



ISTRUZIONI PER IL SERVIZIO DEL PERSONALE DI CONDOTTA DELLE LOCOMOTIVE

NORME DI INTERFACCIA AD USO DELL'AdC DELLE IF

REV.02

***Norme di interfaccia ad uso
dell'AdC delle IF***

(IPCL-IF-LFI)

Edizione 2022

(ALLEGATO ALLA DISPOSIZIONE D'ESERCIZIO 07/2024)

REGISTRAZIONE DEGLI AGGIORNAMENTI

N°	DISPOSIZIONE D'ESERCIZIO	DATA DI ENTRATA IN VIGORE
0	DE LFI n. 12/2022	01/04/2023
1	DE LFI n. 01/2023	01/04/2023
2	DE LFI n. 02/2024	02/05/2024
3	DE LFI n. 07/2024 Annulla ed abroga integralmente il contenuto della DE LFI n. 02/2024 Modifiche: - art. 11 Rallentamenti co. 6 - Art.28 parte terza: sobbalzi e rottura rotaia co. 11	15/07/2024

INDICE

Art. 1 Disposizioni generali	1
Art. 2 Rapporti fra il Regolatore della Circolazione e l'Agente di Condotta.....	1
Art. 3 Persone ammesse nelle cabine di guida	2
Art. 4 Stazionamento delle unità di trazione	2
Art. 5 Stazionamento dei veicoli	3
Art. 6 Rete ferroviaria, treni, manovre.....	4
Art. 7 Sistemi di esercizio	6
Art. 8 Regimi di circolazione	6
Art. 9 Sistemi di protezione della marcia	6
Art. 10 Comunicazioni riguardanti la sicurezza dell'esercizio	7
Art. 11 Rallentamenti	7
Art. 12 Itinerari e dispositivi di sicurezza.....	8
Art. 13 Partenza ed avviamento dei treni	10
Art. 14 Percorso dei treni	10
Art. 15 Arrivo e fermata dei treni Ricevimento su binario ingombro	12
Art. 16 Treni in multipla trazione	14
Art. 17 Segnali d'arresto e di rallentamento non notificati	14
Art. 18 Precedenze	14
Art. 19 Incroci	15
Art. 20 Treni straordinari e supplementari	15
Art. 21 Soppressione, fusione, sostituzione e riefettuazione di treni.....	15
Art. 22 Anticipo nella corsa dei treni.....	16
Art. 23 Interruzioni di circolazione e intervalli d'orario	16
Art. 24 Circolazione a binario unico su linea a doppio binario non banalizzata p.m.	16
Art. 25 Guasti al blocco elettrico, al blocco radio e alle telecomunicazioni	16
Art. 26 Movimenti dei treni con i segnali disposti a via impedita e con le lettere luminose («P», «D» o «A») spente o da segnali non muniti di lettere luminose aventi la sola funzione di protezione di zone soggette a caduta massi p.m.	16
Art. 27 Anormalità ad enti che hanno influenza su SCMT/SSC Soppresso.....	17
Art. 28 Ritardi e anormalità nella corsa dei treni – Retrocessione	17
Art. 29 Soccorso ai treni	22
Art. 30 Disabilitazione ed impresenziamento delle stazioni p.m.	24
 ELENCO ALLEGATI.....	 25
ALLEGATO 1 ISTRUZIONI PER L'USO DEGLI IMPIANTI SULLE LINEE A DOPPIO BINARIO BANALIZZATE p.m.....	26
ALLEGATO 2 NORME PARTICOLARI PER LA CIRCOLAZIONE SULLE LINEE IN ESERCIZIO DEI TRENI STORICI NON ATTREZZATI CON SISTEMA DI PROTEZIONE DELLA MARCIA	27
ALLEGATO 3 COMUNICAZIONI VERBALI REGistrate (CVR) p.m.	28
ALLEGATO 4 REPERTORIO DEI MODULI DI PRESCRIZIONE AI TRENI	29
ALLEGATO 5 PROCEDURA TRENO PRONTO p.m.	43
ALLEGATO 6 TABELLA DELL'ORARIO NORMALE PER L'USO DELL'ILLUMINAZIONE	44
ALLEGATO 8 TESSERINO ED AUTORIZZAZIONI RIGUARDANTI L'ACCESSO DEL PERSONALE DI LFI ALLE CABINE DI GUIDA DEI VEICOLI DELLE IMPRESE FERROVIARIE CIRCOLANTI SULLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA LFI	47

ACRONIMI USATI NEL PRESENTE TESTO

AdC	Agente di Condotta
ANSFISA	Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali
CLE	Comando Locale di Emergenza
CTC	Comando centralizzato del traffico
DCO	Dirigente Centrale Operativo
DM	Dirigente Movimento
DPC	Disposizioni Particolari di Circolazione
IF	Imprese Ferroviarie
LFI	La Ferroviaria Italiana S.p.A.
PIR	Prospetto Informativo della Rete
PL	Passaggi a Livello
Plp	Passaggio a livello in consegna agli utenti
RAR	Maniglia consenso per l'ingresso dei treni incrocianti
RdC	Regolatore della Circolazione
RS	Regolamento sui Segnali in uso sull'infrastruttura regionale LFI
ATI	Agente Titolare dell'Interruzione
STI	Specifiche tecniche di interoperabilità
TIBca	Tasto liberazione Blocco conta-assi

Art. 1

Disposizioni generali

1. In applicazione delle STI e di quanto stabilito dall'Autorità nazionale di sicurezza, le norme di esercizio delle presenti istruzioni riportano le procedure di interfaccia fra l'AdC e il RdC, limitatamente all'espletamento del servizio di condotta dei treni e indipendentemente dall'unità di trazione utilizzata. A cura delle IF le presenti istruzioni devono essere integrate con procedure interne.

Nelle stazioni comuni di Arezzo RFI e Sinalunga RFI, appartenenti alla infrastruttura ferroviaria "nazionale", si applicano le analoghe disposizioni emanate dal gestore infrastruttura RFI nonché le procedure (integrative rispetto alle presenti Disposizioni) previste dalla cosiddetta "Normativa Stazioni Comuni", nello specifico Allegato Tecnico alla nuova Convenzione RFI-LFI.

2. Le IF devono fornire all'AdC dei treni tutte le informazioni e la documentazione che gli occorrono per lo svolgimento delle sue mansioni.

3. L'AdC, oltre a soddisfare agli obblighi di competenza derivanti dalle norme di cui ai precedenti commi, è tenuto ad intervenire ogni qualvolta rilevi, nell'espletamento delle sue mansioni, un fatto o evento che possa arrecare pregiudizio alla sicurezza della circolazione.

4. Nei casi non previsti l'AdC, nei limiti delle proprie attribuzioni, deve provvedere con senno e ponderatezza, in analogia, per quanto possibile, con le norme che disciplinano i casi previsti.

5. È vietato l'utilizzo, durante il servizio di condotta, di qualsiasi dispositivo che possa alterare la percezione dei segnali ferroviari.

6. L'invio e la ricezione delle comunicazioni scritte e verbali, salvo le necessità improvvise legate a situazioni di emergenza, devono avvenire, da parte dell'AdC, a treno fermo.

7. Nelle cabine di guida dei treni devono essere presenti, e in posizione tale da essere immediatamente utilizzabili in caso di necessità, i mezzi di segnalazione portatili per ordinare l'arresto in caso di emergenza, di cui al RS.

Art. 2

Rapporti fra il Regolatore della Circolazione e l'Agente di Condotta

1. L'organizzazione del servizio della condotta dei treni è di competenza dell'IF.

2. Per gli aspetti di circolazione l'AdC si relaziona (sia in linea che nelle località di servizio) con il RdC sulla base delle procedure di interfaccia emanate da LFI.¹

3. In caso di inconvenienti di esercizio, per i quali gli accertamenti iniziali permettano di configurare una responsabilità dell'AdC, il RdC può arrestare il treno o la manovra per notificare all'interessato l'evento secondo quanto disciplinato all'articolo 28.

4. All'AdC può essere richiesta l'effettuazione di alcune verifiche o determinate operazioni sugli impianti di terra. Qualora le incombenze di cui sopra non siano direttamente svolte dall'AdC, l'IF deve emanare

¹Per "RdC" si intende il RdC di LFI così come per "Dirigente Movimento" (DM) o "Dirigente Centrale Operativo" (DCO).

apposite procedure interne volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'AdC e gli altri agenti dell'IF stessa incaricati di svolgerle.

5. Sulle linee esercitate in comando a distanza con CTC, il DCO può richiedere all'AdC di un treno:

- a) la verifica e conferma al DCO delle condizioni di esercizio relative a determinati enti del posto, desumibili direttamente o tramite apposite ripetizioni;
- b) la liberazione artificiale del blocco conta-assi per mezzo dell'apposito tasto TIBca; tale operazione può essere tuttavia eseguita solo da agenti in possesso delle specifiche competenze professionali e idoneità;
- c) l'azionamento dei dispositivi CLE nelle località di servizio impresenziate su ordine scritto del DCO;
- d) l'azionamento delle maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti (maniglie "RAR") nelle località di servizio LFI ove presenti (informazione riportata nell'Orario di Servizio).

Il DCO può inoltre richiedere all'AdC:

- La conferma con comunicazione registrata della completezza del treno e della regolarità della coda da verificare in base alle specifiche procedure interne stabilite dall'IF di appartenenza utilizzando la formula: "Treno giunto (se occorre) in binario...";
- Il controllo e la manovra a mano dei deviatori nelle località di servizio.

6. Nel caso delle linee esercitate in comando a distanza, qualora il treno termini la corsa in una stazione impresenziata, l'AdC deve trasmettere al DCO la conferma della regolarità della coda del proprio treno e nelle stazioni munite di RAR, deve provvedere all'azionamento della stessa, indipendentemente dal manifestarsi della relativa indicazione ottica e acustica, completando la comunicazione registrata di "giunto" con la dizione "AZIONATA MANIGLIA PER TRENO INCROCIANTE".

Art. 3

Persone ammesse nelle cabine di guida

1. Il numero massimo delle persone che possono prendere posto contemporaneamente nelle cabine di guida è riportato nelle DPC del veicolo.
2. Ai fini ispettivi, il personale dell'Autorità nazionale di sicurezza, munito di apposito documento di accesso, deve sempre essere ammesso a viaggiare nelle cabine di guida, fermo restando il rispetto del vincolo di cui al comma 1.
3. Possono essere autorizzati a viaggiare in cabina di guida, secondo la seguente priorità, anche:
 - agenti la cui presenza in cabina è prevista dalle norme vigenti;
 - personale di LFI munito del documento di accesso il cui fac-simile è riportato nell'Allegato 8;
 - altre persone autorizzate e accompagnate durante il viaggio da personale dell'IF.
4. L'AdC deve procedere, prima della partenza del treno, al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.

Art. 4

Stazionamento delle unità di trazione

1. Le IF devono garantire che le unità di trazione in stazionamento sui binari di stazione non possano essere spostati senza l'intervento di personale competente autorizzato dalle IF.

2. Le unità di trazione in stazionamento devono essere condizionate nel rispetto delle specifiche istruzioni relative al veicolo e comunque in modo tale da mantenere le condizioni di sicurezza rispetto ad eventuali apparecchiature lasciate attive ed impedire l'accesso in cabina di guida a persone non autorizzate.

3. L'inserimento del freno di stazionamento² e la verifica della sua efficacia devono essere eseguiti rispettando le apposite procedure interne emanate dalle IF.

4. Fermo restando il rispetto delle procedure per lo stazionamento dei veicoli, l'allontanamento dell'AdC dalle unità di trazione in stazionamento sui binari di circolazione, esclusi i binari di corsa, è ammesso previa autorizzazione del RdC o sulla base di preventivi accordi tra le IF interessate e LFI; sui binari di corsa l'allontanamento dell'AdC dalle unità di trazione in stazionamento non è mai ammesso.

5. Alcuni convogli sono dotati della funzionalità "parking", che consente il mantenimento con pantografo in presa dell'alimentazione dei servizi di bordo (condizionamento, riscaldamento caricabatterie, ecc.) senza che vi sia alcun banco di manovra abilitato lungo il convoglio e senza che vi sia la necessità di presenziarlo.

Tale modalità viene utilizzata per realizzare in sicurezza e con i servizi di bordo in funzione il cambio banco, in caso di regresso del veicolo, oppure la sosta del convoglio con pantografo in presa e i servizi alimentati. L'utilizzo di tale funzionalità per la sosta, definita "stazionamento in parking" è tale quando viene utilizzata per un periodo di tempo definito in una località di servizio di LFI.

Nel caso dell'adozione dello "stazionamento in parking", le IF devono comunicare a LFI, secondo le apposite procedure, le località interessate e le modalità di utilizzo della suddetta funzionalità.

L'utilizzo della funzionalità "parking" non sostituisce né integra la modalità di immobilizzazione dei veicoli. Al fine di evitare disservizi durante le soste in modalità "parking" le IF dovranno garantire il rispetto delle seguenti condizioni:

- massimo assorbimento per pantografo in presa pari a 200 A;
- effettuazione di una verifica visiva da parte dell'AdC dell'integrità e stato del pantografo in presa e, per quanto possibile, dell'effettivo corretto contatto di questi con il filo, prima di allontanarsi dal convoglio.

Art. 5

Stazionamento dei veicoli

1. Un veicolo o un gruppo di veicoli si dice posto in stazionamento quando è immobilizzato, cioè gli è impedito qualsiasi movimento per un tempo indeterminato, attraverso un sistema di immobilizzazione indipendente dal freno continuo automatico. Le modalità di stazionamento devono assicurare l'immobilizzazione dei veicoli, anche in relazione al loro carico ed alle altre eventuali situazioni particolari, come la pendenza del binario e le condizioni climatiche avverse.

2. Nei casi di temporaneo stazionamento, l'immobilizzazione dei treni può essere realizzata attraverso l'attivazione del freno continuo (frenatura a fondo del convoglio con isolamento della condotta generale), tenendo presente che il periodo di stazionamento deve essere compatibile con i tempi di immobilizzazione garantiti dal sistema frenante stesso.

3. Le modalità per lo stazionamento dei veicoli sono disciplinate da procedure interne emanate dalle IF sulla base della apposita Istruzione di interfaccia.

²Per freno di stazionamento è da intendersi il freno a mano o ad accumulo di energia.

Art. 6
Rete ferroviaria, treni, manovre

Parte prima: Rete ferroviaria.

1. La circolazione ferroviaria si svolge sulla Infrastruttura gestita da LFI, costituita da linee a semplice binario attrezzate per la circolazione dei treni nei due sensi di marcia sull'unico binario disponibile, dalle località di servizio e da altri punti caratteristici ubicati in linea.

2. Le stazioni sono le località di servizio, adibite al servizio pubblico, delimitate da segnali di protezione e munite di segnali di partenza distinti per binario, utilizzate per effettuare le precedenza fra treni circolanti nello stesso senso e gli incroci fra treni in senso opposto.

3. Fra le stazioni si distinguono:

- a) stazioni di diramazione, nelle quali convergono due o più linee;
- b) stazioni capotronco, che delimitano una porzione (tronco) di linea e assumono particolari funzioni ai fini della gestione delle prescrizioni di movimento.

In base alle loro caratteristiche essenziali le stazioni sono distinte nell'orario di servizio con appositi segni convenzionali.

4. Nell'ambito delle stazioni si distinguono i binari di circolazione (di arrivo, partenza o transito dei treni) e i binari secondari non adibiti al movimento dei treni. Vengono denominati binari di corsa i binari di circolazione che costituiscono la diretta prosecuzione della linea nell'ambito della stazione; tali binari, generalmente di più corretto tracciato, sono quelli utilizzati per il transito dei treni che non hanno fermata. Il binario di ricevimento o di stazionamento è il binario, delimitato generalmente da due deviatori estremi o da un deviatore e un paraurti, sul quale il treno espleta il servizio di stazione.

