

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO N° 02 - 2025

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 recante «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 recante «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 si apportano modifiche:

- al Regolamento per la circolazione dei treni (RCT) cui Disposizioni di Esercizio n° 01/2019, n° 01/2020, n° 01/2022, n° 07/2022, n° 06/2023, n° 01/2024 e n° 07/2024;
- al Regolamento sui segnali (RS) cui Disposizioni di Esercizio n° 02/2019, n° 01/2020, n° 05/2021, n° 01/2022 e n° 01/2024;
- alla Prefazione all'orario di servizio (POS) cui Disposizioni di Esercizio n° 03/2019, n° 01/2020, n° 01/2022, n° 07/2022, n° 07/2024 e n° 01/2025;
- alle Disposizioni per l'esercizio in telecomando (DET) cui Disposizioni di Esercizio n° 04/2019, n° 01/2020, n° 01/2022, n° 07/2022 e n° 01/2024;
- all'Istruzione per il servizio dei manovratori (ISM) cui Disposizioni di Esercizio n° 06/2019, n° 01/2020, n° 01/2022, n° 07/2022, n° 01/2024 e n° 07/2024;
- all'Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco elettrico automatico (IEBA) cui Disposizioni di Esercizio n° 08/2019, n° 01/2020, n° 01/2022, n° 01/2024 e n° 07/2024;
- al Repertorio dei moduli (RM) cui Disposizioni di Esercizio n° 11/2019, n° 01/2020, n° 04/2022, n° 11/2022, n° 02/2023 e n° 01/2024.

Le principali modifiche introdotte riguardano:

- il recepimento nei testi normativi delle procedure per le comunicazioni relative alla sicurezza conformi all'appendice C alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario nell'Unione europea - STI OPE (RCT articolo 3.9.1. e allegato 5);
- il recepimento nei testi normativi del Decreto Legge 21 maggio 2025, n. 73 (convertito, con modificazioni, con Legge 18 luglio 2025, n. 105) in riferimento alla protezione dei passaggi a livello (RCT articolo 6.8. e ISM articolo 20.7.);
- l'adeguamento delle norme relative alla retrocessione dei treni (RCT articolo 23.3.);
- l'adeguamento delle norme relative ai bivi e ai posti di comunicazione (RCT articolo 25.8., RS articolo 38.2., DET articolo 10. commi 6. e 7., articolo 22. comma 4. e articolo 23. commi 4. e 5. e IEBA articolo 14.2.);
- il segnalamento a protezione di una galleria (RS articoli 35.1.3. e 35.2.3., DET articolo 4. comma 2. e IEBA articoli 1.1.5., 1.1.7., 5.1.5., 5.1.7., 9.1.5. e 9.1.7.);
- l'introduzione delle tabelle di individuazione del punto di fermata dei treni viaggiatori, in relazione alla loro

- lunghezza (RS articolo 51.2.) e del picchetto di individuazione dei circuiti di binario (RS allegato 1 articolo 12.);
 - l'adeguamento della numerazione dei treni (POS articolo 3. comma 3.);
 - l'adeguamento delle norme relative alle maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrociati (DET articolo 5. comma 6.);
 - l'adeguamento delle norme relative ai posti periferici dotati di segnali di avanzamento e di avvio attivabili sia a luci fisse sia a luci lampeggianti e di deviatori centralizzati muniti del segnale luminoso da deviatore a luce blu (DET articolo 6. comma 3. e articolo 22. comma 2.);
 - l'adeguamento delle norme relative ai tipi di segnalazione per i movimenti di manovra (ISM articolo 19.1.);
 - l'adeguamento delle norme relative all'utilizzo del modulo 0229/2 nelle stazioni porta (RM articolo 4. commi 1. e 10. e articolo 5. comma 1.);
 - l'adeguamento e l'allineamento del contenuto di alcuni articoli dei testi normativi.
- La presente Disposizione di Esercizio costituisce procedura di interfaccia ai sensi del Decreto n° 04/2012 del 09 agosto 2012.

2. MODIFICHE AL REGOLAMENTO PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI

- **Introduzione e procedure di interfaccia – L'ultimo punto dell'elenco è così sostituito e, dopo tale punto, è inserito il seguente punto:**
 - articoli 25.1., 25.2., 25.3., 25.5., 25.6. e 25.7.2.;
 - allegato 5.

- **Articolo 3.9.1. – Il secondo capoverso è così sostituito:**

Tali comunicazioni devono rispettare i criteri di chiarezza, univocità ed esaustività al fine di garantire il rispetto, da parte dell'agente di condotta, degli ordini impartiti dal dirigente movimento; inoltre, devono essere rispettate le procedure per le comunicazioni relative alla sicurezza di cui all'allegato 5.

