

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO N° 12 - 2020

PROCEDURA DI INTERFACCIA. NORME PER L'IMPIEGO DELLA SCHEDA TRENO

- 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 norme vigenti sull'infrastruttura ferroviaria gestita da FERROVIENORD, si emana la seguente:

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO

1. FINALITÀ

Con la presente Disposizione di Esercizio vengono definite le norme per l'impiego della scheda treno da utilizzare sull'infrastruttura ferroviaria gestita da FERROVIENORD.

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

2. GENERALITÀ

I documenti del treno sono costituiti dal documento orario (scheda treno) e dai documenti di scorta (il riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento e il documento tecnico relativo alla frenatura e alla composizione del treno); le norme relative al suddetto documento tecnico e agli altri eventuali documenti di scorta occorrenti sono di competenza delle Imprese Ferroviarie (IF).

La *scheda treno* è un documento a uso dell'agente di condotta che riporta, per ciascun treno, i valori della velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio [parte seconda della Prefazione all'orario di servizio (POS)], l'orario e il percorso (località di servizio, fermate e punti singolari della linea).

Sul Fascicolo linee (FL) sono riportate le *sigle complementari*; quest'ultime riportano i soli valori della velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio per ogni tratto di linea. Le sigle complementari devono essere utilizzate in determinate situazioni previste dalle presenti norme.

Le schede treno sono prodotte tramite un apposito sistema informatico del Gestore dell'Infrastruttura (GI).

Nei successivi articoli si riportano la descrizione e le norme d'uso relative alla scheda treno e alle sigle complementari.

3. SCHEDA TRENO

3.1. VESTE GRAFICA

La scheda treno (vedasi allegato) è suddivisa in due parti, di cui la prima denominata *intestazione* e la seconda *colonne*. Può essere composta da una o più pagine a seconda dell'estensione del percorso del treno.

3.2. INTESTAZIONE

Nell'intestazione di ciascuna scheda treno (figura 1) sono contenute le informazioni relative a:

- a) FL del GI, identificabile dalla sigla «FERROVIENORD»;
- b) periodo di programmazione (validità dell'orario);
- c) numero del treno;
- d) termine scheda (ultima stazione dove termina la scheda treno);
- e) numero di pagine di cui la scheda è costituita (1);
- f) delimitazione del tratto di linea riportato su ciascuna pagina della scheda (2);
- g) sigla di composizione con relativa integrazione alla sigla (figura 2);
- h) mezzi di trazione attivi riportati nell'integrazione alla sigla;
- i) categoria del treno prevista dall'Orario di servizio (3);
- j) prestazione del treno, se trattasi di materiale ordinario, oppure composizione del treno, con specificato il numero delle motrici e dei rimorchi, se trattasi di automotrici e relativi rimorchi (campo attualmente non utilizzato);
- k) lunghezza del treno (campo attualmente non utilizzato).

Fascicolo Linee FERROVIENORD		Treno 26	Scheda n° 1/3	Sigla di Composizione VS140B 120%	
Validità Dal: 15.12.19 Al: 12.12.20		Termine Scheda MILANO CADORNA		Da: LAVENO M. LAGO A: Vedano Olona	
Classificazione RE	Prestazione	Lunghezza		Int. alla Sigla TAF	RSC9 SCMT

Figura 1
Intestazione della scheda treno

Tutti i treni sono caratterizzati da una *sigla di composizione* (figura 2).

Sigla di Composizione M120A P90%	
Int. alla Sigla E 640	RSC9 SCMT

Figura 2
Sigla di composizione e integrazione alla sigla

La sigla di composizione, per ciascun treno, sintetizza le seguenti caratteristiche tecniche (di seguito definite con la dizione *dati treno*):

- a) tipo di servizio commerciale svolto, identificabile dalle lettere in alto a sinistra:
VS treni Viaggiatori Specializzati di mezzi leggeri (elettrotreni, autotreni, automotrici e relativi rimorchi);
V treni Viaggiatori di materiale ordinario;
M treni Merci e treni di locomotive isolate;
M120A
- b) velocità massima ammessa dal materiale rimorchiato (escluse le eventuali locomotive comunque in composizione) espressa in km/h, identificabile dal numero seguente le lettere di cui al precedente punto a);
M120A
- c) rango di velocità a cui può accedere il materiale rimorchiato (escluse le eventuali locomotive comunque in composizione), identificabile dalla lettera seguente il numero di cui al precedente punto b);
M120A

(1) Esempio: 1/3 indica che trattasi della prima pagina delle tre di cui la scheda è composta.

(2) Nel caso in cui la scheda sia composta da più pagine, l'ultima riga indicata in fondo a ciascuna pagina viene riportata come riga di inizio del tratto di linea compreso nella pagina successiva.

(3) R, RE, Mxp, S1, S2, ecc...

d) tipo di frenatura, viaggiatori o merci, identificata rispettivamente dalla lettera «P» o «G» posta sotto le lettere di cui al precedente punto a) solo nelle sigle relative ai treni merci (1);

M120A
P90%

e) percentuale di massa frenata minima prevista, riportata sotto il numero di cui al precedente punto b).

M120A
P90%

La sigla di composizione è inoltre integrata dalle indicazioni, riportate in apposita casella denominata *integrazione alla sigla* (figura 2), relative al gruppo dei mezzi di trazione programmati per l'effettuazione del treno al quale la scheda treno si riferisce e alle funzioni SCMT e/o RSC di cui tali mezzi sono muniti.

3.3. COLONNE

Il corpo della scheda treno è composto da 11 colonne non numerate (figura 3), dove sono riportate le seguenti informazioni (2).

1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11 *	
	Grado di Fren.	Binario L/S										
	Vel. Max.	Vel. Marc.	Prog. km	Località	Orario	Binario ILL/D Vel. Max.	SX	Simbologia	DX			
VI	30	30	0,000	° MILANO CADORNA	10.32	30	●	2	●	●	●	
	90	90	0,662	km 0,662		90						
			0,763	SI COD km 0,763								
			1,720	Milano Domodossola.....	10.35½	10.36						
I	60	60	3,323	km 3,323		60	●	2	●	●	●	
			4,165	° MILANO BOVISA P.....	10.39	10.40						90
	120	120	5,226	km 5,226								
			6,339	Milano Quarto O.....	10.42½	10.43						
			8,162	° NOVATE MILANESE.....	10.45	10.45½						

* La prima riga è inserita per comodità descrittiva, non è riportata sulla scheda treno.

