FERROVIENORD
FNMGROUP

Milano, 11 ottobre 2022

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO N° 07 - 2022

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° 03/2019, n° 04/2019, n° 05/2019, n° 06/2019, n° 07/2019, n° 12/2019, n° 01/2020, n° 10/2020, n° 01/2021, n° 03/2021 e n° 01/2022,

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 Disposizioni di Esercizio n° 01/2019, n° 01/2020 e n° 01/2022;
- alla Prefazione all'orario di servizio (POS) cui Disposizioni di Esercizio n° 03/2019, n° 01/2020 e n° 01/2022;
- alle Disposizioni per l'esercizio in telecomando (DET) cui Disposizioni di Esercizio n° 04/2019, n° 01/2020 e n° 01/2022;
- alle Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate (DELB) cui Disposizioni di Esercizio n° 05/2019, n° 01/2020 e n° 01/2022;
- all'Istruzione per il servizio dei manovratori (ISM) cui Disposizioni di Esercizio n° 06/2019, n° 01/2020 e n° 01/2022;
- all'Istruzione per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica (IEITE) cui Disposizioni di Esercizio n° 07/2019, n° 01/2020 e n° 01/2022;
- al Piano di emergenza interno (PEI) cui Disposizioni di Esercizio n° 12/2019, n° 01/2020, n° 01/2021 e n° 03/2021.

Le principali modifiche introdotte riguardano:
- la soppressione delle norme riferite alla circolazione dei treni straordinari a orario libero (OL) e l'adeguamento dei riferimenti ai treni straordinari a orario prestabilito (RCT articoli 2.5.2., 10.2., 11.1., 12., 13.1., 13.2., 14.1., 14.4., 22.2., 24.4.5. e 25.4. e POS articolo 3. commi 1. e 3.);
- l'aggiornamento delle strutture organizzative del Gestore dell'Infrastruttura. In particolare, il Posto Centrale di Movimento (PCM) e il Posto Centrale Impianti Elettrici (PCIE) sono sostituiti rispettivamente con il Dirigente Coordinatore Circolazione (DCC) e il Coordinatore Operativo Alimentazioni (COA);
- inserimento nel testo normativo delle norme relative all'indebito superamento a via impedita dei segnali fissi e/o incidenti, precursori di incidenti e inconvenienti di esercizio (RCT articolo 23.7.) attualmente previste dalla Disposizione di Esercizio n° 10/2020;
- l'adeguamento delle norme relative alle stazioni disabilitate e a quelle disabilitate e impresenziate riguardanti l'inversione del senso del blocco (RCT articoli 25.1. e 25.3. e DELB articolo 7.1.);
- l'adeguamento delle norme relative alla circolabilità dei veicoli e ai trasporti eccezionali (POS articolo 73.

comma 1. e articolo 78. comma 1.);
- l'adeguamento delle norme relative alla doppia manovra di saggio dei deviatoi scarsamente manovrati (DET articolo 6. comma 7.);
- l'adeguamento delle norme relative al dispositivo del «fuori servizio» per le località di servizio disabilitate e impresenziate o per quelle esercitate in regime di tracciato permanente di impianti esclusi dal sistema (DELB articoli 3.1. e 9.);
- l'introduzione delle norme relative alle località di servizio munite del dispositivo di disabilitazione poste sulle linee a doppio binario banalizzate (DELB articolo 10.);
- l'adeguamento e l'allineamento del contenuto di alcuni articoli dei testi normativi;
- l'adeguamento dei moduli 0450, 0450/1, 0466, 0489 e 0953.

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

- **Introduzione e procedure di interfaccia – Il terzo, l'ottavo, il nono e il decimo punto dell'elenco sono così sostituiti:**
  - articoli 3.1.1., 3.2., 3.3., 3.4.1., 3.5., 3.6., 3.7., 3.8. e 3.9.;
  - articolo 11.1.;
  - articoli 13.1., 13.2. e 13.3.;
  - articoli 14.1., 14.2. e 14.4.;
- **Articolo 2.5.2. – Il secondo e il quarto capoverso sono così sostituiti:**

  Sono *ordinari* i treni compresi e indicati come tali nell'Orario di servizio, che si effettuano senza ulteriore annuncio; essi si suddividono in:
  - *giornalieri*, che si effettuano in tutti i giorni;
  - *feriali*, che si effettuano in tutti i giorni feriali oppure in tutti i giorni feriali escluso il sabato;
  - *festivi*, che si effettuano in tutti i giorni festivi;
  - *periodici*, quelli non compresi nelle precedenti categorie, che si effettuano solo in determinati periodi dell'anno o in determinati giorni della settimana indicati nell'Orario di servizio.

  Sono *straordinari* i treni che si effettuano soltanto in seguito ad apposito annuncio; essi si suddividono in:
  - *facoltativi*, compresi e indicati come tali nell'Orario di servizio;
  - *speciali*, il cui orario viene diramato a parte con apposito ordine scritto (ordine di movimento).
- **Articolo 3. – Dopo l'articolo 3.2. è inserito il nuovo articolo 3.3.:**

  3.3. DIRIGENTE COORDINATORE CIRCOLAZIONE

  Sull'infrastruttura ferroviaria l'esercizio ferroviario è coordinato dal *Dirigente Coordinatore Circolazione* in base alle specifiche disposizioni emanate a parte.

  A quest'ultimo, in particolare, sono attribuiti i compiti inerenti il coordinamento delle attività dei regolatori della circolazione (1) ai fini della regolarità dell'esercizio ferroviario, i rapporti con i referenti delle Imprese Ferroviarie nonché la gestione delle emergenze (2) secondo le norme previste dal Piano di emergenza interno.

  (1) Per regolatore della circolazione si intende: il dirigente movimento, il Dirigente Centrale Operativo, il Dirigente Posto Comando, nonché l'agente di guardia della stazione disabilitata limitatamente ai movimenti sui binari di corretto tracciato ed esclusivamente nell'ambito della stazione da lui presenziata.

  (2) Con il termine emergenze vengono individuate tutte quelle situazioni di pericolo grave, immediato e generalizzato su un determinato luogo che impongono l'adozione di particolari misure di intervento e di soccorso.
- **Articolo 3. – La numerazione degli attuali articoli 3.3., 3.3.1., 3.3.2., 3.3.3., 3.4., 3.5., 3.6., 3.7., 3.8., 3.8.1., 3.8.2., 3.8.3. e 3.8.4. è modificata in 3.4., 3.4.1., 3.4.2., 3.4.3., 3.5., 3.6., 3.7., 3.8., 3.9., 3.9.1., 3.9.2., 3.9.3. e 3.9.4.**
- **Articolo 3.9.2. – La nota (1) è soppressa.**
- **Articolo 6.9. – Il secondo capoverso è così sostituito:**

  In caso di necessità, i dirigenti movimento, previa autorizzazione verbale del Dirigente Coordinatore Circolazione, possono ordinare ai treni la fermata in altre stazioni e fermate, oltre a quelle previste dall'Orario di servizio, per esigenze di servizio dei treni stessi.

- **Articolo 6.10. – Il primo e l'ultimo capoverso sono così sostituiti:**

  Quando un treno è in ritardo o in caso di necessità, il dirigente movimento, previa autorizzazione verbale del Dirigente Coordinatore Circolazione, può sopprimere nella propria stazione la fermata d'orario o prescritta che non occorra per il servizio viaggiatori e non sia altrimenti necessaria, dandone incarico, al dirigente movimento di una precedente stazione di fermata, con la comunicazione registrata:

  Formula 9: SOPPRIMETE FERMATA TRENO ..... A .....

  Il dirigente movimento, previa autorizzazione verbale del Dirigente Coordinatore Circolazione, può inoltre sopprimere le fermate a un treno nelle stazioni disabilitate e/o nelle fermate interposte fino alla successiva stazione abilitata, provvedendovi direttamente o adottando le norme di cui sopra; il dirigente movimento che dispone per la soppressione della fermata in una stazione disabilitata o in una fermata deve avvisare, con comunicazione verbale, l'agente che la presenzia.

- **Articolo 6.12. – Alla fine del testo è inserito il seguente capoverso:**

  Di tali provvedimenti deve esserne avvisato verbalmente il Dirigente Coordinatore Circolazione a cura del dirigente movimento che ha imposto il divieto.

