

ISTRUZIONE PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI

in uso sull'Infrastruttura Ferroviaria di STA

IPCL

Norme di interfaccia ad uso dell'agente di condotta delle IF (IPCL-IF)

Linea Merano – Malles

Edizione 2025

Emanato con Disposizione di Esercizio n° x del xx/xx/xxxx

BOLLA

Indice

Indice	4
Registrazione degli aggiornamenti	7
Articolo 1 – Disposizioni generali	8
Articolo 2 – Rapporti fra il Regolatore della Circolazione e l'Agente di Condotta.....	8
Articolo 3 – Persone ammesse nelle cabine di guida	9
Articolo 4 – Stazionamento delle Unità di Trazione.....	10
Articolo 5 – Stazionamento dei veicoli.....	11
Articolo 6 – Rete ferroviaria, convogli, treni, manovre	12
PARTE PRIMA: RETE FERROVIARIA	12
PARTE SECONDA: CONVOGLI, TRENI E MANOVRE.....	14
Articolo 7 – Sistemi di esercizio.....	15
Articolo 8 – Regimi di circolazione	16
Articolo 9 – Sistemi di protezione della marcia	17
Principi di interfaccia che regolano la circolazione di treni temporaneamente privi di protezione della marcia.....	17
Articolo 10 – Comunicazioni riguardanti la sicurezza dell'esercizio.....	18
Articolo 11 – Rallentamenti.....	19
Articolo 12 – Itinerario di arrivo, partenza, transito e dispositivi di sicurezza	21
Articolo 13 – Partenza ed avviamento dei treni.....	24
Articolo 14 – Percorso dei treni.....	25
Articolo 15 – Arrivo e fermata dei treni – Ricevimento su binario ingombro	29
Articolo 16 – Treni in multipla trazione	31
Articolo 17 – Segnali d'arresto	31
Articolo 18 – Precedenze	32
Articolo 19 – Incroci	32
Articolo 20 – Treni Straordinari e Supplementari	33
Articolo 21 – Soppressione, fusione, sostituzione e rieffettuazione di treni	33
Articolo 22 – Anticipo nella corsa dei treni	34

Articolo 23 – Interruzioni di circolazione e intervalli d’orario	34
Articolo 24 – Soppresso	35
Articolo 25 – Guasto al Blocco Radio e alle telecomunicazioni	35
Articolo 26 – Soppresso	36
Articolo 27 – Soppresso	36
Articolo 28 – Ritardi e anomalie nella corsa dei treni – Retrocessione	36
PARTE PRIMA: PRINCIPI GENERALI	36
PARTE SECONDA: INDEBITO SUPERAMENTO DI UNA “EOA” A VIA IMPEDITA DEI SEGNALI FISSI (SPAD) O INCIDENTI E INCONVENIENTI DI ESERCIZIO	37
PARTE TERZA: SOBBALZI E ROTTURA ROTAIA	39
PARTE QUARTA: INDEBITA PRESENZA DI PERSONE O ANIMALI DI GROSSA TAGLIA LUNGO LA LINEA	39
PARTE QUINTA: RETROCESSIONE DEI TRENI	40
Treno con cabina di guida in testa al convoglio nel senso della retrocessione	41
Treno privo di cabina di guida in testa al convoglio nel senso della retrocessione	41
Velocità massima	42
Ripresa della circolazione	43
Limitati movimenti di regresso in linea	43
Retrocessione in caso di imminente pericolo	43
PARTE SESTA: SPEZZAMENTO DEI TRENI	44
PARTE SETTIMA: RICOGNIZIONE IN LINEA	44
Allarme mancato riarmo freno	45
PARTE OTTAVA: CIRCOLAZIONE IN GALLERIA – DEFICIENTE VENTILAZIONE	45
PARTE NONA: MALORE DELL’ADC	45
PARTE DECIMA: PROLUNGATA SABBIAIATURA	46
PARTE UNDICESIMA: AVARIE DI UN APPARECCHIATURA DI BORDO	46
PARTE DODICESIMA: AVARIA DEI SEGNALI DI TESTA E CODA DEI TRENI	46
PARTE TREDICESIMA: AVARIA DEI SEGNALI DI TESTA E CODA DEI TRENI	47
Articolo 29 – Soccorso ai Treni	48
Invio del mezzo di soccorso in coda al treno fermo	49

Invio del mezzo di soccorso in testa al treno fermo.....	50
Operazioni tecniche propedeutiche alla ripartenza	51
Soccorso con treno a seguito	51
Trasbordo.....	52
Articolo 30 – Sospensione dal servizio sulla linea	52
Allegati	54
Allegato 1 – p.m.....	54
Allegato 1bis – Istruzioni per l'Esercizio in Telecomando.....	54
Allegato 2 – p.m.....	54
Allegato 3 – Comunicazioni Verbali Registrate	54
Allegato 4 – Repertorio dei Moduli	54
Allegato 6 – Tabella dell'orario normale per l'uso dell'illuminazione.....	54
Allegato 7 – Documenti di scorta ai treni	54
Allegato 8 – Tesserino ed autorizzazioni riguardanti l'accesso del personale di STA alle cabine di guida dei veicoli delle imprese ferroviarie circolanti sulla infrastruttura STA	54