Figura 3
Colonne della scheda treno

- Colonna 1 «Grado di frenatura». La colonna 1 ha come intestazione la scritta «Grado di Fren.» e vi sono riportati, all'inizio di ogni tratto di linea interessato, i gradi di frenatura principali.
- Colonna 2 «Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio - binario legale o di sinistra». La colonna 2 ha come intestazione la scritta «Binario L/S» (3) ed è divisa a sua volta in due colonne, denominate «Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio» e «Velocità di marcia» identificate rispettivamente dalle scritte «Vel. Max.» e «Vel. Marc.».

Nella colonna «Vel. Max.» sono riportati i valori della velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio per il binario legale o di sinistra delle linee a doppio binario oppure per l'unico binario delle linee a semplice. Tali valori sono indicati in corrispondenza di una progressiva chilometrica che coincide con il punto della linea dove esiste una variazione della velocità massima ammessa, una variazione del grado di frenatura oppure una variazione del sistema di codifica. Per ogni tratto di linea il valore di velocità indicato nella colonna «Vel. Max.» è quello che risulta più basso dal confronto fra ciascuno dei valori di velocità massima consentiti dai seguenti parametri:

- velocità massima consentita dalla linea per il rango di velocità a cui può accedere il materiale in composizione al treno, fatta eccezione per i mezzi di trazione non indicati sulla scheda treno (non programmati);

(1) I treni la cui sigla non prevede l'indicazione del tipo di frenatura sono da intendere serviti da freno tipo «P» (viaggiatori).
 (2) Nel caso di scheda treno acquisita tramite il sistema «PST», sul margine sinistro di tutte le pagine è riportata una linea continua della stessa lunghezza e spessore del bordo delle colonne, la cui presenza assicura la regolare esposizione dei simboli relativi alle indicazioni riguardanti le prescrizioni di movimento (articolo 4.2.).
 (3) L'intestazione non è riportata se l'intero percorso cui la scheda treno si riferisce è su linea a semplice binario.

- rango, velocità massima e circolabilità dei mezzi di trazione indicati sulla scheda treno;
- rango e velocità massima ammessa dai veicoli in composizione;
- frenatura del treno (tipo e percentuale di massa frenata indicati nella sigla di composizione) in relazione al grado di frenatura principale di ogni tratto di linea;
- sistema di Ripetizione segnali continua (RSC), tenendo conto del tipo di attrezzaggio sia di terra (4 codici o più di 4 codici) sia di bordo;
- su determinate linee o tratte di linea indicate nel FL, limitazione della velocità massima a 50 km/h nel caso di mancato rispetto del valore minimo di percentuale di massa frenata esistente nel treno.

I valori di velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio indicati nella colonna «Vel. Max.» non tengono conto delle limitazioni fornite dal segnalamento fisso e a mano e di quelle dovute:

- ai mezzi di trazione attivi diversi da quelli indicati nell'integrazione alla sigla;
- ai mezzi di trazione inattivi in composizione al treno;
- ai limiti di velocità determinati dalla particolare ubicazione dei mezzi di trazione o da particolari condizioni di esercizio dei mezzi stessi (guasti, limitazioni rilevabili dai libri di bordo, ecc...);
- al guasto o al mancato impiego del sistema di RSC (terra o bordo);
- alla modalità operativa del sistema di protezione della marcia dei treni attiva;
- alle limitazioni particolari di velocità relative alla circolabilità dei veicoli;
- ai rallentamenti;
- alle prescrizioni occasionali relative alla velocità massima della linea o del materiale.

La velocità di marcia è quella che consente di rispettare l'orario.

Nella colonna «Vel. Marc.» i relativi valori sono riportati in corrispondenza di una progressiva chilometrica coincidente con il punto della linea dove esiste una variazione della velocità massima, una variazione del grado di frenatura principale oppure una variazione del sistema di codifica della linea.

– Colonna 3 «Progressiva chilometrica».

La colonna 3 ha come intestazione la scritta «Prog. km» e vi sono riportate le progressive chilometriche relative alle località di servizio, alle fermate e ai punti di variazione della velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio e della velocità di marcia.

Nelle località di servizio in cui la linea assume due progressive chilometriche diverse (doppia progressiva chilometrica) le stesse sono riportate entrambe, con interposta una linea.

– Colonna 4 «Caratteristica della linea».

La colonna 4 non ha intestazione e vi è riportata graficamente la caratteristica della linea con i simboli previsti dall'articolo 4.1.

– Colonna 5 «Località».

La colonna 5 ha come intestazione la scritta «Località» e vi sono riportate le località di servizio, le fermate e gli altri enti o punti della linea utili ai fini della lettura della scheda treno, nonché i passaggi a livello (PL) dotati di protezione propria individuati dai rispettivi simboli previsti dall'articolo 4.1.

Quando nella località di servizio o nella fermata è prevista la fermata d'orario, dopo la relativa denominazione e qualora questa non occupi l'intera larghezza della colonna, viene riportata una sequenza di puntini fino al margine destro della colonna stessa.

Le località di servizio e le fermate nelle quali vigono disposizioni particolari riportate sul FL sono evidenziate sulla scheda treno mediante l'apposito simbolo previsto dall'articolo 4.1.

– Colonna 6 «Orario».

La colonna 6 ha come intestazione la scritta «Orario» e vi è indicato, in corrispondenza delle località di servizio e delle fermate, l'orario del treno rispettivamente:

- a sinistra, in grassetto, l'orario di arrivo per i treni che hanno fermata d'orario;
- al centro, in carattere piccolo chiaro, l'orario di transito per i treni che non hanno fermata d'orario;
- a destra, in carattere piccolo chiaro, l'orario di partenza per i treni che hanno fermata d'orario.

Per indicare il mezzo minuto, dopo l'orario, è inserito il simbolo «½».

In corrispondenza delle località di servizio e delle fermate interessate è riportata, al centro della colonna, la simbologia prevista dall'articolo 4.1.

– Colonna 7 «Velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio - binario illegale o di destra».

La colonna 7 ha come intestazione la scritta «Binario **ILL/D** Vel. Max.» (1) e vi sono riportati, nel caso di linee a

(1) L'intestazione non è riportata se l'intero percorso cui la scheda treno si riferisce è su linea a semplice binario.

doppio binario, i valori della velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio per il binario illegale o di destra con gli stessi criteri previsti per la colonna 2.

Per le linee a semplice binario questa colonna resta vuota.

Le velocità massime per il binario di destra sono riportate in corsivo mentre le velocità massime per il binario illegale sono riportate in grassetto.