- **Articolo 6.13.1. – Il terzo capoverso è così sostituito:**

  Il Responsabile Unità Circolazione deve avvisare dell'attivazione del rallentamento, con comunicazione registrata, il Dirigente Coordinatore Circolazione e i dirigenti movimento:
  - delle stazioni di origine dei treni interessati dal rallentamento;
  - delle stazioni capotronco del tratto interessato dal rallentamento;
  - delle stazioni limitrofe al tratto interessato dal rallentamento. Se il rallentamento viene istituito nell'ambito di una stazione, si devono avvisare il dirigente movimento della stazione stessa e quelli delle stazioni limitrofe.

- **Articolo 6.13.2. – Il primo capoverso è così sostituito:**

  Le prescrizioni di rallentamento devono essere notificate, tramite l'apposito modulo (specificando, in particolare, sempre il cippo chilometrico precedente l'inizio del rallentamento stesso), ai treni interessati a cura dei dirigenti movimento delle stazioni di origine con le modalità previste per le prescrizioni di movimento (articolo 3.8.), salvo quanto di seguito specificato.

- **Articolo 6.13.4. – Dopo il primo capoverso è inserito il seguente capoverso:**

  Il dirigente movimento interessato deve darne comunicazione verbale al Dirigente Coordinatore Circolazione.

- **Articolo 6.14. – Il secondo capoverso è così sostituito:**

  Per l'annuncio da dare al Dirigente Coordinatore Circolazione e ai dirigenti movimento delle stazioni interessate, per le conferme e per l'avviso ai treni (2), devono essere osservate modalità analoghe a quelle previste dagli articoli 6.13.1., 6.13.2. e 6.13.3.

  (2) Percorrete con i pantografi abbassati il tratto di metri ..... compreso tra ..... e ..... (*oppure*: a .....) con inizio dopo cippo chilometrico .....

- **Articolo 8.2. – Dopo il primo capoverso è inserito il seguente capoverso:**

  In caso di necessità, il Dirigente Coordinatore Circolazione può intervenire per fare modificare la successione dei treni.

- **Articolo 9.3. – Dopo il secondo capoverso è inserito il seguente capoverso:**

  In caso di necessità, il Dirigente Coordinatore Circolazione può intervenire per fare spostare l'incrocio fra treni.

- **Articolo 10.2. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

  Un treno ordinario può essere messo in circolazione in un giorno diverso da quello o da quelli previsti dall'Orario di servizio come treno straordinario; in tal caso, deve essere annunciato «come straordinario» con l'osservanza delle norme previste per i treni straordinari (articolo 11.).

- **Articolo 11. – Il titolo è così sostituito:**

  11. TRENI STRAORDINARI

- **Articolo 11.1. – All'inizio del testo è inserito il seguente capoverso, il primo capoverso è così sostituito e il secondo capoverso è soppresso:**

  Le Imprese Ferroviarie devono richiedere l'effettuazione dei treni straordinari alla competente struttura del Gestore dell'Infrastruttura o al Dirigente Coordinatore Circolazione secondo le modalità previste dal Prospetto Informativo Rete.
  I dirigenti movimento possono effettuare i treni straordinari il cui orario è compreso nell'Orario di servizio (treni facoltativi), previa autorizzazione verbale del Dirigente Coordinatore Circolazione; in caso di necessità, l'effettuazione dei treni facoltativi può essere disposta dalla competente struttura del Gestore dell'Infrastruttura.

- **Articolo 11.2. – Il terzo, il quarto e l'ultimo capoverso sono così sostituiti:**

  L'annuncio deve essere indirizzato al Dirigente Coordinatore Circolazione e ai dirigenti movimento:
  - di tutte le stazioni poste sul percorso del treno straordinario;
  - per le linee a semplice binario, delle stazioni capotronco di tronchi che comprendono le stazioni della tratta percorsa dal treno straordinario;
  - per le linee a doppio binario, della stazione capotronco che precede la stazione di origine del treno straordinario, nel senso di marcia del treno stesso.

  Qualora l'effettuazione di un treno straordinario sia disposta dal dirigente movimento della stazione di origine, spetta a quest'ultimo provvedere per la trasmissione dell'annuncio, con comunicazione registrata, al Dirigente Coordinatore Circolazione e ai dirigenti movimento di tutte le stazioni interessate.
  Nel caso in cui l'effettuazione di un treno straordinario sia disposta dalla competente struttura del Gestore dell'Infrastruttura, l'annuncio al Dirigente Coordinatore Circolazione e ai dirigenti movimento di tutte le stazioni interessate deve essere trasmesso, con comunicazione registrata o con ordine scritto (ordine di movimento), a cura della struttura stessa.

- **Articolo 12. – L'articolo è soppresso.**

  12. SOPPRESSO

- **Articolo 13.1. – All'inizio del testo è inserito il seguente capoverso e il primo, il terzo e l'ultimo capoverso sono così sostituiti:**

  Le Imprese Ferroviarie devono richiedere l'effettuazione dei treni supplementari alla competente struttura del Gestore dell'Infrastruttura o al Dirigente Coordinatore Circolazione secondo le modalità previste dal Prospetto Informativo Rete.
  I dirigenti movimento possono effettuare i treni supplementari in relazione alle occorrenze, previa autorizzazione verbale del Dirigente Coordinatore Circolazione; in caso di necessità, l'effettuazione dei treni supplementari può essere disposta dalla competente struttura del Gestore dell'Infrastruttura.

  I treni supplementari in precedenza possono essere effettuati soltanto sulle linee a doppio binario, con un anticipo quanto più possibile limitato rispetto al treno preceduto; è ammessa la circolazione di un solo treno supplementare in precedenza a un determinato treno ordinario o straordinario.
  Sulle linee a semplice binario è ammessa la circolazione di un solo treno supplementare a seguito a un determinato treno ordinario o straordinario.

- **Articolo 13.2. – Il primo e il secondo capoverso sono così sostituiti:**

  Nelle comunicazioni che riguardano la circolazione di un treno ordinario o straordinario che sia preceduto o seguito da un treno supplementare, si deve sempre aggiungere, dopo il numero del treno, la parola «NORMALE».
  Per la circolazione dei treni supplementari devono essere osservate le norme previste per i treni straordinari (articolo 11.), sostituendo nelle comunicazioni le parole «FACOLTATIVO» o «SPECIALE» con le parole «ANTE», «BIS», «TER», ecc...

- **Articolo 14.1. – All'inizio del testo è inserito il seguente capoverso e il primo e il secondo capoverso sono così sostituiti:**

  Su richiesta delle Imprese Ferroviarie o per iniziativa del Gestore dell'Infrastruttura secondo le modalità previste dal Prospetto Informativo Rete, la competente struttura del Gestore dell'Infrastruttura o il Dirigente Coordinatore Circolazione può disporre per la soppressione dei treni.
  I dirigenti movimento possono sopprimere i treni, per cause di forza maggiore o in seguito a fusione o sostituzione con altri treni, previa autorizzazione verbale del Dirigente Coordinatore Circolazione; in caso di

necessità, la soppressione dei treni può essere disposta dalla competente struttura del Gestore dell'Infrastruttura.

Gli annunci al Dirigente Coordinatore Circolazione e ai dirigenti movimento delle stazioni interessate, le relative conferme (quando previste) e l'avviso ai posti intermedi devono essere dati con le stesse norme previste per l'effettuazione dei treni straordinari (articolo 11.) adottando le formule:

Formula 21: OGGI ..... (*oppure*: DOMANI ....., *oppure*: GIORNO ....., *oppure*: NOTTE DAL ..... AL .....) TRENO ..... SOPPRESSO DA ..... A .....

Formula 22: INTESO OGGI ..... (*oppure*: DOMANI ....., *oppure*: GIORNO ....., *oppure*: NOTTE DAL ..... AL .....) SOPPRESSIONE TRENO ..... DA ..... A .....

- **Articolo 14.4. – Il primo capoverso è così sostituito:**

  Qualora risulti necessario per esigenze di servizio e non si possa provvedere con un altro treno straordinario, si può provvedere alla rieffettuazione dei treni precedentemente soppressi (d'orario, con comunicazione registrata o con ordine di movimento), secondo le norme previste per i treni straordinari (articolo 11.).