- **Articolo 6.8. – Il terzo e il quarto capoverso sono così sostituiti e, dopo il terzo capoverso, è inserito il seguente capoverso:**

Nel caso in cui l'agente di condotta rilevi la mancata attivazione o l'inefficienza dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada, deve avvisare, con comunicazione registrata, il dirigente movimento della successiva stazione, il quale deve informare verbalmente dell'anormalità il dirigente movimento della stazione limitrofa. Qualora l'attraversamento stradale del passaggio a livello sia relativo a un solo binario (ad esempio: linee a semplice binario prive di binari fisicamente adiacenti), la protezione del passaggio a livello stesso può essere garantita direttamente dal personale dell'Impresa Ferroviaria presente a bordo del treno; in tal caso, l'agente di condotta deve informarne verbalmente il dirigente movimento della successiva stazione.

In ogni caso l'agente di condotta del treno è autorizzato a riprendere la corsa di iniziativa dopo aver constatato la protezione o l'avvenuta protezione (1) del passaggio a livello da parte del personale del Gestore dell'Infrastruttura o dell'Impresa Ferroviaria oppure degli Organi di Polizia.

(1) Per mezzi di protezione si intende qualunque tipo di chiusura del passaggio a livello che sbarri, in tutto o in parte, l'attraversamento stradale (barriere, semibarriere, cancelli, cavalletti, ecc...).

- **Articolo 18.1.2. – Alla fine del testo è inserito il seguente capoverso:**

Nel caso in cui la stazione debba essere interamente compresa nell'interruzione, deve essere riportata specifica annotazione (1) nelle relative comunicazioni registrate e, dove previsto, anche nel programma dell'interruzione.

(1) Stazione di interamente compresa nell'interruzione.

- **Articolo 23.3. – Il quarto capoverso è così sostituito:**

Al treno devono essere notificate le prescrizioni di movimento relative alla marcia a vista specifica in corrispondenza degli eventuali passaggi a livello, alle limitazioni previste per gli eventuali deviatori in linea (articolo 4.5.) e all'esonero dal rispetto degli eventuali segnali di blocco intermedi permissivi comunque disposti (1) interessati dal movimento del treno in retrocessione.

(1) Durante il movimento di retrocessione non tenete conto dei segnali di blocco intermedi permissivi comunque disposti.

- **Articolo 24.2. – Il primo capoverso è così sostituito:**

Al verificarsi di inconvenienti che lascino presumere la necessità di dover richiedere soccorso, l'agente di condotta deve darne immediato preavviso verbale al dirigente movimento della stazione dove il treno è fermo oppure, se il treno è fermo in linea, al dirigente movimento della successiva stazione, fornendo tutte le altre

informazioni necessarie.

– **Articolo 24.3. – Il primo capoverso è così sostituito:**

La richiesta di soccorso, completa di tutti i dati (1), deve essere sollecitamente perfezionata, con comunicazione registrata, dall'agente di condotta al dirigente movimento della stazione dove il treno è fermo oppure, se il treno è fermo in linea, al dirigente movimento della successiva stazione.

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

– **Articolo 25.5. – Le note (1) e (2) sono così sostituite:**

(1) Località di disabilitata.

(2) Località di disabilitata e impresenziata.

– **Articolo 25.8. – Il terzo e il quarto capoverso sono così sostituiti:**

Durante il periodo di sospensione, i segnali di protezione delle stazioni, dei bivi e dei posti di comunicazione devono essere mantenuti a via impedita mentre i deviatori allacciati ai binari di corsa e quelli realizzanti l'indipendenza da essi devono essere assicurati per il libero percorso sui binari stessi.

In caso di interruzione programmata nel periodo di sospensione, la predisposizione dei deviatori delle stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario, delle stazioni di diramazione, dei bivi e dei posti di comunicazione può essere specificata, secondo le necessità contingenti, nel relativo programma dell'interruzione.

– **Dopo l'allegato 4 è inserito il nuovo allegato 5:**

ALLEGATO 5 PROCEDURE PER LE COMUNICAZIONI RELATIVE ALLA SICUREZZA

I. COMUNICAZIONI VERBALI

1. PREMESSA

Il presente allegato riporta le procedure per le comunicazioni relative alla sicurezza tra il personale del treno, principalmente l'agente di condotta, e il dirigente movimento, in particolare al fine di definire la struttura, la metodologia e il contenuto di tali comunicazioni.

Le comunicazioni relative alla sicurezza sono prioritarie rispetto a ogni altra comunicazione.

La lingua operativa (1) da utilizzare nelle comunicazioni è l'italiano.

(1) Per *lingua operativa* si intende la lingua utilizzata dal Gestore dell'Infrastruttura nelle attività quotidiane e pubblicata nel Prospetto Informativo Rete, impiegata per lo scambio dei messaggi riguardanti l'esercizio e la sicurezza tra il personale del Gestore dell'Infrastruttura e quello delle Imprese Ferroviarie.