- Colonna 8 «Sistemi di blocco elettrico e di protezione della marcia dei treni - binario legale o di sinistra». La colonna 8 ha come intestazione la scritta «SX» (riferita al binario legale o di sinistra) e vi sono riportate le informazioni relative alla tipologia del blocco elettrico, alla presenza e al tipo di RSC e alla presenza del Sotto sistema di terra (SST) del Sistema di controllo della marcia dei treni (SCMT), con la simbologia prevista dall'articolo 4.1.
Nel caso in cui l'inizio o la fine della codifica della linea interessi una località di servizio di diramazione dove confluisce o si dirama una linea non codificata, la simbologia è riportata sulla scheda treno in corrispondenza della denominazione della località di servizio interessata.
Con gli stessi criteri, nelle medesime località di servizio, vengono riportati i simboli relativi al SST del SCMT.
Pertanto, in tali casi particolari, ai fini dell'individuazione del punto esatto di inizio o di fine della codifica della linea oppure di inizio o di termine del SST del SCMT, deve prendersi a riferimento il FL.
Le informazioni relative alla presenza del SST del Sistema di supporto alla condotta (SSC) non sono riportate sulla scheda treno e, pertanto, deve prendersi a riferimento il FL.
- Colonna 9 «Simbologia». La colonna 9 ha come intestazione la scritta «Simbologia» e vi sono riportate, in corrispondenza delle località di servizio di diramazione, le informazioni relative alla direzione di inoltro programmata del treno, con la simbologia prevista dall'articolo 4.1.
- Colonna 10 «Sistemi di blocco elettrico e di protezione della marcia dei treni - binario illegale o di destra». Questa colonna ha come intestazione la scritta «DX» (riferita al binario illegale o di destra).
Per il binario di destra delle linee a doppio binario banalizzate vi sono riportate le informazioni relative alla tipologia del blocco elettrico, alla presenza e al tipo di RSC e alla presenza del SST del SCMT, in analogia a quanto riportato nella colonna 8.
Per il binario illegale delle linee a doppio binario non banalizzate è indicata solo l'eventuale presenza del SST del SCMT.
Per le linee a semplice binario questa colonna resta vuota.
- Colonna 11 «Simbolo controllo stampa scheda treno». In questa colonna è riportato un simbolo grafico costituito da tanti segmenti che formano una linea spezzata. Il numero dei segmenti deve corrispondere al numero delle località di servizio, delle fermate e degli altri enti o punti della linea riportati nella colonna «Località» di ciascuna pagina. Ciascun segmento della linea spezzata ha l'altezza di una riga della scheda treno e, quando risulta stampato nella forma rappresentata nell'esempio riportato in allegato, assicura la presenza di tutte le righe di stampa previste sul documento, garantendone l'integrità.

3.4. NOTE, VALIDITÀ E CONTROLLO DELLA STAMPA DELLA SCHEDA TRENO

In calce a ogni pagina della scheda treno sono riportate le note relative alle fermate periodiche. Tali note possono essere numerate con lo stesso numero riportato a seguito del simbolo posto in corrispondenza della località di servizio o della fermata interessata, qualora le fermate periodiche siano più di una.

In calce a ogni pagina della scheda treno è riportata anche la validità della stessa con la dizione: «Valida per il treno del/...../..... (data)».

Inoltre in calce a ogni pagina sono riportate alcune informazioni relative ai dati di stampa.

4. SEGNI CONVENZIONALI UTILIZZATI SULLA SCHEDA TRENO E INDICAZIONI PARTICOLARI

4.1. SEGNI CONVENZIONALI

Sulla scheda treno sono utilizzati i segni convenzionali e la simbologia di seguito descritti.

- Colonna «Caratteristica della linea». Nella suddetta colonna sono utilizzati i seguenti segni convenzionali.

 Tratta di linea a semplice binario.

 Tratta di linea a doppio binario non banalizzata.

 Tratta di linea a doppio binario attrezzata per l'uso promiscuo di ciascun binario nei due sensi di marcia (linea a doppio binario banalizzata).

– Colonna «Località».

Nella suddetta colonna sono indicate in carattere:

MAIUSCOLO (grassetto) le stazioni capotronco e le stazioni di diramazione;

Minuscolo (grassetto) le altre stazioni;

Corsivo (chiaro grande) i bivi, i posti di comunicazione e le fermate;

Minuscolo piccolo (chiaro) i punti di variazione della velocità e dei gradi di frenatura o gli enti.

Nella stessa colonna sono inoltre riportati i seguenti segni convenzionali.

- Inserito in precedenza alle relative denominazioni, indica le località di servizio e le fermate nelle quali vigono disposizioni particolari riportate sul FL.

 Deve essere esposto, seguito dalla relativa progressiva chilometrica, in corrispondenza di ogni PL con barriere dotato di protezione propria [articolo 40. del Regolamento sui segnali (RS)]. Esso va esposto per ogni PL, anche se la protezione è realizzata dallo stesso segnale.

 Deve essere esposto, seguito dalla relativa progressiva chilometrica, in corrispondenza di ogni PL senza barriere munito di segnali luminosi lato strada e protetto, lato ferrovia, con apposito segnale fisso (articolo 41. del RS). Esso va esposto per ogni PL, anche se la protezione è realizzata dallo stesso segnale.

– Colonna «Orario».

Nella suddetta colonna sono riportati:

- in corrispondenza delle località di servizio e delle fermate dove è prevista la fermata d'orario, nella parte sinistra della colonna l'ora di arrivo (in grassetto) mentre nella parte destra della colonna l'ora di partenza (in carattere piccolo chiaro);
- in corrispondenza delle località di servizio e delle fermate dove è previsto il transito, al centro della colonna una sola ora (in carattere piccolo chiaro) che è quella di transito.

Nella stessa colonna sono inoltre riportati i seguenti segni convenzionali.

F Fermata periodica. Il simbolo deve essere esposto in corrispondenza della località di servizio o della fermata interessata e la relativa periodicità deve essere riportata in calce alla pagina.

Di regola il perditempo per la sosta deve essere considerato di mezzo minuto.

★ Fermata di servizio dei treni viaggiatori ordinari (1).

M Il segno M, posto in corrispondenza di una stazione dove la fermata di servizio prevista d'orario ha luogo solo per motivi di circolazione (incroci o precedenze), indica che il treno può evitare la fermata stessa qualora il segnale di partenza sia disposto a via libera. Resta inteso che il dirigente movimento (DM) o il Dirigente Centrale Operativo (DCO), per ordinare la fermata al treno, deve mantenere il segnale di partenza disposto a via impedita.