5. Sulle linee sono presenti altri punti caratteristici:

- a) fermate;
- b) passaggi a livello;
- c) raccordi.

6. Le fermate sono punti della linea adibiti al servizio pubblico; non intervengono nel distanziamento dei treni e non sono utilizzate per effettuarvi incroci e precedenza. Le fermate possono essere ubicate anche nell'ambito di una stazione.

7. I PL sono intersezioni a raso tra una o più strade e una o più linee ferroviarie e sono muniti di dispositivi che, quando attivi, inibiscono il transito lato strada (barriere, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.) preventivamente al transito dei treni.

8. I raccordi sono binari che assicurano il collegamento ferroviario con aree produttive private o pubbliche ma non appartenenti all'infrastruttura ferroviaria gestita da LFI (stabilimenti industriali o simili); si possono diramare da un binario di stazione o da un binario di linea.

Parte seconda: Convogli, treni e manovre.

9. Un convoglio è un complesso di uno o più veicoli ferroviari, con almeno una unità di trazione, dotato di sistema di frenatura e cabina di guida e atto a svolgere un determinato servizio ferroviario (trasporto di persone o merci, manutenzione dell'infrastruttura, soccorso ad altri convogli, movimentazione di veicoli).

10. Un treno è un convoglio che si muove con una velocità massima ammessa per esso determinata preventivamente per ciascun punto dell'infrastruttura da percorrere. Ciascun treno deve essere identificato univocamente da un codice alfanumerico e dalla data di effettuazione e deve essere scortato dall'apposita documentazione prevista dall'Allegato 7 delle presenti Istruzioni e dalla Scheda Treno.

11. L'identificazione e la classificazione di treno vengono assunte alla partenza dalla stazione di origine e conservate durante il viaggio, l'arrivo, la sosta e la partenza nei punti intermedi del percorso, fino all'arrivo nella stazione termine corsa.

12. Dal punto di vista dell'esercizio ferroviario i treni si classificano in:

- a) ordinari: i treni indicati come tali nell'orario di servizio. Il loro orario è diramato in occasione dell'attivazione dell'orario di servizio o nel corso della validità di questo;
- b) straordinari: i treni la cui effettuazione ha luogo soltanto in caso di necessità, secondo apposite modalità stabilite dalla Direzione di LFI. L'orario di tali treni è compreso nell'orario di servizio oppure diramato a parte;
- c) supplementari: i treni che sono la ripetizione di altri treni (ordinari o straordinari) di cui assumono l'orario con relativi incroci e precedenza. Tali treni possono essere messi in circolazione a seguito ai treni dei quali sono la ripetizione.

13. Fermo restando quanto riportato al successivo comma 17 una manovra è un convoglio che si muove solo all'interno di una località di servizio con una velocità che deve essere determinata istante per istante dall'AdC.

14. Le modalità per l'effettuazione delle manovre sono disciplinate dalla apposita Istruzione di interfaccia emanata da LFI e dalle relative procedure interne delle IF.

15. In caso di manovre per scarto veicoli in avaria o altra emergenza, in mancanza di manovratore l'AdC deve:

- a) mettersi in contatto con il Referente della propria IF per ricevere istruzioni circa il rispetto della composizione del treno riguardo all'eventuale presenza di merci pericolose, prima di procedere all'eventuale scarto veicoli;
- b) garantire l'immobilizzazione dei veicoli lasciati in stazionamento.

16. Quando due o più mezzi o gruppi sganciati vengono a trovarsi su uno stesso binario ed in precedenza allo stesso segnale fisso, l'indicazione a via libera di questo vale solo per il primo mezzo o gruppo; il mezzo o gruppo seguente non potrà avanzare se non dopo la disposizione a via impedita e la successiva manovra a via libera del segnale, salvo disposizione in contrario.

17. Particolari movimenti di convogli che avvengono all'interno della località di servizio stessa con SSB in "modalità treno" e con l'aspetto dei segnali da treno sono disciplinati in apposite sezioni del Fascicolo Linea (FL) con la denominazione di "Spostamenti ambito località di servizio in modalità treno".

18. In caso di guasti che non consentano la disposizione a via libera dei segnali né l'attivazione degli eventuali segnali di avanzamento, i movimenti a via impedita devono essere autorizzati dal RdC con apposita comunicazione registrata, indicando il convoglio a cui si riferiscono e il termine dell'itinerario assegnato al movimento stesso.

Eventuali rallentamenti o riduzioni di velocità interessanti il percorso del convoglio dovranno essere comunicati all'AdC, con apposita comunicazione registrata, a cura del RdC, solo qualora siano inferiori alla velocità ammessa dal segnalamento o indicata in orario.

Art. 7

Sistemi di esercizio

1. Un “sistema di esercizio” di una linea ferroviaria è un insieme costituito da operatori, impianti tecnologici e procedure finalizzato alla gestione in sicurezza della circolazione ferroviaria nelle località di servizio e, con l’ausilio dei sistemi di distanziamento, nei tratti di linea fra le località di servizio.
2. Sulle linee della infrastruttura LFI è in uso il sistema di esercizio del comando (e controllo) a distanza nel quale un RdC, da un posto centrale, impartisce i comandi a distanza e rileva i controlli di posizione degli enti di sicurezza. Detto sistema dal punto di vista della tecnologia utilizzata, si suddivide a sua volta nelle seguenti categorie:
 - a) Comando centralizzato del traffico (CTC): le linee sono gestite tramite appositi dispositivi di comunicazione fra il posto centrale e gli apparati di stazione locali; la sicurezza dell’esercizio, in termini di comando e controllo degli enti della località di servizio, è affidata agli apparati locali e ai sistemi di blocco, nonché a specifiche procedure di sicurezza;
 - b) Sistema comando e controllo multistazione (ACCM): tutti i comandi e i controlli del DCO per la gestione degli enti delle singole località di servizio e, sotto certe condizioni tecnologiche, della linea, garantiscono il medesimo livello di sicurezza degli apparati di stazione locali e dei sistemi di blocco.

Per ciascuna delle suddette categorie, le particolarità impiantistiche, le modalità con le quali le località di servizio possono essere esercitate e le ulteriori specifiche istruzioni sono emanate a parte dalla Direzione Tecnica di LFI.

3. p.m.

4. p.m.

Art. 8

Regimi di circolazione

1. Il sistema che assicura il distanziamento in sicurezza dei treni, denominato anche “regime di circolazione” o “sistema di blocco” è costituito dal blocco elettrico conta-assi.
2. Le linee esercitate con il regime del blocco elettrico sono suddivise in tratti, denominati sezioni di blocco, delimitati da segnali fissi luminosi, vincolati in modo che ciascuna sezione non possa essere impegnata che da un treno per volta.
3. p.m.

Art. 9

Sistemi di protezione della marcia

1. Al fine di garantire la protezione della marcia dei treni (rispetto dei segnali, delle riduzioni di velocità, ecc.), sono previsti i seguenti sistemi:
 - a) sistema europeo di controllo della marcia dei treni, di distanziamento e di segnalamento in cabina di guida ERTMS/ETCS (Livello 2);
 - b) sistema nazionale di controllo della marcia dei treni SCMT.

L’esercizio con i sistemi di cui sopra deve svolgersi in conformità alle specifiche istruzioni emanate a parte dalla Direzione di LFI.

2. In ingresso ed in uscita delle stazioni di interconnessione di Arezzo e Sinalunga è al momento vigente il sistema SCMT.
3. In relazione all'attuale assenza di sistemi di protezione della marcia dei treni valgono le misure mitigative emanate nel Regolamento per la Circolazione dei Treni di LFI.

Art. 10

Comunicazioni riguardanti la sicurezza dell'esercizio

1. Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.
2. Le comunicazioni registrate per iscritto comprendono l'orario di servizio e gli specifici moduli/protocolli trasmessi secondo le modalità dell'Allegato 4. Ai fini delle presenti Istruzioni e degli altri provvedimenti normativi emessi da LFI le informazioni inerenti alla sicurezza scambiate per iscritto sono definite comunicazioni registrate.
3. Tra le informazioni riguardanti la sicurezza dell'esercizio vi sono:
 - a) le prescrizioni di movimento, cioè tutti gli ordini e disposizioni di servizio relativi all'infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni. Esse possono essere comunicate mediante l'orario di servizio, l'aspetto specifico dei segnali (secondo le apposite norme del RS), i moduli di prescrizione ai treni (Allegato 4);
 - b) le prescrizioni tecniche (elaborate e comunicate all'AdC secondo le specifiche procedure interne delle IF), cioè tutti gli ordini e le disposizioni di servizio che riguardano le caratteristiche, il carico e la circolabilità dei veicoli.
4. Le prescrizioni di movimento sono definite a carattere permanente (fino ad avviso contrario) o di qualche durata (con un termine prefissato) quando la ragione che le ha determinate è comunque programmata e se ne conosce la necessità con congruo anticipo.
Esse devono essere rese disponibili al treno, in via cartacea o informatica, per l'intero percorso dello stesso. Le procedure per la gestione delle prescrizioni e le modalità di partecipazione delle stesse ai treni, anche in caso di indisponibilità del sistema informatico, sono emanate a parte dalla Direzione di LFI.
Nel caso in cui le prescrizioni informatizzate non siano gestite dal sistema informatico per cause contingenti, le stesse devono essere notificate ai treni dal DCO tramite i moduli cartacei.
5. Sono definite occasionali/improvvisi le prescrizioni di movimento la cui necessità intervenga senza pianificazione e senza indicazione precisa sulla durata. Esse non sono gestite dal sistema informatico e devono essere notificate ai treni a cura del DCO interessato.
6. Le informazioni inerenti alla sicurezza comunicate per iscritto comprendono l'orario di servizio e gli specifici moduli/protocolli trasmessi secondo le modalità dell'Allegato 4. Ai fini delle presenti Istruzioni e degli altri provvedimenti normativi emessi da LFI le informazioni inerenti alla sicurezza scambiate per iscritto sono definite comunicazioni registrate.

Art. 11

Rallentamenti

1. La gestione e la partecipazione ai treni delle prescrizioni di rallentamento seguono quanto disciplinato all'articolo 10.

2. Non occorrono comunicazioni ai treni per i rallentamenti indicati nell'orario di servizio.
3. La notifica del rallentamento deve essere partecipata, con il modulo M3, a tutti i treni il cui orario di partenza o di transito dalla stazione attigua al tratto soggetto al rallentamento ricada dopo le ore zero del giorno di attivazione del rallentamento medesimo, indipendentemente dall'ora prevista di passaggio nella stazione stessa.
4. Eventuali treni in ritardo che per orario avrebbero dovuto impegnare il tratto soggetto a rallentamento entro le ore 24 del giorno precedente all'attivazione, o in anticipo che per orario avrebbero dovuto impegnare lo stesso tratto dopo le ore zero del giorno successivo alla cessazione e quindi non in possesso di prescrizione, dovranno essere fermati dalle stazioni attigue al tratto per la consegna dell'ordine di rallentamento solamente nel caso in cui gli stessi treni ne fossero effettivamente interessati.
5. Sull'apposito modulo di prescrizione ai treni, e per il solo giorno di attivazione oppure di cessazione del rallentamento, dovranno essere specificati rispettivamente, l'ora ed il giorno di inizio del rallentamento oppure l'ora ed il giorno di cessazione.
6. In caso di rallentamenti determinati da necessità improvvise, il RdC deve notificare ai treni interessati, con comunicazione registrata, tramite modulo M40, una riduzione di velocità pari alla velocità del rallentamento, **da rispettare a partire dal punto in cui avviene la notifica e fino al primo cippo chilometrico o località di servizio ubicati oltre il termine del rallentamento stesso**: "NON SUPERATE VELOCITÀ DI KM/H DA A ...".
Se la necessità di rallentamento permane per un tempo superiore a due giorni, il RdC trasmetterà la prescrizione di riduzione di velocità in via informatica alla sala operativa dell'IF, che avviserà l'AdC.
7. Qualora il suddetto rallentamento ricada completamente nell'ambito di una località di servizio, la riduzione di velocità di cui al precedente comma può essere limitata all'itinerario (di arrivo, partenza o transito) comprendente per intero l'estesa del rallentamento, con la seguente comunicazione registrata: "*NON SUPERATE VELOCITÀ DI KM/H SULL'ITINERARIO DI (ARRIVO OPPURE PARTENZA OPPURE TRANSITO) A*",
In tal caso i treni devono essere preventivamente fermati al segnale che comanda tale itinerario e, dopo la notifica della riduzione di velocità, fatti proseguire disponendo il segnale a via libera.
8. Le stesse procedure si applicano anche alle riduzioni di velocità diverse dai rallentamenti.
9. p.m.

Art. 12

Itinerari e dispositivi di sicurezza

1. L'itinerario di arrivo di un treno su binario di ricevimento provvisto di distinto segnale di partenza si intende dal segnale di 1^a categoria di protezione fino al segnale di partenza.
2. I deviatori dell'itinerario di arrivo devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno sul binario di ricevimento prestabilito. Per l'arrivo del treno su un binario passante (cioè non terminante con un paraurti) si devono inoltre disporre opportunamente i deviatori compresi in una zona di sicurezza, detta zona di uscita, oltre il termine dell'itinerario d'arrivo come definito al comma 1.
3. L'itinerario di partenza di un treno si estende dal binario di ricevimento o di stazionamento fino alla piena linea. I deviatori dell'itinerario di partenza devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno stesso sulla linea verso la quale è diretto.

4. Il termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea è individuato dal segnale di protezione per gli arrivi in senso opposto.
5. L'itinerario di transito di un treno che non ha fermata comprende i corrispondenti itinerari di arrivo e di partenza.
6. Gli itinerari su deviazioni di scambi comportano per i treni le limitazioni di velocità indicate nella PGOS-IF.
7. Sono fermascambi di sicurezza i dispositivi di assicurazione dell'ago al contrago dei tipi esplicitamente designati dalla Direzione di LFI. Tutti i deviatori delle località di servizio inseriti sui binari percorsi dai treni devono essere muniti di fermascambi di sicurezza.
8. Il collegamento di sicurezza è un vincolo, meccanico o elettrico, tra gli organi per la manovra di un segnale e i deviatori o eventuali altri meccanismi (chiusure di passaggi a livello, scarpe fermacarri, ecc.) interessati dal movimento comandato dal segnale stesso, tale da soddisfare le seguenti condizioni:
 - a) per disporre il segnale a via libera è necessario che i deviatori e gli altri meccanismi interessati siano disposti ed assicurati nella posizione voluta;
 - b) per rimuovere i deviatori e gli altri meccanismi da questa posizione, occorre che il segnale sia ridisposto a via impedita.
 - c) per rimuovere gli enti dalla posizione indicata al precedente punto a) occorre anche che il treno si trovi in posizione tale da garantire che la rimozione stessa si effettui in condizioni di sicurezza.
9. I deviatori e gli altri enti di sicurezza delle località di servizio interessati alla circolazione dei treni devono essere muniti di collegamenti di sicurezza con il sistema di segnalamento.
10. I deviatori in linea devono essere muniti di fermascambi di sicurezza e di collegamento di sicurezza con i segnali.
11. L'arrivo, partenza o transito di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno sono ammessi:
 - a) quando i treni percorrono itinerari di per sé stessi indipendenti per disposizione di impianto;
 - b) quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisce, con la disposizione a via libera dei segnali, o nei casi previsti nelle apposite istruzioni, la completa indipendenza degli itinerari.
12. È ammesso l'arrivo di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno, pur essendo convergenti gli itinerari relativi, quando siano soddisfatte tutte le condizioni di sicurezza seguenti:
 - a) il punto di convergenza (traversa limite dello scambio o dell'attraversamento) sia protetto da segnale di partenza a via impedita, preceduto da avviso, distinto per binario e ubicato a distanza di almeno 100 metri dal punto stesso, salvo casi di distanze inferiori con il minimo di 50 metri di cui al successivo comma 13;
 - b) gli impianti della stazione siano muniti di collegamenti di sicurezza i quali, con la disposizione a via libera dei segnali o nei casi previsti dalle apposite istruzioni, garantiscono l'indipendenza degli itinerari, fatta eccezione soltanto per il punto di convergenza protetto come al precedente punto a);
 - c) nel tratto di arrivo compreso fra il segnale di protezione e quello di partenza a via impedita, la pendenza media del binario non sia superiore al 6‰ in discesa.

