’inserzione dell’apparecchiatura. In tali casi, l’apparecchiatura deve essere considerata guasta solo se l’esito dell’autotest risulti negativo.
- **Articolo 21.1. – L’ultimo capoverso è così sostituito:**

Quando il capotreno prende posto in cabina di guida, deve assolvere alle funzioni proprie del suo profilo professionale nelle stazioni di origine, di fermata e di termine corsa.
- **Articolo 21.8. – Il testo è così sostituito:**

La funzione Vigilante deve essere sempre inserita sia per i movimenti di treni sia per i movimenti di manovra. Nel caso di guasti/anormalità al SSB che determinano la perdita della protezione del SCMT (funzione SCMT non attiva), l’agente di condotta può proseguire fino alla stazione di termine corsa non superando la velocità di 50 km/h. Nel caso in cui anche la funzione Vigilante non possa essere mantenuta inserita, il treno può comunque proseguire fino alla stazione di termine corsa non superando la velocità di 50 km/h, purché sia presente in cabina di guida un altro agente con l’obbligo di sorvegliare sulla vigilanza dell’agente di condotta e intervenire, arrestando e immobilizzando il treno, nel caso di mancata vigilanza dell’agente di condotta.
- **Articolo 21.9. – Il quinto capoverso è così sostituito:**

In tale evenienza, l’agente di condotta, qualora la partenza avvenga con il segnale disposto a via impedita, deve effettuare l’operazione di Supero Rosso alla messa in movimento del treno.
- **Articolo 25.2. – L’ultimo punto dell’elenco è così sostituito:**
  - su determinate linee o tratte di linea indicate nel FL, limitare, ai valori stabiliti dal FL stesso, la velocità da rispettare in corrispondenza dei segnali di 1<sup>a</sup> categoria e di avviso che presentino l’aspetto «giallo» oppure «giallo-verde» (a luci fisse o comunque lampeggianti), nonché dei segnali di avviso dei segnali di protezione propria dei PL di cui all’articolo 40. punto b) del RS che presentino l’aspetto di «avviso di via impedita».
- **Articolo 25.4. – L’ultimo punto dell’elenco è così sostituito:**
  - su determinate linee o tratte di linea indicate nel FL, limitare, ai valori stabiliti dal FL stesso, la velocità da rispettare in corrispondenza dei segnali di 1<sup>a</sup> categoria e di avviso che presentino l’aspetto «giallo» oppure «giallo-verde» (a luci fisse o comunque lampeggianti), nonché dei segnali di avviso dei segnali di protezione propria dei PL di cui all’articolo 40. punto b) del RS che presentino l’aspetto di «avviso di via impedita».
- **Articolo 26.4.2. – Il primo punto dell’elenco è così sostituito:**
  - Comunicazione dell’agente di condotta:  
«Treno ..... fermo in precedenza al segnale ..... (*funzione del segnale ed eventuale denominazione della località di servizio*), esclusione della funzione RSC fino al segnale ..... per continue variazioni di codice che ne impediscono l’avvicinamento».
- **Articolo 26.6. – Il quarto capoverso è così sostituito:**

In tale evenienza, l’agente di condotta deve arrestare il treno prima del segnale di partenza della stazione (o del segnale di protezione del bivio o del posto di comunicazione) che delimita l’inizio del tratto di linea interessato all’esclusione, escludere la funzione SCMT (articolo 16.1.) e reincluderla (articolo 16.2.) appena superato il segnale di protezione della località di servizio che delimita il termine del tratto di linea interessato alla predetta esclusione.
- **Articolo 26.8.3. – Il primo e il quarto punto dell’elenco nonché l’ultimo capoverso della lettera a) sono così sostituiti:**
  - siete autorizzati a riprendere la corsa, procedete con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, salvo ricezione codice in linea, fino al successivo segnale di 1<sup>a</sup> categoria rispettando le relative indicazioni (per le tratte di linea attrezzate con il BA);

- fermate prima di impegnare i deviatori ubicati ..... e oltrepassateli con cautela non superando la velocità di 30 km/h dopo averne accertata la regolare disposizione per il corretto tracciato (per i deviatori in linea compresi tra il primo cippo chilometrico comunicato dall'agente di condotta e il successivo segnale di 1<sup>a</sup> categoria).

Nel caso particolare in cui tra i cippi chilometrici comunicati dall'agente di condotta sia ubicato un segnale di PBA o di protezione propria dei PL e non sia possibile accertare se il treno l'abbia già superato o meno, il DM o il DCO deve autorizzare l'agente di condotta per la ripresa della corsa del treno, con le prescrizioni di movimento di cui sopra, tenendo presente che le prescrizioni relative alla marcia a vista specifica in corrispondenza dei PL devono essere notificate per quelli compresi tra il primo cippo chilometrico comunicato dall'agente di condotta e il successivo segnale di 1<sup>a</sup> categoria o di protezione propria dei PL ubicato oltre il secondo cippo chilometrico comunicato dall'agente di condotta stesso; le prescrizioni relative ai deviatori di linea devono essere notificate per quelli compresi tra il primo cippo chilometrico comunicato dall'agente di condotta e il successivo segnale di 1<sup>a</sup> categoria ubicato oltre il secondo cippo chilometrico comunicato dall'agente di condotta stesso.