Ao Posto a fianco dell'ora di partenza di un treno viaggiatori, indica che il treno può partire in anticipo dalla località di servizio o fermata rispetto al proprio orario.

– Colonna «Simbologia».

Nella suddetta colonna sono utilizzati i seguenti segni convenzionali.

 Tratta di linea attrezzata con il blocco elettrico conta assi (B.ca).

 Tratta di linea attrezzata con il blocco elettrico automatico a correnti fisse (BAcf).

(1) La fermata deve avvenire, salvo specifico ordine contrario. Tale simbolo non deve essere apposto nella casella «Orario» insieme al segno «M».

- ▼ Tratta di linea attrezzata con il blocco elettrico automatico a correnti codificate (BAcc), a 4 codici, atto a consentire la ripetizione continua in macchina dei segnali e delle condizioni della via.
 - ▼ Tratta di linea attrezzata con il BAcc, con più di 4 codici, atto a consentire la ripetizione continua in macchina dei segnali e delle condizioni della via.
 - ⋮ Tratta di linea attrezzata con il SST del SCMT.
 - ⋮ Il segno convenzionale è riportato a destra della simbologia relativa al tipo di blocco elettrico.
- Stazioni di diramazione munite di segnale di partenza (o, in casi particolari, di protezione) integrato da
- X indicatore di direzione: «X» indica il numero esposto dall'indicatore per la direzione di inoltro del treno.
Lo stesso simbolo vale per i bivi protetti da segnale munito di indicatore di direzione.

4.2. INDICAZIONI PARTICOLARI

In aggiunta ai simboli stabiliti dall'articolo 4.1., sulla scheda treno sono previste le indicazioni riguardanti le prescrizioni di movimento.

La scheda treno acquisita tramite il sistema «PST» riporta anche le informazioni relative alla presenza delle prescrizioni di movimento (figura 4), generate in automatico dal sistema stesso e riportate su moduli recanti la prevista sigla «PST_0229-0229/1».

Sulla scheda treno, contrassegnata in calce dal numero della versione di stampa preceduto dalla sigla «PST» (PST - Versione), è evidenziata, in corrispondenza delle località di servizio e fermate interessate, la presenza di una o più prescrizioni di movimento (moduli 0229 e 0229/1) attraverso la simbologia di seguito indicata:

- un quadrato nero, in corrispondenza della località di servizio o fermata interessata, per le prescrizioni di movimento notificate con il modulo 0229. Sulla scheda treno tale simbolo è posto sulla sinistra della colonna «Grado di frenatura» con il bordo destro che tocca la colonna stessa;
- ▶ un triangolo nero, con la punta rivolta verso la corrispondente località di servizio interessata, per le prescrizioni di rallentamento (modulo 0229/1). Sulla scheda treno tale simbolo è posto fra le colonne «Grado di frenatura» e «Velocità massima».

Tale simbologia, riportata in corrispondenza della denominazione della località di servizio (o della fermata) o di un ente posto nell'ambito della località stessa, indica la presenza delle prescrizioni di movimento gestite dal sistema «PST» riguardanti la corrispondente località di servizio (o fermata) e/o il tratto di linea a valle della stessa.

Sul margine sinistro di tutte le pagine costituenti la scheda treno è riportata una linea continua della stessa lunghezza e spessore del bordo delle colonne. In presenza dei simboli relativi alle prescrizioni di movimento notificate con il modulo 0229, tale linea risulta allineata al bordo sinistro dei simboli stessi. La presenza di tale linea assicura la regolare esposizione dei previsti simboli.

L'agente di condotta, indipendentemente dalla presenza o meno della simbologia riportata sulla scheda treno, deve rispettare le prescrizioni di movimento notificate sui moduli 0229 e 0229/1 in suo possesso.

Grado di Fren.	Binario L/S		Prog. km	Località	Orario	Binario ILL/D Vel. Max.	SX	Simbologia	DX
	Vel. Max.	Vel. Marc.							
IV	85	85	42,570	Vedano Olona	8.25	85	▼	.	.
	90	90	42,396	km 42,396		90	▼	.	.
			40,424	Venegono Sup.	8.27½		▼	.	.
			37,997	Venegono Inf.	8.30		▼	.	.
			34,719	Tradate.....	8.33 8.34		▼	.	.

Figura 4

Simbologia relativa ai moduli 0229 e 0229/1 riportata sulle colonne della scheda treno

5. SIGLE COMPLEMENTARI

5.1. VESTE GRAFICA

Le sigle complementari sono costituite da appositi riquadri riportati nel FL.

In precedenza a ciascun riquadro sono indicati:

- la denominazione del tronco o del tratto di linea interessato;
- per le linee a doppio binario, la dizione «Circolazione sul binario legale (e/o di sinistra)» o «Circolazione sul binario illegale (e/o di destra)» a seconda del binario al quale le velocità si riferiscono.

I riquadri sono quindi suddivisi in colonne (figura 5):

- la prima riporta la denominazione delle località di servizio e delle fermate, nonché i punti di variazione della velocità e dei gradi di frenatura e gli enti previsti, con i medesimi criteri utilizzati per la scheda treno (articolo 4.1.);
- la seconda riporta le relative progressive chilometriche;
- la terza indica, graficamente, se il tratto di linea è a semplice binario (una linea verticale) o a doppio binario (due linee verticali).

Le successive colonne (numerare da 1 a 12, con due colonne aggiuntive numerate 6* e 9*) riportano i valori della velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio per ciascuna sigla complementare indicata nell'intestazione. Tale sigla sintetizza le caratteristiche tecniche del materiale con gli stessi criteri delle sigle di composizione della scheda treno (articolo 3.2.) senza l'indicazione del tipo di servizio commerciale la cui simbologia è sostituita da un asterisco.

A sinistra della prima colonna sono inoltre riportate le indicazioni relative agli indicatori di direzione (articolo 4.1.), se previsti.

Sulle linee attrezzate con il BAcf o con il B.ca per ogni tratto di linea del FL e per ogni sigla complementare prevista esiste una sola colonna della velocità massima ammessa dalle norme tecniche di esercizio mentre sulle linee attrezzate con il BAcc per ogni sigla complementare sono previste due colonne della velocità, una per la circolazione con la funzione RSC attiva (indicata con «RS») e l'altra senza RSC (indicata con «NoRS»); le suddette colonne riportano i valori di velocità massima limitati a 50 km/h in coerenza con le vigenti norme di esercizio.