Registrazione degli aggiornamenti

[illegible]

Articolo 1 – Disposizioni generali

1. In applicazione delle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) e di quanto stabilito dall'Autorità di Sicurezza, le norme di esercizio delle presenti Istruzioni riportano le procedure di interfaccia fra l'Agente di Condotta (AdC) e il Regolatore della Circolazione (RdC – di seguito DCO), limitatamente all'espletamento del servizio di condotta dei treni e indipendentemente dall'Unità di Trazione utilizzata. A cura delle Imprese Ferroviarie (IF) le presenti Istruzioni devono essere integrate con procedure interne.
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 (come l'invio della chiamata 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 "Regolamento sui Segnali in uso sulla Infrastruttura di STA" (RS).

Articolo 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 (LdS) con il DCO di giurisdizione sulla base delle procedure di interfaccia emanate da STA.

3. In caso di inconvenienti di esercizio, per i quali gli accertamenti iniziali permettano di configurare una responsabilità dell'AdC, il DCO 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 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. Il DCO può richiedere all'AdC:
 - a) 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 A ...";
 - b) l'accertamento della regolare disposizione dell'itinerario di corretto tracciato nell'ambito di una Località di Servizio, nei casi previsti dal RS;
 - c) il controllo e la manovra a mano dei deviatori, dove previsto.

Le ulteriori operazioni che possono essere richieste dal DCO all'AdC sulle linee esercitate in Comando a Distanza sono riportate nell'Allegato 1bis.

Articolo 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 Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC) del veicolo.
2. Ai fini ispettivi, il personale dell'Autorità 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 STA 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.

Articolo 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 stazionamento¹ 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 DCO o sulla base di preventivi accordi tra le IF interessate e STA; 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 dei motori termici attivi o il pantografo in presa per l'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 o i motori termici attivi 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 LdS di STA.

¹ Per freno di stazionamento è da intendersi il freno a mano o ad accumulo di energia

Nel caso dell'adozione dello "stazionamento in parking", le IF devono comunicare a STA, 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 40 Ampere;
 - 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.

Quanto disposto al presente comma si applica anche a veicoli che realizzano analoghe funzionalità anche in assenza di una modalità specifica.

Articolo 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.

Articolo 6 – Rete ferroviaria, convogli, treni, manovre

PARTE PRIMA: RETE FERROVIARIA

1. La circolazione ferroviaria si svolge sulla Infrastruttura Ferroviaria di STA, costituita dalla linea Merano-Malles, dalle LdS e da altri punti caratteristici ubicati in linea (fermate).
2. Le linee a semplice binario sono attrezzate per la circolazione dei treni nei due sensi di marcia sull'unico binario disponibile.
3. p.m.
4. Le Località di Servizio svolgono le attività e le funzioni necessarie per la gestione del servizio ferroviario e sono denominate:
 - a. stazioni;
 - b. p.m.
 - c. p.m.
 - d. p.m.
 - e. PdS PL.
5. Le Località di Servizio svolgono le attività e le funzioni necessarie per la gestione del servizio ferroviario e sono denominate Stazioni.

Esse sono normalmente delimitate da segnali Stop Marker di protezione e provviste di segnali Stop Marker di partenza, utilizzate per regolare la circolazione dei treni e munite di impianti atti ad effettuarvi le precedenza fra treni nello stesso senso, e gli incroci fra treni in senso opposto.

Le Stazioni sono le Località di Servizio, adibite al servizio pubblico, sono munite di segnali Stop Marker di protezione e partenza, utilizzate per effettuare le precedenza fra treni circolanti nello stesso senso e incroci fra treni in senso opposto. Quando non siano adibite al servizio pubblico, possono anche denominarsi "Posti di Movimento".

Alcune Stazioni, definite "di regresso", sono munite di segnali Stop Marker di protezione e partenza e svolgono la funzione di distanziamento treni e consentono l'inversione di marcia dei treni. In tali casi il binario di circolazione è l'unico binario della Località di Servizio su cui viene ricevuto il treno e dal quale parte.

Sono definite "PdS PL" particolari LdS che svolgono la funzione di distanziamento dei treni e di protezione PL; sono protette da segnali di blocco con funzione di

segnali di protezione, che possono essere preceduti da segnale Stop Marker con funzione di segnale di protezione esterno.

Le particolari funzioni svolte devono essere indicate nell'Orario di Servizio.