2. COMUNICAZIONI RELATIVE ALLA SICUREZZA

2.1. STRUTTURA DELLE COMUNICAZIONI

La trasmissione dei messaggi (1) relativi alla sicurezza deve essere breve e chiara e, per quanto possibile, senza abbreviazioni. Ai fini della comprensibilità del messaggio e per consentire l'adozione dei provvedimenti necessari, chi invia il messaggio deve considerare almeno i seguenti aspetti:

- indicare la propria ubicazione/posizione esatta;
- specificare la mansione che svolge e dare informazioni sul provvedimento da adottare.

Gli agenti di condotta devono identificarsi mediante il numero e la posizione del treno.

I dirigenti movimento devono identificarsi mediante la denominazione della stazione.

(1) Nel presente allegato, per *messaggio* si intende qualunque comunicazione fra due operatori che avvenga tramite un mezzo di trasmissione vocale (ad esempio: telefono) indipendentemente che questa, in base alla normativa vigente, debba avvenire in forma di comunicazione registrata o possa avvenire in forma verbale.

2.2. METODOLOGIA DI COMUNICAZIONE

Chiunque invii un messaggio deve:

- controllare che il messaggio sia stato ricevuto e ripetuto dal ricevente come richiesto.
Considerato che i messaggi di emergenza sono utilizzati per fornire istruzioni operative urgenti direttamente connesse alla sicurezza della circolazione, la ripetizione di tali messaggi può essere omessa;
- se necessario, correggere un errore nel messaggio inviato;
- se necessario, comunicare all'interlocutore come si può essere contattati.

Nelle comunicazioni tra il dirigente movimento e l'agente di condotta, spetta al dirigente movimento assicurarsi di essere in comunicazione con l'agente di condotta situato nella propria zona di giurisdizione. Questo aspetto

risulta cruciale quando la comunicazione avviene in aree in cui vi è una sovrapposizione delle zone di competenza. Lo stesso principio si applica anche dopo un'interruzione della comunicazione durante la trasmissione.

2.3. CONTENUTO DELLA COMUNICAZIONE

2.3.1. Instaurare una comunicazione

All'inizio di una comunicazione, per l'identificazione le parti devono utilizzare i seguenti messaggi:

- da parte del dirigente movimento, TRENO (*numero di identificazione*) QUI (*denominazione della stazione*);
- da parte dell'agente di condotta, QUESTO È IL TRENO (*numero di identificazione*) A (*posizione*).

2.3.2. Procedure di comunicazione

Nelle procedure di comunicazione tutte le parti devono utilizzare la seguente terminologia:

- PASSO, per trasferire all'altra parte la possibilità di intervenire;
- RICEVUTO, per confermare la ricezione del messaggio inviato;
- RIPETI, per chiedere la ripetizione del messaggio in caso di ricezione scadente o di incomprensione;
- CORRETTO, per stabilire che il messaggio riletto corrisponde esattamente al messaggio inviato;
- ERRORE, RIPETO, per indicare che il messaggio riletto non corrisponde esattamente al messaggio inviato;
- ATTENDI, per tenere l'altra parte in attesa quando è necessaria un'interruzione temporanea della comunicazione e la connessione non è interrotta;
- RICHIAMO, per informare l'altra parte che la comunicazione deve essere interrotta, ma dovrebbe essere ripresa successivamente;
- CHIUDO, per indicare che il messaggio è terminato.

2.3.3. Situazioni di emergenza

Nelle situazioni di emergenza, nella procedura di comunicazione tutte le parti devono utilizzare la seguente terminologia uniforme, senza traduzione:

- MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY!

Questo termine non deve essere tradotto.

3. NORME PER LA COMUNICAZIONE

Ai fini della comprensione corretta delle comunicazioni relative alla sicurezza, indipendentemente dai mezzi di comunicazione utilizzati, devono essere applicate le seguenti norme.

3.1. ALFABETO FONETICO INTERNAZIONALE (LETTERE)

Deve essere utilizzato l'alfabeto fonetico internazionale nei seguenti casi:

- per identificare le lettere dell'alfabeto;
- nello scandire, lettera per lettera, una parola o un toponimo difficile da pronunciare o che potrebbe essere frainteso;
- nell'identificare i segnali o i deviatoli.

L'alfabeto fonetico internazionale è costituito dalle seguenti parole in codice:

A Alpha	J Juliet	S Sierra
B Bravo	K Kilo	T Tango
C Charlie	L Lima	U Uniform
D Delta	M Mike	V Victor
E Echo	N November	W Whisky
F Foxtrot	O Oscar	X X-ray
G Golf	P Papa	Y Yankee
H Hotel	Q Quebec	Z Zulu
I India	R Romeo	

3.2. NUMERI

I numeri devono essere enunciati cifra per cifra:

0 zero	4 quattro	8 otto
1 uno	5 cinque	9 nove
2 due	6 sei	
3 tre	7 sette	

II. ISTRUZIONI OPERATIVE (PRESCRIZIONI DI MOVIMENTO)

4. COMUNICAZIONE DI UN'ISTRUZIONE OPERATIVA (PRESCRIZIONI DI MOVIMENTO)

Nelle procedure di comunicazione tutte le parti devono utilizzare la seguente terminologia riferita alle situazioni che seguono:

- PREPARA PROCEDURA (*tipo di modulo*), in caso di inizio della trasmissione di un'istruzione operativa da parte del dirigente movimento;
- PRONTO PER LA PROCEDURA (*tipo di modulo*), in caso di conferma da parte dell'agente di condotta che un'istruzione operativa può essere ricevuta;
- ANNULLA PROCEDURA (*tipo di modulo*), in caso di annullamento di un'istruzione operativa la cui trasmissione non è stata ancora conclusa;
- ERRORE DURANTE LA TRASMISSIONE, qualora si debba successivamente ripetere il messaggio, la procedura deve essere ripetuta dall'inizio;
- ERRORE, PREPARARE NUOVA PROCEDURA (*tipo di modulo*) oppure ERRORE, RIPETO, se un errore di trasmissione è rilevato dal dirigente movimento, quest'ultimo deve chiederne l'annullamento;
- ERRORE, RIPETO, in caso di errore durante la rilettura (collazionamento);
- RIPETI LENTAMENTE, in caso di mancata comprensione, se una delle parti non comprende completamente il messaggio, il messaggio deve essere ripetuto.

3. MODIFICHE AL REGOLAMENTO SUI SEGNALE

- **Articolo 35.1. – Dopo l'articolo 35.1.2. è inserito il nuovo articolo 35.1.3.:**

35.1.3. Protezione di una galleria

A determinati segnali permissivi, indicati nel Fascicolo linee con apposita annotazione, può essere associata la funzione di protezione di una galleria.

Qualora ricorrano le condizioni di emergenza nel tratto in galleria posto a valle dei suddetti segnali, il dirigente movimento della stazione interessata o il Dirigente Centrale Operativo deve provvedere alla disposizione a via impedita dei suddetti segnali (1) e, per quelli che ne sono muniti, allo spegnimento della lettera «P» luminosa (disattivazione della permissività temporanea), al fine di provvedere all'arresto dei treni all'esterno della galleria stessa; inoltre, deve mettersi in comunicazione telefonica, nel più breve tempo possibile, con l'agente di condotta dei treni interessati.

(1) Quando, per guasto del blocco elettrico automatico, la circolazione dei treni è regolata con il regime del blocco telefonico (linee esercitate a dirigenza locale) o previo accertamento della libertà della tratta interessata (linee esercitate in telecomando), la disposizione a via impedita dei segnali di blocco permissivi non impone all'agente di condotta l'arresto del treno ai suddetti segnali e, pertanto, l'adozione di tale provvedimento è, a tal fine, inefficace.

- **Articolo 35.2.3. – Il nono capoverso è così sostituito:**

Mediante la lettera «P» luminosa può essere conferita la permissività temporanea anche a particolari segnali di blocco intermedi a cui è associata la funzione di protezione di deviatori in linea o di punti singolari della linea.

- **Articolo 37.1.1. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

Nelle stazioni di diramazione i segnali di 1ª categoria possono essere integrati con l'indicatore di direzione (articolo 38.2.).

- **Articolo 38.2. – Il primo capoverso è così sostituito:**

Nelle stazioni di diramazione e nei bivi i segnali di 1ª categoria (di protezione e/o di partenza) possono essere integrati con l'indicatore di direzione costituito da un quadro che, per mezzo di numeri luminosi, indica la direzione di inoltr.

- **Articolo 42. – Dopo l'articolo 42.2. è inserito il nuovo articolo 42.3.:**

42.3. SEGNALI NON VISIBILI A SUFFICIENTE DISTANZA

Qualora per intemperie o per altre situazioni contingenti i segnali non fossero visibili a sufficiente distanza, l'agente di condotta deve ridurre la velocità del treno in modo da accertare tempestivamente l'aspetto dei segnali stessi.

- **Articolo 50.3.1. – Il primo e il terzo capoverso sono così sostituiti:**

Il segnale di avviso di rallentamento o di avviso di fermata notificata di cui all'articolo 21. è sussidiato dalle tavole di orientamento, di tipo distanziometrico, disposte verticalmente su proprio sostegno o sui pali della linea aerea

di contatto.

Le suddette tavole devono essere almeno in numero di 3 distanziate tra loro di circa 50 metri; la prima tavola incontrata dal treno deve essere collocata ad almeno 150 metri dal segnale di avviso di rallentamento o di fermata notificata.

– **Articolo 51.1. – Il titolo e il quinto capoverso sono così sostituiti:**

51.1. TABELLE DI INDIVIDUAZIONE DEL PUNTO DI FERMATA DEI TRENI VIAGGIATORI (IN RELAZIONE ALLA LORO COMPOSIZIONE)

In presenza di tale segnaletica, che ha solo valore informativo, l'agente di condotta, in relazione al numero dei veicoli in composizione del proprio treno, deve regolare la corsa per arrestarsi con la testa del treno in corrispondenza della tabella di orientamento con il quadrante rosso relativo al raggruppamento di composizione del proprio treno.