Le sigle complementari relative a ciascun tratto di linea sono riportate a gruppi di sette, generalmente su pagine distinte (figura 5).

Nel caso in cui sulla pagina sono riportati due tratti di linea, uno attrezzato con il BAcc e uno attrezzato con il BAcf o con il B.ca, le sigle complementari rappresentate sulla pagina sono a gruppi di sette, con la doppia colonna per la circolazione con la funzione RSC attiva e per la circolazione senza RSC. Per il tratto di linea attrezzato con il BAcf o con il B.ca la colonna riporta, anziché i valori di velocità, una serie di barre oblique.

Sigle complementari tronco Milano Cadorna - Saronno (linea diretta)

Circolazione sul binario legale

Località	Progressive chilometriche	1		2		3		4		5		6*		6	
		*160C 125%		*160C 120%		*160C 105%		*140C 90%		*160B 115%		*140B 120%		*140B 105%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
1 °MILANO CADORNA	0,000	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30
	km	/	90	/	90	/	50	/	50	/	50	/	85	/	50
	SI COD	90	50	90	50	50	.	50	.	50	.	85	50	50	.
	Milano Domodossola	1,720	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1 °MILANO BOVISA POLITECNICO	4,165	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	km	140	.	140	.	.	.	.	.	.	.	135	.	.	.
	Milano Quarto Oggiaro	6,339	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1 °NOVATE MILANESE	8,162	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Sigle complementari tronco Milano Cadorna - Saronno (linea diretta)

Circolazione sul binario legale

Località	Progressive chilometriche	7		8		9		9*		10		11		12	
		*130B 75%		*120A 90%		*100A 70%		*90A 90%		*90A G75%		*80A G60%		*60A G45%	
		RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS	RS	NoRS
1 °MILANO CADORNA	0,000	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30	-	30
	km	/	50	/	50	/	50	/	50	/	50	/	50	/	45
	SI COD	50	.	50	.	50	.	50	.	50	.	50	.	45	.
	Milano Domodossola	1,720	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1 °MILANO BOVISA POLITECNICO	4,165	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	50	50
	km	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Milano Quarto Oggiaro	6,339	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1 °NOVATE MILANESE	8,162	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Figura 5

Sigle complementari, configurazione a quattordici colonne

5.2. TABELLA DI ACCESSO ALLE SIGLE COMPLEMENTARI

Le sigle complementari sono corredate da una tabella, presente nel FL, denominata «Accesso alle sigle complementari» (figura 6), per mezzo della quale l'agente di condotta è in grado di individuare la sigla complementare congruente con i dati treno reali.

I mezzi di trazione sono suddivisi in gruppi individuati dalle lettere da «A» a «I»; ogni riga della tabella è riferita a un distinto gruppo.

Le successive colonne (numerate da 1 a 12, con due colonne aggiuntive numerate 6* e 9*) si riferiscono alle quattordici sigle complementari e indicano, per mezzo della simbologia specificata in calce alla tabella, se ciascun gruppo di mezzi di trazione è ammesso oppure non è ammesso a utilizzare la sigla complementare corrispondente.

Le condizioni di ammissione all'uso delle sigle complementari dei vari mezzi di trazione devono essere riportate nelle Disposizioni particolari di circolazione (DPC) o in un altro documento stabilito dalle IF.

Resta ferma la verifica della circolabilità prevista dall'articolo 8.2.

ACCESSO ALLE SIGLE COMPLEMENTARI														
GRUPPO MEZZI DI TRAZIONE (1)	1	2	3	4	5	6*	6	7	8	9	9*	10	11	12
	*160C 125%	*160C 120%	*160C 105%	*140C 90%	*160B 115%	*140B 120%	*140B 105%	*130B 75%	*120A 90%	*100A 70%	*90A 90%	*90A G75%	*80A G60%	*60A G45%
A	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇
B	◇	◇	◇	●	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇
C	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇
D	●	●	●	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇
E	●	●	●	●	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇
F	●	●	●	●	●	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇
G	●	●	●	◇	●	●	●	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇
H	●	●	●	●	●	●	●	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇
I	●	●	●	●	●	●	●	●	◇	◇	◇	◇	◇	◇

(1) Le condizioni di ammissione all'uso delle sigle complementari dei vari mezzi di trazione devono essere riportate nelle DPC o in un altro documento stabilito dalle IF.

- ◇ Mezzo di trazione ammesso a utilizzare la sigla corrispondente.
- Mezzo di trazione **NON** ammesso a utilizzare la sigla corrispondente.

Figura 6
Tabella di accesso alle sigle complementari

5.3. INDICAZIONI PARTICOLARI

Nei riquadri relativi alle sigle complementari è prevista anche la seguente indicazione particolare riguardante la protezione propria dei PL; nella terza colonna dei riquadri riferiti alla circolazione sul binario illegale, in corrispondenza dei PL dotati di protezione propria viene riportato il simbolo «★» quando la protezione del o dei PL interessati è realizzata solo per il binario legale.

6. ACQUISIZIONE, PRODUZIONE, MESSA A DISPOSIZIONE E RITIRO DELLE SCHEDE TRENO

6.1. COMPETENZE

L'acquisizione delle schede treno deve avvenire tramite il sistema «PST».

Tale sistema consente l'acquisizione della scheda treno, su file in formato PDF, per ogni singolo treno, contenente le informazioni ausiliarie di richiamo della presenza delle prescrizioni di movimento (moduli 0229 e 0229/1), generate in automatico dal sistema stesso.

Per l'acquisizione delle schede treno devono essere osservate le modalità previste dal manuale operativo.

Il GI è responsabile del contenuto delle schede treno.

L'acquisizione e la produzione (stampa su supporto cartaceo) delle schede treno relative ai treni programmati sono di competenza del personale incaricato in servizio in appositi *centri di stampa* istituiti in determinate stazioni stabilite dalla competente struttura del GI mentre quelle relative ai treni non programmati sono di competenza del personale incaricato del GI delle stazioni di origine.

Le competenti strutture del GI e delle IF devono prendere gli opportuni accordi per la messa a disposizione delle schede treno nelle stazioni prestabilite.

Le IF sono responsabili del ritiro delle schede treno da parte degli agenti di condotta o di altri agenti incaricati, secondo le apposite disposizioni emanate dalle IF interessate.

Le schede treno possono essere acquisite a partire dalle ore 06.00 del secondo giorno solare precedente quello in cui ricade l'ora prestabilita di partenza dei treni dalla stazione di origine (1).