Fra le Stazioni, le Stazioni di Merano e Malles, che delimitano un tronco di linea, assumono particolari funzioni ai fini della gestione delle prescrizioni di movimento e sono denominate "Stazioni Capotronco"; esse sono distinte nell'Orario di Servizio con appositi segni convenzionali.

6. Nell'ambito delle Stazioni si distinguono i *binari di circolazione* (di arrivo, partenza o transito dei treni) ed i *binari secondari* (non adibiti al movimento dei treni ad eccezione di quanto previsto al comma 26 e riportato nell'Orario di Servizio).

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 di regola per il transito dei treni senza 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.

7. p.m.

8. p.m.

9. p.m.

10. Sulla linea sono presenti **altri punti caratteristici**:

- a) Posti di Blocco Intermedi (PBI);
- b) Le Fermate, sono punti della linea appositamente attrezzati per la salita e la discesa dei viaggiatori dai treni, ma di regola sprovvisti di segnali di protezione e di partenza. Esse possono essere ubicate in linea o nell'ambito di una Stazione.

11. I PBI sono punti della linea muniti di segnali fissi ed adibiti al distanziamento dei treni. Sono denominati segnali Location Marker di fine sezione di Blocco.

12. Le Fermate sono punti della linea appositamente attrezzati per la salita e la discesa dei viaggiatori dai treni, ma di regola sprovvisti di segnali di protezione e di partenza. Esse possono essere ubicate in linea o nell'ambito di una Stazione.

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

13.bis p.m.

13.ter. p.m.

14.p.m.

15.p.m.

16.p.m.

17.p.m.

PARTE SECONDA: CONVOGLI, TRENI E MANOVRE

18. 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).

19. 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 dalla documentazione prevista dall'Allegato 7, e dell'Allegato IX della PGOS-IF/PGOS-STA.

La denominazione e la classificazione di un 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 di termine corsa.

Qualsiasi movimento effettuato durante le soste nelle Stazioni intermedie deve considerarsi *manovra*.

20. L'identificazione e la classificazione di un 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.

21. 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 dal GI. 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 e possono

essere messi in circolazione solo a seguito dei treni dei quali sono la ripetizione. I treni supplementari prendono il numero o la sigla del treno normale che li precede e del quale sono la ripetizione, seguito dalla indicazione “bis”, “ter” (numero massimo consentito).

22. Fermo restando quanto riportato al successivo comma 26, **una manovra** è un convoglio che si muove solo all'interno di una LdS con una velocità che deve essere determinata istante per istante dall'AdC, senza mai superare la velocità di 30 km/h.

Il percorso di una manovra, delimitato da segnali fissi di manovra o punti prestabiliti, è detto “istradamento”.

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

24. Soppresso

25. 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.

26. All'interno di una LdS un convoglio deve muoversi come treno (movimento in modalità treno) ogniqualevolta possibile, inclusi i movimenti da un fascio di binari all'altro della medesima LdS e i movimenti da e verso i Raccordi di Stazione. I movimenti di cui al presente comma sono riportati in apposite sezioni del Fascicolo Linea 45 (FL) con la denominazione di “Movimenti ambito Località di Servizio in modalità treno”. Nell'effettuare i suddetti movimenti come treni, i convogli di cui al presente comma possono non essere scortati dalla documentazione di cui al comma 19 di competenza di STA.

27. Un treno per muoversi deve aver ricevuto specifica Autorizzazione al Movimento dal sistema di segnalamento tramite l'indicazione del pertinente segnale fisso o le indicazioni visualizzate in cabina di guida oppure da parte del DCO tramite prescrizione di movimento.

Articolo 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 LdS e, con l'ausilio dei Sistemi di distanziamento, nei tratti di linea fra le LdS.

2. Il Sistema di esercizio della linea Merano - Malles: si basa sulla logica funzionale del "Comando e Controllo a distanza Multistazione" (ACCM) degli enti di sicurezza delle LdS della linea e, sotto certe condizioni tecnologiche, anche della linea, da parte di un DCO in possesso della prescritta abilitazione, ubicato fisicamente in un "Posto Centrale" che impartisce i comandi a distanza e rileva i controlli di posizione degli enti di sicurezza (Sistema di esercizio del "Comando a Distanza"), garantendo il medesimo livello di sicurezza degli Apparatì di Stazione e dei Sistemi di Blocco; in tale Sistema di esercizio alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dal DCO all'AdC.

Le modalità con le quali le LdS possono essere esercitate e le ulteriori specifiche Istruzioni sono emanate a parte dal Gestore dell'Infrastruttura.