– **Articolo 26.8.4. – I primi due punti dell'elenco nonché il quintultimo e il terzultimo capoverso sono così sostituiti:**

- Caso previsto dal punto 2. a):  
«si autorizza la ripresa della corsa non superando la velocità di ..... km/h (*velocità di rallentamento*) fino a ..... (*primo cippo chilometrico o località di servizio ubicati oltre il termine del rallentamento stesso*) [oppure: sull'itinerario di ..... (arrivo, partenza o transito) di ..... (*denominazione della località di servizio*)].»
- Casi previsti dal punto 2. b) e c):
  - in linea o per itinerari di corretto tracciato: «si autorizza la ripresa della corsa senza ulteriori limitazioni di velocità»;
  - per itinerari deviati: «si autorizza la ripresa della corsa non superando la velocità di ..... (30 km/h o 60 km/h o 100 km/h a seconda della velocità imposta dalla deviata) sull'itinerario di ..... (arrivo, partenza o transito) di ..... (*indicare la denominazione della località di servizio*)».

Nel caso previsto dal punto 2. a), il DM o il DCO che ha ricevuto la comunicazione dell'anormalità, deve anche avvisare il DM o il DCO della precedente località di servizio, con comunicazione registrata, con la formula:

- DM (oppure DCO) di ..... (*denominazione della località di servizio*) treno ..... ha rilevato guasto a terra con visualizzazione del messaggio «PROBABILE RALLENTAMENTO NON GESTITO» tra ..... e ..... (*località di servizio delimitanti il tratto di linea in soggezione*).

Nel caso previsto dal punto 2. b), il DM o il DCO che ha ricevuto la comunicazione dell'anormalità, deve notificare ai treni da inviare sullo stesso binario in senso inverso a quello del treno che ha segnalato l'anormalità, 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 con la formula di cui sopra.

– **Dopo l'articolo 26.11. è inserito il seguente nuovo articolo 26.12.:**

**Articolo 26.12. Ripresa della corsa per assenza di codice in zona codificata**

Quando durante la corsa del treno si manifesti l'assenza di codice in zona codificata trova applicazione quanto previsto dall'articolo 5.3.5.

Nel caso di arresto del treno, permanendo accesa la luce «AC» in cabina di guida, l'agente di condotta non può proseguire senza aver ricevuto l'autorizzazione per la ripresa della corsa da parte del DM o del DCO.

Per le comunicazioni registrate di cui sopra devono essere utilizzate le formule di seguito indicate.

- Comunicazione dell'agente di condotta:  
«Treno ..... fermo tra il km ..... e il km ..... (*cippi chilometrici limitrofi*) tra ..... e ..... [oppure: sull'itinerario di ..... (arrivo o partenza) di ..... (*denominazione della località di servizio*)], per assenza di codice in zona codificata».
- Autorizzazione del DM o del DCO:  
«Treno ..... fermo tra il km ..... e il km ..... (*cippi chilometrici limitrofi*) tra ..... e ..... [oppure: sull'itinerario di ..... (arrivo o partenza) di ..... (*denominazione della località di servizio*)], per assenza di codice in zona codificata nulla osta ripresa della corsa con le modalità previste dall'articolo 5.3.5. dell'IEAT».



- **Articolo 29.2.1. – Il terzo punto dell’elenco della lettera a) è così sostituito:**
  - un pulsante «RSC» per l’inserzione/disinserzione della funzione RSC oppure per ottenerne l’esclusione/reinclusione. Tale pulsante si illumina a luce blu fissa con la funzione RSC inserita (attiva). Il pulsante «RSC» può illuminarsi a luce blu lampeggiante (qualora l’inserzione della funzione RSC non sia correttamente eseguita), oppure da luce blu fissa può passare a luce blu lampeggiante (qualora non venga correttamente eseguita la disinserzione della funzione RSC);
- **Articolo 40.1. – L’ultimo capoverso è così sostituito:**

Quando il capotreno prende posto in cabina di guida, deve assolvere alle funzioni proprie del suo profilo professionale nelle stazioni di origine, di fermata e di termine corsa.
- **Articolo 40.8. – Il testo è così sostituito:**

La funzione Vigilante deve essere sempre inserita sia per i movimenti di treni sia per i movimenti di manovra. Nel caso di guasti/anormalità al SSB e/o del SST che determinano la perdita della protezione del SCMT e del SSC (funzioni SCMT e SSC non attive), l’agente di condotta può proseguire fino alla stazione di termine corsa non superando la velocità di 50 km/h. Nel caso in cui anche la funzione Vigilante non possa essere mantenuta inserita, il treno può comunque proseguire fino alla stazione di termine corsa non superando la velocità di 50 km/h, purché sia presente in cabina di guida un altro agente con l’obbligo di sorvegliare sulla vigilanza dell’agente di condotta e intervenire, arrestando e immobilizzando il treno, nel caso di mancata vigilanza dell’agente di condotta.
- **Articolo 44.5. – L’ultimo punto dell’elenco è così sostituito:**
  - su determinate linee o tratte di linea indicate nel FL, limitare, ai valori stabiliti dal FL stesso, la velocità da rispettare in corrispondenza dei segnali di 1<sup>a</sup> categoria e di avviso che presentino l’aspetto «giallo» oppure «giallo-verde» (a luci fisse o comunque lampeggianti), nonché dei segnali di avviso dei segnali di protezione propria dei PL di cui all’articolo 40. punto b) del RS che presentino l’aspetto di «avviso di via impedita».
- **Articolo 44.6. – L’ultimo punto dell’elenco è così sostituito:**
  - su determinate linee o tratte di linea indicate nel FL, limitare, ai valori stabiliti dal FL stesso, la velocità da rispettare in corrispondenza dei segnali di 1<sup>a</sup> categoria e di avviso che presentino l’aspetto «giallo» oppure «giallo-verde» (a luci fisse o comunque lampeggianti), nonché dei segnali di avviso dei segnali di protezione propria dei PL di cui all’articolo 40. punto b) del RS che presentino l’aspetto di «avviso di via impedita».
- **Articolo 45.4.2. – Il primo punto dell’elenco è così sostituito:**
  - Comunicazione dell’agente di condotta:  
«Treno ..... fermo in precedenza al segnale ..... (*funzione del segnale ed eventuale denominazione della località di servizio*), esclusione della funzione RSC fino al segnale ..... per continue variazioni di codice che ne impediscono l’avvicinamento».
- **Articolo 45.6. – La lettera b) dell’elenco puntato è così sostituita:**