- **Articolo 15.1. – Dopo il primo capoverso è inserito il seguente capoverso:**

  L'inoltro in anticipo dei treni che effettuano servizio merci è consentito previa autorizzazione verbale del Dirigente Coordinatore Circolazione.

- **Articolo 16.1. – Il testo è così sostituito:**

  La condotta dei treni è affidata a un agente in possesso della specifica abilitazione, secondo le specifiche norme emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali.

- **Articolo 18.2.1. – Il secondo capoverso è così sostituito:**

  L'annuncio deve essere indirizzato al Dirigente Coordinatore Circolazione e ai dirigenti movimento delle stazioni della tratta interrotta e viene trasmesso a cura della struttura del Gestore dell'Infrastruttura incaricata all'emanazione del programma dell'interruzione.

- **Articolo 18.2.9. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

  Qualora il termine di un'interruzione programmata in un periodo di sospensione del servizio sulla linea venga anticipato per qualsiasi motivo (anticipo del termine dei lavori, avverse condizioni atmosferiche, ecc...) e la stazione designata risulti ancora non presenziata da dirigente movimento, l'agente titolare dell'interruzione può trasmettere il nulla osta per la ripresa della circolazione al Dirigente Coordinatore Circolazione; quest'ultimo dovrà poi trasmettere la comunicazione di cui sopra ai dirigenti movimento di tutte le stazioni del tratto interrotto alla ripresa del loro servizio.

- **Articolo 18.3.1. – Il primo capoverso è così sostituito:**

  Il dirigente movimento che per primo viene a conoscenza di un fatto anormale che imponga l'arresto della circolazione su un tratto di linea, deve immediatamente avvisare verbalmente i dirigenti movimento delle altre stazioni del tratto da interrompere e il Dirigente Coordinatore Circolazione.

- **Articolo 18.3.2. – Il primo capoverso è così sostituito:**

  Il dirigente movimento che per primo viene a conoscenza di un fatto anormale che imponga l'arresto della circolazione su un binario di una linea a doppio, deve immediatamente avvisare verbalmente i dirigenti movimento delle altre stazioni del tratto da interrompere e il Dirigente Coordinatore Circolazione.

- **Articolo 18.4. – Il primo capoverso è così sostituito:**

  Se risulta più opportuno ai fini dello svolgimento del servizio (treno fermo in linea che abbia richiesto soccorso, guasto ai deviatoi o ai segnali, circolazione dei mezzi d'opera in regime di interruzione per trasferimento, ecc...), la circolazione dei treni può essere interrotta, su una linea a semplice binario oppure su uno o entrambi i binari di una linea a doppio, di iniziativa del dirigente movimento e fino alla stazione limitrofa abilitata, previi accordi con il dirigente movimento di quest'ultima e dopo aver avvisato verbalmente il Dirigente Coordinatore Circolazione.

- **Articolo 18.5. – Il primo capoverso è così sostituito:**

  A richiesta dell'agente incaricato dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria, in intervalli che di fatto sono liberi da treni, il dirigente movimento, dopo aver avvisato verbalmente il Dirigente Coordinatore

Circolazione, può concedere un'interruzione per necessità tecniche per la circolazione dei mezzi d'opera in regime di interruzione per lavori, per lavori di lieve entità o di breve durata oppure per altre esigenze tecniche.

- **Articolo 19.2. – Il testo è così sostituito:**

  Il dirigente movimento interessato, a norma dell'articolo 18.3.2. per le interruzioni accidentali o dell'articolo 18.4. per le interruzioni per necessità di movimento, deve avvisare verbalmente il Dirigente Coordinatore Circolazione e il o i dirigenti movimento delle stazioni del tratto da esercitare a binario unico; quest'ultimi devono confermare con la comunicazione di cui alla *formula 30*, omettendo la dizione «COME DA PROGRAMMA N° ..... DEL .....» e inserendo la dizione «TUTTI I TRENI PERCORRERANNO IL BINARIO PARI (*o* DISPARI)».

- **Articolo 22.2. – Il primo e il secondo capoverso sono così sostituiti:**

  Quando se ne manifesti la necessità, l'iniziativa per la richiesta di effettuazione del treno spartineve spetta al Dirigente Coordinatore Circolazione.
  Il treno spartineve deve circolare come un treno straordinario, 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.

- **Articolo 22.3. – Il testo è così sostituito:**

  In caso di necessità, il Dirigente Coordinatore Circolazione può richiedere la limitazione o l'annullamento dei periodi di disabilitazione delle stazioni e/o di sospensione del servizio sulle linee.

- **Articolo 23.2.4. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

  Se questa non è eliminabile, o se trattasi di inconvenienti interessanti la sicurezza della circolazione o l'incolumità dei viaggiatori, l'agente di condotta, dopo aver adottato i provvedimenti e le cautele richiesti dalla situazione, deve al più presto avvisare, con comunicazione registrata, il dirigente movimento della successiva stazione; quest'ultimo deve darne comunicazione verbale al Dirigente Coordinatore Circolazione.

- **Articolo 23.2.5. – La nota (1) è così sostituita:**

  (1) Treno ..... fermo in prossimità km ..... (*oppure*: nella fermata di ....., al segnale di PBA n° ....., ecc...), confermasi ripresa della corsa solo dopo ricevimento vostro nulla osta.

- **Articolo 23.6. – Il primo capoverso è così sostituito:**

  L'agente di condotta, che in galleria abbia riscontrato cattive condizioni di respirabilità, deve fermare il treno nella prima stazione e avvisare il dirigente movimento interessato; quest'ultimo deve informare il Dirigente Coordinatore Circolazione e il dirigente movimento della stazione posta in precedenza alla galleria.

- **Articolo 23. – Dopo l'articolo 23.6. è inserito il nuovo articolo 23.7.:**

  23.7. INDEBITO SUPERAMENTO A VIA IMPEDITA DEI SEGNALI FISSI E/O INCIDENTI, PRECURSORI DI INCIDENTI E INCONVENIENTI DI ESERCIZIO

  Nei casi di rilevamento di eventi che comportino:
  - indebiti superamenti a via impedita dei segnali fissi [SPAD (Signal Passed At Danger)];
  - incidenti, precursori di incidenti e inconvenienti che abbiano pregiudicato o avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza dell'esercizio ferroviario,

  per i quali gli accertamenti iniziali permettano di configurare una responsabilità dell'agente di condotta, il dirigente movimento deve:
  - arrestare o richiedere l'arresto del treno o del movimento di manovra qualora non fosse già fermo;
  - notificare, con comunicazione registrata, l'evento all'agente di condotta;
  - attivare gli avvisi e i flussi informativi relativi all'evento.

  Qualora l'evento avvenga in linea oppure in una località di servizio diversa da una stazione, il dirigente movimento che notifica l'evento all'agente di condotta deve provvedere anche a vincolare la ripresa della corsa al proprio nulla osta (articolo 23.2.5.).
  Il dirigente movimento che ha notificato l'evento all'agente di condotta deve inoltre avvisare dell'accaduto, con comunicazione registrata, il Dirigente Coordinatore Circolazione e restare in attesa delle disposizioni da parte di quest'ultimo.
  Il Dirigente Coordinatore Circolazione, ricevuta notizia dell'evento, deve immediatamente avvisare dell'accaduto, con comunicazione registrata, il referente dell'Impresa Ferroviaria interessata.
  Il referente dell'Impresa Ferroviaria interessata, assunte le informazioni necessarie, deve provvedere, in tempi brevi, alla sostituzione dell'agente di condotta. Tuttavia il referente stesso, valutato lo stato psico-fisico

dell'agente di condotta coinvolto e in coerenza con quanto previsto dalla propria Impresa Ferroviaria, può:

a) in caso di arresto in stazione, richiedere all'agente di condotta l'esecuzione delle manovre per il ricovero dei veicoli;

b) in caso di arresto in linea, disporre per la prosecuzione del treno fino alla prima stazione utile, indicata dal Dirigente Coordinatore Circolazione, purché il Sotto sistema di bordo sia presente e regolarmente inserito ed efficiente.

Il referente dell'Impresa Ferroviaria interessata deve dare apposita comunicazione registrata delle decisioni assunte al Dirigente Coordinatore Circolazione.