3. L'esistenza delle necessarie condizioni di sicurezza è garantita con la concessione di una Autorizzazione al Movimento in supervisione completa da parte del Sistema.
4. Le Stazioni della linea Merano - Malles sono esercitate in Comando a Distanza, ad eccezione della Stazione di Merano che è presenziata da un DM ed è denominata "Stazione Porta". In tal caso la giurisdizione del DM è limitata ai soli movimenti di treni e manovre nell'ambito della Stazione stessa.
5. p.m.
6. p.m.
7. p.m.
8. p.m.
9. L'esercizio ferroviario è coordinato dal Responsabile Circolazione. Al Responsabile Circolazione, in particolare, sono attribuiti anche compiti inerenti alla gestione delle emergenze, in base alle specifiche procedure interne di STA.
10. p.m.

Articolo 8 – Regimi di circolazione

1. I sistemi che assicurano il distanziamento in sicurezza dei treni, denominati anche "regimi di circolazione" o "sistemi di blocco", sono:
 - a) il Blocco Radio;
 - b) il Giunto Telefonico.
2. La linea esercitata con il regime del Blocco Radio è priva di segnali fissi luminosi. Essa è suddivisa in tratti (sezioni di Blocco) delimitati da appositi segnali fissi definiti nel RS. Il Blocco Radio assicura il distanziamento dei treni per mezzo di informazioni

trasmesse via radio a bordo dei treni con Sotto Sistema di Bordo (SSB) appositamente attrezzato, garantendo che ciascuna sezione sia impegnata da un treno per volta.

3. Il giunto telefonico è utilizzabile solo in caso di guasto del Blocco Radio, nelle situazioni previste dall'apposita Istruzione o in altre situazioni di circolazione in cui è necessario accertare la libertà della tratta fra due LdS, non coincidenti con i PdS PL.
4. p.m.
5. p.m.

Articolo 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.), sull'Infrastruttura Ferroviaria sono implementati 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 di Controllo della Marcia dei Treni (*SCMT*) nell'ambito della Stazione Porta di Merano.

L'esercizio con i Sistemi di cui sopra deve svolgersi in conformità alle specifiche Istruzioni emanate a parte.

- 1.bis p.m.
2. Per circolare i treni devono essere attrezzati con Sotto Sistemi di Bordo compatibili con i Sottosistemi di Terra (SST) presenti sulla linea da percorrere.; la circolazione di convogli non attrezzati con SSB compatibili è ammessa solo in regime di interruzione.
3. p.m.

Principi di interfaccia che regolano la circolazione di treni temporaneamente privi di protezione della marcia

4. In caso di guasto al SSB che lo renda inefficiente, rilevato nella LdS di origine, il treno non può essere messo in circolazione; la responsabilità di tale incombenza è della IF che effettua il treno.
5. Fatte salve le modalità per la ripresa della marcia emanate nella specifica Istruzione, la circolazione di treni con SSB "isolato" per guasto verificatosi in corso di viaggio – che in base alle norme emanate dall'Agenzia non possono superare la velocità di

50 km/h – deve essere limitata al percorso strettamente necessario per raggiungere la Stazione più idonea a consentire la risoluzione del guasto o il ricovero del treno. Tale Stazione deve essere individuata dal DCO, sentito il Referente dell'IF.

6. Prima di consentire la ripresa della marcia del treno con SSB "isolato", il DCO deve verificare se sulla tratta interessata fino alla successiva LdS sono presenti rallentamenti con velocità inferiore a quella prevista dalla modalità di circolazione; in caso affermativo, deve notificare all' AdC una riduzione di velocità, pari a quella prevista dal rallentamento più basso, dal punto in cui avviene la notifica fino alla LdS ubicata oltre il termine del rallentamento, utilizzando la prescrizione: "ADC TRENO ... NON SUPERATE VELOCITÀ DI ... KM/H DA ...".

Nel caso in cui la riduzione di velocità da prescrivere al treno sia inferiore a 50 km/h, devono essere osservate anche le norme di esercizio delle IEITE.

7. Il DCO nei casi in cui la necessità di "isolare" il SSB avvenga fra le stazioni di Languardo e Merano, deve avvisare il DM di Merano circa il fatto che il treno circola con SSB isolato, ricevendone conferma con la seguente comunicazione registrata: "DCO MERANO INTESO TRENO ... VIAGGIANTE CON SISTEMA DI PROTEZIONE DELLA MARCIA ISOLATO FINO A ...".

7.bis p.m.

Articolo 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. Alcune informazioni inerenti alla sicurezza possono essere comunicate per iscritto oppure in forma cosiddetta "Verbale Registrata".

Le comunicazioni per iscritto comprendono l'Orario di Servizio e gli specifici moduli/protocolli trasmessi secondo le modalità dell'allegato n. 4.

Le comunicazioni cosiddette "Verbalì Registrate" (CVR) riguardano comunicazioni tra DCO e AdC, sono riportate nell'allegato n. 3 e devono essere scambiate con le modalità ivi stabilite.

Ai fini del presente Regolamento e degli altri provvedimenti normativi emessi dal GI le informazioni inerenti alla sicurezza scambiate per iscritto, oppure in forma cosiddetta "Verbale Registrata" sono definite comunicazioni registrate.