b) nel caso di funzione SCMT esclusa nel percorrere un determinato tratto di linea, salvo riduzioni di velocità più restrittive, deve rispettare quanto previsto dal precedente punto a), qualora sul tratto di linea interessato dall’anormalità il treno circoli con la via libera telefonica o con l’accertamento della libertà della tratta interessata, altrimenti devono essere applicate le norme previste per il caso di guasto al SSB con attivazione della frenatura d’urgenza non riarmabile [articolo 45.11.1. punto a)];
- **Articolo 45.7. – La lettera b) dell’elenco puntato è così sostituita:**

b) sulle linee o tratte di linea attrezzate con il SST del SSC, con l’esclusione della funzione RSC il SSB passerà in modalità «SSC» restando in tale modalità fino alla reinclusione manuale della funzione RSC (articolo 36.4.). In tale evenienza, il tratto di linea interessato dall’anormalità deve essere percorso nel rispetto di quanto previsto dall’articolo 44.5.;
- **Articolo 45.9.1.3. – Il primo e il quarto punto dell’elenco nonché l’ultimo capoverso della lettera a) sono così sostituiti:**
  - siete autorizzati a riprendere la corsa, procedete con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, salvo ricezione codice in linea, fino al successivo segnale di 1<sup>a</sup> categoria rispettando le relative indicazioni (*per le tratte di linea attrezzate con il BA*);

- fermate prima di impegnare i deviatori ubicati ..... e oltrepassateli con cautela non superando la velocità di 30 km/h dopo averne accertata la regolare disposizione per il corretto tracciato (*per i deviatori in linea compresi tra il primo cippo chilometrico comunicato dall'agente di condotta e il successivo segnale di 1<sup>a</sup> categoria*).

Nel caso particolare in cui tra i cippi chilometrici comunicati dall'agente di condotta sia ubicato un segnale di PBA o di protezione propria dei PL e non sia possibile accertare se il treno l'abbia già superato o meno, il DM o il DCO deve autorizzare l'agente di condotta per la ripresa della corsa del treno, con le prescrizioni di movimento di cui sopra, tenendo presente che le prescrizioni relative alla marcia a vista specifica in corrispondenza dei PL devono essere notificate per quelli compresi tra il primo cippo chilometrico comunicato dall'agente di condotta e il successivo segnale di 1<sup>a</sup> categoria o di protezione propria dei PL ubicato oltre il secondo cippo chilometrico comunicato dall'agente di condotta stesso; le prescrizioni relative ai deviatori di linea devono essere notificate per quelli compresi tra il primo cippo chilometrico comunicato dall'agente di condotta e il successivo segnale di 1<sup>a</sup> categoria ubicato oltre il secondo cippo chilometrico comunicato dall'agente di condotta stesso.

- **Articolo 45.10. – Il secondo capoverso è così sostituito:**

Il SSB può visualizzare determinati messaggi di guasto a bordo che non determinano la frenatura d'urgenza alla successiva condizione di treno fermo dopo il loro verificarsi. In tali casi, l'agente di condotta ha il compito di riconoscere le indicazioni di errore; qualora il messaggio di errore sia «Errore comunicazione con RCE», l'agente di condotta deve considerare il veicolo sprovvisto di apparecchiatura di registrazione degli eventi di condotta e, pertanto, applicare le relative norme vigenti.

- **Articolo 45.11.2. – La lettera b) dell'elenco puntato è così sostituita:**

b) sulle linee o tratte di linea attrezzate con il SST del SSC, il SSB passerà in modalità «SSC». In tale evenienza, l'agente di condotta deve applicare quanto previsto dall'articolo 44.5.;

- **Articolo 45.11.3. – La lettera a) dell'elenco puntato è così sostituita:**

a) sulle linee o tratte di linea attrezzate con il SST del SSC, il SSB passerà in modalità «Predisposizione (SCMT/SSC)». In tale evenienza, l'agente di condotta deve applicare quanto previsto dall'articolo 45.11.1. punto a);

- **Articolo 45.13. – Il primo capoverso è così sostituito:**

Il detentore dei veicoli provvisti del SSB del SCMT e del SSC deve riportare sui libri di bordo specifica annotazione (tipo di apparecchiatura installata, funzioni realizzate, ecc...).

- **Dopo l'articolo 45.13. è inserito il seguente nuovo articolo 45.14.:**

**45.14. Ripresa della corsa per assenza di codice in zona codificata**

Vedasi l'articolo 26.12.

- **Articolo 48.1. – Il terzo capoverso è così sostituito:**

Durante l'effettuazione del servizio il sistema di registrazione degli eventi, relativo alla cabina utilizzata per l'effettuazione del treno, deve essere inserito ed efficiente.