Per determinate relazioni le competenti strutture del GI e delle IF possono prendere gli opportuni accordi per la messa a disposizione agli agenti di condotta delle schede treno in formato PDF.

6.2. MODULI E RIEPILOGHI PRODOTTI TRAMITE IL SISTEMA INFORMatico

I moduli 0229, 0229/1 e i riepiloghi dei moduli delle prescrizioni di movimento prodotti in modo automatico dal sistema «PST», su carta comune bianca in formato A4 non a decalco, risultano «firmati» automaticamente dal sistema tramite l'apposizione della sigla «PST_0229-0229/1» attestante la correttezza dei moduli e dei riepiloghi stessi; è disponibile solo il tagliando per l'agente di condotta.

I moduli 0229 e 0229/1 prodotti con il sistema informatico non recano le indicazioni relative alle note che, all'occorrenza, possono essere consultate dal personale interessato nel repertorio dei moduli; per quanto riguarda le prescrizioni aggiuntive del modulo 0229/1, vengono riportate solo quelle effettivamente occorrenti.

I riepiloghi dei moduli delle prescrizioni di movimento prodotti con il sistema informatico non recano, sul retro, la guida per la notifica delle prescrizioni che, all'occorrenza, può essere consultata dal personale interessato nel repertorio dei moduli. Nel caso in cui non siano previsti moduli da consegnare al treno, nella sezione «moduli consegnati» del riepilogo, viene indicata la denominazione della stazione di origine e, in luogo, dell'annotazione «nessuna prescrizione di movimento da consegnare», uno «0» in ciascuna casella relativa alle varie tipologie dei moduli.

La numerazione dei moduli e dei riepiloghi è distinta, progressiva e annuale.

6.3. COMPITI E VERIFICHE DA PARTE DEL PERSONALE INCARICATO DELLA STAMPA DELLA SCHEDA TRENO

La stampa su supporto cartaceo della scheda treno, del riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento e degli eventuali moduli relativi alle prescrizioni di movimento avviene a cura del personale incaricato (articolo 6.1.).

Il numero di copie di stampa deve essere impostato a due; è possibile una stampa aggiuntiva, se necessario.

Il personale incaricato deve provvedere:

- all'acquisizione, alla stampa su supporto cartaceo e alla verifica di leggibilità della scheda treno, del riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento e degli eventuali moduli relativi alle prescrizioni di movimento;
- al controllo della validità della scheda treno, della correttezza del numero del treno e dell'esistenza di tutte le pagine di cui essa è costituita in relazione al percorso richiesto;
- al controllo di congruenza fra il percorso indicato sulla scheda treno e quello programmato per il treno;
- al controllo della correttezza del numero del treno e della data riportati sul riepilogo e sui moduli;
- al controllo di congruenza della quantità e della tipologia dei moduli con quanto riportato sul riepilogo;
- alla messa a disposizione della scheda treno, secondo gli opportuni accordi tra le competenti strutture del GI e delle IF.

6.4. COMPITI E VERIFICHE DA PARTE DELL'AGENTE DI CONDOTTA O DELL'AGENTE INCARICATO AL RITIRO DELLA SCHEDA TRENO

L'agente di condotta deve provvedere al ritiro della scheda treno, secondo le apposite disposizioni emanate dall'IF di appartenenza.

L'agente di condotta deve sempre verificare la validità della scheda treno (articolo 3.4.), l'integrità del documento attraverso il «Simbolo controllo stampa scheda treno» (articolo 3.3.) e l'esistenza di tutte le pagine di cui è costituito.

Tale agente deve inoltre verificare il numero del treno e la data riportati sul riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento e sugli eventuali moduli relativi alle prescrizioni di movimento, nonché la congruenza della quantità e della tipologia dei moduli con quanto riportato sul riepilogo.

L'agente di condotta, al termine del servizio, deve allegare la scheda treno in suo possesso agli altri documenti del treno, che devono essere riconsegnati secondo le modalità stabilite dall'IF di appartenenza.

Il ritiro della scheda treno può essere demandato a un altro agente incaricato, secondo le apposite disposizioni emanate dall'IF di appartenenza; in tal caso, anche a tale agente competono le verifiche di cui sopra.

(1) Compresa le schede treno relative ai treni il cui orario di partenza, dalla stazione di origine, ricada dalle ore 00.00 e sino alle ore 02.59 del giorno solare successivo.

7. NORME PER L'IMPIEGO DELLA SCHEDA TRENO

7.1. GENERALITÀ

L'agente di condotta deve essere in possesso della scheda treno relativa al treno su cui presta servizio, verificando che i dati di composizione siano congruenti con i mezzi di trazione e con il materiale rimorchiato in composizione al treno, secondo quanto previsto dall'articolo 7.3.

La scheda treno viene prodotta per l'intero percorso del treno e deve essere utilizzata per il solo treno indicato nell'intestazione e nell'indicazione di validità riportata in calce alla stessa.

Non è consentito apportare modifiche manuali alla scheda treno.

Per i treni straordinari a orario prestabilito (facoltativi e speciali) e per i treni supplementari deve essere prodotta la scheda treno relativa ai treni stessi, limitatamente al percorso interessato.

La scheda treno non è prodotta nei seguenti casi:

- a) circolazione sulle linee affiancate;
- b) circolazione dei treni straordinari a orario libero e dei convogli soccorritori.

7.2. MESSA A DISPOSIZIONE E RITIRO DELLA SCHEDA TRENO

La scheda treno deve essere messa a disposizione nella stazione prestabilita per il successivo ritiro da parte dell'agente di condotta o di un altro agente incaricato, secondo le apposite disposizioni emanate dall'IF di appartenenza.

Nei casi eccezionali in cui non si disponga della scheda treno, l'agente di condotta deve avvalersi delle indicazioni riportate nell'Orario di servizio in suo possesso; nel caso in cui tale agente non possa avvalersi dell'Orario di servizio, ai treni devono essere notificate, a cura del DM o del DCO della stazione di origine, tutte le occorrenti prescrizioni relative all'orario (percorso, fermate, ecc...).

In tali casi eccezionali, ai treni interessati deve essere consegnato il riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento e le relative prescrizioni secondo la normativa vigente. Sulle linee esercitate in telecomando, qualora la stazione di origine fosse impresenziata, è ammessa la mancata consegna all'agente di condotta del riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento, purché al treno stesso vengano notificate le prescrizioni di movimento per l'intero percorso del treno e il relativo quantitativo (1) oppure l'assenza delle medesime (2).