3. Tra le informazioni inerenti alla sicurezza 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 n. 5), le Comunicazioni Verbali Registrate. (allegato n. 4);
- b) *le prescrizioni tecniche*, cioè tutti gli ordini e le disposizioni di servizio che riguardano le caratteristiche, il carico e la compatibilità dei veicoli con il percorso ai sensi dell'art. 125 della PGOS-IF/PGOS-STA.

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 conosce la necessità con congruo anticipo.

La gestione informatica "SKTM3M40" delle suddette prescrizioni da partecipare ai treni è affidata al personale individuato dal GI. Esse devono essere rese disponibili al treno, in via 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.

Nel caso in cui le prescrizioni non siano gestite dal Sistema informatico per cause contingenti, le stesse devono essere notificate ai treni dal DCO nella Stazione limitrofa al tratto interessato, direttamente o dando incarico al DM di Merano, con conferma registrata treno per treno o per tutti i treni successivi ad uno specifico, secondo la successione d'orario nella Stazione incaricata.

5. Sono definite *occasionalì/improvise* 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 RdC interessato.

Articolo 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. I rallentamenti gestiti completamente dal Sistema non vengono notificati ai treni, ad eccezione di quando i treni debbano viaggiare con l'Autorizzazione al Movimento in modo "SR"; in tal caso il DCO, in aggiunta alle altre prescrizioni, deve

prescrivere al treno gli eventuali rallentamenti ubicati nella tratta in cui il treno deve circolare con tale autorizzazione, la cui velocità di impegno sia inferiore a quella della modalità di circolazione. Le modalità per la gestione dei rallentamenti sono riportate nelle specifiche Istruzioni emanate a parte. Il DCO deve provvedere all'impostazione ed all'attivazione del rallentamento programmato mediante apposita Interfaccia del Sistema.

I rallentamenti tra Merano e Lagundo non gestiti completamente dal Sistema, la cui estesa deve comprendere l'intero tratto fra le due LdS, vengono notificati tramite apposito modulo di prescrizione (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 o di spostamento del rallentamento medesimo, indipendentemente dall'ora prevista di passaggio nella Stazione stessa. Sull'apposito modulo di prescrizione ai treni, e per il solo giorno di attivazione o di spostamento del rallentamento, devono essere specificati l'ora ed il giorno di inizio del rallentamento.

4. p.m.
5. p.m.
6. In caso di urgenza, l'AM può disporre per un rallentamento attenendosi alle norme del RS, dando immediato avviso al DCO con comunicazione registrata, a cui fornirà tutte le notizie occorrenti. Il DCO, protetta la tratta interessata, inserirà a Sistema il rallentamento nel rispetto delle specifiche Istruzioni emanate a parte, dandone poi comunicazione registrata all'AM che ha segnalato la necessità. Nel caso il rallentamento non sia completamente gestito dal Sistema o nel caso di mancato inserimento del rallentamento a Sistema, il DCO deve notificare ai treni interessati, con comunicazione registrata, una riduzione di velocità pari alla velocità del rallentamento, da rispettare a partire dal punto in cui avviene la notifica e fino alla LdS/cippo chilometrico ubicato oltre il termine del rallentamento stesso: "ADC TRENO ... NON SUPERATE VELOCITÀ DI ... KM/H DA ... A ...".

Nel caso in cui la riduzione di velocità da prescrivere al treno sia inferiore a 50 km/h, devono essere osservate anche le norme di esercizio della IEITE e relativo allegato PGOS-IF.

7. Qualora il rallentamento non gestito dal Sistema di protezione della marcia, ricada completamente nell'ambito di una LdS, 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: "ADC TRENO ... 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 Stop Marker che comanda tale itinerario e, dopo la notifica della riduzione di velocità, fatti proseguire disponendo il segnale virtuale a via libera.

8. Le stesse procedure si applicano anche alle riduzioni di velocità diverse dai rallentamenti non gestite dal Sistema di protezione della marcia.
9. In caso di circolazione di treni con il Sistema di protezione della marcia "isolato", prima di consentire la partenza o la ripresa della corsa dei treni stessi, il DCO deve verificare se sulla tratta fino alla successiva LdS esistono rallentamenti la cui velocità di impegno sia inferiore a quella che dovrebbe prescrivere in modo "SR". In caso affermativo il DCO deve notificare all'AdC una riduzione di velocità, pari a quella prevista dal rallentamento più basso, rispetto la modalità di circolazione, dal punto in cui avviene la notifica fino alla LdS/cippo chilometrico ubicato oltre il termine del rallentamento, con la seguente comunicazione registrata: "ADC TRENO ... NON SUPERATE VELOCITÀ DI ... KM/H DA ... A ...".
- 9.bis p.m.
10. p.m.