In ogni caso, il Dirigente Coordinatore Circolazione, se i tempi di sostituzione dell'agente di condotta risultassero incompatibili con le esigenze di circolazione, o in assenza delle determinazioni da parte del referente dell'Impresa Ferroviaria interessata, può fare disporre, al solo scopo di liberare la linea, per il soccorso del treno (articolo 24.).

Il Dirigente Coordinatore Circolazione deve trasmettere, con comunicazione registrata, al dirigente movimento interessato (quello che ha provveduto alla notifica dell'evento all'agente di condotta) le decisioni assunte; se ricorre il caso, il dirigente movimento deve autorizzare la ripresa della corsa del treno precedentemente vincolato.

Le norme di cui sopra non si applicano per i casi riguardanti un segnale fisso che si disponga improvvisamente a via impedita con l'arresto del treno oltre tale segnale, per i quali devono essere adottate le norme previste dall'articolo 5.9.

- **Articolo 23. – La numerazione dell'attuale articolo 23.7. è modificata in 23.8.**

- **Articolo 24.1. – Il primo e il secondo capoverso sono così sostituiti e, alla fine del testo, è inserito il seguente capoverso:**

  In determinate stazioni sono tenute a disposizione una o più locomotive di riserva, nonché altri mezzi (carro gru, carro soccorso, ecc...) da utilizzare per il soccorso ai treni.

  Per il soccorso ai treni possono essere utilizzati, oltre alle locomotive di riserva, anche altre locomotive e unità di trazione eventualmente disponibili.

  In caso di soccorso ai treni, il ruolo di direzione e coordinamento è affidato al Dirigente Coordinatore Circolazione che stabilisce le modalità più idonee, secondo quanto previsto dal Prospetto Informativo Rete.

- **Articolo 24.2. – Il secondo capoverso è così sostituito e la nota (1) è soppressa:**

  Il dirigente movimento che riceve tale preavviso deve darne tempestiva comunicazione verbale al Dirigente Coordinatore Circolazione, il quale deve attuare le specifiche disposizioni previste in caso di richiesta di soccorso, eccezione fatta per l'inoltro del convoglio soccorritore che, invece, dovrà essere effettuato o autorizzato dal dirigente movimento solo dopo il ricevimento dell'effettiva richiesta con comunicazione registrata.

- **Articolo 24.3. – Il quarto capoverso è così sostituito:**

  Il dirigente movimento che ha ricevuto la richiesta di soccorso deve darne immediato avviso verbale al Dirigente Coordinatore Circolazione, specificando tutti i dati necessari, e attendere dallo stesso le modalità più idonee per l'effettuazione del soccorso e per la successiva ripresa della corsa o per la retrocessione dell'intero convoglio (articolo 24.5.); tali modalità devono essere comunicate verbalmente a cura del suddetto dirigente movimento all'agente di condotta del treno da soccorrere.

- **Articolo 24.4.5. – Il testo è così sostituito:**

  Dell'invio del convoglio soccorritore in linea devono essere avvisati, con comunicazione registrata, i posti intermedi secondo le modalità previste per i treni straordinari (articolo 11.).

- **Articolo 24.5. – Il secondo capoverso è così sostituito:**

  In caso di soccorso con un treno circolante a seguito, il Dirigente Coordinatore Circolazione può stabilire, in base agli accordi con il referente dell'Impresa Ferroviaria interessata, di far proseguire l'intero convoglio oltre la prima stazione, dandone comunicazione verbale al dirigente movimento di quest'ultima stazione; in tal caso, il suddetto dirigente movimento deve adottare le norme previste dall'articolo 14.2., provvedendo alla soppressione di uno dei due treni.

- **Articolo 25.1. – Il terzo capoverso è così sostituito:**

  Perché una stazione possa essere disabilitata devono essere soddisfatte, per tutto il periodo di disabilitazione,

le seguenti condizioni:

a) i deviatoi allacciati ai binari di corsa e quelli realizzanti l'indipendenza da essi devono essere assicurati per il libero percorso sui binari stessi, mediante i fermascambi di sicurezza;

b) sulle linee a semplice binario attrezzate con il blocco elettrico automatico e sulle linee a doppio binario banalizzate, gli impianti devono consentire l'inversione del senso del blocco tra le stazioni limitrofe abilitate con l'intervento dell'agente di guardia;

c) sulle linee a semplice binario attrezzate con il blocco elettrico conta assi, gli impianti devono consentire la presa di senso tra le stazioni limitrofe abilitate senza l'intervento dell'agente di guardia.

– **Articolo 25.3. – Il primo capoverso è così sostituito:**

Per le disabilitazioni delle stazioni, la presenza dell'agente di guardia non è necessaria, ai fini della circolazione dei treni, quando si verifichino tutte le seguenti condizioni:

– nella stazione non occorra provvedere alla manovra dei segnali fissi o delle barriere dei passaggi a livello;
– sulle linee a semplice binario attrezzate con il blocco elettrico automatico e sulle linee a doppio binario banalizzate, gli impianti devono consentire l'inversione del senso del blocco tra le stazioni limitrofe abilitate senza l'intervento dell'agente di guardia;
– i veicoli eventualmente in sosta si trovino sui binari indipendenti da quelli di corsa;
– i segnali fissi siano muniti della lettera «P» luminosa prevista dal Regolamento sui segnali.

– **Articolo 25.4. – Il secondo e l'ultimo capoverso sono così sostituiti:**

In tal caso, il dirigente movimento della stazione da disabilitare deve avvisare verbalmente il Dirigente Coordinatore Circolazione e i dirigenti movimento delle stazioni limitrofe, specificando l'ultimo treno presenziato per ciascun senso di marcia e, prima di lasciare il servizio, deve ottenere la conferma dei dirigenti movimento delle stazioni limitrofe con la comunicazione registrata:

Formula 34: INTESO STAZIONE DI ..... DISABILITATA (*occorrendo*: E IMPRESENZIATA) PER TRENI SEGUENTI TRENO .....

Nel caso in cui la stazione accidentalmente disabilitata sia sede di incrocio, il treno meno importante o, a parità di importanza, quello che per orario sarebbe dovuto giungere in essa per ultimo, deve essere soppresso nel tratto fino alla successiva stazione abilitata, a cura del dirigente movimento della precedente stazione, nel senso di marcia del treno interessato; tale treno deve essere sostituito con un opportuno treno. Finché sussiste il vincolo di incrocio nella stazione accidentalmente disabilitata, i dirigenti movimento delle stazioni limitrofe non possono inoltrare verso di essa i treni interessati.

– **Articolo 25.7.1. – Il primo e il terzo capoverso sono così sostituiti:**

Il dirigente movimento che prende servizio dopo un periodo di disabilitazione programmata o accidentale, oppure anche dopo un periodo di sospensione che segua la disabilitazione, deve avvisare verbalmente il Dirigente Coordinatore Circolazione e i dirigenti movimento delle stazioni limitrofe.

Tale conferma deve essere completata con i necessari avvisi sulle variazioni della circolazione verificatesi durante il periodo di disabilitazione che interessino il servizio ancora da svolgere (spostamenti di incroci o di precedenze, effettuazione dei treni straordinari e supplementari, soppressione dei treni, istituzione di rallentamenti, ecc...).

– **Allegato 4 – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

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 3.4.3. 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 ALLA PREFAZIONE ALL'ORARIO DI SERVIZIO

– **Elenco delle abbreviazioni – Il primo punto dell'elenco è così sostituito e, dopo il quinto punto dell'elenco, è inserito il seguente punto:**

ANSFISA Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali

DCC Dirigente Coordinatore Circolazione

- **Articolo 1. comma 2. – Il testo è così sostituito:**

  La presente POS e il FL costituiscono le «Disposizioni per l'esercizio delle linee» previste dal punto 2.20. del «Regolamento per la circolazione ferroviaria» emanato dall'ANSFISA.

- **Articolo 3. comma 1. – Il primo capoverso è così sostituito:**

  La numerazione dei treni è stabilita dalla competente Direzione del GI. Da tale numerazione vengono individuati i treni ordinari, i treni viaggiatori, i treni merci e materiale vuoto, nonché i treni straordinari [facoltativi e speciali (1)].