7.3. VERIFICA DELLA CONGRUENZA DEI DATI TRENO

Il treno non può partire dalla stazione di origine se l'agente di condotta non è in possesso della scheda treno valida o dell'Orario di servizio, oppure senza che gli siano state notificate le necessarie prescrizioni relative all'orario del treno così come previsto dall'articolo 7.2.

L'agente di condotta, ogni qualvolta riceva la scheda treno e in caso di modifiche della composizione del treno durante il percorso, deve verificare la congruenza dei dati relativi ai mezzi di trazione e al materiale rimorchiato riportati su un apposito documento tecnico stabilito dall'IF di appartenenza con quelli indicati sulla scheda treno, ritenendoli *congruenti* quando:

- a) la velocità ammessa dai mezzi di trazione presenti nel treno è uguale o superiore a quella dei mezzi di trazione indicati nell'integrazione alla sigla;
- b) il rango di velocità ammesso dai mezzi di trazione presenti nel treno è uguale o di categoria superiore a quello dei mezzi di trazione indicati nell'integrazione alla sigla (esempio: rango «C» anziché «B»);
- c) la velocità ammessa dai veicoli in composizione al treno è uguale o superiore a quella indicata nella sigla di composizione;
- d) il rango di velocità ammesso dai veicoli in composizione al treno è uguale o di categoria superiore a quello indicato nella sigla di composizione;
- e) la percentuale di massa frenata del treno è uguale o superiore a quella indicata nella sigla di composizione;
- f) il tipo di freno è uguale o superiore (3) a quello indicato nella sigla di composizione.

L'agente di condotta, nell'eseguire le suddette verifiche, deve accertare che tutti i mezzi di trazione in composizione al treno, diversi da quelli riportati sulla scheda treno, siano ammessi a circolare sulle linee o sui tratti di linea da percorrere secondo quanto previsto dal FL o, in casi particolari (trasporti eccezionali, ecc...), da specifica autorizzazione emanata dalla competente Direzione del GI.

(1) Al treno notificate n° (*quantitativo*) prescrizione/i di movimento.

(2) Nessuna prescrizione di movimento da notificare al treno

(3) Il freno tipo merci è da ritenere inferiore al freno tipo viaggiatori.

7.4. IMPIEGO DELLA SCHEDA TRENO CON I DATI TRENO CONGRUENTI

Quando, in base alla verifica prevista dall'articolo 7.3., i dati treno risultano congruenti, l'agente di condotta deve utilizzare la scheda treno per:

- a) determinare la velocità da rispettare attingendo alla colonna:
 - «Vel. Marc.» quando la corsa del treno avviene in orario;
 - «Vel. Max.» se la corsa del treno avviene in ritardo o siano previsti ritardi per rallentamenti notificati o altre restrizioni del tratto da percorrere, tenendo conto in ogni caso delle eventuali limitazioni previste dall'articolo 9.1.;
- b) attingere le informazioni relative a determinate caratteristiche del percorso utili alla corsa del treno (disposizioni particolari, ecc...);
- c) effettuare il servizio previsto (rispetto dell'orario, fermate previste, ecc...).

7.5. IMPIEGO DELLA SCHEDA TRENO CON I DATI TRENO NON CONGRUENTI

Quando, in base alla verifica prevista dall'articolo 7.3., i dati treno risultano non congruenti, l'agente di condotta deve comportarsi come di seguito indicato.

- Dati treno di cui all'articolo 7.3. punto a) non congruenti.
In caso di variazione in diminuzione della velocità massima ammessa dai mezzi di trazione presenti nel treno (locomotive e mezzi leggeri), l'agente di condotta deve continuare a utilizzare la scheda treno, limitando di iniziativa la velocità massima al valore più basso imposto dai mezzi di trazione medesimi.
- Dati treno di cui all'articolo 7.3. punto c) non congruenti.
In caso di variazione in diminuzione della velocità massima del materiale rimorchiato, notificata tramite prescrizione tecnica, l'agente di condotta deve continuare a utilizzare la scheda treno, limitando la velocità massima al nuovo valore prescritto.
- Dati treno di cui all'articolo 7.3. punti b), d), e), f) non congruenti.
Qualora i dati treno di cui ai punti b), d), e), f) non siano congruenti con quelli riportati sulla scheda treno, le velocità indicate sulla scheda treno non sono utilizzabili e l'agente di condotta deve ricorrere all'impiego delle sigle complementari. In tal caso, restano valide le informazioni riportate sulla scheda treno solo per quanto previsto dai punti b) e c) dell'articolo 7.4.

7.6. CIRCOLAZIONE SULLE LINEE AFFIANCATE

In caso di circolazione sulle linee affiancate, non essendo il percorso previsto sulla scheda treno, l'agente di condotta deve individuare, a norma degli articoli 8.3. e 8.4., la sigla complementare congruente e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere.

7.7. CIRCOLAZIONE DEI TRENI STRAORDINARI A ORARIO LIBERO E DEI CONVOGLI SOCCORRITORI

In caso di circolazione dei treni straordinari a orario libero e dei convogli soccorritori, non essendo prevista la scheda treno, l'agente di condotta deve individuare, a norma degli articoli 8.3. e 8.4., la sigla complementare congruente e la relativa colonna delle velocità alle quali attingere.

7.8. GUASTO AL BLOCCO ELETTRICO AUTOMATICO A CORRENTI CODIFICATE O GUASTO A BORDO DELLA FUNZIONE RSC

Con i treni per i quali è programmato l'impiego della funzione RSC, qualora si manifesti l'impossibilità di impiegare tale funzione (guasto al BAcc o guasto a bordo), l'agente di condotta deve ricorrere all'impiego delle sigle complementari, a norma degli articoli 8.3. e 8.4., attingendo sulle linee attrezzate con il BAcc alla colonna «NoRS».

8. NORME PER L'IMPIEGO DELLE SIGLE COMPLEMENTARI

8.1. GENERALITÀ

L'agente di condotta, nel caso in cui faccia ricorso alle sigle complementari in luogo della scheda treno, deve darne avviso verbale al DM o al DCO interessato.

8.2. VERIFICA DELLA CIRCOLABILITÀ

Il ricorso alle sigle complementari impone la verifica dell'ammissione e delle modalità di circolazione dei mezzi di

trazione sulla linea da percorrere, secondo quanto previsto dal FL o da specifica autorizzazione emanata dalla competente Direzione del GI, salvo il caso in cui i mezzi di trazione in composizione al treno corrispondano a quanto indicato sull'eventuale scheda treno in possesso dell'agente di condotta e la stessa non sia utilizzabile per la determinazione della velocità a causa dei dati treno non congruenti.