Articolo 12 – Itinerario di arrivo, partenza, transito e dispositivi di sicurezza

1. L'itinerario di arrivo di un treno si intende delimitato come segue:
 - a) *arrivo sul binario di ricevimento provvisto di distinto segnale Stop Marker di partenza*: l'itinerario si estende dal segnale Stop Marker di protezione fino al segnale Stop Marker di partenza;
 - b) *arrivo su binario di ricevimento privo di segnale Stop Marker di partenza*: l'itinerario si estende dal segnale Stop Marker di protezione fino al primo ente (paraurti di binario tronco o segnale Stop Marker cui art. 43 bis comma 5 RS) situato oltre il punto di normale fermata del treno di massima composizione ammesso a circolare sulla linea.
2. Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di protezione, gli itinerari di arrivo sono denominati e si intendono delimitati come segue:
 - a) *itinerario di arrivo esterno*: si estende dal segnale Stop Marker di protezione esterno fino al successivo segnale Stop Marker di protezione interno;
 - b) *itinerario di arrivo intermedio*: si estende tra due segnali Stop Marker di protezione interni consecutivi;
 - c) *itinerario di arrivo interno*: è delimitato come segue:

- *arrivo su binario di ricevimento provvisto di distinto segnale Stop Marker di partenza:* l'itinerario si estende dal segnale Stop Marker di protezione posto subito prima del binario di ricevimento (o stazionamento) fino al primo (o unico) segnale Stop Marker di partenza successivo;
- *arrivo su binario di ricevimento privo di segnale Stop Marker di partenza:* l'itinerario si estende dal segnale Stop Marker di protezione posto subito prima del binario di ricevimento (o stazionamento) fino al primo ente (paraurti di binario tronco o segnale Stop Marker cui art. 43 bis comma 5 RS) situato oltre il punto di normale fermata del treno di massima composizione ammesso a circolare sulla linea.

Gli itinerari per i movimenti ambito LdS in modalità treno possono includere anche binari secondari della LdS e le Autorizzazioni al Movimento in modo "FS" o "OS" sono concesse dal Sistema.

3. 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 degli itinerari definiti al comma 1 e 2.

Nelle Stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, tali norme devono essere adottate anche per i deviatori compresi nella zona di uscita, oltre il termine degli itinerari di partenza interni ed intermedi.

4. L'itinerario di partenza unico di un treno si estende dal binario di ricevimento o di stazionamento fino alla piena linea. L'inizio della piena linea è individuato dal segnale Stop Marker di protezione per gli arrivi in senso opposto.
5. Nelle Stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, gli itinerari di partenza sono denominati e si intendono delimitati come segue:
 - a) *itinerario di partenza interno:* si estende dal binario di ricevimento (o di stazionamento) fino al successivo segnale Stop Marker di partenza interno o esterno;
 - b) *itinerario di partenza intermedio:* si estende da un segnale Stop Marker di partenza interno successivo al primo fino al successivo segnale Stop Marker di partenza interno o esterno;
 - c) *itinerario di partenza esterno:* si estende dal segnale Stop Marker di partenza esterno fino alla piena linea.

6. p.m.

7. Per individuare il termine dell'itinerario di partenza esterno, coincidente con l'inizio della piena linea si deve fare riferimento all'apposita "tabella di individuazione del

termine dell'itinerario di partenza" posta in corrispondenza dal segnale Stop Marker di protezione esterno per gli arrivi in senso opposto.

Gli itinerari per i movimenti ambito LdS in modalità treno possono includere anche binari secondari della LdS e le Autorizzazioni al Movimento in "FS" o "OS" sono concesse dal Sistema.

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.

8. L'itinerario di transito di un treno che non ha fermata comprende i corrispondenti itinerari di arrivo e di partenza.
9. Gli itinerari su deviazioni di scambi comportano per i treni le limitazioni di velocità indicate nella Prefazione Generale all'Orario di Servizio.
10. Sono fermascambi di sicurezza i dispositivi di assicurazione dell'ago al contrago dei tipi esplicitamente designati dal GI. Tutti i deviatori delle LdS inseriti sui binari percorsi dai treni devono essere muniti di fermascambi di sicurezza.
11. Il collegamento di sicurezza è un vincolo d'impianto tra le apparecchiature atte alla concessione di una Autorizzazione al Movimento e gli enti interessati dal movimento autorizzato, tale da soddisfare le seguenti condizioni:
 - a) per la concessione dell'Autorizzazione al Movimento è necessario che gli enti interessati al movimento siano disposti ed assicurati nella posizione voluta;
 - b) per rimuovere gli enti da questa posizione occorre che la concessione dell'Autorizzazione al Movimento, relativa al tratto che interessa gli enti, sia stata annullata e, se il treno non ha ancora impegnato i deviatori, revocata a bordo;
 - 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.
12. I deviatori e gli altri enti di sicurezza delle LdS interessati alla circolazione dei treni devono essere muniti di collegamenti di sicurezza con il sistema di segnalamento.
13. I deviatori non in esercizio possono essere muniti di particolari dispositivi di immobilizzazione degli aghi, stabiliti dal GI. I deviatori così immobilizzati sono da considerarsi come normali giunzioni di rotaie.
14. 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 d'impianto;

- b) quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisce, con la concessione di Autorizzazione al Movimento da parte del Sistema in supervisione completa o con marcia a vista, la completa indipendenza degli itinerari.