– **Articolo 51. – Dopo l'articolo 51.1. è inserito il nuovo articolo 51.2.:**

51.2. TABELLE DI INDIVIDUAZIONE DEL PUNTO DI FERMATA DEI TRENI VIAGGIATORI (IN RELAZIONE ALLA LORO LUNGHEZZA)

I binari delle stazioni e delle fermate possono essere muniti delle tabelle di orientamento per indicare il punto di fermata dei treni viaggiatori in relazione alla loro lunghezza, in alternativa alle tabelle di cui all'articolo 51.1. Tali tabelle sono costituite da tavole rettangolari a fondo rosso con bordo nero, recanti un valore, espresso in metri, di carattere bianco.

Le suddette tabelle riportano i valori di lunghezza dei treni, crescenti nel senso di marcia degli stessi, con passo di 50 metri. Il valore riportato sull'ultima tabella non deve comunque superare la capacità consentita dal binario per lo svolgimento del servizio viaggiatori.

La prima tabella di orientamento è preceduta, ad almeno 100 metri prima nel senso di marcia dei treni, da una tabella di preavviso. Tale tabella è costituita da una tavola rettangolare a fondo giallo con bordo nero, recante un valore, espresso in metri, di carattere nero e preavvisa la relativa tabella di orientamento successiva.

Le eventuali ulteriori tabelle di preavviso sono installate sotto le tabelle di orientamento. Sotto l'ultima tabella di orientamento, nel senso di marcia dei treni, non è installata alcuna tabella di preavviso.



In presenza di tale segnaletica, che ha solo valore informativo, l'agente di condotta, in relazione alla lunghezza del proprio treno, deve regolare la corsa per arrestarsi con la testa del treno in corrispondenza della tabella di orientamento recante il valore di lunghezza più prossimo alla lunghezza del proprio treno (1).

Per composizioni superiori al valore massimo di lunghezza in metri indicato sull'ultima tabella di orientamento incontrata dal treno, l'agente di condotta deve attenersi alle comuni norme regolamentari.

Le caratteristiche tecniche e i criteri di installazione delle suddette tabelle sono stabiliti dalla competente Direzione del Gestore dell'Infrastruttura.

(1) A tal fine, l'agente di condotta deve fare riferimento alla tabella di orientamento recante il valore più vicino per eccesso, rispetto alla lunghezza totale del proprio treno (ad esempio: lunghezza 164 metri - tabella «200 m»).

– **Articolo 51. – La numerazione degli attuali articoli 51.2. e 51.3. è modificata in 51.3. e 51.4.**

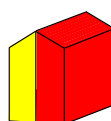
– **Allegato 1 articolo 12. – Il titolo e il testo sono così sostituiti:**

12. PICCHETTI RELATIVI AI CIRCUITI DI BINARIO

a) Picchetto limite per i circuiti di binario

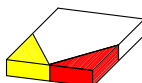
Picchetto con testa a scalpello, il cui spigolo superiore è disposto perpendicolarmente al binario.

Può essere installato in corrispondenza dei giunti isolanti dei circuiti di binario ed è dipinto in rosso dalla parte della rotaia isolata e in giallo dalla parte di quella non isolata.



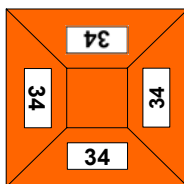
In taluni casi, in sostituzione del picchetto viene colorata in giallo e rosso, e con lo stesso significato, la

cassetta di contegno delle apparecchiature dei circuiti di binario.



b) Picchetto di individuazione dei circuiti di binario

Picchetto di forma tronco-piramidale di colore arancione installato su alcune traverse dei circuiti di binario. Sui quattro lati sono applicate delle targhette riportanti il numero identificativo del circuito di binario.



Può essere installato nelle località di servizio per consentire l'individuazione dei circuiti di binario da parte degli agenti del Gestore dell'Infrastruttura o di altro personale operante sul piazzale.

Le caratteristiche tecniche e i criteri di installazione dei suddetti picchetti sono stabiliti dalla competente Direzione del Gestore dell'Infrastruttura.

4. MODIFICHE ALLA PREFAZIONE ALL'ORARIO DI SERVIZIO

– Articolo 3. comma 3. – Nella tabella 1, la settima, l'ottava, la nona, l'undicesima e la quattordicesima relazione sono così sostituite:

Milano Cadorna	300	1300	2300	3300	4300	5300	6300	7300	8300	9300
Gallarate	399	1399	2399	3399	4399	5399	6399	7399	8399	9399
Milano Bovisa Politecnico	10300	11300	12300	13300	14300	15300	16300	17300	18300	19300
Gallarate	10399	11399	12399	13399	14399	15399	16399	17399	18399	19399
Busto Arsizio RFI	20300	21300	22300	23300	24300	25300	26300	27300	28300	29300
Gallarate	20399	21399	22399	23399	24399	25399	26399	27399	28399	29399
Seregno	10400	11400	12400	13400	14400	15400	16400	17400	18400	19400
Gallarate	10499	11499	12499	13499	14499	15499	16499	17499	18499	19499
Gallarate	500	1500	2500	3500	4500	5500	6500	7500	8500	9500
Novara Nord	599	1599	2599	3599	4599	5599	6599	7599	8599	9599

– Articolo 20. comma 3. – Il testo è così sostituito:

3. La massa rimorchiata del treno si arrotonda per eccesso alla tonnellata intera superiore (1).

(1) Esempi: massa reale 927,345 t = 928 t (massa arrotondata);
massa reale 927,737 t = 928 t (massa arrotondata).