Nel caso in cui gli itinerari comprendano più di un punto di convergenza, è ammesso l'arrivo di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno purché le suddette condizioni di sicurezza siano soddisfatte per ciascuno dei punti di convergenza.

Nel caso di due arrivi nello stesso senso che abbiano un punto di convergenza posto oltre i rispettivi segnali di partenza, la contemporaneità è ammessa anche quando la distanza minima richiesta esista per uno solo dei due itinerari di arrivo.

13. Sono ammessi movimenti contemporanei di treni, con itinerari convergenti, anche quando la distanza tra il termine dell'itinerario e il punto di convergenza è inferiore a 100 metri con un minimo di 50 metri purché:

- a) la velocità del treno in arrivo non sia superiore a 30 km/h;
- b) il movimento di arrivo non sia di corretto tracciato;
- c) sia garantita la distanza di visibilità prescritta, senza possibilità di deroga, del segnale che protegge il punto di convergenza situato a distanza ridotta.

14. p.m.

Art. 13

Partenza ed avviamento dei treni

1. La partenza dei treni avviene d'iniziativa dell'AdC, secondo quanto stabilito dal RS.

2. L'AdC in caso di nebbia o altro impedimento è tenuto ad assicurarsi, dopo l'avviamento del treno, dell'effettivo aspetto del segnale di partenza.

3. Il RdC che debba provvedere alla partenza di un treno con il segnale di partenza a via impedita, per guasto o altra causa, completati gli obblighi di competenza, deve dare all'AdC del treno opportuna prescrizione, utilizzando uno degli appositi moduli (allegato 4); deve comunque essere prescritto di osservare la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato.

4. p.m.

5. L'AdC di testa, partendo da una località di servizio, deve assicurarsi del regolare inoltro del treno in base alle indicazioni fornite dai segnali fissi. Quando ciò non sia possibile (partenza con segnale a via impedita, mancanza segnale di partenza, ecc.), l'AdC deve arrestare prontamente il treno qualora lo stesso venga indebitamente inoltrato su un binario di linea diverso da quello che deve essere percorso.

Detto personale ed anche quello delle locomotive di coda e di quella intercalata nel treno hanno l'obbligo di osservare se venissero esposti segnali di arresto.

Art. 14

Percorso dei treni

1. È ammesso, a treno fermo, l'allontanamento temporaneo dell'AdC dalla cabina di guida solo in presenza di anormalità, solo dopo aver effettuato le operazioni per lo stazionamento delle unità di trazione ed assicurato l'immobilità del convoglio, come previsto agli articoli 4 e 5.

In alternativa a quanto sopra, le IF possono emanare apposite procedure che stabiliscano i requisiti minimi e le operazioni necessarie per il presenziamento della cabina di guida da parte dell'agente di accompagnamento dei treni durante l'allontanamento temporaneo dell'AdC.

Le apparecchiature di bordo di controllo della presenza e vigilanza dell'AdC (Vigilante) devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme particolari emanate a parte dalle IF.

Le apparecchiature di bordo del Sistema di Controllo della Marcia dei Treni (SCMT) devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme particolari emanate a parte da RFI.

2. L'AdC di testa nell'approssimarsi alle diramazioni deve assicurarsi, per quanto possibile, che il treno sia istradato sul binario ad esso destinato.

3. Quando l'AdC scorga un segnale fisso spento o lo spegnimento di un segnale di attenzione deve tempestivamente segnalare tale anomalia con comunicazione registrata al RdC. Analogamente deve provvedersi quando l'AdC rilevi la mancata o irregolare chiusura di un PL o quando rilevi la mancata accensione della luce bianca lampeggiante o accesa a luce fissa dell'apposito segnale di protezione di un PL di cui all'art. 53 bis del RS. Resta inteso che i predetti avvisi non devono essere dati quando siano riferiti ad anomalie già notificate ai treni interessati.

4. L'AdC che abbia ricevuto una prescrizione di segnale spento o guasto (a via libera, a via impedita o in posizione incerta), deve rispettare la prescrizione di cui è in possesso anche se trovasse il segnale ripristinato o con aspetto diverso da quello indicato nella prescrizione stessa.

5. L'AdC che, a seguito di specifico ordine, debba osservare la marcia a vista in corrispondenza di un PL di stazione deve fischiare ripetutamente nell'avvicinarsi ad esso e procedere in modo da poter arrestare tempestivamente il treno qualora rilevi che i dispositivi che inibiscono il transito lato strada del PL non siano in posizione di chiusura o la presenza di un ostacolo sul PL stesso. Nel caso in cui i dispositivi siano in posizione di chiusura e non vi siano ostacoli, il PL potrà essere oltrepassato con marcia a vista non superando la velocità di 4 km/h nell'impegnarlo con la testa del treno.

Nel caso in cui l'AdC rilevi l'inefficienza dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada di un PL deve darne comunicazione registrata al RdC, il quale deve richiedere l'intervento dell'AM.

In ogni caso l'AdC del treno è autorizzato a riprendere la corsa d'iniziativa dopo aver constatato la protezione o l'avvenuta protezione³ del PL da parte del personale di LFI o degli Organi di Polizia.

6. L'AdC che, d'iniziativa o a seguito di specifico ordine, debba osservare la marcia a vista in corrispondenza di un PL di linea con o senza barriere di cui all'art. 53 bis, comma 4, del RS deve rispettare le procedure previste dallo stesso art. 53 bis RS.

7. Qualora all'AdC di un treno sia prescritta la marcia a vista in corrispondenza di un PLp, la modalità di circolazione del treno deve essere analoga a quella di cui all'articolo 53 bis, comma 4, del RS, relativa ai PL senza barriere.

Qualora l'AdC rilevi la mancata chiusura di un PLp, lo stesso AdC deve avvertire dell'anomalia il RdC con comunicazione registrata: "DCO ... (sede) rilevata mancata chiusura PLp km...".

8. p.m.

9. L'ordine di marcia a vista in corrispondenza di un PL, impartito con comunicazione registrata in cui deve essere sempre indicata la progressiva chilometrica del PL stesso o il numero del segnale a protezione del o dei PL, deve essere rispettato in ogni caso, indipendentemente dall'aspetto del segnale che lo protegge.

10. Nell'avvicinarsi ad una località di servizio o ad un posto protetto da segnali fissi, spetta all'AdC di testa al treno curare il rispetto dei segnali stessi.

³Per mezzi di protezione si intende qualunque tipo di chiusura del PL, che sbarri in tutto o in parte la sede stradale (barriere, semibarriere, cancelli, cavalletti, ecc.).

11.Quando l'AdC in testa al treno scorge un segnale fisso disposto a via libera, deve controllare che tale rimanga finché non l'abbia oltrepassato.

12.Quando per condizioni locali o per intemperie i segnali non fossero visibili a conveniente distanza, l'AdC regolerà la velocità in modo tale da poter percepire tempestivamente l'aspetto del segnale.

13.L'AdC di un treno che debba d'iniziativa osservare la marcia a vista o che ne abbia ricevuto specifico ordine deve avanzare ad una velocità tale da poter arrestare il treno stesso entro il tratto di infrastruttura ferroviaria che l'AdC vede libero, senza mai superare la velocità di 30 km/h, salvo limitazioni più restrittive. Tra gli obblighi derivanti dalla marcia a vista non rientra il controllo specifico della posizione dei deviatori incontrati. Tale controllo, quando richiesto, deve essere espressamente ordinato con prescrizione o con l'aspetto specifico dei segnali.

Nella prescrizione di marcia a vista devono essere sempre indicati il tratto o la località in corrispondenza dei quali essa va rispettata, nonché possibilmente il motivo.

14.L'uso dei fanali anteriori nel livello di intensità luminosa "luce abbagliante", nonché del faro centrale, è consentito solamente nei casi di marcia a vista o per permettere l'identificazione di punti singolari della linea. Esso deve essere limitato allo stretto necessario, soprattutto quando vi sia possibilità di abbaglio:

- nell'ambito delle stazioni o dei cantieri di lavoro;
- nell'incrocio di mezzi stradali percorrenti strade affiancate alla linea.

15.p.m.

16.La velocità di corsa di ciascun treno in ogni tratto della linea è quella assegnatagli dall'orario, salvo i casi in cui le presenti Istruzioni o le altre norme di interfaccia prevedano diversamente. In ogni caso non devono essere superati i limiti stabiliti dalla PGOS-IF.

17.Se il treno dispone di una sabbiera attivata manualmente, l'AdC deve sempre avere la possibilità di spargere sabbia sui binari, ma deve evitare di effettuare tale operazione, se possibile:

- nell'area dei deviatori e degli attraversamenti (PL e passatoie a raso);
- durante la frenatura a velocità inferiori a 20 km/h;
- a treno fermo.

Nel caso in cui non sia possibile rispettare quanto sopra, all'occasione potranno essere attivati i dispositivi di sabbiatura nei seguenti casi:

- se il treno rischia di superare un segnale disposto a via impedita (SignalPassed At Danger - SPAD) o in presenza di altri inconvenienti seri, qualora lo spargimento di sabbia favorirebbe l'aderenza;
- in fase di avviamento;
- quando l'operazione sia necessaria, eccezionalmente, per la prova della sabbiera sul mezzo di trazione.

Se il treno è dotato di un dispositivo di inibizione del sistema automatico di sabbiatura, l'AdC deve sospendere l'uso del sistema automatico nei suddetti casi.

18.Qualora durante il percorso il dispositivo per le segnalazioni acustiche si guasti e non sia possibile ripristinarne il funzionamento si deve procedere con le modalità previste per il soccorso ai treni.

Art. 15
Arrivo e fermata dei treni
Ricevimento su binario ingombro

1. L'AdC deve effettuare le fermate d'orario o prescritte indipendentemente dalle indicazioni fornite dai segnali fissi o dalle segnalazioni ricevute in cabina di guida.
2. Nell'orario di determinati treni viaggiatori possono essere previste fermate facoltative a richiesta dei viaggiatori in arrivo o in partenza da effettuarsi con le modalità stabilite dal RS e dalla PGOS-IF.
3. Nelle stazioni i treni devono, di regola, essere ricevuti sul binario di corsa o, quando vi abbiano fermata, su quello che risulta più adatto al servizio viaggiatori, tenuto anche conto della composizione dei treni stessi.
4. L'AdC deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al servizio viaggiatori, senza oltrepassare il termine dell'itinerario di arrivo.
L'AdC, se ricevuto su binari muniti di tabelle di orientamento di cui all'art. 65 bis, comma 1 del RS, deve rispettarne, per quanto possibile, le relative indicazioni.
5. Quando un treno è in ritardo il RdC dovrà sopprimere nella propria stazione e nei posti intermedi fino alla stazione successiva, la fermata di orario o prescritta che non occorra per il servizio viaggiatori e non sia altrimenti necessaria.
6. In determinate località di servizio individuate da apposito segno convenzionale in Orario di servizio, qualora non sia stato possibile far preavvisare un treno di non effettuare una fermata d'orario o prescritta, il RdC della stazione interessata può evitarne l'arresto disponendo il segnale di partenza a via libera.
Per un treno viaggiatori anche se non ordinario, la procedura su descritta è applicabile alle sole fermate escluse dal servizio pubblico per indicazione d'orario, o prescritte non per servizio viaggiatori.
7. Costituisce ingombro un qualsiasi ostacolo posto prima del o sul binario di ricevimento, oppure all'uscita di esso a meno di 50 metri oltre il termine dell'itinerario di arrivo.
8. Nei casi previsti dal RS per indicare l'ingombro deve essere esposto un segnale di arresto a mano a 100 metri dall'ostacolo oppure in corrispondenza dello stesso.
9. Salvo i casi di cui al comma 10, i treni che devono entrare in stazione sul binario di ricevimento ingombro anche solo all'uscita o tronco con paraurti, nei limiti anzidetti, devono essere avvisati con comunicazione registrata (*"A... SARETE RICEVUTI SU BINARIO DI RICEVIMENTO INGOMBRO [o TRONCO]"*), del ricevimento su binario ingombro o tronco e ricevuti con il segnale di protezione a via impedita.
In tal caso non deve essere utilizzato il segnale di avanzamento e il segnale d'arresto deve essere posto in corrispondenza dell'ostacolo.
Analogha procedura deve essere adottata quando l'ingombro si trova prima del binario di ricevimento e un treno debba eccezionalmente essere ricevuto in stazione; in quest'ultimo caso, l'ostacolo deve essere sempre protetto con il segnale di arresto a mano a 100 metri e i treni devono essere avvisati con comunicazione registrata: *"A..... SARETE RICEVUTI SU ITINERARIO CON INGOMBRO PRIMA DEL BINARIO DI RICEVIMENTO"*.
10. I treni possono essere ricevuti con il segnale di protezione a via libera e l'avviso di cui al precedente comma non occorre:
 - a) nelle stazioni di testa indicate come tali nell'orario di servizio, rispetto al paraurti di binario tronco;
 - b) quando il treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale di protezione previsto dal RS per ingresso su binario ingombro o corto; in tal caso il segnale di arresto a mano può essere presentato in corrispondenza dell'ostacolo.
11. L'AdC, nei casi di cui ai commi 9 e 10 deve avanzare sul binario di ricevimento con cautela per poter arrestare il treno in prossimità del paraurti o del segnale di arresto posto a protezione dell'ingombro, oppure in prossimità dell'ingombro stesso, come previsto dal RS.

12. Nelle stazioni di testa indicate come tali nell'orario di servizio, rispetto al paraurti di un binario tronco i treni devono essere ricevuti a velocità non superiore a 60 km/h; tale restrizione deve essere imposta dal segnalamento o dall'orario di servizio.

In caso di guasto, assenza o anormalità al sistema di protezione della marcia del treno, la suddetta velocità non deve essere superiore a 30 km/h, indipendentemente dalle indicazioni del segnalamento o dall'orario di servizio e salvo limitazioni più restrittive.

13. Quando l'AdC si accorgesse di essere indebitamente ricevuto su di un binario ingombro, o incompatibile al servizio del proprio treno, o diverso da quello sul quale avesse avuto avviso di entrare, oppure su di una linea di diramazione diversa da quella che deve essere percorsa dal treno, deve valersi di tutti i mezzi disponibili per fermare prontamente il treno.

14. Nel caso delle linee esercitate in comando a distanza, qualora il treno termini la corsa in una stazione impresenziata, l'AdC deve trasmettere al DCO la conferma della regolarità della coda del proprio treno e nelle stazioni munite di RAR provvedere all'azionamento della stessa, indipendentemente dal manifestarsi della relativa indicazione ottica e acustica, completando la comunicazione registrata di "giunto" con la dizione "AZIONATA MANIGLIA PER TRENO INCROCIANTE".

Art. 16

Treni in multipla trazione

1. Quando un treno viene rimorchiato da più unità di trazione presenziate è sempre l'AdC di testa che autorizza il movimento del treno, regola la corsa e dà i fischi regolamentari.

2. I fanali delle unità di trazione interposte debbono essere spenti o oscurati.

Art. 17

Segnali d'arresto e di rallentamento non notificati

1. Al presentarsi di un segnale d'arresto non notificato esposto sulla linea o lungo il treno l'AdC deve, senza alcun indugio, fermare subito il treno mettendo in atto tutti i mezzi di frenatura di cui dispone ed attenersi alle disposizioni che gli saranno date.