- **Articolo 48.2. – Il testo è così sostituito:**

Qualora prima della partenza del treno dalla stazione di origine venga rilevato guasto il sistema di registrazione degli eventi relativo alla cabina di guida utilizzata per l'effettuazione del treno, è ammesso utilizzare il veicolo per la condotta, purché nel convoglio vi sia un altro sistema di registrazione degli eventi attivo ed efficiente; l'utilizzo può avvenire unicamente per il raggiungimento della prima località di servizio dove sia possibile sostituire il veicolo con altro avente il sistema di registrazione efficiente.

Qualora durante la corsa si verifichi il guasto del sistema di registrazione degli eventi relativo alla cabina di guida utilizzata per l'effettuazione del treno e non sia possibile utilizzarne un altro, il treno può proseguire fino alla stazione di termine corsa, senza restrizioni di marcia.

## **11. MODIFICHE AL REPERTORIO DEI MODULI**

- **Articolo 1. – Il quinto capoverso è così sostituito:**

I moduli possono essere consegnati direttamente oppure se ne può trasmettere il contenuto tramite dispaccio attraverso i dispositivi mobili o le altre apparecchiature telefoniche.

– **Articolo 4. – I commi 10. e 11. sono così sostituiti:**

**10.** Nelle stazioni porta il dirigente movimento deve utilizzare il modulo 0229/2 in suo possesso, compilandolo di iniziativa per la parte di sua competenza (prescrizioni di movimento relative all'itinerario di partenza, all'esistenza della via libera di blocco elettrico e agli eventuali passaggi a livello e deviatori di linea protetti dal segnale di partenza). Il Dirigente Centrale Operativo, nel trasmettere il nulla osta al dirigente movimento (tramite il modulo 0181), deve integrarlo con le altre eventuali prescrizioni di movimento occorrenti (relative al distanziamento dei treni con il blocco elettrico guasto e altre eventuali). In tal caso, negli spazi appositamente predisposti, il dirigente movimento deve apporre la propria firma sul tagliando A mentre l'agente di condotta deve apporre la propria firma sul tagliando B. Il tagliando A deve essere consegnato all'agente di condotta che deve allegarlo al riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento mentre il tagliando B rimane attaccato al blocchetto.

Il contenuto del modulo 0229/2 può anche essere trasmesso tramite dispaccio dal dirigente movimento all'agente di condotta con le stesse modalità previste dal precedente comma 9. In tal caso, entrambi i tagliandi del modulo utilizzato dal dirigente movimento rimangono attaccati al blocchetto e sul tagliando A, negli spazi appositamente predisposti, deve apporre la propria firma nonché il cognome dell'agente ricevente.

**11.** Nei posti periferici presenziati da apposito incaricato, il Dirigente Centrale Operativo, per la trasmissione delle prescrizioni di movimento che prevedono l'uso del modulo 0229/2, può fare ricorso a detto agente con le stesse modalità previste dal precedente comma 9. In tal caso, l'apposito incaricato sul tagliando A deve apporre il cognome del Dirigente Centrale Operativo nello spazio predisposto per l'agente trasmittente, nonché la propria firma nello spazio predisposto per l'agente ricevente; analogamente l'agente di condotta sul tagliando B deve apporre la propria firma nello spazio appositamente predisposto. Il tagliando A deve essere consegnato all'agente di condotta che deve allegarlo al riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento mentre il tagliando B rimane attaccato al blocchetto.

– **Articolo 6. – Il secondo capoverso del comma 2. è così sostituito:**

Quando il modulo 0228 viene emesso per due treni, lo stesso riporta solo la firma del dirigente movimento della stazione di origine del primo treno. La consegna delle prescrizioni di movimento per entrambi i treni è affidata al dirigente movimento della stazione da cui ha origine il primo treno. Pertanto, anche le prescrizioni di movimento del secondo treno devono essere firmate dal dirigente movimento della stazione che emette il modulo 0228.



**PRESCRIZIONI AI TRENI - TELECOMANDO**

Data ..... / ..... / 20.....

N° ..... / ..... del DCO / DPC / DM (1) (2)

Ora di trasmissione ..... (1)

Si ordina all'agente di condotta del treno ..... fermo al segnale ..... (3)

di ..... di rispettare le sotto indicate prescrizioni n° .....

..... la cui casella è da barrare (o barrata in caso di consegna diretta) e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

**Prescrizioni**

<b>ITINERARIO</b>	1	Superate il segnale ..... disposto a via impedita (*).
	2	Dovete istradarvi sul binario n° ..... / verso ..... (successivo posto o segnale) (2).
	3	Dovete istradarvi sul binario di sinistra / destra (2).
	4	Dovete percorrere la linea diretta / locale (2).
	5	Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato.
	6	Avanzate in manovra sull'itinerario interessato, fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatori e superate gli stessi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione secondo quanto previsto dall'articolo 6. comma 4. delle DET. Accertate anche l'integrità e la regolare disposizione dei deviatori non centralizzati esistenti sull'itinerario.