– Articolo 39. comma 6. – Il testo è così sostituito:

6. La frenatura dei treni composti da mezzi di trazione, esclusi i mezzi leggeri, che circolano isolati o con in composizione un solo veicolo è da considerare del tipo merci, indipendentemente dal tipo di frenatura in azione sul singolo veicolo o sul mezzo di trazione, salvo il caso in cui sia diversamente indicato nelle DPC o in un altro documento stabilito dalle IF.

5. MODIFICHE ALLE DISPOSIZIONI PER L'ESERCIZIO IN TELECOMANDO

– Articolo 4. comma 2. – L'ultimo capoverso è così sostituito:

L'agente di condotta di un treno fermo a un segnale di protezione o di partenza di un PP disposto a via impedita, al quale non sia stato conferito il carattere di permissività temporanea, in caso di mancata attivazione del segnale di chiamata telefonica, deve mettersi in comunicazione con il DCO subito dopo l'arresto del treno. Tale obbligo compete anche nel caso di arresto del treno a:

- un segnale di PBA disposto a via impedita e munito di lettera «P» spenta;
- un segnale di PBA disposto a via impedita al quale è associata la funzione di protezione di una galleria;
- un segnale di 1ª categoria disposto a via impedita al quale è attribuita la sola funzione di protezione dei PL.

– Articolo 5. comma 6. – Il secondo capoverso è così sostituito e, alla fine del testo, sono inseriti i seguenti capoversi:

Al verificarsi di tale eventualità, l'agente di condotta del primo treno che è giunto in stazione, a conferma che il

proprio treno si è fermato, deve azionare la suddetta maniglia per consentire il ricevimento del treno incrociante (1). Se il primo treno giunto in stazione effettua servizio viaggiatori, e questo comporta l'attraversamento a raso dell'itinerario del secondo treno incrociante, nella concessione del consenso di cui sopra l'agente di condotta deve tenere debito conto di tale circostanza.

In caso di inefficienza delle maniglie RAR, il DCO deve autorizzare il movimento del secondo treno solo dopo essersi procurato dall'agente di condotta del primo treno il giunto nella stazione stessa, integrato con l'indicazione che tale giunto equivale ad azionamento della maniglia RAR, con la comunicazione registrata:

TRENO GIUNTO A SUL BINARIO TALE GIUNTO EQUIVALE AD AZIONAMENTO MANIGLIA PER L'INGRESSO DEL TRENO INCROCIANTE.

Ricevuta tale comunicazione, il DCO, negli impianti che ne sono muniti, potrà azionare l'apposito dispositivo per consentire la disposizione a via libera del relativo segnale di protezione.

In casi particolari, l'azionamento della maniglia RAR può essere richiesto nelle stazioni di diramazione all'agente di condotta del primo treno che è giunto in stazione per consentire il ricevimento del secondo treno proveniente dall'altra tratta di linea nello stesso senso di marcia; in tali circostanze, nel FL devono essere riportate apposite indicazioni.

(1) In casi particolari, l'azionamento della maniglia RAR può essere richiesto rispetto ai movimenti di manovra regolati con i segnali di 1ª categoria o con i segnali di prosecuzione di itinerario; in tali circostanze, nel FL devono essere riportate apposite indicazioni.

– **Articolo 6. comma 3. – Alla fine del testo è inserito il seguente capoverso:**

I PP dotati di segnali di avanzamento e di avvio attivabili sia a luci fisse sia a luci lampeggianti e di deviatori centralizzati muniti del segnale luminoso da deviatore a luce blu sono riportati nel FL.

– **Articolo 10. comma 6. – Il testo è così sostituito:**

6. Quando un treno termina la corsa in una stazione (SP o PP) presenziata ricadente sotto la giurisdizione del DCO, l'agente che la presenzia, dopo aver accertato la completezza del treno e il rispetto delle traverse limite del relativo binario di stazionamento, deve trasmettere al DCO stesso il giunto del treno con la comunicazione registrata:

TRENO GIUNTO (*se occorre*: SUL BINARIO).

Nelle suddette stazioni impresenziate il giunto del treno deve essere trasmesso dall'agente di condotta, dopo aver accertato la completezza del proprio treno, con la comunicazione registrata:

TRENO GIUNTO A (*se occorre*: SUL BINARIO).