Nel caso in cui il segnale non fosse presenziato, l'AdC deve, dopo la fermata, mettersi in contatto con il RdC per ricevere le eventuali informazioni.

2. Al presentarsi di un segnale di rallentamento non notificato l'AdC deve rispettarlo percorrendo il tratto in soggezione a velocità non superiore a 10 km/h.

In tale evenienza l'anormalità deve essere notificata con le modalità previste per il caso di rilevamento di un segnale fisso spento.

Art. 18

Precedenze

1. In una stazione ha luogo una "precedenza normale" quando per disposizione d'orario un treno deve esservi trattenuto per lasciare proseguire un altro treno nello stesso senso.

Quando in una stazione, per ritardi o per altre contingenze della circolazione, venga a modificarsi la successione di due treni prevista dall'orario di servizio, si determina una "precedenza anormale".

2. Nel caso in cui il DCO non riesca a comunicare ad una stazione eventualmente presenziata la successione o una variazione della successione dei treni, deve notificare al treno stesso di fermarsi al segnale di protezione della stazione eventualmente presenziata e di annunciarsi con comunicazione registrata al RdC al fine di permettere a quest'ultimo di identificare il treno e dare le opportune istruzioni.

In tal caso il RdC di quest'ultima stazione eventualmente presenziata deve confermare all'AdC con comunicazione registrata la validità della via libera del segnale di protezione precisando il numero del treno.

Lo stesso RdC deve considerare non individuati tutti i treni successivi a quello ricevuto con la procedura sopradescritta, che devono essere fermati al segnale di protezione che potrà essere disposto a via libera solo dopo il riconoscimento da effettuarsi mediante scambio di comunicazioni registrate.

Art. 19

Incroci

1. Sulle linee esercitate a semplice binario i treni circolanti in senso opposto si incrociano in stazioni prefissate. L'incrocio fra due treni può essere "normale" (indicato in orario o di fatto) oppure "anormale" (in seguito a spostamento) e la stazione in cui viene fissato è denominata sede di incrocio.

2. Indipendentemente dagli incroci indicati in orario, una stazione deve ritenersi sede normale di incrocio di fatto quando, per limitazioni di percorso, ritardi o anticipi di corsa, venga a intercorrere nella stazione stessa, fra l'ora reale di arrivo di un treno e quella di partenza di altro in senso opposto, un intervallo di tempo uguale o inferiore a 15 minuti.

3. I RdC, sulla base dell'effettivo andamento della circolazione ferroviaria, possono intervenire, per quanto di competenza, per spostare o disporre lo spostamento di un incrocio.

Art. 20

Treni straordinari e supplementari

1. I treni supplementari, ammessi su linee a semplice binario sono solo a seguito, prendono il numero del treno di cui sono la ripetizione, con l'aggiunta della parola bis, ter o quater.

2. Sono ammessi al massimo tre treni supplementari a seguito ad un determinato treno ordinario o straordinario.

3. In caso di guasto al sistema delle telecomunicazioni che non consenta di completare il processo di annuncio di un treno straordinario o supplementare, la circolazione del treno interessato deve essere sospesa in opportuna precedente stazione fino al ripristino del guasto.

Art. 21

Soppressione, fusione, sostituzione e rieffettuazione di treni

1. Su richiesta delle IF o per iniziativa di LFI secondo le modalità previste dal PIR, il DCO può far sopprimere un treno.

2. Su richiesta delle IF o su ordine del DCO le stazioni possono fondere due treni, sopprimendone uno di essi e facendone proseguire il materiale con altro treno.

3. Il DCO può sopprimere un treno e sostituirlo, effettuando un opportuno straordinario.

4. Qualora risulti necessario per esigenze di servizio e non possa provvedersi con altro straordinario il DCO può disporre per la rieffettuazione di treni precedentemente soppressi (salvo il caso dei treni soppressi fino a nuovo ordine), secondo le norme previste per i treni straordinari.

Art. 22
Anticipo nella corsa dei treni

1. Ai fini della regolarità dell'esercizio i treni possono viaggiare in anticipo sul proprio orario; a tal fine gli agenti di condotta possono attuare d'iniziativa, durante la marcia, ogni possibile anticipo di corsa, viaggiando alla massima velocità consentita.
2. Un treno che espleta servizio viaggiatori non può partire da una stazione o da una fermata per servizio viaggiatori prima dell'ora stabilita.

Art. 23
Interruzioni di circolazione e intervalli d'orario

1. La circolazione dei treni può essere interrotta, secondo le specifiche procedure interne di LFI.
2. Nell'orario di servizio possono essere previsti appositi periodi liberi da treni ordinari, denominati "intervalli d'orario". Durante tali intervalli, esplicitamente elencati nell'orario di servizio stesso, la circolazione può essere interrotta sul binario e nei giorni stabiliti dall'orario medesimo.

Art. 24
Circolazione a binario unico su linea a doppio binario non banalizzata
p.m.

Art. 25
Guasti al blocco elettrico, al blocco radio e alle telecomunicazioni

1. Sulle linee esercitate con il blocco elettrico conta assi, venendone a mancare il funzionamento o quando debba essere considerato guasto, i treni vengono distanziati, sulle linee con comando a distanza, con dispacci di giunto.
2. p.m.
3. p.m.
4. p.m.
5. p.m.
6. In caso di guasto delle telecomunicazioni e comunque in caso di impossibilità di utilizzare i mezzi di comunicazione a disposizione, il personale di LFI deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione allo scopo di assicurare per quanto possibile la continuità della circolazione dei treni. Parimenti, anche l'AdC, in caso di guasto delle telecomunicazioni e comunque in caso di impossibilità di utilizzare i mezzi di comunicazione a disposizione, deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione utilizzabile allo scopo.
Qualora in assenza di autorizzazione al movimento l'AdC non possa mettersi in contatto con il RdC, la circolazione dei treni deve essere sospesa.

Art. 26
Movimenti dei treni con i segnali disposti a via impedita e con le lettere luminose («P», «D» o «A») spente o da segnali non muniti di lettere luminose aventi la sola funzione di protezione di zone soggette a caduta massi

p.m.

Art. 27

Anormalità ad enti che hanno influenza su SCMT/SSC

Soppresso

Art. 28

Ritardi e anomalie nella corsa dei treni – Retrocessione

Parte prima: principi generali

1. Il RdC, in relazione al servizio da svolgere, deve tenersi informato sulla marcia reale dei treni. Inoltre, il RdC che rilevi o venga a conoscenza di una anomalia alla circolazione dei treni deve attivarsi tempestivamente per contattare l'AdC interessato. Nel caso in cui la comunicazione non sia possibile, il RdC deve attivare le procedure per il raggiungimento e l'immobilizzazione del treno e per l'eventuale soccorso dell'AdC

2. Quando un treno è in ritardo l'AdC ha l'obbligo di recuperare per quanto possibile il ritardo stesso.

3. Quando il personale dei treni noti qualche anomalia o irregolarità che possa compromettere la sicurezza del proprio o di altri treni, salvo disposizioni particolari, deve arrestare il treno e provvedere possibilmente per l'eliminazione dell'anomalia. Il personale dei treni deve inoltre comunicare, prima possibile, l'evento al RdC interessato, fornendo tutti i possibili elementi utili ed in particolare:

- a) il ruolo di chi chiama e il numero del proprio treno;
- b) il punto di arresto (segnale, progressiva chilometrica, località di servizio, punto singolare della linea, opera d'arte, galleria, ecc.)
- c) la descrizione sintetica dei fatti accaduti, degli eventuali passeggeri coinvolti, dell'entità dei danni all'infrastruttura e al materiale rotabile e dell'eventuale coinvolgimento di treni di merci pericolose;
- d) gli eventuali altri treni interessati dall'anomalia;
- e) la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento;
- f) ogni altra notizia ritenuta utile.

In tale evenienza, ove necessario, l'AdC deve anche assicurare l'immobilità del treno. Il personale dei treni deve inoltre rispettare le ulteriori procedure interne emanate dall'IF di appartenenza.

4. Quando si renda necessario l'arresto di un treno in linea, l'AdC deve evitare, compatibilmente con la situazione in atto, di arrestare il convoglio in corrispondenza di viadotti o all'interno delle gallerie. Inoltre, se possibile tale arresto deve avvenire in corrispondenza di una stazione o di una fermata.

5. L'AdC che rilevi un'anomalia che possa compromettere la sicurezza della circolazione deve provvedere ad arrestare la circolazione con i mezzi di cui dispone, nella maniera più sollecita e tempestiva, in relazione alle circostanze ed alle possibilità pratiche presenti al momento.

6. Il personale che presenzia il transito di un treno e rileva segni di anomalia in genere ad un veicolo, deve provvedere per l'arresto immediato del treno. Dopo l'arresto, il RdC interessato deve avvisare l'AdC dell'anomalia, affinché questi proceda agli accertamenti di sua spettanza ed indichi poi le cautele necessarie per il proseguimento.

Parte seconda: indebito superamento a via impedita dei segnali fissi (SPAD) o incidenti e inconvenienti di esercizio

7. Il RdC, allorché rilevi un evento attribuibile all'operato del personale delle IF addetto alla condotta di treni e manovre, deve:

- a) arrestare o richiedere l'arresto del treno o della manovra qualora non fossero già fermi;
- b) notificare con comunicazione registrata l'evento all'AdC;
- c) attivare gli avvisi e i flussi di comunicazione previsti dalle norme di esercizio e dalle procedure di LFI.

Qualora l'evento avvenga in linea oppure in una località di servizio diversa da una stazione, il RDC che notifica l'evento all'AdC deve provvedere a vincolare la ripresa della marcia al proprio nulla osta.

Il personale che ha notificato l'evento provvederà a far pervenire l'avviso dell'accaduto al DCO di giurisdizione che, ricevuta notizia dell'evento, si dovrà interfacciare immediatamente con il Referente accreditato dell'IF per comunicare l'evento.

8. Il Referente accreditato dell'IF, assunte le informazioni necessarie, deve provvedere in tempi brevi alla sostituzione del personale.

Tuttavia, previa comunicazione al DCO, il Referente accreditato dell'IF potrà, valutato lo stato psico-fisico dell'AdC coinvolto, in coerenza con quanto previsto dal SGS della propria IF:

- a) *in caso di arresto in stazione*, richiedere all'AdC l'esecuzione delle manovre per il ricovero del materiale;
- b) *in caso di arresto in piena linea*, disporre la prosecuzione del treno fino alla prima località di servizio utile indicata dal DCO.

Il Referente accreditato dell'IF deve dare al DCO apposita comunicazione registrata delle decisioni assunte.

9. In ogni caso, il DCO, se i tempi di sostituzione del personale risultassero incompatibili con le esigenze di circolazione, o in assenza delle determinazioni da parte del Referente accreditato dell'IF, potrà adottare le procedure per lo sgombero della linea.

10. I commi precedenti non si applicano qualora un segnale si disponga improvvisamente a via impedita e l'arresto del treno avvenga oltre tale segnale. In tal caso, per la ripresa della corsa l'AdC deve essere autorizzato dal RdC con apposita prescrizione.

Parte terza: sobbalzi e rottura rotaia

11. L'AdC che riscontri, in un determinato tratto di linea o nell'ambito di una località di servizio, anomalie nella marcia del proprio treno (salti, sobbalzi, sbandamenti, ecc.) di origine imprecisata, ma tali da far comunque ritenere possibile l'esistenza di anomalie al binario, deve arrestare il treno nella prima stazione utile per notificare l'anomalia al DCO LFI. *Nel caso venga istituita una riduzione di velocità, la stessa deve essere delimitata dal punto in cui avviene la notifica fino al primo cippo chilometrico o località di servizio ubicati oltre il termine del tratto in soggezione.*, se ciò non risulta possibile, le località di servizio limitrofe, tramite comunicazione registrata:

A: "DCO ... (sede) ho riscontrato anomalie alla marcia del treno n. per possibile anomalie al binario da... a... (ovvero: nell'ambito della stazione di ...)".

Ricevuta la comunicazione precedente, il RdC deve regolare d'iniziativa la circolazione treni sul tratto di binario notificato dal macchinista, attivando una riduzione di velocità a 10 km/h da prescrivere treno per treno nella stazione precedente il tratto interessato.

12. Nel caso in cui si riscontri la rottura di una rotaia, la circolazione deve essere arrestata dal RdC appena ricevuta notifica scritta (in analogia al comma precedente), salvo che l'agente della manutenzione non abbia dato le necessarie istruzioni per l'eventuale inoltro dei treni verso il tratto in soggezione.

Parte quarta: indebita presenza di persone o animali di grossa taglia lungo la linea

13. L'AdC che rilevi l'indebita presenza o l'attraversamento della sede ferroviaria da parte di persone o animali di grossa taglia deve comunicare immediatamente tale anomalia al RdC di giurisdizione, fornendo tutte le informazioni necessarie per la puntuale localizzazione dell'evento.

La segnalazione di cui sopra può essere effettuata, secondo le specifiche procedure interne emanate dalle IF, anche a seguito del rilevamento in corso di viaggio di porte non correttamente chiuse e quindi riguardare la presunta caduta di viaggiatori da un treno.

14. Il RdC che verifichi o venga a conoscenza dell'indebita presenza o dell'attraversamento della sede ferroviaria da parte di persone o animali di grossa taglia, qualora non risulti necessario attivare misure più restrittive (p.e. interruzione della circolazione), deve praticare ai treni interessati, fino al ripristino delle normali condizioni, la seguente prescrizione: "Non superate velocità di 30 km/h emettendo ripetuti fischi da (località di servizio o cippo km) a (Località di servizio o cippo km) per (motivo)."

La riduzione di velocità di cui sopra deve essere delimitata dal punto in cui avviene la notifica fino al primo cippo chilometrico o località di servizio ubicati oltre il termine del tratto in soggezione.

15. Lo stesso RdC deve inoltre provvedere per l'avviso ai treni circolanti sul tratto in soggezione, in ambedue i sensi e successivamente a quello che ha fatto la segnalazione, al fine di avere informazioni riguardo al persistere dell'anomalia precedentemente segnalata.

L'AdC, percorso il tratto indicato nella prescrizione, qualora non abbia rilevato la presenza di persone o animali di grossa taglia, ne dovrà informare tramite comunicazione registrata il RdC di giurisdizione, che potrà disporre per la cessazione della prescrizione.

16. Le procedure di cui alla presente Parte devono essere adottate anche nel caso di presenza, lungo la linea, di persone estranee all'esercizio ferroviario ma autorizzate per situazioni di emergenza.

Parte quinta: retrocessione dei treni

17. Un treno può retrocedere nella precedente località di servizio solo in casi eccezionali a seguito dell'autorizzazione del DCO di giurisdizione.

18. Prima di autorizzare la retrocessione, il suddetto RdC deve:

- a) accertare la libertà da veicoli del tratto di linea dalla stazione al punto in cui il treno è fermo, nonché la chiusura dei PL presenti; mancando tale secondo accertamento la retrocessione potrà essere autorizzata solo per il caso di cui al comma 19, prescrivendo all'AdC la marcia a vista specifica su tutti i PL incontrati dal treno in retrocessione;
- b) notificare all'AdC le eventuali necessarie prescrizioni di movimento.

19. Qualora il treno sia dotato di cabina di guida in testa e in coda, la retrocessione deve essere eseguita dalla cabina di guida che si trova in testa al convoglio nel senso della retrocessione.

In questo caso, l'AdC deve contattare il RdC e richiedere l'autorizzazione alla retrocessione, con comunicazione registrata, utilizzando la seguente formula: "*DCO ... AUTORIZZATE RETROCESSIONE TRENO ... CON CABINA DI GUIDA IN TESTA SENSO RETROCESSIONE*".