<b>DISTANZIAMENTO</b>	7	Esiste via libera di blocco elettrico.
	8	Blocco elettrico automatico non funziona da ..... a ..... Su tale tratta, che è libera da treni, escludete la funzione di ripetizione dei segnali in macchina.
	9	Blocco elettrico conta assi non funziona da ..... a ..... Su tale tratta, che è libera da treni, rispettate ugualmente tutti i segnali.
	10	Da ..... a ..... non tenete conto dei segnali di blocco intermedi permissivi comunque disposti, salvo quanto eventualmente notificato dalle prescrizioni n° 11 e n° 12.
	11	Marcia a vista specifica in corrispondenza dei PL protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi superati a via impedita o spenti.
	12	Osservate le cautele di cui all'articolo 35.2.3. del RS superando i segnali di blocco intermedi permissivi disposti a via impedita con lettera «P» accesa a luce lampeggiante.
	13	Osservate le cautele di cui all'articolo 35.3.2. del RS superando i segnali di protezione e/o di partenza di ..... disposti a via impedita con lettera «P» accesa a luce fissa o lampeggiante (*).
	14	Non esiste via libera. Procedete con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, salvo ricezione codice in linea, fino al successivo segnale di 1° categoria rispettando le relative indicazioni.

<b>VARIE</b>	15	Marcia a vista specifica in corrispondenza PL progressiva km .....
	16	Proseguite la corsa dal segnale di PBA n° ..... (4) con le modalità previste dall'articolo 35.2.2. del RS.
	17	Proseguite la corsa dal segnale di PBA n° ..... (4) con le modalità previste dagli articoli 35.2.2. e 35.2.3. del RS.
	18	Proseguite dal segnale di PBA n° ..... (4) disposto a via impedita con lettera «P» spenta da considerare accesa a luce fissa / lampeggiante (2) (*).
		.....


**(\*) Consultare il Fascicolo linee per eventuale esistenza di avviso accoppiato al segnale da superare a via impedita.**

<b>DCO / DM / DPC (2)</b> (Firma)	<b>AGENTE TRASMITTENTE (1)</b> (Profilo e cognome)	<b>AGENTE RICEVENTE (1)</b> (Profilo e cognome / firma)	<b>AGENTE DI CONDOTTA (5)</b> (Firma)
.....	.....	.....	.....


In caso di trasmissione del modulo, l'agente ricevente deve collazionare il dispaccio e trasmettere all'agente trasmittente il seguente numero: ..... / ..... (progressivo / saltuario) assunto sul proprio modulo.

**(1)** Da compilare quando il modulo viene trasmesso. **(2)** Depennare la dizione non occorrente. **(3)** Indicare la funzione del segnale (con la dizione "di protezione", "di protezione esterno", "di protezione interno n° .....", "di protezione interno", "di partenza", "di partenza interno n° .....", "di partenza interno", "di partenza esterno", "ripetitore di partenza", "di PBA n° ..... " o "n° ..... "). **(4)** Indicare il numero identificativo del segnale. **(5)** Tale firma non occorre se è lo stesso agente che compila il modulo.

– Il modulo 0229/3 è così sostituito:

	<b>PRESCRIZIONI AI TRENI - DIRIGENZA LOCALE</b> <b>N° 01</b>	<small>Mod. 0229/3</small>	
Località di servizio .....		Data ..... / ..... / 20..... N° ..... / ..... del DM / AG (1) (2) Ora di trasmissione ..... (1)	
Si ordina all'agente di condotta del treno ..... fermo al segnale ..... (3) di ..... di rispettare le sotto indicate prescrizioni n° ..... ..... la cui casella è barrata (o da barrare in caso di trasmissione) e di ritenere nulle le rimanenti			
<b>DM</b>	<b>Prescrizioni</b>	<b>AG</b>	
<b>ITINERARIO</b>	1 Partite da ..... con il segnale ..... disposto a via impedita (*).	1	<b>ITINERARIO</b>
	2 Superate il segnale ..... di ..... disposto a via impedita (*).	2	
	3 Da ..... a ..... viaggiate sul binario di sinistra / destra (2).	3	
	4 Da ..... a ..... viaggiate sulla linea diretta / locale (2).	4	
	5 Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato.	5	
<b>DISTANZIAMENTO</b>	6 Esiste via libera di blocco elettrico.	6	<b>DISTANZIAMENTO</b>
	7 Blocco elettrico automatico non funziona da ..... a ..... Su tale tratta escludete la funzione di ripetizione dei segnali in macchina.	7	
	8 Blocco elettrico conta assi non funziona da ..... a ..... Su tale tratta rispettate ugualmente tutti i segnali.	8	
	9 Da ..... a ..... non tenete conto dei segnali di blocco intermedi permissivi comunque disposti, salvo quanto eventualmente notificato dalle prescrizioni n° 10 e n° 11.	9	
	10 Marcia a vista specifica in corrispondenza dei PL protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi superati a via impedita o spenti.	10	
	11 Osservate le cautele di cui all'articolo 35.2.3. del RS superando i segnali di blocco intermedi permissivi disposti a via impedita con lettera «P» accesa a luce lampeggiante.	11	
	12 Osservate le cautele di cui all'articolo 35.3.2. del RS superando i segnali di protezione e/o di partenza di ..... disposti a via impedita con lettera «P» accesa a luce fissa o lampeggiante (*).	12	
	13 Non esiste via libera. Procedete con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, salvo ricezione codice in linea, fino al successivo segnale di 1ª categoria rispettando le relative indicazioni.	13	
	14 Esiste via libera telefonica della stazione di ..... (dispaccio n° .....).	14	
	15 Attenetevi alle altre prescrizioni del modulo 0229/3 in vostro possesso.	15	
16 Esiste via libera telefonica come da modulo 0229/3 in vostro possesso.	16		
<b>VARIE</b>	17 Marcia a vista specifica in corrispondenza PL progressiva km .....	17	<b>VARIE</b>
	18 Proseguite la corsa dal segnale di PBA n° ..... (4) con le modalità previste dall'articolo 35.2.2. del RS.	18	
	19 Proseguite la corsa dal segnale di PBA n° ..... (4) con le modalità previste dagli articoli 35.2.2. e 35.2.3. del RS.	19	
	20 Proseguite dal segnale di PBA n° ..... (4) disposto a via impedita con lettera «P» spenta da considerare accesa a luce fissa / lampeggiante (2) (*).	20	
	.....		
(*) Consultare il Fascicolo linee per eventuale esistenza di avviso accoppiato al segnale da superare a via impedita.			
DM / AG (2) <small>(Firma)</small>	AGENTE TRASMITTENTE (1) <small>(Profilo e cognome)</small>	AGENTE RICEVENTE (1) <small>(Profilo e cognome / firma)</small>	AGENTE DI CONDOTTA (5) <small>(Firma)</small>
In caso di trasmissione del modulo, l'agente ricevente deve collazionare il dispaccio e trasmettere all'agente trasmittente il seguente numero: ..... / ..... (progressivo / saltuario) assunto sul proprio modulo.			
(1) Da compilare quando il modulo viene trasmesso. (2) Depennare la dizione non occorrente. (3) Indicare la funzione del segnale (con la dizione "di protezione", "di protezione esterno", "di protezione interno n° ....", "di protezione interno", "di partenza", "di partenza interno n° ....", "di partenza interno", "di partenza esterno", "ripetitore di partenza", "di PBA n° ...." o "n° ...."). (4) Indicare il numero identificativo del segnale. (5) Tale firma non occorre se è lo stesso agente che compila il modulo.			