  (1) I treni speciali non sono riportati nell'Orario di servizio; in caso di necessità, l'ordine di effettuazione e il loro orario vengono disposti e diramati dalla competente struttura del GI con apposito ordine scritto (ordine di movimento). La numerazione dei treni speciali ha inizio a ogni nuova edizione dell'Orario di servizio ed è progressiva per ogni relazione sino allo scadere dell'Orario stesso.

- **Articolo 3. comma 3. – L'intestazione delle ultime due colonne è così sostituita:**

  Treni straordinari

- **Articolo 14. comma 1. – Alla fine del testo è inserito il seguente capoverso:**

  Il referente dell'IF interessata deve darne avviso, con comunicazione registrata, al DCC; quest'ultimo dovrà poi estendere tale comunicazione ai DM e ai DCO interessati.

- **Articolo 73. comma 1. – Il testo è così sostituito:**

  Sul ramo Milano la circolabilità dei veicoli è attribuita dalle IF dopo aver effettuato le verifiche di compatibilità dei veicoli stessi con le tratte su cui è prevista la loro circolazione; per le verifiche di compatibilità le IF possono richiedere il parere tecnico della competente Direzione del GI.
  Sul ramo Iseo la circolabilità dei veicoli è attribuita dalla competente Direzione del GI ed è riportata nel FL.
  Gli aspetti di competenza del GI inerenti alla circolabilità dei veicoli sono emanati a parte a cura della competente Direzione del GI.
  Le eventuali limitazioni derivanti dalla circolabilità dei veicoli devono essere gestite dalle IF secondo specifiche disposizioni stabilite dalle IF stesse.

- **Articolo 78. comma 1. – Il testo è così sostituito:**

  Sono trasporti eccezionali quelli che non soddisfano le normali condizioni previste per il carico, la sagoma e la circolazione dei veicoli.
  Sul ramo Milano la circolabilità dei veicoli interessati ai trasporti eccezionali deve essere emessa dalle IF dopo aver acquisito il parere tecnico della competente Direzione del GI.
  Sul ramo Iseo la circolabilità dei veicoli interessati ai trasporti eccezionali deve essere autorizzata dalla competente Direzione del GI.
  Gli aspetti di competenza del GI inerenti alla circolabilità dei veicoli interessati ai trasporti eccezionali sono emanati a parte a cura della competente Direzione del GI.

4. MODIFICHE ALLE DISPOSIZIONI PER L'ESERCIZIO IN TELECOMANDO

- **Introduzione e procedure di interfaccia – Il sesto punto dell'elenco è così sostituito:**
  - articolo 6.;

- **Elenco delle abbreviazioni – Dopo il sesto punto dell'elenco è inserito il seguente punto:**

  DCC Dirigente Coordinatore Circolazione

- **Articolo 6. comma 7. – Il comma è soppresso.**

- **Articolo 6. – La numerazione dell'attuale comma 8. è modificata in 7.**

- **Articolo 12. comma 1. – Alla fine del testo è inserito il seguente capoverso:**

  In caso di necessità, il DCC può intervenire per fare modificare la successione dei treni o per fare spostare l'incrocio fra treni.

- **Articolo 16. comma 1. – Il primo e il secondo capoverso sono così sostituiti:**

  In caso di interruzione programmata, il DCO deve trasmettere il relativo avviso agli agenti dei PP presenziati ricadenti nell'ambito della sua giurisdizione; per l'annuncio al DCC, ai DM delle SP e per la trasmissione della relativa conferma, devono essere adottate le norme previste dal RCT. Analogamente si deve provvedere per gli

avvisi relativi alla ripresa della riattivazione della circolazione.
In caso di interruzione accidentale oppure per necessità di movimento o tecniche, spetta sempre al DCO avvisare il DCC e diramare gli annunci secondo le norme previste dal RCT.

5. MODIFICHE ALLE DISPOSIZIONI PER L'ESERCIZIO SULLE LINEE A DOPPIO BINARIO BANALIZZATE

- **Elenco delle abbreviazioni – All'inizio dell'elenco è inserito il seguente punto e l'ultimo punto dell'elenco è così sostituito:**

  AG Agente di guardia

  TP/EDCO Tracciato permanente di un impianto escluso dal sistema su linee attrezzate con il BA

- **Articolo 3.1. – Il quarto e il settimo capoverso sono così sostituiti:**

  L'esclusione dalla circolazione di un binario di linea per mezzo dell'apposito dispositivo inibisce la disposizione a via libera dei segnali che immettono su tale binario, rendendo inefficiente la prima sezione di blocco sul binario stesso (spegnimento delle indicazioni di libero/occupato del blocco).

  L'azionamento del dispositivo del «fuori servizio» è efficace solo quando, sul binario interessato, il blocco sia orientato per le partenze, siano libere le sezioni di blocco tra le due località di servizio limitrofe e non vi siano itinerari di partenza o richieste del consenso elettrico di chiusura di PL in atto; nel caso in cui la successiva località di servizio sia disabilitata e impresenziata (linee esercitate a dirigenza locale) o sia esercitata in regime TP/EDCO (linee esercitate in telecomando), la verifica e il «fuori servizio» si estendono automaticamente fino alla successiva località di servizio abilitata o telecomandata.

- **Articolo 7.1. – Il terzo capoverso è così sostituito:**

  L'inversione del senso del blocco avviene mediante la richiesta da parte del DM della località di servizio verso la quale è orientato il blocco e il consenso da parte del DM della località di servizio limitrofa, da scambiare utilizzando gli appositi tasti o funzioni (oppure mediante l'apposito comando a uso del DCO); nel caso in cui la successiva località di servizio sia disabilitata e impresenziata (linee esercitate a dirigenza locale) o sia esercitata in regime TP/EDCO (linee esercitate in telecomando), la richiesta e il consenso per l'inversione del senso del blocco si estendono automaticamente fino alla successiva località di servizio abilitata o telecomandata.

- **Articolo 9. – Il primo, il quinto e il nono capoverso sono così sostituiti:**

  Nel caso di arresto di un treno in linea per investimento, richiesta di intervento del pronto soccorso sanitario, ecc..., dovendosi escludere dalla circolazione il binario occupato dal treno stesso e qualora sul tratto interessato siano presenti dei PL, il DM della stazione limitrofa verso la quale il treno è diretto o il DCO deve ordinare verbalmente all'agente di condotta di non riprendere la corsa se non dopo suo esplicito nulla osta e riceverne conferma con comunicazione registrata (1).

  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 deviatoi 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 comunicazione registrata (2).

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

  (1) Treno ..... fermo in prossimità km ..... (*oppure*: nella fermata di ....., al segnale di PBA n° ....., ecc...), confermasi ripresa della corsa solo dopo ricevimento vostro nulla osta.
  (2) Nulla osta ripresa della corsa del treno ..... da .....

- **Dopo l'articolo 9. sono inseriti i nuovi articoli 10., 10.1., 10.2. e 10.3.:**

10. LOCALITÀ DI SERVIZIO MUNITE DEL DISPOSITIVO DI DISABILITAZIONE

10.1. CARATTERISTICHE DI IMPIANTO

Le caratteristiche di impianto consentono l'utilizzo dei dispositivi di esclusione dalla circolazione di un binario di linea e di inversione del senso del blocco nelle località di servizio munite del dispositivo di disabilitazione, in caso di attivazione di quest'ultimo.
In tale situazione, l'agente sul posto di una località di servizio disabilitata di tipo «A» può, per condizioni di impianto:

- richiedere e concedere il consenso per l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea, solo dopo avere ricevuto e ottenuto analoga richiesta e concessione del consenso, rispettivamente dalla località di servizio precedente e successiva abilitate;
- riattivare il binario precedentemente escluso dalla circolazione, solo dopo che analoga operazione è stata compiuta dalla precedente località di servizio abilitata, il cui comando di riattivazione si stabilizza dopo il completamento del comando di riattivazione effettuato dalla località di servizio disabilitata;
- richiedere e concedere il consenso per l'inversione del senso del blocco sul binario in esercizio, solo dopo avere ricevuto e ottenuto analoga richiesta e concessione del consenso rispettivamente dalla località di servizio precedente e successiva abilitate.