15. È ammesso l'arrivo 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 sia protetto da segnale Stop Marker ubicato ad almeno 50 metri dal punto stesso. Ciò vale anche per itinerari di direzione opposta il cui punto di conflitto è il loro diretto proseguimento;
- b) gli impianti di Stazione siano muniti di collegamenti di sicurezza, i quali, con la concessione di Autorizzazione al Movimento da parte del Sistema, in supervisione completa o con marcia a vista, garantiscono l'indipendenza degli itinerari, fatta eccezione soltanto per il punto di convergenza protetto come il precedente punto a);
- c) nel tratto di arrivo compreso fra il segnale Stop Marker di protezione e quello di partenza, la pendenza media del binario non sia superiore al 6‰ in discesa salvo eccezioni gestite dal Sistema;
- d) entrambi i treni abbiano il SSB attivo ed efficiente in possesso di una Autorizzazione al Movimento in modo "FS" o in "OS", con calcolo a bordo della velocità di rilascio.

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.

16.p.m.

17.p.m.

18.p.m.

Articolo 13 – Partenza ed avviamento dei treni

1. p.m.

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

3. p.m.

4. p.m.
5. Nel caso di mancata disposizione a via libera del segnale virtuale di protezione e partenza, oppure nel caso di mancata concessione da parte del Sistema di Autorizzazione al Movimento ad un treno, pur essendo i segnali virtuali di protezione e partenza a via libera, oppure le ripetizioni dei segnali virtuali di avanzamento o di avvio forniscono l'aspetto di attivo, al treno deve essere prescritta l'autorizzazione a superare il segnale disposto a via impedita e l'AdC osserverà d'iniziativa la Marcia a Vista non superando velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato; in caso di SSB "isolato" il DCO prescriverà la riduzione di velocità di 10 km/h per il movimento nelle Località di Servizio, ad eccezione dell'itinerario di partenza unico o esterno.

Qualora sia possibile accertare la libertà del tratto di linea ("giunto" dell'ultimo treno che ha circolato da una LdS non coincidente con un PdS PL) dal segnale unico o esterno fino alla successiva LdS o fino al successivo segnale di confine, al treno deve essere prescritto l'esonero dalla marcia a vista e di non superare la velocità di 50 km/h, entrambe dall'inizio della piena linea. Le modalità da osservare per i movimenti dei treni sono contenute nelle N.E.A.T. (NCR II) emanate a parte dal GI.

Nel caso di mancata disposizione a via libera del segnale di confine così pure in caso del suo spegnimento devono essere osservate le specifiche disposizioni previste dal RS.

6. p.m.
7. p.m.

Articolo 14 – Percorso dei treni

1. È ammesso, a treno fermo, l'allontanamento temporaneo dell'AdC dalla cabina di guida, solo in presenza di anomalie, solo dopo aver effettuato le operazioni per lo stazionamento delle Unità di Trazione nei modi previsti dalle DPC 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.

2. Le apparecchiature di bordo di controllo della presenza e vigilanza dell'Agente di Condotta (Vigilante) devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme particolari riportate nelle NEAT (parte I, Sezione II).

Le apparecchiature di bordo del Sistema di Controllo della Marcia del Treno e Segnalamento in Cabina di Guida (ERTMS/ETCS L2) devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme particolari riportate nelle NEAT (parte I, Sezione VI).

Le apparecchiature di bordo per il collegamento via radio terra-treno, bordo-bordo e terra-terra (telefonia mobile) devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme di esercizio riportate nelle NEAT (parte II, Sezione I).

3. p.m.
4. Quando l'AdC scorga lo spegnimento completo di un segnale di avviso o d'inizio di rallentamento o lo spegnimento di un segnale di attenzione deve tempestivamente segnalare tale anomalia con comunicazione registrata al DCO. Analogamente deve provvedersi quando l'AdC rilevi la mancata o irregolare chiusura di un PL. Resta inteso che i predetti avvisi non devono essere dati quando siano riferiti ad anomalie già notificate ai treni interessati.
5. p.m.
6. L'AdC che debba d'iniziativa osservare la marcia a vista in corrispondenza di un PL o che ne abbia ricevuto specifico ordine deve fischiare ripetutamente nell'avvicinarsi ad esso e procedere in modo da poter arrestare tempestivamente il treno qualora rilevi che i dispositivi che impongono il divieto del 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 **5 km/h** nell'impegnarlo con la testa del treno.