– Il modulo 0228 è così sostituito:

	<b>RIEPILOGO DEI MODULI DELLE PRESCRIZIONI DI MOVIMENTO</b>	Mod. 0228 <b>N° 01</b>								
Stazione di .....										
Treno ..... del ..... / ..... / 20..... da ..... a .....										
<b>MODULI CONSEGNATI</b>										
LOCALITÀ DI SERVIZIO	Modulo 0229	Modulo 0229/1	Modulo 0229/2	Modulo 0229/3	FIRMA					
	Quantità	Quantità	Quantità	Quantità						
MODULI VERSATI										
Treno ..... del ..... / ..... / 20..... da ..... a .....										
<b>MODULI CONSEGNATI</b>										
LOCALITÀ DI SERVIZIO	Modulo 0229	Modulo 0229/1	Modulo 0229/2	Modulo 0229/3	FIRMA					
	Quantità	Quantità	Quantità	Quantità						
MODULI VERSATI										
<b>CONSEGNA MODULI TRA GLI AGENTI DI CONDOTTA</b>										
LOCALITÀ DI SERVIZIO	Modulo 0229		Modulo 0229/1		Modulo 0229/2		Modulo 0229/3		FIRMA AGENTE CONSEGNANTE	FIRMA AGENTE RICEVENTE
	Q.tà	N°	Q.tà	N°	Q.tà	N°	Q.tà	N°		
<b>ANNOTAZIONI</b>										
<b>DIRIGENTE MOVIMENTO</b> .....			<b>AGENTE DI CONDOTTA</b> .....				<b>AGENTE INCARICATO AL RITIRO DEL MODULO</b> .....			

– Il modulo 0228 (Retro) è così sostituito:

Mod. 0228
Guida per la compilazione
<p><b>1.</b> Il modulo 0228 è composto da tre tagliandi da compilare a decalco:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– il tagliando A, per il dirigente movimento;</li><li>– il tagliando B, per l'agente di condotta;</li><li>– il tagliando C, per l'agente incaricato al ritiro del modulo.</li></ul> <p>Il tagliando A deve essere firmato dal dirigente movimento e dall'agente incaricato o, in sua assenza, dall'agente di condotta.</p> <p>Nel caso di ritiro da parte dell'agente incaricato, quest'ultimo deve ritirare firma dall'agente di condotta sul tagliando C di sua spettanza.</p> <p>Qualora nella stazione non sia presente l'agente incaricato, il dirigente movimento deve trattenere anche il tagliando previsto per tale agente.</p> <p><b>2.</b> Sul modulo 0228, a cura del dirigente movimento della stazione che lo consegna, devono essere indicati:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– il nominativo della stazione che lo emette;</li><li>– il numero del primo treno, la data di effettuazione, la stazione di partenza e quella di termine corsa.</li></ul> <p><b>3.</b> Nel riquadro «Moduli consegnati» il dirigente movimento della stazione che emette il modulo e l'agente di condotta, quando previsto, devono:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– indicare il nominativo della località di servizio o, quando previsto, la funzione del segnale e il numero;</li><li>– indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti;</li><li>– apporre la propria firma.</li></ul> <p>Nel caso in cui non ci siano prescrizioni di movimento da notificare, il dirigente movimento della stazione che emette il modulo deve riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli, l'annotazione «<i>Nessuna prescrizione di movimento da consegnare</i>».</p> <p><b>4.</b> Qualora il modulo 0228 sia programmato per due treni, a cura del dirigente movimento della stazione che lo consegna, devono essere indicati il numero del secondo treno, la data di effettuazione, la stazione di partenza e quella di termine corsa. Per la compilazione del riquadro «Moduli consegnati» relativo al secondo treno devono essere osservate le stesse modalità previste dal precedente comma 3.</p> <p><b>5.</b> Nella riga «Moduli versati» l'agente di condotta, nella stazione di termine corsa di ogni treno, deve indicare, su ciascuna colonna del modulo, la quantità complessiva dei diversi tipi di moduli ricevuti e apporre la propria firma nell'apposita colonna.</p> <p><b>6.</b> Il riquadro «Consegna moduli tra gli agenti di condotta» deve essere compilato nelle stazioni intermedie dove avviene il cambio di tale agente.</p> <p>In tale evenienza l'agente consegnante deve:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– indicare il nominativo della località di servizio;</li><li>– indicare la quantità e il numero d'ordine dei vari tipi di moduli consegnati;</li><li>– apporre la propria firma nella colonna riservata all'agente consegnante.</li></ul> <p>L'agente ricevente, a sua volta, deve apporre la propria firma nella colonna riservata all'agente ricevente.</p> <p><b>7.</b> Il riquadro «Annotazioni» può essere utilizzato, all'occorrenza, dall'agente di condotta per annotazioni in genere.</p>