Il RdC, prima di autorizzare la retrocessione, deve provvedere a inibire l'inoltro di treni dalla stazione in cui il treno retrocederà fino al punto in cui questo si trova tramite i sistemi di segnalamento disponibili e predisporre l'itinerario di arrivo in stazione mantenendo comunque a via impedita il relativo segnale di protezione.

Il RdC autorizzerà quindi la retrocessione con comunicazione registrata all'AdC utilizzando la seguente formula: "*TRENO ... SIETE AUTORIZZATO A RETROCEDERE CON CABINA DI GUIDA IN TESTA AL CONVOGLIO FINO AL SEGNALE DI PROTEZIONE*".

20. Nel caso in cui in coda al convoglio non sia presente una cabina di guida, il veicolo di coda del treno, che costituirà la testa durante la retrocessione, deve essere presenziato da un agente appositamente

abilitato a mansioni di sicurezza. Quest'ultimo deve rimanere in contatto continuo con l'AdC a mezzo di comunicazioni dirette radiotelefoniche, in modo che il movimento sia tempestivamente arrestato qualora si dovessero interrompere le comunicazioni.

L'AdC deve richiedere al RdC l'autorizzazione alla retrocessione, con comunicazione registrata, utilizzando la seguente formula: *DCO ... AUTORIZZATE RETROCESSIONE TRENO ... CON VEICOLO IN TESTA PRESENZIATO*".

Il RdC, prima di autorizzare la retrocessione, deve provvedere a inibire l'inoltro di treni dalla stazione in cui il treno retrocederà fino al punto in cui questo si trova tramite i sistemi di segnalamento disponibili e predisporre l'itinerario di arrivo in stazione mantenendo comunque a via impedita il relativo segnale di protezione.

Il RdC autorizzerà quindi la retrocessione con comunicazione registrata all'AdC utilizzando la seguente formula: *"TRENO ... SIETE AUTORIZZATO A RETROCEDERE CON VEICOLO IN TESTA AL CONVOGLIO PRESENZIATO FINO AL SEGNALE DI PROTEZIONEDI ..."*.

21. Durante il movimento di retrocessione il convoglio non deve superare la velocità di 30 km/h, salvo limitazioni più restrittive dovute a prescrizioni di movimento notificate dal RdC o a prescrizioni tecniche stabilite dall'IF interessata.

22. Il rientro del convoglio in stazione deve avvenire previo arresto al punto indicato nell'autorizzazione, dal quale l'AdC si deve annunciare al RdC.

Nel caso di cui al comma 19, l'ingresso del treno avverrà secondo le norme comuni.

Nel caso di cui al comma 20, il convoglio raggiungerà il binario stabilito con movimento di manovra spinta. In ambedue i casi, al termine della retrocessione l'AdC comunicherà con comunicazione registrata al RdC l'avvenuto ricovero completo del convoglio: *"TRENO RICOVERATO COMPLETO A ..."*.

La successiva ripresa della circolazione potrà avvenire solo dopo che il RdC avrà ricevuto dall'AdC la comunicazione di cui sopra.

Le specifiche modalità di circolazione devono essere stabilite a cura delle IF a valle di idonee analisi di rischio.

23. Sono ammessi limitati movimenti di regresso in piena linea per facilitare l'avviamento di un treno, per portare un treno fuori galleria o in particolari casi di effettiva necessità, purché il movimento non superi l'estesa di 500 m, si arresti comunque ad almeno 100 m dal primo segnale di prima categoria e sia preceduto, a 200 m, da un agente con segnale a mano.

24. In caso d'imminente pericolo la retrocessione di un treno può essere effettuata anche in deroga alle disposizioni di cui ai commi precedenti per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentono e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano.

25. p.m.

Parte sesta: spezzamento dei treni

26. In caso di spezzamento di un treno, l'AdC deve comunicare l'anormalità al RdC ai sensi dell'articolo 25 del RS e disporre per l'immobilizzazione e per la protezione dei veicoli ai sensi del RS.

27. Se le condizioni degli organi di attacco lo permettono, le due parti del treno devono essere ricongiunte con le debite cautele e secondo le procedure interne dell'IF interessata.

Una volta ricongiunto, il treno può riprendere la marcia previa autorizzazione ai sensi dell'art. 25 RS

28. Non potendosi effettuare il ricongiungimento, l'IF deve disporre per il ricovero nella stazione limitrofa delle due parti del treno.

29. Il recupero della parte lasciata in linea deve avvenire secondo le procedure del soccorso.

Parte settima: ricognizione in linea

30. Il RdC che rilevi o venga a conoscenza di un indebito arresto di un treno in linea deve contattare tempestivamente l'AdC del treno stesso o, in caso di sua mancata risposta, il restante personale del treno.

31. Per il raggiungimento e la successiva immobilizzazione del treno possono essere utilizzati, a seconda delle circostanze, mezzi di ricognizione, quali le locomotive isolate o i mezzi d'opera scortati da personale di LFI, nonché mezzi stradali.

L'inoltro dei mezzi di ricognizione deve essere effettuato sullo stesso binario del treno fermo in linea, purché il mezzo di ricognizione sia inviato a seguito.

Il RdC deve prescrivere al mezzo di ricognizione:

- l'effettuazione della ricognizione tra le due località interessate, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h ed emettendo segnalazioni acustiche;
- l'arresto in prossimità del treno fermo in linea.

32. L'arresto di un treno in linea può anche essere rilevato dall'invio di una segnalazione automatica di allarme da parte del treno a seguito dell'attivazione della frenatura di emergenza e della mancata operazione di riarmo della frenatura da parte dell'AdC.

Tale allarme può essere inviato, in funzione dell'organizzazione dell'IF, ad altro agente presente sul treno o al Referente accreditato dell'IF.

Della notifica dell'allarme il Referente accreditato dell'IF deve informare il DCO concordando le modalità per il raggiungimento e l'immobilizzazione del treno fermo in linea, fornendo tutte le informazioni necessarie per l'attivazione delle procedure di cui ai precedenti commi.

Parte ottava: circolazione in galleria

33. Nel caso in cui siano state riscontrate cattive condizioni di respirabilità in galleria, l'AdC ne deve dare tempestiva comunicazione al RdC che deve provvedere ad avvisare l'UMF e l'AM per l'adozione delle azioni necessarie. In ogni caso deve essere inibito l'invio di treni a trazione termica.

34. Il personale dei treni, di stazione e di linea, che abbia fondati motivi per considerare pericolose le condizioni di respirabilità all'interno di una galleria, deve subito provvedere per l'arresto dei treni che si dirigono verso di essa. La percorribilità della galleria può essere ripristinata solo dopo benessere dell'AM.

Parte nona: malore dell'AdC

35. In caso di malore dell'AdC, e qualora esso non possa essere sostituito da altro AdC, si deve procedere con le modalità previste per il soccorso ai treni.

Parte decima: prolungata sabbiatura.

36. I casi in cui l'AdC, per necessità contingenti, effettui o rilevi una prolungata operazione di sabbiatura manuale o automatica, devono essere tempestivamente comunicati al RdC, con comunicazione registrata, specificando con la maggiore precisione possibile la progressiva chilometrica in cui è avvenuta tale operazione. Il RdC deve comunicare ai treni interessati la riduzione della velocità a 10 km/h e richiedere l'intervento dell'AM.

Art. 29
Soccorso ai treni

1. In caso di impossibilità di marcia di un treno per cui si renda necessario procedere allo sgombero dell'infrastruttura, il ruolo di direzione e coordinamento è assunto da LFI, che stabilisce la modalità più idonea per l'attività in questione, secondo quanto stabilito nel PIR.
2. Per il soccorso ai treni possono essere utilizzati mezzi di trazione o treni circolanti a seguito del treno da soccorrere, sulla base di accordi tra il DCO e il Referente accreditato dell'IF.
3. Al verificarsi di inconvenienti che lascino presumere la necessità di dover richiedere soccorso, l'AdC deve darne immediato preavviso verbale al DCO di giurisdizione, fornendo tutte le informazioni necessarie.
4. L'AdC che ha dato il preavviso verbale di soccorso, se il problema permane, deve fare richiesta di soccorso entro un tempo stabilito nel PIR, con le modalità di cui al successivo comma 5, in caso contrario deve comunicare la disdetta e, se necessario, notificare con comunicazione registrata le eventuali limitazioni di velocità relative al successivo percorso. Se entro il tempo stabilito dal preavviso il RdC non ha ricevuto ulteriori informazioni dall'AdC (richiesta di soccorso con comunicazione registrata o disdetta verbale) deve ordinare con comunicazione registrata all'AdC di non muoversi in nessuna direzione.
5. La richiesta di soccorso, completa di tutti i dati, deve essere indirizzata, con comunicazione registrata, dall'AdC al RdC che ha ricevuto il preavviso, utilizzando la seguente formula: "TRENO ... (numero) TONN. ... (massa del treno) FERMO PER GUASTO (precisare il guasto quando possibile) (oppure: PER SVIO, INVESTIMENTO, ECC.) PROSSIMITÀ KM ... (indicare il punto singolare più vicino quando possibile) (oppure: NELLA STAZIONE DI ...). OCCORRE SOCCORSO (aggiungendo, quando ne sia il caso: CARRO ATTREZZI, MEZZI PER IL TRASBORDO, MEDICI, ECC.)".
6. L'AdC di un treno che ha richiesto soccorso deve provvedere a esporre o far esporre un segnale di arresto dal lato di provenienza del soccorso a circa 100 m dal convoglio fermo che servirà da orientamento per la locomotiva di soccorso.
7. Fatta la domanda di soccorso, ancorché venga in seguito a cessarne il bisogno, il treno fermo in linea non deve più muoversi in nessuna direzione prima dell'arrivo del soccorso stesso o di una specifica comunicazione registrata del RdC a cui è stata fatta la richiesta. Solo in caso di imminente pericolo è ammesso, in entrambi i sensi, lo spostamento del treno per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentono e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano ad una distanza di 1000 metri.
8. Per l'invio della locomotiva di soccorso deve essere effettuato un treno straordinario, ad eccezione del caso di cui al comma 17. Il convoglio di soccorso deve essere inoltrato in linea da una delle località di servizio attigue al binario occupato. Il RdC al quale è stata rivolta la richiesta di soccorso deve autorizzare il convoglio di soccorso di iniziativa, o deve darne incarico al RdC della località di servizio eventualmente presenziata dalla quale viene effettuato l'inoltro.
9. Il DCO deve autorizzare il convoglio di soccorso d'iniziativa, o dovrà darne incarico al RdC della stazione eventualmente presenziata dalla quale il treno verrà inoltrato in linea, impartendo con comunicazione registrata, le necessarie istruzioni all'AdC del mezzo di soccorso stesso, che circola in ogni caso come treno, come di seguito precisato.

Invio della locomotiva di soccorso in coda al treno fermo.

10. Il RdC deve notificare all'AdC della locomotiva di soccorso, con comunicazione registrata, oltre alle ulteriori prescrizioni occorrenti, le seguenti prescrizioni:

- *ADC TRENO ... SARETE ISTRADATI SUL BINARIO DI LINEA PER SOCCORRERE TRENO ... FERMO IN PROSSIMITÀ KM ... FRA ... E ...;*
- *PARTITE DA ... CON SEGNALE DISPOSTO A VIA IMPEDITA;*
- *MARCIA A VISTA NON SUPERANDO LA VELOCITÀ DI 30 KM/H SULL'ITINERARIO DI PARTENZA;*
- *PROSEGUITE CON MARCIA A VISTA NON SUPERANDO LA VELOCITÀ DI 30 KM/H E ARRESTATEVI AL SEGNALE D'ORIENTAMENTO POSTO A PROTEZIONE DEL TRENO FERMO DA DOVE AVANZERETE CON LE NECESSARIE CAUTELE PER ACCOSTARVI ALLO STESSO PER LE OPERAZIONI DI AGGANCIO;*
- *DOPO L'AGGANCIO LA RIPRESA DELLA CORSA POTRÀ AVVENIRE A SEGUITO AUTORIZZAZIONE DEL DCO.*

Invio della locomotiva di soccorso in testa al treno fermo

11. Il RdC, dopo aver accertato che il treno precedente quello fermo in linea è giunto nella propria località di servizio, deve notificare all'AdC della locomotiva di soccorso, con comunicazione registrata, oltre alle ulteriori prescrizioni occorrenti, le seguenti prescrizioni:

- *ADC TRENO ... SARETE ISTRADATI SUL BINARIO DI LINEA PER SOCCORRERE TRENO ... FERMO IN PROSSIMITÀ KM ... FRA ... E ...;*
- *PARTITE DA ... CON SEGNALE DISPOSTO A VIA IMPEDITA;*
- *MARCIA A VISTA NON SUPERANDO LA VELOCITÀ DI 30 KM/H SULL'ITINERARIO DI PARTENZA;*
- *PROSEGUITE CON MARCIA A VISTA NON SUPERANDO LA VELOCITÀ DI 30 KM/H E ARRESTATEVI AL SEGNALE D'ORIENTAMENTO POSTO A PROTEZIONE DEL TRENO FERMO DA DOVE AVANZERETE CON LE NECESSARIE CAUTELE PER ACCOSTARVI ALLO STESSO PER LE OPERAZIONI DI AGGANCIO;*
- *DOPO L'AGGANCIO LA RIPRESA DELLA CORSA POTRÀ AVVENIRE A SEGUITO AUTORIZZAZIONE DEL DCO.*

Operazioni tecniche propedeutiche alla ripartenza

12. In tutti i casi di soccorso, all'aggancio dei due convogli deve provvedere il personale del treno che ha richiesto soccorso. Qualora le operazioni per l'aggancio dei materiali, la prova freno o qualsiasi altra esigenza, richiedano l'impegno dell'interbinario da parte del personale dei treni, l'AdC deve comunicare tale esigenza al RdC; quest'ultimo deve provvedere all'arresto della circolazione sui binari attigui e notificare all'AdC con comunicazione registrata "ADC TRENO ... SOSPESA CIRCOLAZIONE SUL/I BINARIO/I ATTIGUI/I".

La necessità delle operazioni di aggancio deve essere comunicata dall'AdC al RdC.

13. Al termine delle operazioni tecniche necessarie, l'AdC del treno soccorso ne darà comunicazione al RdC della località verso cui è diretto: "TRENO SOCCORSO N. ... COMPLETATE OPERAZIONI PROPEDEUTICHE ALLA RIPARTENZA. RICHIESTA AUTORIZZAZIONE AL MOVIMENTO DI RETROCESSIONE/ALLA RIPRESA DELLA MARCIA VERSO ...".

L'AdC del treno unito rispetterà le prescrizioni di movimento in suo possesso per la tratta e il senso di marcia interessati, unitamente a quelle ulteriori notificate dal RdC all'atto dell'autorizzazione alla ripresa della corsa.

Il numero del treno unito è quello del treno soccorso.

14. Nel caso di prosecuzione verso la stazione successiva, nel senso della marcia del treno soccorso, il treno, dopo aver ricevuto l'autorizzazione dal RdC ("TRENO N. ... SIETE AUTORIZZATO A RIPRENDERE LA MARCIA") riprenderà la marcia secondo le norme comuni.

15. Nel caso di movimento di retrocessione, rispetto al senso della marcia del treno soccorso, il treno si muoverà con le norme previste per la retrocessione dei treni.

Soccorso con treno a seguito

16. È consentito il soccorso di un treno viaggiatori fermo in linea con un altro treno circolante a seguito qualora esistano le seguenti condizioni:

- a) assenza di guasti o anomalie al blocco elettrico, ai sistemi di segnalamento già a conoscenza del personale del treno o del RdC;

- b) il treno circolante a seguito sia di materiale compatibile. In caso contrario la possibilità del soccorso è ammessa solo se prevista dalle procedure delle IF coinvolte;
- c) la pendenza massima dei tratti di linea interessati non sia superiore al 15‰.
- d) il treno soccorritore non sia un treno merci.