Nella località di servizio disabilitata di tipo «B» esistono le seguenti condizioni di impianto:

- l'utilizzazione del dispositivo di esclusione dalla circolazione di un binario di linea è possibile solo se è stato posto «fuori servizio» il corrispondente binario di linea sulla precedente tratta (la riattivazione non è subordinata ad alcun intervento dell'agente sul posto);
- l'utilizzazione del dispositivo di concessione del consenso per l'inversione del senso del blocco è possibile solo dopo aver ottenuto l'inversione stessa nello stesso senso sul binario di proseguimento dei treni (la richiesta del consenso per l'inversione del senso del blocco non è subordinata ad alcun intervento dell'agente sul posto).

Analoghe condizioni di impianto sono realizzate qualora vi siano più località di servizio disabilitate consecutive.
Le altre condizioni di impianto relative ai suddetti dispositivi e gli effetti prodotti dall'azionamento dei dispositivi stessi sono analoghi a quelli descritti negli articoli 3.1., 6.1. e 7.1. per le località di servizio abilitate.

10.2. Disposizioni di circolazione per le località di servizio disabilitate di tipo «A»

Quando un binario deve essere posto «fuori servizio» o riattivato e quando devono essere inviati i treni sul binario di destra con l'impiego degli appositi dispositivi da parte dell'agente sul posto, deve essere avvisato verbalmente tale agente a cura del DM interessato o del DCO.
L'agente sul posto è autorizzato a richiedere e concedere il consenso per l'esclusione dalla circolazione di un binario di linea, a impartire il comando di riattivazione e a richiedere e concedere il consenso per l'inversione del senso del blocco dopo l'effettuazione di analoga operazione da parte della precedente località di servizio.
L'uso da parte dell'agente sul posto dei tasti di cui agli articoli 3.2. e 7.2. nel caso in cui una o più sezioni risultino occupate o guaste deve essere autorizzato, con comunicazione registrata, dal DM interessato o dal DCO.
In caso di mancato funzionamento dei dispositivi di esclusione dalla circolazione di un binario di linea e di inversione del senso del blocco, il DM interessato o il DCO deve dare i necessari avvisi, con comunicazione registrata, agli agenti sul posto delle località di servizio intermedie disabilitate.
Sulle linee esercitate a dirigenza locale, gli AG delle località di servizio disabilitate comprese in una tratta dove è stata istituita la circolazione a destra, in caso di impossibilità di disporre a via libera un segnale per un treno circolante a destra, devono regolarsi in analogia a quanto previsto per la circolazione a sinistra.

10.3. Disposizioni di circolazione per le località di servizio disabilitate di tipo «B»

L'agente sul posto, dopo aver accertato l'effettuazione di analoga operazione da parte della precedente località di servizio, è autorizzato a utilizzare il dispositivo di esclusione dalla circolazione o di riattivazione di un binario di linea quando ha ricevuto l'ordine, con comunicazione registrata, dal DM interessato o dal DCO.
L'agente sul posto è autorizzato a utilizzare il dispositivo:

- di richiesta di inversione del senso del blocco, solo dopo aver accertato l'effettuazione di analoga operazione da parte della precedente località di servizio;
- di concessione del consenso di inversione del senso del blocco, solo dopo l'avvenuta inversione del senso del blocco nello stesso senso sul binario di proseguimento dei treni.

Per entrambe le operazioni di cui sopra, l'agente sul posto deve ricevere l'avviso verbale da parte del DM interessato o del DCO.
L'uso da parte dell'agente sul posto dei tasti di cui agli articoli 3.2. e 7.2. nel caso in cui una o più sezioni risultino occupate o guaste deve essere autorizzato, con comunicazione registrata, dal DM interessato o dal DCO.
In caso di mancato funzionamento dei dispositivi di esclusione dalla circolazione di un binario di linea e di inversione del senso del blocco, il DM interessato o il DCO deve dare i necessari avvisi, con comunicazione registrata, agli agenti sul posto delle località di servizio intermedie disabilitate.
Sulle linee esercitate a dirigenza locale, gli AG delle località di servizio disabilitate comprese in una tratta dove è stata istituita la circolazione a destra, in caso di impossibilità di disporre a via libera un segnale per un treno

circolante a destra, devono regolarsi in analogia a quanto previsto per la circolazione a sinistra. Qualora una tratta sulla quale la circolazione dei treni venga svolta in entrambi i sensi su un solo binario comprenda una località di servizio disabilitata e presenziata da AG e in essa non si possa far uso del dispositivo per l'inversione del senso del blocco, il proseguimento da tale località dei treni circolanti a destra deve avvenire in analogia a quanto previsto per la circolazione a sinistra in caso di guasto al blocco.

6. MODIFICHE ALL'ISTRUZIONE PER IL SERVIZIO DEI MANOVRATORI

- **Elenco delle abbreviazioni – Il terzo punto dell'elenco è così sostituito:**

  ANSFISA Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali

- **Premessa, Istruzione per il servizio dei manovratori e procedure di interfaccia – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

  Nel caso dello scenario n° 5, le IF devono rispettare i provvedimenti normativi emanati dall'ANSFISA, nonché le norme riguardanti la sicurezza dell'esercizio in generale e, in particolare, quelle relative all'utilizzo degli enti di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria.

- **Allegato 3 articolo 2.8.1. – Il terzo punto dell'elenco è così sostituito:**
  - degli estremi dell'autorizzazione relativa al trasporto eccezionale;

7. MODIFICHE ALL'ISTRUZIONE PER L'ESERCIZIO DEGLI IMPIANTI DI TRAZIONE ELETTRICA

- **Elenco delle abbreviazioni – Dopo il secondo punto dell'elenco sono inseriti i seguenti punti e il dodicesimo punto dell'elenco è soppresso:**

  COA Coordinatore Operativo Alimentazioni
  DCC Dirigente Coordinatore Circolazione

- **Articolo 1.7. – Il testo è così sostituito:**

  Il COA ha la diretta responsabilità dell'alimentazione degli impianti di TE dell'intera infrastruttura ferroviaria e deve essere in possesso della specifica abilitazione.

- **Articolo 2. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

  I piani schematici di TE devono essere in dotazione anche nelle sedi dei DCO, del DCC e del COA.

- **Articolo 4. – Il secondo capoverso è così sostituito:**

  I nominativi del personale del GI abilitato devono essere riportati in un apposito elenco, che deve essere mantenuto aggiornato a cura della competente struttura del GI. Una copia dell'elenco aggiornata deve essere messa a disposizione anche nella sede del COA.

- **Articolo 6. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

  Nella sede del COA esiste un duplicato delle chiavi di tutti i sezionatori, da utilizzare solo in casi eccezionali. Il COA deve annotare su un apposito registro le generalità dell'agente richiedente e le chiavi consegnate; in tali casi, la manovra dei relativi sezionatori deve essere eseguita dall'agente in possesso delle suddette chiavi.

- **Articolo 15.2. – Il secondo e il quarto capoverso sono così sostituiti:**

  Il Responsabile Unità Circolazione deve provvedere a diramare il dispaccio di annuncio riportante l'indirizzo convenzionale al DCC e ai DM interessati, a norma del RCT, con la formula:

  DALLE ORE ..... DEL GIORNO ..... E SINO (A NUOVO ORDINE, *oppure*: ALLE ORE ..... DEL GIORNO .....) PRESCRIVASI A TUTTI I TRENI ABBASSAMENTO DEI PANTOGRAFI TRA LE LOCALITÀ DI ..... E DI ..... (*sulle linee a doppio binario specificare*: SUL BINARIO DISPARI *e/o* PARI; *sulle linee affiancate specificare*: DELLA LINEA DIRETTA *e/o* LOCALE; *se l'abbassamento dei pantografi ha luogo in una località*: NELLA LOCALITÀ DI .....) CON INIZIO DOPO CIPPO CHILOMETRICO ..... PER METRI .....

  Il Responsabile Unità Circolazione deve provvedere a diramare il dispaccio di annuncio riportante l'indirizzo convenzionale al DCC e ai DM interessati, a norma del RCT, con la formula:

  DALLE ORE ..... DEL GIORNO ..... ABBASSAMENTO DEI PANTOGRAFI TRA LE LOCALITÀ DI ..... E DI ..... (*sulle linee a doppio binario specificare*: SUL BINARIO DISPARI *e/o* PARI; *sulle linee affiancate specificare*: DELLA LINEA DIRETTA *e/o* LOCALE; *se l'abbassamento dei pantografi ha luogo in una località*: NELLA LOCALITÀ DI .....) CON INIZIO DOPO CIPPO CHILOMETRICO ..... PER METRI ..... CUI DISPACCIO N° ..... DEL ..... È ANNULLATO.