Inoltre, nelle stazioni poste sulle linee a semplice binario e munite di maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti di cui all'articolo 5. comma 6., l'agente di condotta deve azionare tali maniglie, indipendentemente dal manifestarsi della relativa indicazione ottica e acustica, completando la comunicazione registrata di cui sopra con la locuzione «AZIONATA MANIGLIA PER L'INGRESSO DEL TRENO INCROCIANTE».

Nelle stazioni impresenziate e nelle stazioni poste sulle linee a semplice binario dove non sono installate le suddette maniglie non occorre che l'agente di condotta trasmetta il giunto del proprio treno quando lo stesso materiale e lo stesso agente di condotta effettuano un successivo treno e durante la sosta l'agente di condotta presenzi continuamente la stazione.

Il giunto può altresì essere richiesto dal DCO, per le necessità contingenti, in una qualsiasi stazione (SP o PP) di propria giurisdizione, all'agente che la presenzia oppure, in alternativa, all'agente di condotta. In caso di bivi e di posti di comunicazione impresenziati, il giunto deve essere richiesto dal DCO nella successiva stazione (SP o PP).

– **Articolo 10. comma 7. – Il testo è così sostituito:**

7. In caso di necessità, il DCO può ordinare all'agente di condotta di trasmettere il giunto del proprio treno nella successiva stazione (PP) impresenziata ricadente sotto la propria giurisdizione con la seguente prescrizione di movimento:

– a trasmettete il giunto del vostro treno.

In caso di bivi e di posti di comunicazione impresenziati, il DCO può ordinare all'agente di condotta di trasmettere il giunto del proprio treno nella successiva stazione (PP) impresenziata.

– **Articolo 22. comma 2. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

Qualora non fosse possibile attivare il segnale di avanzamento o di avvio valgono le norme per la gestione dei movimenti dei treni con i segnali disposti a via impedita previste dal precedente comma 1., tenendo presente

che nei PP dotati di deviatori centralizzati muniti del segnale luminoso da deviatore a luce blu e riportati nel FL, per il superamento dei suddetti deviatori, quando il movimento del treno avviene in manovra sull'itinerario interessato, devono essere osservate le medesime modalità previste dal precedente punto b).

– **Articolo 22. comma 4. – La nota (1) è così sostituita:**

(1) Sulle linee o tratte di linea attrezzate con il BA il DCO deve procurarsi il giunto dell'ultimo treno che ha circolato nella tratta nel successivo PP non esercitato in regime TP/EDCO.

In caso di bivi e di posti di comunicazione impresenziati, il DCO deve procurarsi il giunto dell'ultimo treno che ha circolato nella tratta nella successiva stazione (SP o PP).

– **Articolo 23. comma 4. – Il primo capoverso è così sostituito e, dopo tale capoverso, è inserito il seguente capoverso:**

4. Nella tratta di sua giurisdizione la retrocessione di un treno in una stazione (SP o PP) deve essere autorizzata dal DCO con le modalità previste dal RCT.

Qualora sul tratto interessato dalla retrocessione di un treno sia presente un bivio o un posto di comunicazione impresenziato, il DCO, prima di autorizzare il treno stesso, deve provvedere alla predisposizione dell'itinerario interessato e, se possibile, alla disposizione a via libera del relativo segnale di protezione.

– **Articolo 23. comma 5. – Dopo il secondo capoverso è inserito il seguente capoverso e l'ultimo capoverso è così sostituito:**

Qualora sul tratto interessato dalla circolazione del convoglio soccorritore sia presente un bivio o un posto di comunicazione impresenziato, il DCO, prima di inviare il convoglio stesso dalla stazione limitrofa o di autorizzare l'invio, deve provvedere alla predisposizione dell'itinerario interessato e, se possibile, alla disposizione a via libera del relativo segnale di protezione.

Quando il convoglio soccorritore debba partire da una SP il DCO, prima di concedere il consenso elettrico o trasmettere il nulla osta, deve comunicare al DM della SP stessa le necessarie istruzioni per il soccorso e le eventuali prescrizioni di movimento riguardanti il tratto da percorrere (rallentamenti, riduzioni di velocità, ecc...) da notificare al convoglio soccorritore.

6. MODIFICHE ALL'ISTRUZIONE PER IL SERVIZIO DEI MANOVRATORI

– **Articolo 19.1. – L'ultimo capoverso è così sostituito:**

Determinati tipi di movimenti di manovra possono essere regolati con i segnali fissi per i treni (segnali luminosi di 1ª categoria), eventualmente integrati dagli indicatori di direzione (articolo 38.2. del RS), oppure con i segnali di prosecuzione di itinerario (articolo 37.5. del RS) secondo le specifiche disposizioni emanate dalla competente Direzione del GI e riportate nel FL e nel RDS.

– **Articolo 20.7. – L'ultimo capoverso è così sostituito e, alla fine del testo, è inserito il seguente capoverso:**

Inoltre, l'agente che comanda la manovra o, nel caso di manovra senza la presenza del manovratore (articolo 18.2.), l'agente di condotta deve provvedere per l'arresto del convoglio prima di impegnare ogni PL e per il proseguimento della manovra solo dopo aver accertato che il PL stesso sia protetto (1).