17. Il provvedimento deve essere autorizzato d'intesa tra il DCO e i Referenti accreditati delle IF interessate che indicheranno anche la località di servizio fino alla quale i due convogli devono viaggiare uniti.

18. Le norme di esercizio sono analoghe a quelle previste per il caso di soccorso con mezzo di soccorso in coda al treno fermo, ad eccezione del numero del treno unito che, in questo caso, è quello del treno che ha prestato soccorso. Resta inteso quindi che l'eventuale comunicazione di "giunto" debba essere richiesta all'AdC del treno che ha prestato soccorso.

19. In tutti i casi di soccorso, le IF dovranno elaborare apposite procedure interne per disciplinare tutti gli aspetti relativi alle operazioni di aggancio e ai controlli del proprio personale. Resta inteso che in tutti i casi il convoglio unito deve rispettare i limiti stabiliti dalle norme tecniche di esercizio della PGOS – IF.

20. p.m.

Trasbordo

Il trasbordo può essere effettuato, previ accordi tra il Referente accreditato dell'IF e il DCO, sia con un altro treno sul binario attiguo sia con un altro treno sullo stesso binario.

21. Il trasbordo in linea dei viaggiatori su un altro treno attiene esclusivamente all'ambito di competenza delle IF che devono definire specifiche procedure interne che comprendano anche la preventiva verifica, da parte del personale delle IF interessate, di tutte le condizioni di sicurezza (utilizzabilità della sede ferroviaria per la discesa dei viaggiatori, condizioni ambientali in cui si effettua il trasbordo, ecc.) per i viaggiatori e per il personale dei treni. Le comunicazioni all'AdC del treno soccorritore fra cui, in particolare, il punto di fermata di quest'ultimo più adatto allo scopo e le modalità di avvicinamento, sono gestite dalle IF interessate.

22. Il treno soccorritore deve essere inoltrato sul binario occupato con le norme del soccorso di cui ai commi precedenti.

23. Le IF devono prevedere delle procedure interne finalizzate all'accertamento, prima della richiesta di autorizzazione alla ripresa della corsa a conclusione delle operazioni di trasbordo, che la sede ferroviaria sia libera da persone, attrezzature o altri ostacoli.

24. La ripresa della corsa del treno su cui sono stati trasbordati i viaggiatori può avvenire solo dopo autorizzazione, con comunicazione registrata, del RdC interessato all'AdC del treno soccorritore, integrata con eventuali ulteriori prescrizioni occorrenti relative alla circolazione in linea.

Art. 30

Disabilitazione ed impresenziamento delle stazioni

p.m.

ELENCO ALLEGATI

ALLEGATO 1	p.m.
ALLEGATO 2	p.m.
ALLEGATO 3	p.m.
ALLEGATO 4	Repertorio dei moduli di prescrizioni ai treni
ALLEGATO 5	p.m.
ALLEGATO 6	Tabella dell'orario normale per l'uso dell'illuminazione
ALLEGATO 7	Documenti di scorta ai treni
ALLEGATO 8	Tesserino ed autorizzazioni riguardanti l'accesso del personale di LFI alle cabine di guida dei veicoli delle imprese ferroviarie circolanti sulla infrastruttura ferroviaria LFI

ALLEGATO 1

ISTRUZIONI PER L'USO DEGLI IMPIANTI SULLE LINEE A DOPPIO BINARIO BANALIZZATE

p.m.

ALLEGATO 2

NORME PARTICOLARI PER LA CIRCOLAZIONE SULLE LINEE IN ESERCIZIO DEI TRENI STORICI NON ATTREZZATI CON SISTEMA DI PROTEZIONE DELLA MARCIA

p.m.

ALLEGATO 3

COMUNICAZIONI VERBALI REGISTRATE (CVR)

p.m.

ALLEGATO 4

REPERTORIO DEI MODULI DI PRESCRIZIONE AI TRENI

PROCEDURE PER LA GESTIONE DELLE PRESCRIZIONI - REPERTORIO DEI MODULI DI PRESCRIZIONE AI TRENI

Il Repertorio dei moduli delle prescrizioni ai treni viene emanato a parte con Disposizione di esercizio di interfaccia dalla Direzione di LFI.

1.1 Le comunicazioni riguardanti la sicurezza della circolazione dei treni devono essere scambiate fra il RdC e l'AdC. Nei casi di arresto ai segnali disposti a via impedita e, in generale, in caso di anomalie nella marcia del treno spetta all'AdC mettersi in comunicazione con il RdC.

1.2 Le prescrizioni di movimento, siano esse programmate (permanenti o di qualche durata) oppure occasionali, devono essere notificate all'AdC.

1.3 L'AdC non può partire se non è in possesso del Riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento e degli occorrenti moduli di prescrizione di cui al successivo Repertorio dei moduli e se nella stazione che delimita il percorso delimitato nel riepilogo il treno non ha fermata d'orario o prescritta.

1.4 La trasmissione delle prescrizioni di movimento programmate può essere rivolta a sequenze di due o più treni, che devono essere stabilite dalle Imprese Ferroviarie nel rispetto dei seguenti criteri:

- i treni di ciascuna sequenza devono essere effettuati dal medesimo personale, fatti salvi eventuali cambi;
- eventuali cambi di personale dovranno avvenire sempre con consegna diretta del riepilogo e delle prescrizioni ad esso allegate.

L'impresa ferroviaria resta in ogni caso responsabile del passaggio di consegne.

L'AdC in servizio sul primo treno della sequenza interessata dovrà contattare il RdC

Le prescrizioni saranno trasmesse tramite i moduli di cui al paragrafo 2 - Repertorio dei Moduli -del presente allegato.

1.5 Resta ferma la facoltà del RdC di poter procedere, al bisogno, alla trasmissione del riepilogo e delle prescrizioni di movimento programmate, treno per treno, o secondo una o più sequenze treni ridotte, come ad es. si può verificare nel caso di attivazione o cessazione di rallentamenti. Ciascun AdC deve identificarsi mettendosi in comunicazione, il prima possibile, con il RdC, sia all'inizio del servizio che in occasione di eventuali cambi di linea.

1.6 Le prescrizioni di movimento notificate dopo la trasmissione del riepilogo o durante il percorso (prescrizioni occasionali) non determinano l'emissione di un ulteriore M40 di riepilogo da parte del RdC; allo scopo ciascuna IF stabilirà con proprie procedure interne le modalità di aggiornamento dei documenti che accompagnano il treno.

1.7 Dopo ricevuti il riepilogo e le prescrizioni, per autorizzare la partenza dei treni dalle stazioni comuni di Arezzo RFI e Sinalunga RFI trovano applicazione le procedure d'interfaccia tra regolatori della circolazione contenute nella Normativa Specifica (c.d. "Normativa Stazioni Comuni") concordata fra i GI RFI-LFI.

1.8 Le prescrizioni di movimento permanenti che si protraggono nel tempo, comprese quelle che sono state o potrebbero essere attivate dal gestore nazionale RFI ambito stazione di Arezzo e/o Sinalunga, possono essere notificate ai treni inserendole in calce alle schede treno, sulle quali verrà altresì inserito specifico richiamo numerato es. ■ 1.

1.9 Le norme in parola relative sia all'emissione del riepilogo delle prescrizioni che alla notifica delle prescrizioni di movimento, sono replicate in specifica sezione del Fascicolo Linea LFI Parte Generale (Sez. 24).

1.10 Le Schede Treno e le Prescrizioni di Movimento programmate (comprese quelle inserite nell'Orario di Servizio) vengono consegnate per via informatica al personale del treno attraverso opportuno sistema informatico, il cui utilizzo è disciplinato da apposite procedure interne. Giornalmente la Sala DCO LFI si interfaccia con la Sala Operativa dell'IF per la trasmissione delle prescrizioni di movimento programmate, che risulteranno attive dal secondo giorno successivo. Le prescrizioni occasionali non sono gestibili tramite tale sistema informatizzato e saranno trasmesse ai treni dal RdC.

1.11 Nella compilazione dei messaggi deve essere utilizzato l'alfabeto fonetico internazionale:

- per identificare le lettere dell'alfabeto;
- per sillabare parole e nomi di località difficili da pronunciare o che potrebbero esserlo frainteso;
- quando si cita l'identità di segnali o punti;
- i numeri devono essere pronunciati cifra per cifra.

Lettere		Numeri
A Alpha	N November	0 = Zero
B Bravo	O Oscar	1 = One
C Charlie	P Papa	2 = Two
D Delta	Q Quebec	3 = Three
E Echo	R Romeo	4 = Four
F Foxtrot	S Sierra	5 = Five
G Golf	T Tango	6 = Six
H Hotel	U Uniform	7 = Seven
I India	V Victor	8 = Eight
J Juliet	W Whisky	9 = Nine
K Kilo	X X-ray	
L Lima	Y Yankee	
M Mike	Z Zulu	

Esempio:

Deviatoi A B = "Deviatoi Alpha Bravo" - Segnale numero XX 831 = "Segnale X-ray X-rayEight Three One".

7. REPERTORIO DEI MODULI DI PRESCRIZIONE AI TRENI

- 2.1 La lingua da utilizzare nella trasmissione dei messaggi e per le operazioni di esercizio è l'italiano.
I moduli sono contenuti in bollettari a fogli numerati progressivamente che si compilano a decalco in doppia copia, normalmente tramite carta chimica auto calcante.
- 2.2 I moduli usati dall'AdC e dal RdC devono essere compilati e numerati in modo identico al termine della comunicazione e ciascun agente deve apporre la propria firma in modo tale da rendere inequivocabile l'identificazione di chi ha firmato.
Nel caso di moduli non compilati a decalco l'uniformità della copia è garantita dalla firma autografa apposta in ciascuna copia.
La firma sui moduli deve essere apposta in modo da rendere inequivocabile l'identificazione di chi ha firmato.
Specifiche note sono normalmente prestampate nei moduli quale ausilio d'immediata consultazione ad uso del personale interessato.
- 2.3 Per le prescrizioni di movimento a carattere permanente di una certa durata è autorizzato dalla Direzione di LFI l'uso di fac-simile dei moduli riprodotti in multiplo a mezzo stampa/fotocopie, con numerazione progressiva e garanzia di leggibilità e chiarezza del testo ivi contenuto; dette prescrizioni possono altresì essere stampate nel Fascicolo Orario - Schede Orario dei treni in calce a ciascuna Scheda Orario ad uso del personale dei treni.
- 2.4 La Normativa specifica ambito stazioni comuni a RFI di Arezzo e Sinalunga, elaborata ed approvata da entrambi i gestori LFI ed RFI, disciplina i rapporti fra i Gestori stessi per quanto attiene le prescrizioni da trasmettere ai treni che interessano le stazioni comuni e relative tratte di linea LFI afferenti.
- 2.5 p.m.
- 2.6 Nel ricordare che le prescrizioni di movimento sono notificate all'AdC, si evidenzia che alcuni blocchetti di moduli potrebbero ancora presentare la firma del capotreno; nelle more del loro aggiornamento e della loro ristampa, dovranno essere utilizzati dall'AdC in luogo del capotreno.
- 2.7 Con apposite norme emanate a parte sono disciplinati la produzione e l'utilizzo di alcuni moduli su supporto informatico.
- 2.8 Nei paragrafi che seguono sono riportati i moduli utilizzati sulla rete LFI e, ove opportuno, le disposizioni per il relativo utilizzo.

8. Moduli di prescrizione ai treni

- 3.1 Modulo SKTM3M40: Utilizzato per trasmettere in via informatica le prescrizioni di movimento programmate all'AdC (Fig.Z).
- 3.2 M3: utilizzato per comunicare all'AdC le prescrizioni di rallentamento (Fig. ZA).
- 3.3 "M40 (Grande)" "M40a" e "M40-T (Trasmissibile Grande)": utilizzati per comunicare agli agenti interessati le prescrizioni per le quali non sia previsto un altro particolare modulo (Figg. ZBa, ZBb, ZBc).
I moduli M40, M40a e M40-T, oltre che consegnati direttamente, possono essere trasmessi a distanza.
Il RdC, quando deve comunicare all'AdC prescrizioni di movimento che prevedono l'uso del mod. M. 40-T, compilerà il modulo in suo possesso e ne trasmetterà il contenuto come un dispaccio.
Il RdC deve dettare testualmente il contenuto di ogni prescrizione da rispettare. Il ricevente ha l'obbligo di collazionare e completare le prescrizioni ricevute sul mod. M. 40-T in suo possesso mentre vengono dettate. Nel trasmettere il contenuto dei moduli, il RdC deve indicare la data, il numero

progressivo del modulo, completato da un numero saltuario di due cifre, le ore di trasmissione e la sua firma.

3.4 M40 TELEC: utilizzato sulle linee telecomandate con B.ca. (Figg. ZCa - ZCb).

I moduli M. 40 TELEC servono per notificare prescrizioni in caso di anomalità, ad esempio: superamento dei segnali disposti a via impedita, mancanza di via libera per guasti al blocco elettrico o altra causa, ecc.

Le prescrizioni contenute nei moduli sono contrassegnate da un numero, da una lettera o da una combinazione di entrambi, secondo un ordine progressivo, con il numero o il riferimento d'ordine incasellato sul lato sinistro del modulo. Tale casella deve essere barrata, contrassegnandola con un segno "X" ben visibile quando la relativa prescrizione deve essere notificata dal RdC e rispettata dal treno. Per la notifica delle prescrizioni dovrà farsi riferimento alla predetta numerazione.

In corrispondenza delle prescrizioni interessate è riportato un asterisco con relativa nota in calce al modulo, che richiama all'AdC la necessità di controllare l'eventuale esistenza dell'avviso accoppiato al segnale da superare a via impedita.

Le prescrizioni contenute nei moduli sono previste in sequenza in modo da interessare in successione quelle relative agli itinerari delle località di servizio, al distanziamento in linea ed infine le varie (es: marcia a vista specifica sui PL, fermata in precedenza dei deviatori in linea, ecc.). Le righe in bianco devono essere utilizzate per praticare le eventuali ulteriori prescrizioni connesse con quelle prestampate.

Tutti gli spazi bianchi nonché le righe in bianco, se non compilati devono essere annullati tracciandovi sopra una riga continua.

Per facilitare la compilazione dei moduli sul retro degli stessi sono specificate le situazioni che richiedono la notifica delle singole prescrizioni prestampate. Tali indicazioni non rivestono carattere normativo ma hanno una funzione di guida per gli operatori.

Ulteriori istruzioni relative alle modalità di compilazione sono riportate nelle "AVVERTENZE" sul retro dei moduli stessi.

Il RdC, quando deve comunicare all'AdC le prescrizioni di movimento che prevedono l'uso del Mod. M. 40 TELEC, compilerà il Mod. M. 40 TELEC in suo possesso e ne trasmetterà il contenuto come un dispaccio indicando i singoli numeri d'ordine.

In ogni caso il RdC deve dettare testualmente il contenuto di ogni prescrizione da rispettare. Il ricevente ha l'obbligo di collazionare e completare le prescrizioni ricevute sul mod. M. 40 TELEC in suo possesso mentre vengono dettate. Nel trasmettere il contenuto dei moduli, il RdC deve indicare la data, il numero progressivo del modulo, completato da un numero saltuario di due cifre, le ore di trasmissione e la sua firma.

Il ricevente, dopo il collazionamento, dovrà trasmettere il numero progressivo del suo modulo completato da un numero saltuario di due cifre facendolo seguire dalla propria firma.

Nella compilazione dei moduli M. 40 TELEC le prescrizioni non notificate devono ritenersi annullate.

3.5 M40 Riepilogo: riporta il riepilogo (anche se non ci sono prescrizioni per il treno in oggetto) delle prescrizioni di movimento ad un treno (Fig. ZD).