- **Articolo 15.4. – Dopo il primo capoverso è inserito il seguente capoverso:**
  Il DM interessato deve darne avviso verbale al DCC.

– **Allegato 12 – Il titolo, il modulo 0450 nonché il testo sono così sostituiti:**

MODULO 0450 - RAPPORTI TRA L'AGENTE DEL SETTORE TRAZIONE ELETTRICA E IL COORDINATORE OPERATIVO ALIMENTAZIONI

Mod. 0450

FERROVIENORD
FNM GROUP

RAPPORTI TRA L'AGENTE DEL SETTORE TRAZIONE ELETTRICA E IL COORDINATORE OPERATIVO ALIMENTAZIONI

N° **01**

RICHIESTA DI TOLTA TENSIONE (Dall'agente del settore TE al COA)	
DATA ..... ORA ..... PROVENIENZA ..... TOGLIETE TENSIONE ☐ ALLA LINEA AEREA DI CONTATTO ☐ AGLI ALIMENTATORI ☐ AGLI SCARTI SULLA TRATTA DA ..... A ..... BINARIO ☐ DISPARI ☐ PARI LINEA ☐ DIRETTA ☐ LOCALE NELLA STAZIONE DI ..... BINARI ..... ZONE ELETTRICHE / SEZIONATORI	Dispaccio n° ..... (1) Firma agente TE ..... Dispaccio n° ..... Cognome COA .....

CONFERMA DI AVVENUTA MANOVRA DEI SEZIONATORI (Dall'agente del settore TE al COA)	
ORA ..... COME DA VOSTRA RICHIESTA VERBALE APERTI, NELL'ORDINE, I SEGUENTI SEZIONATORI N° ..... DELLA STAZIONE DI ..... CHE NON RICHIUDERÒ SENZA IL VOSTRO ORDINE.	Dispaccio n° ..... (1) Firma agente TE ..... Dispaccio n° ..... Cognome COA .....

CONFERMA DI TOLTA TENSIONE E MESSA A TERRA (Dal COA all'agente del settore TE)	
DATA ..... ORA ..... PROVENIENZA ..... A SEGUITO VOSTRA RICHIESTA N° ..... CONFERMO LA ☐ TOLTA TENSIONE ☐ ALLA LINEA AEREA DI CONTATTO ☐ AGLI ALIMENTATORI ☐ AGLI SCARTI ☐ TOLTA TENSIONE E MESSA A TERRA ☐ ALLA LINEA AEREA DI CONTATTO ☐ AGLI ALIMENTATORI ☐ AGLI SCARTI SULLA TRATTA DA ..... A ..... BINARIO ☐ DISPARI ☐ PARI LINEA ☐ DIRETTA ☐ LOCALE NELLA STAZIONE DI ..... BINARI ..... ZONE ELETTRICHE / SEZIONATORI	Dispaccio n° ..... Cognome COA ..... Dispaccio n° ..... (1) Firma agente TE .....

RICHIESTA DI RIALIMENTAZIONE (Dall'agente del settore TE al COA)	
DATA ..... ORA ..... PROVENIENZA ..... SEGUENDO VOSTRO DISPACCIO N° ..... RICHIEDO LA RIALIMENTAZIONE ☐ DELLA LINEA AEREA DI CONTATTO ☐ DEGLI ALIMENTATORI ☐ DEGLI SCARTI SULLA TRATTA DA ..... A ..... BINARIO ☐ DISPARI ☐ PARI LINEA ☐ DIRETTA ☐ LOCALE NELLA STAZIONE DI ..... BINARI ..... ZONE ELETTRICHE / SEZIONATORI	Dispaccio n° ..... (1) Firma agente TE ..... Dispaccio n° ..... Cognome COA .....

RICHIESTA DI MANOVRA DI CHIUSURA DEI SEZIONATORI (Dal COA all'agente del settore TE)	
ORA ..... RICHIUDETE, NELL'ORDINE, I SEGUENTI SEZIONATORI N° ..... DELLA STAZIONE DI ..... CONFERMANDO VERBALMENTE.	Dispaccio n° ..... Cognome COA ..... Dispaccio n° ..... (1) Firma agente TE .....

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

Il modulo 0450 deve essere utilizzato dall'agente del settore TE per le comunicazioni registrate con il COA per la disalimentazione, la messa a terra e la rialimentazione delle condutture di TE in caso di lavori.

– **Allegato 13 – Il modulo 0450/1 è così sostituito:**

FERROVIENORD
FNMGROUP

RICHIESTA DI DISALIMENTAZIONE AL SETTORE TRAZIONE ELETTRICA

Mod. 0450/1

N° **01**

RICHIESTA DI DISALIMENTAZIONE DELLE CONDUTTURE DI TE (*Da compilare a cura della struttura titolare dell'interruzione*)

Struttura titolare dell'interruzione: .....

Richiesta di disalimentazione delle condutture di TE per lavori di .....

e per lavori di .....

da eseguire nelle notti / giorni .....

nella tratta da ..... a ..... binario ..... linea .....

e/o nella stazione di ..... binario/i .....

Disalimentazione delle condutture di TE: ☐ Linea aerea di contatto ☐ Alimentatori ☐ Scarti

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

DISALIMENTAZIONE DELLE CONDUTTURE DI TE A CURA DEL COA (*Da compilare a cura del settore TE*)

Nelle notti / giorni .....

saranno disalimentate e messe a terra le condutture di TE ☐ Linea aerea di contatto ☐ Alimentatori ☐ Scarti

nella tratta da ..... a ..... binario ..... linea .....

e/o nella stazione di ..... binario/i .....

Tutte le lavorazioni che hanno richiesto la disalimentazione e la messa a terra delle condutture di TE devono essere eseguite

non oltre 20 metri prima del segnale n° ..... di ..... (senso marcia treni dispari) e

non oltre 20 metri prima del segnale n° ..... di ..... (senso marcia treni pari).

Richiesta disalimentazione delle condutture di TE al COA, a cura di: ☐ Settore TE ☐ Struttura titolare dell'interruzione

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

MODULO 0466 - RAPPORTI TRA IL COORDINATORE OPERATIVO ALIMENTAZIONI E L'AGENTE DEL SETTORE TRAZIONE ELETTRICA

FERROVIENORD
FNMGROUP

RAPPORTI TRA IL COORDINATORE OPERATIVO ALIMENTAZIONI E L'AGENTE DEL SETTORE TRAZIONE ELETTRICA

Mod. 0466
N° **01**

RICHIESTA DI TOLTA TENSIONE (Dall'agente del settore TE al COA)	**CONFERMA DI AVVENUTA MANOVRA DEI SEZIONATORI** (Dall'agente del settore TE al COA)		**MANOVRA DI APERTURA DEI SEZIONATORI TELECOMANDATI**				**MANOVRA DI CHIUSURA DEI SEZIONATORI TELECOMANDATI**				**CONFERMA DI TOLTA TENSIONE E MESSA A TERRA** (Dal COA all'agente del settore TE)
DATA ..... ORA	ORA	ORA	Sez. n°	Stazione / SSE	Sez. n°	Stazione / SSE	Sez. n°	Stazione / SSE	Sez. n°	Stazione / SSE	DATA ..... ORA .....
PROVENIENZA	COME DA VOSTRA RICHIESTA VERBALE	COME DA VOSTRA RICHIESTA VERBALE									PROVENIENZA .....
TOGLIETE TENSIONE	APERTI, NELL'ORDINE,	APERTI, NELL'ORDINE,									A SEGUITO VOSTRA RICHIESTA N° .....
☐ ALLA LINEA AEREA DI CONTATTO	I SEGUENTI SEZIONATORI	I SEGUENTI SEZIONATORI									CONFERMO LA
☐ AGLI ALIMENTATORI	N°	N°									☐ TOLTA TENSIONE
☐ AGLI SCARTI	.....	.....									☐ ALLA LINEA AEREA DI CONTATTO
SULLA TRATTA	NELLA STAZIONE DI	NELLA STAZIONE DI									☐ AGLI ALIMENTATORI
DA ..... A	CHE NON RICHIUDERÒ	CHE NON RICHIUDERÒ									☐ AGLI SCARTI
BINARIO ☐ DISPARI ☐ PARI	SENZA IL VOSTRO ORDINE.	SENZA IL VOSTRO ORDINE.									☐ TOLTA TENSIONE E MESSA A TERRA
LINEA ☐ DIRETTA ☐ LOCALE											☐ ALLA LINEA AEREA DI CONTATTO
NELLA STAZIONE DI											☐ AGLI ALIMENTATORI
BINARI											☐ AGLI SCARTI
ZONE ELETTRICHE / SEZIONATORI											SULLA TRATTA
.....											DA ..... A .....
											BINARIO ☐ DISPARI ☐ PARI
											LINEA ☐ DIRETTA ☐ LOCALE
											NELLA STAZIONE DI .....
											BINARI .....
											ZONE ELETTRICHE / SEZIONATORI .....
											.....
Dispaccio n°	Dispaccio n°	Dispaccio n°									Dispaccio n° ..... (1)
Cognome agente TE	Cognome agente TE	Cognome agente TE									Firma COA .....
Dispaccio n° ..... (1)	Dispaccio n° ..... (1)	Dispaccio n° ..... (1)	ORA				ORA				Dispaccio n° .....
Firma COA	Firma COA	Firma COA	Firma COA				Firma COA				Cognome agente TE .....