8.3. INDIVIDUAZIONE DELLA SIGLA COMPLEMENTARE CONGRUENTE CON I DATI TRENO

In caso di impiego delle sigle complementari, l'agente di condotta, per mezzo della tabella «Accesso alle sigle complementari» e delle DPC (o di un altro documento stabilito dall'IF di appartenenza), deve individuare la sigla complementare congruente con i dati treno reali riportati su un apposito documento tecnico stabilito dall'IF stessa, con le seguenti modalità:

- a) individuare il gruppo del mezzo di trazione in composizione al treno;
- b) individuare successivamente, fra le sigle ammesse per il gruppo del mezzo di trazione, quella con la percentuale di massa frenata, il rango e la velocità uguali o inferiori a quelli esistenti nel treno, tenendo conto del tipo di frenatura attivato. Nel caso di frenatura tipo merci o da considerare tale, la sigla deve essere individuata in ogni caso tra quelle relative a tale tipo di frenatura (con lettera «G» in precedenza al valore della percentuale di massa frenata). Per i treni sui quali è stata attivata la frenatura tipo viaggiatori è ammesso accedere anche alle sigle con frenatura tipo merci.

Quando in composizione al treno vi siano due o più mezzi di trazione di gruppo diverso, l'agente di condotta deve individuare una sigla complementare ammessa per tutti i mezzi di trazione presenti nel treno, rispettando i criteri previsti dal precedente punto b).

Quando sia stata individuata una sigla complementare che ammette una velocità massima superiore a quella ammessa dai mezzi di trazione presenti nel treno, l'agente di condotta, nel regolare la velocità di corsa, deve in ogni caso rispettare la velocità massima ammessa dai mezzi di trazione presenti nel treno e dalla modalità operativa del sistema di protezione della marcia del treno attiva.

Non sono mai utilizzabili:

- la sigla complementare «11» (*80A G60%) sui tratti di linea con grado di frenatura IX;
- la sigla complementare «12» (*60A G45%) sui tratti di linea con gradi di frenatura VII, VIII e IX.

8.4. INDIVIDUAZIONE DELLA VELOCITÀ MASSIMA AMMESSA DALLE NORME TECNICHE DI ESERCIZIO RELATIVA ALLA SIGLA COMPLEMENTARE

L'agente di condotta, scelta la sigla complementare congruente, deve individuare la relativa colonna delle velocità per il tratto di linea da percorrere, attingendovi la velocità massima da rispettare, tenendo comunque conto delle eventuali limitazioni della velocità previste dall'articolo 9.1.

Non disponendo né della scheda treno né delle sigle complementari, l'agente di condotta deve regolare la corsa del treno rispettando i limiti di velocità stabiliti dalla POS e dal FL.

9. LIMITAZIONI DELLA VELOCITÀ MASSIMA E PRESCRIZIONI

9.1. LIMITAZIONI DELLA VELOCITÀ MASSIMA

L'agente di condotta, nel regolare la velocità di corsa del treno, deve anche rispettare di iniziativa le eventuali limitazioni della velocità massima dovute:

- all'ubicazione dei mezzi di trazione in composizione al treno o a particolari condizioni di esercizio secondo quanto stabilito dall'IF di appartenenza;
- a particolari condizioni di impiego dei mezzi di trazione rilevabili dai libri di bordo;
- alle DPC di ciascun mezzo di trazione;
- alle eventuali prescrizioni di movimento;
- alla modalità operativa del sistema di protezione della marcia del treno attiva.

9.2. PRESCRIZIONI

Ai treni, oltre alle prescrizioni previste dalla normativa vigente, devono essere notificate:

- a) le variazioni alle fermate d'orario previste dalla scheda treno o dall'Orario di servizio;
- b) l'aggiunta di mezzi di trazione attivi non programmati o inattivi non in consegna all'agente di condotta della locomotiva di testa, ecc...;
- c) l'impossibilità di utilizzare la scheda treno per la presenza di dati infrastrutturali non congruenti, con la formula:

- nel tratto da a non utilizzate la scheda treno in vostro possesso (*e occorrendo*: per rinvio entrata in vigore della Circolare Territoriale n°);

Le prescrizioni di cui al precedente punto *b)* devono essere notificate a cura del personale incarico delle IF mentre le altre devono essere notificate dal DM o dal DCO.

10. 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)

ESEMPIO DI SCHEDA TRENO

Scheda Treno										
Fascicolo Linee FERROVIENORD			Treno 831			Scheda n° 1/1		Sigla di Composizione VS140B 120%		
Validità Dal: 15.12.19 Al: 12.12.20			Termine Scheda SARONNO			Da: MILANO CADORNA		A: SARONNO		
Classificazione S3			Prestazione			Lunghezza		Int. alla Sigla TAF		RSC9 SCMT
Grado di Fren.	Binario L/S		Prog. km	Località	Orario		Binario ILL/D Vel. Max.	SX	Simbologia	DX
VI	30	30	0,000	° MILANO CADORNA	10.32		30	•	2	•
	85	85	0,662	km 0,662			85	•		•
			0,763	SI COD km 0,763				•		•
			1,720	<i>Milano Domodossola.....</i>	10.35½	10.36		•		•
	60	60	3,323	km 3,323			60	•		•
I			4,165	° MILANO BOVISA P.....	10.39	10.40		•	2	•
	120	120	5,226	km 5,226			90	•		•
			6,339	<i>Milano Quarto O.....</i>	10.42½	10.43		•		•
			8,162	° NOVATE MILANESE.....	10.45	10.45½		•	2	•
			9,472	<i>Bollate Centro.....</i>	10.47	10.47½		•		•
			10,857	<i>Bollate Nord.....</i>	10.49	10.49½		•		•
			13,496	<i>Garbagnate P.G.....</i>	10.52	10.52½		•		•
			14,788	GARBAGNATE M.SE.....	10.54½	10.55		•	2	•
			16,408	<i>Cesate.....</i>	10.56½	10.57½		•		•
			17,448	<i>Caronno P.....</i>	10.59	11.00		•		•
			19,306	<i>Saronno Sud.....</i>	11.02½	11.03½		•		•
	85	85	20,264	Dev. I. Saronno			85	•		•
			21,157	° SARONNO.....	11.07			•		•

Località di stampa PST
 Data di stampa 20/01/2020 15:45:43 Valida per il treno del 22/01/2020 PST - Versione 01

Figura 7
 Scheda treno acquisita tramite il sistema «PST»