Il modulo deve essere utilizzato per riepilogare tipo e quantità di prescrizioni di movimento notificate ai treni prima della loro partenza dalla stazione d'origine; in caso di documenti scorta treno multipli le prescrizioni saranno notificate solamente al primo treno della sequenza interessata ma, al bisogno, il modulo può essere utilizzato treno per treno. Le prescrizioni di movimento notificate al treno dopo la trasmissione del riepilogo o durante il percorso non comportano l'emissione di un ulteriore modulo di riepilogo prescrizioni ma saranno annotate direttamente dall'AdC sul Riepilogo in suo possesso.

Ulteriori note di compilazione relative ai richiami riportati sul modulo sono riportate sul retro del modulo.

3.6 M100b: utilizzato per lo scambio della corrispondenza telefonica tra gli agenti interessati (RdC, stazioni, personale dei treni, personale della manutenzione) (Fig. ZE).

Il modulo M100b è utilizzato per le comunicazioni che devono essere registrate ed è costituito da un protocollo sul quale i fonogrammi devono essere trascritti cronologicamente uno di seguito all'altro, senza lasciare righe in bianco e numerati con un numero progressivo mensile e un numero saltuario da 01 a 99.

Il modulo M100b è utilizzato dalRdC per registrare i dispacci telefonici scambiati con il personale dei treni, con altri regolatori della circolazione o con il personale della manutenzione infrastruttura di LFI. Il Personale dei Treni utilizza il modulo M100b presente in stazione (uffici movimento).

Tutti i fonogrammi devono essere scritti usando penna a sfera e devono essere fatti precedere dalla data.

Ciascun fonogramma, oltre alle indicazioni dello stampato deve contenere nell'ordine:

- il numero progressivo e saltuario del fonogramma in partenza;
- l'agente o il posto destinatario;
- il posto telefonico da cui viene trasmesso;
- il testo;
- il profilo, il cognome e il nome del trasmittente e quelli del ricevente.

I fonogrammi da trasmettere, dopo essere stati scritti sul relativo modulo, devono essere letti con voce chiara, scandendo bene le parole. Il numero dei treni deve essere trasmesso cifra per cifra isolatamente.

Il ricevente, ultimata la trascrizione, ripeterà per intero il fonogramma e alla fine indicherà il proprio profilo, cognome e nome, l'ora della ricezione e il numero progressivo e saltuario che il fonogramma assume nel modulo del proprio posto.

Il trasmittente riporterà sul proprio modulo tali indicazioni, senza le quali il fonogramma deve essere considerato come non trasmesso.

Norme più dettagliate per la trasmissione, il ricevimento e la trascrizione dei fonogrammi sono contenute nell'Istruzione per le telecomunicazioni LFI e nelle "Avvertenze" riportate sulla copertina del protocollo.

SKTM3M40



Mod. M 40 di riepilogo - fronte

TRASMISSIONE ALLA SALA OPERATIVA TFT

Data:

ore:

N° ____ / del DCO LFI

Si dà avviso all'Agente TFT Della sala operativa TFT

Che i treni ordinari e straordinari della linea **Arezzo – Sinalunga**

Previsti in orario il giorno
(2° giorno successivo alla data di cui sopra)

☐ Devono essere in possesso dei seguenti rallentamenti:

RALLENTAMENTI							
N° Progressivo ⁽¹⁾	FRA LE STAZIONI (o nella stazione di)	Fisso con inizio dopo cippo chilometrico ⁽²⁾	Spostabile fra i cippi chilometrici ⁽³⁾	Velocità Km/h	Lunghezza (metri)	Perditempo (minuti)	Prescrizioni specifiche ⁽⁴⁾
TUTTI I TRENI PARI							
TUTTI I TRENI DISPARI							

Prescrizioni specifiche:

A – da rispettare con tutto il treno (per treni viaggiatori)

B – interessa anche la stazione di

C – rallentamenti n. _____ e n. _____ sono configui

D – rallentamenti n. _____ e n. _____ sono ravvicinati

E – preceduto da fermata

F – preceduto da fermata e successivo pilotaggio / nulla osta (7) dell'agente LFI dell'armamento che presenzia il rallentamento

G – ATTIVO / CESSA A PARTIRE DALLE ORE _____ TRENO _____ DEL GIORNO _____

H – ATTIVO / CESSA A PARTIRE DALLE ORE _____ TRENO _____ DEL GIORNO _____

I – ATTIVO / CESSA A PARTIRE DALLE ORE _____ TRENO _____ DEL GIORNO _____

L – ATTIVO / CESSA A PARTIRE DALLE ORE _____ TRENO _____ DEL GIORNO _____

M –

N –

☐ Devono essere in possesso delle seguenti ulteriori prescrizioni:

TRENI PARI:

TRENI DISPARI:

☐ Non hanno rallentamenti ed altre prescrizioni in carico.

DCO LFI TRASMITTENTE

.....
(Cognome N. e firma)

AGENTE TFT RICEVENTE

..... N° ____ / di conferma ricevimento prescrizioni.
(Cognome N.)

TRASMISSIONE ALLA SALA DCO

data:

ore:

N° ____ / dell'Agente TFT

Si dà avviso alla sala DCO LFI che i treni ordinari e straordinari della **linea Arezzo – Sinalunga** previsti in orario per il giorno _____ sono in possesso delle prescrizioni comunicate dalla sala DCO LFI con M40 Riepilogo n. ____ / ____ del giorno _____ ore _____ e che le prescrizioni stesse sono state regolarmente inserite nel sistema scheda treno in uso (SKTM3M40).

AGENTE TFT TRASMITTENTE

.....
(Cognome N.)

DCO LFI RICEVENTE

..... N° ____ / di conferma ricevimento caricamento prescrizioni.
(Cognome N. e firma)

M.3

PER IL DIRIGENTE ⁽¹⁾

mod. **M 3**



Codice ⁽²⁾ data N° 0001 / del Dirigente
ora:

Linea ⁽³⁾ : ☐ Arezzo – P. Stia ; ☐ Arezzo – Sinalunga

Trasmesso da ⁽³⁾ : ☐ DCO LFI ; ☐ DM LFI stazione di

Si ordina al macchinista dei TRENI sotto indicati di osservare i seguenti:

RALLENTAMENTI								
N° Progressivo ⁽⁴⁾	FRA LE STAZIONI (o nella stazione di)	Fisso con inizio dopo cippo chilometrico ⁽⁵⁾	Spostabile fra i cippi chilometrici ⁽⁵⁾	Velocità Km/h	Lunghezza (metri)	Perditempo (minuti)	Prescrizioni specifiche ⁽⁶⁾	
TRENI PARI n° (depennare se non occorre) ⁽²⁾								
TRENI DISPARI n° (depennare se non occorre) ^(2bis)								

Prescrizioni specifiche:

A – da rispettare con tutto il treno (per treni viaggiatori)

B – interessa anche la stazione di

C – rallentamenti n. e n. sono contigui

D – rallentamenti n. e n. sono ravvicinati

E – preceduto da fermata

F – preceduto da fermata e successivo pilotaggio / nulla osta ⁽⁷⁾ dell'agente LFI dell'armamento che presenzia il rallentamento

G –

H –

In caso di trasmissione telefonica, il Ricevente deve collazionare il dispaccio e trasmettere al Dirigente il seguente numero (progressivo/saltuario):

N°:/..... IL RICEVENTE ⁽⁸⁾: cognome

IL DIRIGENTE ⁽⁹⁾: cognome e firma L'AGENTE DI CONDOTTA ⁽¹⁰⁾: cognome

(per i richiami 101 – (1) – (2) – (2bis) – (3) – (4) – (5) – (6) – (7) – (8) – (9) – (10) vedere le note sul retro)

Fig. ZA – Modulo M3



Mod. M. 40 (grande)

N° 1

PER IL MACCHINISTA

Stazione / / 20

(timbro)

Si ordina al MACCHINISTA ed al CAPOTRENO

Si dà avviso

IL DIRIGENTE

Fig. ZBa – Modulo M40a (Grande)



Modulo M. 40a

N° 1

Treno del / / 20

Si ordina a

Si dà avviso

IL MACCHINISTA

IL CAPOTRENO

Fig. ZBb – Modulo M40a (Piccolo)

M.40-T

Mod. M40 T (trasmissibile, grande)



La Ferroviaria Italiana S.p.A.

N° **01** /..... del DCO Pesciola / DM LFI (1)

Stazione di(2)

Data

Ora di trasmissione

Copia per il DCO / DM LFI

Si ordina / si dà avviso (1) all'AGENTE DI CONDOTTA ed al CAPOTRENO del treno :

Il DCO/ DM LFI (1) (cognome e firma)

Agente Ricevente (profilo e cognome)

Il ricevente deve ripetere il dispaccio e comunicare al trasmettente il seguente numero:/..... (progressivo/saltuario)

(1) depennare la dizione non occorrente; (2) completare nel caso di trasmissione a cura DM LFI che presenza la stazione, altrimenti depennare.

Fig. ZBc – Modulo M40 T

FRONTE

Mod. M. 40 TELEC (Bca)



PER IL DCO

Data

N° **01** / del DCO LFI

Ora di trasmissione

Si ordina all'AGENTE DI CONDOTTA ed al CAPOTRENO del treno fermo al segnale di (2) di di rispettare le sotto indicate prescrizioni n° la cui casella è da barrare e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

- ☐ 1 Dovete istradarvi sul binario n° /verso (successivo posto o segnale) (1).
- ☐ 2 Dovete istradarvi sul binario di sinistra / destra (1).
- ☐ 3 Dovete percorrere linea
- ☐ 4 Superate il segnale disposto a via impedita (*).
- ☐ 5 Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato (3).
- ☐ 6 Avanzate in manovra sull'itinerario interessato (3), fermando oltre ciascun picchetto speciale senza impegnare i deviatori e superate gli scambi a valle di ogni picchetto solo dopo averne accertato l'integrità e la regolare disposizione secondo quanto previsto dalle IET punti 1.2.5 e 1.2.5bis. Accertate anche l'integrità e la regolare disposizione dei deviatori non centralizzati esistenti sull'itinerario.
- ☐ 7 Esiste via libera di blocco elettrico.
- ☐ 8 Blocco elettrico non funziona da a
Su tale tratta che è libera da treni rispettate ugualmente tutti i segnali.
- ☐ 9 Siete autorizzati a riprendere la corsa dai segnali di blocco dei posti N° disposti a via impedita con lettera "A" spenta. (*).
- ☐ 10 Proseguite dal segnale di PBI n° disposto a via impedita con lettera "A" spenta (*). Tratto da a libero da treni / Tratto da a libero da treni come da M. 40 TELEC in vostro possesso (1).
- ☐ 11 Marcia a vista in corrispondenza del/dei (1) PL Km.
- ☐ - - - - -
- ☐ - - - - -
- ☐ - - - - -
- ☐ - - - - -
- ☐ - - - - -
- ☐ - - - - -
- ☐ - - - - -
- ☐ - - - - -

(*) Consultare la fiancata principale del FL per eventuale esistenza di avviso accoppiato al segnale da superare a via impedita.

Il DCO LFI
Cognome N. e firma

Agente Ricevente
Profilo, Cognome e N.

Il ricevente deve ripetere il dispaccio e comunicare al trasmittente il seguente numero: / (progressivo / saltuario).

(1) Depennare la dizione non occorrente.

(2) Indicare la funzione del segnale ("Protezione"; "Protezione Esterno"; "Protezione Interno"; "Protezione Interno n°..."; "Partenza"; "Partenza Interno"; "Partenza Interno n°..."; "Partenza Esterno" "Ripetitore di Partenza"; "Sussidiario di partenza"; "PBI n°...").

(3) Nel caso la prescrizione n° 4 sia riferita ad un segnale ripetitore o sussidiario di partenza, l'itinerario interessato è il percorso fino al successivo segnale di partenza.

Fig. ZCa – Modulo M40 TELEC (bca) - fronte

RETRO

Mod. M. 40 TELEC (Bca) - retro

GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI

Il presente modulo deve essere utilizzato dal DCO sulle linee telecomandate (CTC) Arezzo-Stia ed Arezzo-Sinalunga esercitate con il sistema del blocco elettrico conta-assi (sia a semplice che doppio binario).

Intestazione	Deve essere compilata indicando: - la data, il numero di dispaccio (progressivo e saltuario) e l'ora di trasmissione; - il numero del treno, la funzione specifica del segnale ("Protezione"; "Protezione Esterno"; "Protezione Interno n°"; "Protezione Interno"; "Partenza"; "Partenza Interno n°"; "Partenza Interno"; "Partenza Esterno"; "Ripetitore di Partenza"; "Sussidiario di partenza"; "PBI n°....") ed il nome della località interessata. Se trattasi di segnale di PBI barrare lo spazio riservato all'indicazione della località; - il numero delle prescrizioni da rispettare e da barrare.
1	Deve essere notificata, indicando il numero del binario per gli arrivi o il successivo posto per le partenze, quando al treno viene ordinato, <u>con la prescrizione n° 6</u> , di avanzare in manovra sull'itinerario da percorrere oppure quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avanzamento o di avvio a luce lampeggiante.
2	Deve essere notificata, sulle linee banalizzate, per indicare il binario sul quale il treno deve intradarsi. Tale prescrizione occorre anche quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante.
3	Deve essere notificata nel caso di superamento di un segnale che immette su una tratta dove esistono linee affiancate. Deve essere compilata con l'indicazione della linea su cui il treno deve inoltrarsi. Tale prescrizione occorre anche quando il treno viene autorizzato a superare il segnale a via impedita mediante l'attivazione del segnale di avvio a luce lampeggiante.
4	Deve essere notificata nel caso di superamento a via impedita di un segnale di protezione o partenza di un Posto di Servizio. Deve essere compilata specificando la funzione del segnale.
5	Deve essere notificata, <u>in alternativa alla prescrizione n° 6</u> , nei Posti di Servizio presenziati e in quelli impresenziati solo quando esistono le condizioni impiantistiche di cui all'art. 24/1 delle DET.
6	Deve essere notificata, nei Posti di Servizio impresenziati ed <u>in alternativa alla prescrizione n° 5</u> , quando mancano una o più condizioni impiantistiche di cui all'art. 24/1 delle DET. Gli accertamenti sui deviatori devono essere effettuati secondo quanto previsto nei punti 1.2.5 e 1.2.5bis delle IET.
7	Deve essere notificata <u>quando è stata accertata</u> l'esistenza della via libera di blocco elettrico.
8	Deve essere notificata <u>quando il blocco elettrico non funziona e il distanziamento dei treni avviene con il dispaccio di giunto</u> o, nel caso di singoli impianti in telecomando, con la via libera telefonica. Deve essere compilata indicando le località che delimitano la tratta dove il blocco non funziona.
9	Deve essere notificata, congiuntamente alla prescrizione n° 8, quando il treno è autorizzato a riprendere la corsa dai segnali di PBI che proteggano le sezioni di blocco ritenute guaste che non proteggano punti singolari della linea. Deve essere compilata indicando il numero del PBI.
10	Deve essere notificata in caso di spegnimento della lettera "A". Deve essere compilata indicando il numero del PBI, le località che delimitano il tratto di linea protetto dal segnale e depennando una delle due diciture riferite alla libertà del tratto, a seconda che la via libera (giunto treno precedente) sia stata accertata al momento o che sia stata già notificata al treno.
11	Deve essere notificata quando occorre praticare al treno con specifica prescrizione la marcia a vista in corrispondenza del/dei PL. Deve essere compilata indicando la progressiva chilometrica del/dei PL.
	Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni non previste nel modulo, riportando nella corrispondente casella vuota il relativo numero progressivo e barrando la casella medesima. Per una stessa prescrizione possono essere utilizzate più righe; in tal caso, il numero progressivo deve essere riportato nella sola casella corrispondente al primo rigo. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.

AVVERTENZE

Il presente modulo è contenuto in un bollettario a fogli numerati progressivamente due a due, dal n. 01 al n. 75, da compilarsi a decalco. Il decalco resta in sala DCO, l'originale viene trasmesso all'Ufficio Movimento LFI il giorno successivo all'emissione assieme alla restante documentazione di servizio nei modi d'uso.