RICHIESTA DI RIALIMENTAZIONE (Dall'agente del settore TE al COA)	**RICHIESTA DI MANOVRA DI CHIUSURA DEI SEZIONATORI** (Dal COA all'agente del settore TE)		**MANOVRA DI CHIUSURA DEI SEZIONATORI TELECOMANDATI**				**MANOVRA DI APERTURA DEI SEZIONATORI TELECOMANDATI**				**ANNOTAZIONI E DISPACCI VARI**
DATA ..... ORA	ORA	ORA	Sez. n°	Stazione / SSE	Sez. n°	Stazione / SSE	Sez. n°	Stazione / SSE	Sez. n°	Stazione / SSE	.....
PROVENIENZA	RICHIUDETE, NELL'ORDINE,	RICHIUDETE, NELL'ORDINE,									.....
SEGUENDO VOSTRO DISPACCIO N°	I SEGUENTI SEZIONATORI	I SEGUENTI SEZIONATORI									.....
RICHIEDO LA RIALIMENTAZIONE	N°	N°									.....
☐ DELLA LINEA AEREA DI CONTATTO	.....	.....									.....
☐ DEGLI ALIMENTATORI	NELLA STAZIONE DI	NELLA STAZIONE DI									.....
☐ DEGLI SCARTI	CONFERMANDO VERBALMENTE.	CONFERMANDO VERBALMENTE.									.....
SULLA TRATTA											.....
DA ..... A											.....
BINARIO ☐ DISPARI ☐ PARI											.....
LINEA ☐ DIRETTA ☐ LOCALE											.....
NELLA STAZIONE DI											.....
BINARI											.....
ZONE ELETTRICHE / SEZIONATORI											.....
.....											.....
.....											.....
Dispaccio n°	Dispaccio n° ..... (1)	Dispaccio n° ..... (1)									.....
Cognome agente TE	Firma COA	Firma COA									.....
Dispaccio n° ..... (1)	Dispaccio n°	Dispaccio n°	ORA				ORA				.....
Firma COA	Cognome agente TE	Cognome agente TE	Firma COA				Firma COA				.....

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

Il modulo 0466 deve essere utilizzato dal COA per le comunicazioni registrate con l'agente del settore TE per la disalimentazione, la messa a terra e la rialimentazione delle condutture di TE in caso di lavori.

– **Allegato 15 – Il titolo, il modulo 0489 nonché il testo sono così sostituiti:**

MODULO 0489 - REGISTRO DI CONSEGNA TRA I COORDINATORI OPERATIVI ALIMENTAZIONI O MANUTENZIONE

FERROVIENORD
FNMGROUP

REGISTRO DI CONSEGNA TRA I COORDINATORI OPERATIVI ALIMENTAZIONI O MANUTENZIONE

Mod. 0489
N° **01**

DATA	ORA	CONSEGNE	FIRMA COA/COM CESSANTE	ORA	FIRMA COA/COM SUBENTRANTE

Il modulo 0489 deve essere utilizzato per le consegne scritte tra i COA.

– **Allegato 16 – Il titolo, il modulo 0953 nonché il testo sono così sostituiti:**

MODULO 0953 - GUASTI E ANORMALITÀ RISCONTRATI DAL COORDINATORE OPERATIVO ALIMENTAZIONI

FERROVIENORD
FNMGROUP

GUASTI E ANORMALITÀ RISCONTRATI DAL COORDINATORE OPERATIVO ALIMENTAZIONI

Mod. 0953
N° **01**

DATA	ORA	LOCALITÀ	RELAZIONE DEL GUASTO O DELL'ANORMALITÀ	FIRMA

Il modulo 0953 deve essere utilizzato dal COA per le segnalazioni dei guasti e anormalità agli impianti di TE.

- **Aggiornamento della terminologia:**

  Nel restante testo normativo la locuzione «Posto Centrale Impianti Elettrici» è sostituita con «Coordinatore Operativo Alimentazioni» e la relativa abbreviazione «PCIE» è sostituita con «COA».

8. MODIFICHE AL PIANO DI EMERGENZA INTERNO

- **Elenco delle abbreviazioni – Dopo il primo punto dell'elenco sono inseriti i seguenti punti e il settimo e l'ottavo punto dell'elenco sono soppressi:**

  COA Coordinatore Operativo Alimentazioni
  DCC Dirigente Coordinatore Circolazione

- **Articolo 2.2. – Il quinto punto dell'elenco è così sostituito:**
  - il DCC. È il soggetto al quale devono essere segnalate le emergenze ai fini dell'attivazione delle relative procedure e svolge inizialmente la funzione di ROE. La sede del DCC è il centro di coordinamento e di raccolta delle informazioni relative all'emergenza;

- **Articolo 2.3. – Il secondo e il terzo punto del secondo elenco sono così sostituiti:**
  - alla sede del DCC;
  - alla sede del COA;

- **Articolo 7.2. – Il secondo capoverso è così sostituito:**

  La chiamata di attivazione dell'emergenza deve essere inoltrata al DM della stazione interessata (o successiva se l'evento avviene in linea) o al DCO. Il DM o il DCO deve immediatamente estendere tale avviso al DCC per la gestione operativa delle emergenze.

- **Articolo 7.4.5. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

  Tutte le informazioni inerenti l'emergenza devono essere indirizzate o richieste al DCC per la gestione operativa delle emergenze.

- **Articolo 7.5.1. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

  Di ogni provvedimento intrapreso deve essere avvisato anche il DCC per la gestione operativa delle emergenze.

- **Articolo 9. – Il primo punto dell'elenco è così sostituito:**
  - avvisare il DM o il DCO interessato comunicando il luogo esatto dell'evento e ogni altra informazione utile. Quest'ultimo deve estendere tale avviso al DCC (articolo 7.2.).
    In casi eccezionali (inefficienza delle comunicazioni telefoniche) o di particolari gravità (persone in pericolo di vita), il personale che ravveda tale necessità può richiedere direttamente l'intervento degli Enti deputati istituzionalmente al soccorso, avvisando poi il DCC con le modalità previste dall'articolo 7.2.;

- **Aggiornamento della terminologia:**

  Nel restante testo normativo le locuzioni «Posto Centrale Impianti Elettrici» e «Posto Centrale di Movimento» sono sostituite rispettivamente con «Coordinatore Operativo Alimentazioni» e «Dirigente Coordinatore Circolazione» e le relative abbreviazioni «PCIE» e «PCM» sono sostituite rispettivamente con «COA» e «DCC».

9. ABROGAZIONI

Le Disposizioni di Esercizio n° 10/2020 e n° 11/2020 sono abrogate.

10. ENTRATA IN VIGORE

La presente Disposizione di Esercizio entra in vigore dalle ore **03**.**00** del giorno **01 gennaio 2023**.

DIREZIONE TECNICA
(dott. Enrico BELLAVITA)

La presente Disposizione è composta di n° 18 pagine.