Qualora si rilevi la mancata attivazione o l'inefficienza dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada di un PL, deve esserne data comunicazione registrata all'agente che autorizza la manovra, il quale deve provvedere per la protezione del PL stesso.

(1) Il PL è protetto quando i dispositivi che inibiscono il transito lato strada sono in posizione di chiusura oppure quando ne viene effettuata la protezione da parte del personale del GI o degli Organi di Polizia.

7. MODIFICHE ALL'ISTRUZIONE PER L'ESERCIZIO CON SISTEMA DI BLOCCO ELETTRICO AUTOMATICO

– **Articolo 1.1.5. – Il primo capoverso è così sostituito e, alla fine del testo, è inserito il seguente capoverso:**

I segnali di PBA a cui è associata la funzione di protezione di deviatori in linea o di punti singolari della linea e i relativi segnali di avviso, nonché quelli con accoppiato l'avviso di un successivo segnale di protezione, sono sempre accesi; i rimanenti segnali di PBA e i relativi eventuali segnali di avviso isolati sono accesi solo nel senso di orientamento del blocco.

A determinati segnali di PBA, indicati nel FL con apposita annotazione, può essere associata la funzione di protezione di una galleria. Qualora ricorrano le condizioni di emergenza nel tratto in galleria posto a valle dei suddetti segnali, trovano applicazione le norme previste dal RS.

– **Articolo 1.1.7. – Il terzo capoverso è così sostituito:**

Mediante la lettera «P» luminosa può essere conferita la permissività temporanea anche a particolari segnali di PBA a cui è associata la funzione di protezione di deviatoi in linea o di punti singolari della linea.

– **Articolo 5.1.5. – Alla fine del testo è inserito il seguente capoverso:**

A determinati segnali di PBA, indicati nel FL con apposita annotazione, può essere associata la funzione di protezione di una galleria. Qualora ricorrano le condizioni di emergenza nel tratto in galleria posto a valle dei suddetti segnali, trovano applicazione le norme previste dal RS.

– **Articolo 5.1.7. – Il terzo capoverso è così sostituito:**

Mediante la lettera «P» luminosa può essere conferita la permissività temporanea anche a particolari segnali di PBA a cui è associata la funzione di protezione di deviatoi in linea o di punti singolari della linea.

– **Articolo 9.1.5. – Il primo capoverso è così sostituito e, alla fine del testo, è inserito il seguente capoverso:**

I segnali di PBA a cui è associata la funzione di protezione di deviatoi in linea o di punti singolari della linea e i relativi segnali di avviso, nonché quelli con accoppiato l'avviso di un successivo segnale di protezione, sono sempre accesi; i rimanenti segnali di PBA e i relativi eventuali segnali di avviso isolati sono accesi solo nel senso di orientamento del blocco.

A determinati segnali di PBA, indicati nel FL con apposita annotazione, può essere associata la funzione di protezione di una galleria. Qualora ricorrano le condizioni di emergenza nel tratto in galleria posto a valle dei suddetti segnali, trovano applicazione le norme previste dal RS.

– **Articolo 9.1.7. – Il terzo capoverso è così sostituito:**

Mediante la lettera «P» luminosa può essere conferita la permissività temporanea anche a particolari segnali di PBA a cui è associata la funzione di protezione di deviatoi in linea o di punti singolari della linea.

– **Articolo 14.2. – La nota (1) è così sostituita:**

(1) Il DCO deve procurarsi il giunto dell'ultimo treno che ha circolato nella tratta nel successivo PP non esercitato in regime TP/EDCO.

In caso di bivi e di posti di comunicazione impresenziati, il DCO deve procurarsi il giunto dell'ultimo treno che ha circolato nella tratta nella successiva stazione (SP o PP).

8. MODIFICHE AL REPERTORIO DEI MODULI

– **Articolo 4. comma 1. – Il testo è così sostituito:**

1. Il modulo 0229/2 deve essere utilizzato per ordinare all'agente di condotta le prescrizioni di movimento sulle tratte di linea esercitate in telecomando, nonché nelle stazioni porta (permanenti o temporanee) per i treni in arrivo e/o in partenza dalle/verso le suddette tratte; tale modulo deve essere utilizzato anche nei posti satellite.

– **Articolo 4. comma 10. – Il primo capoverso è così sostituito:**

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

– **Articolo 5. comma 1. – Il testo è così sostituito:**

1. Il modulo 0229/3 deve essere utilizzato per ordinare all'agente di condotta le prescrizioni di movimento sulle tratte di linea esercitate a dirigenza locale.

9. ENTRATA IN VIGORE

La presente Disposizione di Esercizio entrerà in vigore dalle ore **03.00** del giorno **17 gennaio 2026**.

DIREZIONE TECNICA
(dott. ing. Domenico MARINO)