## 12. MODIFICHE AL PIANO DI EMERGENZA INTERNO

– **Articolo 7.1.** – Il secondo punto dell'elenco è così sostituito:

- svio di veicoli;

– **Articolo 7.5.3.** – L'ultimo capoverso è così sostituito:

Il ROE, al fine di coordinare al meglio gli interventi, è opportuno che si rechi direttamente sul luogo dell'emergenza; in tal caso, deve indossare l'apposito indumento ad alta visibilità di colore giallo, riportante la dicitura «RESPONSABILE OPERATIVO EMERGENZA (ROE)».

– **Articolo 7.9.** – Il quarto capoverso è così sostituito:

In tali circostanze, il DM o il DCO, unitamente all'autorizzazione di cui sopra, deve:

- comunicare al personale le disposizioni relative alle modalità di evacuazione, specificando le vie di esodo stabilite e i percorsi più idonei e agevoli per raggiungerle (in particolare, nelle gallerie l'individuazione delle uscite di emergenza può essere determinata dalla segnaletica di sicurezza presente);
- impartire o far impartire (direttamente o tramite gli impianti di diffusione sonora) al personale l'avviso di evacuazione alle persone presenti sul treno, nella stazione o nella fermata, specificandone il motivo e le

modalità dell'evacuazione stessa.

- **Articolo 7.12. – Il titolo dell'articolo e l'ultimo capoverso sono così sostituiti:**

#### **7.12. INTERVENTI PER LA RIMOZIONE DEI CADAVERI E DEI VEICOLI IN CASO DI INCIDENTE**

Tuttavia, prima di provvedere per la rimozione dei cadaveri e dei veicoli in caso di incidente, è opportuno in ogni caso richiedere la preventiva conferma da parte dei suddetti soggetti, che potrebbero avere la necessità di effettuare i necessari accertamenti per una corretta ricostruzione dell'evento.

- **Articolo 7.14. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

Durante l'intervento, il personale reperibile dei settori manutentivi del GI deve indossare l'apposito indumento ad alta visibilità.

- **Articolo 7.15. – Il testo è così sostituito:**

Il termine dell'emergenza e la ripresa della circolazione dei treni devono essere stabiliti dal ROE, in base allo stato delle operazioni rese necessarie per fronteggiare l'emergenza stessa; in particolare, il ROE deve:

- verificare il termine delle relative operazioni;
- ricevere il benestare da parte degli Enti deputati istituzionalmente al soccorso, in caso di un loro intervento;
- provvedere a quanto disposto dall'articolo 7.16., se ricorre il caso;
- comunicare il termine dell'emergenza ai soggetti precedentemente coinvolti;
- disporre, con comunicazione registrata (1), per il ripristino della circolazione dei treni.

La ripresa della circolazione dei treni è comunque subordinata all'applicazione della normativa vigente.

(1) Autorizzo il ripristino della circolazione dei treni fra ..... e..... (*oppure*: nella stazione di .....) dalle ore .....

- **Articolo 7.16. – Il primo capoverso è così sostituito:**

Qualora l'emergenza abbia provocato delle conseguenze sull'integrità funzionale e strutturale dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli, oppure in casi particolari, il ROE può disporre, con la comunicazione registrata prevista dall'articolo 7.15., per il ripristino della circolazione dei treni nella tratta interessata solo se è in possesso del nulla osta tecnico da parte:

- dei Vigili del Fuoco, se precedentemente intervenuti;
- del Responsabile di galleria (se ricorre il caso);
- del Responsabile della sicurezza (se ricorre il caso);
- dei responsabili dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria che, in relazione ai singoli impianti e infrastrutture, sovrintendono:
  - alle opere civili;
  - alle opere di armamento;
  - agli impianti di TE, comprese le cabine elettriche di media e di bassa tensione e le SSE;
  - agli impianti di segnalamento;
  - agli impianti di telecomunicazione e ai presidi antincendio;
- del referente dell'IF che sovrintende alle operazioni per il recupero dei veicoli incidentati.

- **Dopo l'articolo 9. è inserito il seguente nuovo articolo 10.:**

#### **Articolo 10. Treni trasportanti merci pericolose**

##### **Articolo 10.1. Generalità**

In caso di incidente che coinvolge un treno trasportante merci pericolose, l'agente di condotta deve provvedere per la chiamata di attivazione dell'emergenza prevista dall'articolo 7.2.; nella suddetta chiamata l'agente di condotta deve fornire anche le seguenti informazioni:

- la tipologia della merce (etichette di pericolo e numeri ONU delle merci pericolose trasportate su ogni carro coinvolto);
- il danno subito dai relativi contenitori (fuga di gas, perdita di liquido, ecc...).