La firma dei moduli deve essere apposta in modo da rendere inequivocabile l'identificazione di chi ha firmato.

I moduli M40 TELEC servono per notificare prescrizioni in caso di anomalie quali ad esempio: superamento dei segnali disposti a via impedita, mancanza di via libera per guasti al blocco elettrico o altra causa, soccorso ai treni ecc.

Le prescrizioni contenute nel modulo sono contrassegnate da un numero progressivo incasellato sul lato sinistro del modulo stesso. Tale casella deve essere barrata contrassegnandola con un segno "X" ben visibile quando la relativa prescrizione deve essere notificata dal DCO e rispettata dal treno. Le prescrizioni sono previste in sequenza in modo da interessare in successione quelle relative agli itinerari delle località di servizio, al distanziamento in linea ed infine le varie; le righe in bianco devono essere utilizzate per praticare eventuali prescrizioni aggiuntive normalmente connesse con quelle prestampate. **Tutti gli spazi bianchi nonché le righe in bianco se non compilati devono essere annullati tracciandovi sopra una riga continua.** Il DCO compilerà il Mod. M40 TELEC in suo possesso e ne trasmetterà il contenuto come un dispaccio indicando la data, il numero progressivo del modulo, compilato da un numero saltuario a due cifre, le ore di trasmissione, il Cognome N. e la sua firma. Il ricevente, dopo il collazionamento, dovrà trasmettere il numero progressivo del suo modulo compilato da un numero saltuario di due cifre facendolo seguire dal suo profilo e Cognome N.; **le prescrizioni non notificate devono ritenersi annullate con le suddette modalità.**

Fig. ZCb – Modulo M40 TELEC (bca) - retro

M.40 Riepilogo - FRONTE

PER L'AGENTE DI CONDOTTA ⁽¹⁾ Mod. M 40 di riepilogo

Trasmesso da ⁽²⁾: ☐ DCO Pesciola; ☐ stazione di data:

N°/..... del Dirigente⁽⁴⁾
ore:

Si dà avviso all'Agente di Condotta ed al Capotreno che i treni n. odierni ⁽³⁾:

☐ Devono essere in possesso delle seguenti prescrizioni: n° M3, n° M40, il cui contenuto è già stato notificato collazionandolo verbalmente;

☐ Non hanno prescrizioni in carico.

IL DIRIGENTE ⁽⁴⁾ IL CAPOTRENO ⁽⁵⁾

.....
(cognome) (cognome e firma)

In caso di trasmissione telefonica il Capotreno deve collazionare il dispaccio e trasmettere al Dirigente Movimento il seguente numero (progressivo/saltuario): **N°...0001.../**

(per richiami ⁽¹⁾ - (2) - (3) - (4) - (5) vedere le note sul retro)

M.40 Riepilogo – RETRO

Note di compilazione:

Il presente modulo deve essere utilizzato per riepilogare tipo e quantità di prescrizioni di movimento notificate ai treni prima della loro partenza dalla stazione d'origine; in caso di documenti scorta treno multipli le prescrizioni saranno notificate solamente al primo treno/tradotta della sequenza interessata ma, al bisogno, il modulo può essere utilizzato treno per treno. Le prescrizioni di movimento notificate al treno dopo la trasmissione del riepilogo o durante il percorso saranno annotate direttamente dal capotreno sul documento scorta treno senza l'emissione di un ulteriore modulo di riepilogo prescrizioni.

(1): il Capotreno consegnerà al Macchinista la sua copia e quest'ultimo l'alleggerà al bollettino di trazione o altra documentazione analoga in uso; il capotreno alleggerà la propria copia, firmata dal macchinista, al documento di scorta treno o altra documentazione analoga in uso;

(2): barrare con una "X" il caso d'interesse, aggiungendo, se occorre, il nome della località di servizio di giurisdizione del Dirigente Movimento che trasmette il modulo;

(3): barrare con una "X" il caso d'interesse secondo quanto comunicato dal Dirigente Movimento; in caso di errore depennare completamente il punto elenco errato tracciandovi sopra una riga (mantenendolo leggibile) e barrare con una "X" il restato punto elenco;

(4): il Capotreno scriverà negli appositi spazi il cognome (in stampatello), il numero progressivo ed il numero saltuario del Dirigente che ha trasmesso il modulo nonché la data e le ore di trasmissione; il Capotreno, dopo collazionato il dispaccio, ne confermerà la ricezione trasmettendo al Dirigente il numero progressivo prestampato in basso a destra, seguito da un numero saltuario compreso fra 0 e 99;

(5): per memoria;

(6): Il Capotreno scriverà, nell'apposito spazio, il proprio cognome (in stampatello) seguito dalla propria firma e consegnerà il modulo al macchinista.

Fig. ZD – Modulo M40 Riepilogo

M-100 b (normal)

Fig. ZE – Modulo M100b

ALLEGATO 5

PROCEDURA TRENO PRONTO

p.m.

ALLEGATO 6

TABELLA DELL'ORARIO NORMALE PER L'USO DELL'ILLUMINAZIONE

Mesi	Quindicina	Infrastruttura LFI			
		Segnali		Stazioni e Treni	
		Spegnimento	Accensione	Spegnimento	Accensione
Gennaio	1a	7.45	16.55	7.15	17.20
	2a	7.35	17.10	7.05	17.35
Febbraio	1a	7.20	17.35	6.50	18.—
	2a	7.—	17.55	6.05	18.40
Marzo	1a	6.35	18.15	5.45	19.—
	2a	6.05	18.35	5.20	18.40
Aprile	1a	5.35	18.55	5.05	19.20
	2a	5.10	19.15	4.40	19.40
Maggio	1a	4.50	19.30	4.20	19.55
	2a	4.35	19.50	4.05	20.15
Giugno	1a	4.25	20.—	3.55	20.25
	2a	4.25	20.10	3.55	20.35
Luglio	1a	4.30	20.10	4.—	20.35
	2a	4.45	19.55	4.15	20.20
Agosto	1a	5.—	19.40	4.30	20.05
	2a	5.15	19.15	4.45	19.40
Settembre	1a	5.35	18.50	5.05	19.15
	2a	5.55	18.20	5.25	18.45
Ottobre	1a	6.10	17.50	5.40	18.15
	2a	6.30	17.25	6.—	17.50
Novembre	1a	6.50	17.05	6.20	17.30
	2a	7.10	16.45	6.40	17.10
Dicembre	1a	7.30	16.40	7.—	17.05
	2a	7.40	16.40	7.10	17.05

N.B.: Durante le ore crepuscolari e le prime del mattino, da indicarsi mediante disposizioni specifiche, nonché nelle giornate piovose o con cielo coperto si potrà ritardare alquanto lo spegnimento od anticipare alquanto l'accensione.

Nel periodo in cui è in vigore l'ora legale l'accensione o lo spegnimento debbono essere ritardati di un'ora.

ALLEGATO 7

DOCUMENTI DI SCORTA AI TRENI

CARATTERISTICHE E NORME PER L'USO DEI DOCUMENTI DI SCORTA AI TRENI

1. GENERALITÀ

I documenti di scorta ai treni sono:

- a) il Riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento, ad uso dell'AdC;
- b) un documento riportante le caratteristiche di frenatura e composizione del treno, ad uso dell'AdC.
- c) un documento contenente, per i treni composti da materiale ordinario, i dati di composizione relativi alla parte rimorchiata del treno.

Per i treni viaggiatori a composizione bloccata, e per i treni di materiale ordinario se ritenuto opportuno dalle IF, i dati di composizione di cui alle lettere b) e c) possono essere contenuti in un unico documento.

I documenti di scorta ed i moduli delle prescrizioni devono essere conservati, a cura delle IF.

2. RIEPILOGO DEI MODULI DELLE PRESCRIZIONI DI MOVIMENTO

2.1 Riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento

Il Riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento, definito da Disposizione di esercizio di interfaccia emanata a parte dalla Direzione di LFI ai sensi dell'allegato 4, è un documento che deve scortare ogni treno dalla stazione di origine a quella di termine corsa, nel quale sono riepilogati i moduli delle prescrizioni di movimento.

Tale documento può essere riferito all'intero percorso del treno o solo ad una sua parte nel caso di una località dove è programmato il cambio delle prescrizioni di movimento, dove verrà consegnato il riepilogo per la tratta successiva.

L'AdC non può partire se non è in possesso del Riepilogo e se nella stazione che delimita il percorso indicato nel Riepilogo stesso non ha fermata d'orario.

3. DOCUMENTO RIPORTANTE LE CARATTERISTICHE DI FRENATURA E COMPOSIZIONE DEL TRENO

Il documento deve contenere i dati relativi alle caratteristiche dei veicoli in composizione ad un treno.

Il documento deve essere consegnato all'AdC e accompagna ogni treno, per l'intero percorso dalla stazione di origine a quella di destinazione.

Il documento deve essere redatto dall'IF secondo proprie procedure interne e deve contenere almeno i seguenti dati reali del treno:

- a) numero del treno e data di effettuazione;
- b) il gruppo dei mezzi di trazione presenti nel treno;
- c) il rango ammesso dai mezzi di trazione presenti nel treno;
- d) la velocità ammessa dai veicoli in composizione al treno;
- e) il rango ammesso dai veicoli in composizione al treno;
- f) la percentuale di massa frenata del treno;
- g) il tipo di freno;
- h) la lunghezza del treno, compresi i mezzi di trazione;

Il documento deve essere aggiornato con i nuovi dati reali del treno, nel caso di variazione dei dati di composizione e/o frenatura che avvengono durante il percorso.

Nello stesso documento dovranno essere riportate anche tutte le eventuali anomalie alle apparecchiature del freno dei veicoli e operazioni di verifica e constatazioni al materiale.

Le IF dovranno stabilire apposite procedure per le modalità di consegna e di custodia del documento.

Un unico documento può essere utilizzato per più numeri di treno effettuati con lo stesso materiale, purché con orari prescritti di partenza dalle stazioni di origine dei vari percorsi, ricadenti nella stessa giornata solare.

4. DOCUMENTO CONTENENTE I DATI DI COMPOSIZIONE RELATIVI ALLA PARTE RIMORCHIATA DEL TRENO

In tale documento devono essere contenuti i dati di composizione relativi alla parte rimorchiata del treno, comprese le eventuali variazioni avvenute durante il percorso. Deve scortare il treno dalla stazione di origine a quella di destino e deve essere compilato per tutti i treni di materiale ordinario. Tale documento serve anche per le operazioni di consegna e riconsegna di tutti i veicoli che compongono il treno. I dati sono desunti dalle fiancate dei veicoli e dai documenti di scorta dei carri.

Il documento deve contenere almeno i seguenti dati:

- a) elenco dei veicoli in composizione: l'ordine di esposizione dei veicoli deve avvenire iniziando da quello di testa nel senso di marcia del treno nella stazione di origine;
- b) veicoli con freno isolato;
- c) operazioni di preparazione dei treni (secondo quanto previsto dalle apposite procedure delle IF);

Per ciascun veicolo deve essere indicato:

- il numero di servizio;
- gli assi carichi e vuoti;
- lunghezza;
- massa da frenare;
- massa frenata di ciascun regime di frenatura (P, G o R);
- tipo di freno;
- stazione di partenza;
- stazione di arrivo;

e, in aggiunta, per i treni merci:

- esistenza del freno di stazionamento;
- il contenuto⁴;
- codice di lotissement;
- velocità massima dei carri rimorchiati;
- lettera distintiva dei limiti di carico massimo dei carri in composizione (es. B2, C3, ecc.);
- valore della codifica dei trasporti combinati codificati.

⁴Per eventuali trasporti di merci pericolose (compresi i carri vuoti non bonificati) deve essere riportato, per ciascuna tipologia di merce caricata sul carro, il numero identificativo di pericolo e il numero ONU della merce stessa, nonché le necessarie "istruzioni scritte" riportanti le norme comportamentali da rispettare in caso di inconvenienti, secondo quanto previsto dal RID e dalla legislazione vigente.

ALLEGATO 8

TESSERINO ED AUTORIZZAZIONI RIGUARDANTI L'ACCESSO DEL PERSONALE DI LFI ALLE CABINE DI GUIDA DEI VEICOLI DELLE IMPRESE FERROVIARIE CIRCOLANTI SULLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA LFI

1. Generalità

L'accesso del personale autorizzato di LFI alle cabine di guida dei treni delle IF è consentito, in applicazione del Decreto ANSF n. 5/2010, per la verifica programmata e straordinaria dello stato manutentivo dell'infrastruttura.

1.2 Tipologie delle autorizzazioni

- **Nominativa**: concesse individualmente, con fotografia, estremi del titolare e validità indicata sul cartellino identificativo (figura al seguito superiore). Consentono, previo preventiva comunicazione, l'accesso incondizionato alle cabine di guida dei veicoli delle IF.

- **Non Nominativa** : concesse dalla Struttura Operativa di riferimento, con validità indicata nel cartellino identificativo (figura al seguito inferiore). Consentono, previo preventiva comunicazione, l'accesso incondizionato alle cabine di guida dei veicoli delle IF.

Anno/n. progressivo		
AUTORIZZAZIONE NOMINATIVA PER L'ACCESSO ALLE CABINE DI GUIDA DEI ROTABILI DI LFI E DELLE IF CIRCOLANTI SULLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA LFI		
Nome e Cognome : (Mario ROSSI)		Foto
Lugo di nascita : (Roma)		
Data di nascita: (00/00/0000)		
CID : (444444)		
Profilo: (Dirigente)		
Il possessore del presente documento è autorizzato a viaggiare in cabina di guida dei treni di LFI e delle IF circolanti sulla Infrastruttura Ferroviaria LFI, per verifica programmata o straordinaria dello stato manutentivo dell'infrastruttura, e nei casi previsti, per istruzione. Nei soli treni di LFI anche per verifica delle competenze del personale di condotta.		
Il presente documento scade il 00/00/000		
N.B. Il presente documento non sostituisce il titolo di viaggio.		

Anno/n. progressivo		
AUTORIZZAZIONE NON NOMINATIVA PER L'ACCESSO ALLE CABINE DI GUIDA DEI ROTABILI DI LFI E DELLE IF CIRCOLANTI SULLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA LFI		
Struttura Interessata (es. Direzione Tecnica LFI)		
Il possessore del presente documento, da presentare al personale di condotta unitamente alla smart card, è autorizzato a viaggiare in cabina di guida dei treni di LFI e delle IF circolanti sulla Infrastruttura Ferroviaria LFI, per verifica programmata o straordinaria dello stato manutentivo dell'infrastruttura.		
Il presente documento scade il 00/00/000		
N.B. Il presente documento non sostituisce il titolo di viaggio.		

1.3 Comunicazione all'AdC della presenza del personale autorizzato a viaggiare in cabina di guida

La comunicazione all'AdC della presenza di personale autorizzato a viaggiare in cabina di guida avverrà, preventivamente alla partenza del treno, direttamente a cura del personale di LFI preposto alla verifica dello stato manutentivo dell'infrastruttura. Per le verifiche programmate, LFI comunicherà preventivamente alle IF il programma e i nominativi del personale autorizzato; in tal caso compete alle IF avvisare gli agenti di condotta interessati.

Il personale sopracitato dovrà presentare all'AdC il cartellino identificativo (per le autorizzazioni non nominative anche la smart card) precisando le motivazioni della sua presenza.

In caso di svolgimento di corse prova, la responsabilità della verifica delle autorizzazioni per l'accesso alla cabina di guida è dell'AdC, su indicazione del Capo Prova.

L'AdC, dopo la verifica della corretta documentazione presentata, dovrà effettuare opportuna registrazione sul "Riepilogo delle Prescrizioni di Movimento" circa le presenze in cabina di guida.