L'agente di condotta, per quanto possibile e coordinandosi con il restante personale del treno, deve attivarsi per contrastare un eventuale principio di incendio.

Il personale ferroviario che si trovi a operare nell'area interessata dall'emergenza deve:

- cessare ogni attività;



- mettersi al riparo senza ostacolare i soccorsi;
- evitare di fumare o usare fiamme libere;
- avvisare le altre persone che si trovano all'interno dell'area interessata dall'emergenza;
- se richiesto dal PCM, evacuare immediatamente l'area.

Il DM o il DCO interessato deve adottare prioritariamente tutti i provvedimenti previsti dall'articolo 7.3.

Il PCM deve:

- richiedere l'intervento degli Enti deputati istituzionalmente al soccorso, precisando il tipo di merce e i relativi codici ONU;
- avvalendosi delle informazioni in suo possesso, fornire al personale operante nell'area coinvolta tutte le informazioni riguardanti le merci trasportate e lo stato dell'emergenza;
- mantenere i rapporti con i referenti delle IF interessate relativamente alle azioni da intraprendere sulle merci coinvolte e per i treni direttamente interessati dall'emergenza.

Con riferimento all'articolo 6.3., la gestione dell'emergenza e delle attività di coordinamento e di intervento (del personale interessato e degli Enti deputati istituzionalmente al soccorso) è di competenza del ROE sino all'intervento sul posto dei Vigili del Fuoco.

Il termine dell'emergenza e la ripresa della circolazione dei treni devono avvenire con le modalità previste dall'articolo 7.15.

Quanto sopra trova completa applicazione anche nel caso in cui il personale delle località di servizio e di linea rilevasse un'avaria e/o una perdita del carico da un treno trasportante merci pericolose.

## **Articolo 10.2. Soste tecniche non programmate**

Durante le eventuali soste tecniche dovute all'arresto in linea per motivi di circolazione e/o di guasto al mezzo di trazione di un treno trasportante merci pericolose, il carico deve essere presenziato dal personale dell'IF interessata in modo da poter intervenire e gestire tempestivamente ogni eventuale criticità o situazione che potrebbe pregiudicare la sicurezza dell'esercizio.

In particolare, nei casi di sosta prolungata negli scali, programmata e non, il personale dell'IF deve attenersi ai relativi piani di emergenza garantendo altresì il costante presenziamento delle merci pericolose al fine di vigilare su eventuali danni alle persone e all'ambiente in caso di perdita o di sversamento della merce stessa. In tali circostanze, il suddetto personale non deve abbandonare il treno fino all'arrivo del personale addetto alla vigilanza dello scalo merci.

### **– Allegato 3 articolo 1.1.2. – Il nono capoverso è così sostituito:**

Le chiavi delle serrature delle porte di accesso ai pozzi sono collocate all'interno di un contenitore in prossimità delle porte stesse. Il contenitore si apre con la chiave a spillo in dotazione al personale del GI.

### **– Allegato 3 articolo 2.2.3. – Le lettere a) e c) dell'elenco puntato sono così sostituite:**

#### *a) Accessi carrabili*

Gli accessi carrabili hanno le seguenti caratteristiche:

- accesso carrabile posto in corrispondenza dell'uscita di sicurezza «US1» ubicata alla progressiva chilometrica 48+931 dove è presente per tutta la lunghezza delle banchine viaggiatori un'ampia finestratura che si affaccia sulla strada carrabile dei mezzi di soccorso;
- accesso carrabile posto in corrispondenza dell'uscita di sicurezza «US6» ubicata alla progressiva chilometrica 50+596, dove è stata realizzata una rampa di accesso per i mezzi di soccorso;
- accesso carrabile posto in corrispondenza dell'uscita di sicurezza «US8» ubicata alla progressiva chilometrica 51+499 dove è stata realizzata una rampa di accesso per i mezzi di soccorso.

#### *c) Uscite di sicurezza*

Nel «Tratto F» e nella tratta fino alla stazione di Malpensa Aeroporto T2 sono presenti n° 8 uscite di sicurezza (US), di seguito elencate:

- «US1» alla progressiva chilometrica 48+931;
- «US2» alla progressiva chilometrica 49+156;
- «US3» alla progressiva chilometrica 49+439;
- «US4» alla progressiva chilometrica 49+682;
- «US5» alla progressiva chilometrica 50+263;
- «US6» alla progressiva chilometrica 50+596;
- «US7» alla progressiva chilometrica 50+913;

– «US8» alla progressiva chilometrica 51+499.

Le uscite di sicurezza sopra elencate sono ubicate, a lato di ciascun binario, ogni 500 metri circa e sfalsate una dall'altra ogni 250 metri; in corrispondenza delle suddette uscite è presente un attraversamento a raso dei binari.

I tempi di evacuazione del treno in condizioni di normale fruibilità delle vie di esodo (inferiori a 120 minuti), come riscontrabili dalle simulazioni di emergenza, sono compatibili con la resistenza al fuoco della struttura.

### **13. ENTRATA IN VIGORE**

La presente Disposizione di Esercizio entra in vigore dalle ore **03.00** del giorno **30 gennaio 2020**.

SICUREZZA E ACCESSO RETE  
(dott. ing. Andrea BINO)