Nel caso in cui l'AdC rilevi l'inefficienza dei dispositivi che impongono il divieto di transito lato strada di un PL deve darne comunicazione registrata al DCO, il quale deve richiedere comunque l'intervento dell'Agente della Manutenzione (AM) nei modi d'uso e segnalare l'anomalia agli Organi di Polizia. Qualora l'attraversamento a raso del PL sia relativo ad un solo binario (p.e. linee a semplice binario prive di binari fisicamente adiacenti), la protezione del PL stesso può essere garantita direttamente dal personale dell'IF presente a bordo del treno; in tal caso l'AdC deve informarne verbalmente il suddetto DCO.

In ogni caso l'AdC del treno è autorizzato a riprendere la corsa d'iniziativa con le modalità sopra descritte dopo aver constatato l'avvenuta protezione² del PL da parte del personale del GI, dell'IF o degli Organi di Polizia.

² Per 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.).

Nella prescrizione di marcia a vista in corrispondenza di un PL deve essere sempre indicata la progressiva chilometrica del PL stesso.

7. p.m.

8. p.m.

9. p.m.

10. 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, deve essere rispettato in ogni caso dall'AdC, indipendentemente dall'Auto-rizzazione al Movimento concessa dal Sistema.

11. p.m.

12. 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.

13. 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.

14. L'AdC di un treno che debba d'iniziativa osservare la marcia a vista o che ne abbia ricevuto specifico ordine, o che la marcia a vista sia data in modo automatico dal Sistema di gestione della circolazione, 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 specifica MA.

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

Nell'ambito delle LdS la marcia a vista può essere prescritta:

- a) sul binario di ricevimento;
- b) in arrivo;
- c) in partenza;
- d) itinerario di transito.

14.bis Nelle Stazioni in cui sono installati deviatori muniti di Segnali Indicatori da Deviatoio di tipo permanentemente luminoso (SID) di cui all'articolo 69 B bis) o C) RS, nei casi in cui all'AdC è richiesta la verifica dell'itinerario di corretto tracciato, i suddetti deviatori non possono essere impegnati dal treno qualora i SID risultino spenti, a meno che l'AdC non riceva specifica prescrizione dal DCO:

“ADC TRENO ... - DOPO LA FERMATA IN PRECEDENZA AL DEVIATOIO N° ... SIETE AUTORIZZATO A SUPERARLO CON CAUTELA NON SUPERANDO LA VELOCITÀ DI 30 KM/H, NON TENENDO CONTO DEL RELATIVO SEGNALE INDICATORE SPENTO”.

15. L'uso dei fanali anteriori e del faro centrale nel livello di intensità luminosa “luce abbagliante” 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 la possibilità di abbaglio:

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

16. Sulla linea Merano Malles la presenza di dispositivi atti a rilevare lo stato termico delle boccole e degli assi frenati dei veicoli in movimento (“impianto RTB”) e la loro ubicazione è riportata con la sigla “RTB” nella fiancata principale del FL, dove sono anche riportati i segnali collegati con dette apparecchiature. Nella fiancata principale è inoltre indicato il Posto di Verifica Boccole con la sigla “PVB”. Le norme per l'esercizio del suddetto impianto sono riportate nell'apposita Istruzione.

17. 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.

18. 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 delle intersezioni;
- durante la frenatura a velocità inferiori a 20 km/h;
- a treno fermo.

Le eccezioni sono le seguenti:

- se il treno rischia di superare un segnale disposto a via impedita (SPAD) o in presenza di altri inconvenienti pericolosi, qualora lo spargimento di sabbia favorisca l'aderenza;
- in fase di avviamento;
- quando l'operazione sia necessaria per la prova della sabbiera sull' Unità di Trazione, da effettuarsi in apposite aree se indicate nell'Orario di Servizio.

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

19. 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.

Articolo 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 dalle segnalazioni ricevute in cabina di guida.
2. p.m.
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, tenuto anche conto della composizione dei treni stessi.
4. L'AdC deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, 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. Al fine di garantire la regolarità del servizio, una o più fermate, che non siano per servizio viaggiatori o altrimenti necessarie, possono essere soppresse dal DCO dando comunicazione registrata ai treni ("ADC TRENO ... SOPPRESSA FERMATA A ...").
6. In determinate LdS 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 DCO 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 20 metri oltre il termine dell'itinerario di arrivo di cui all'articolo 12 comma 1.
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. 14. Salvo i casi di cui al comma 13, i treni che devono essere ricevuti in stazione sul binario di ricevimento ingombro, anche solo all'uscita o tronco con paraurti, nei

limiti anzidetti, devono essere avisati del ricevimento su binario ingombro o tronco e ricevuti con Autorizzazione al Movimento con apposita prescrizione ("ADC TRENO ... A ... SARETE RICEVUTI SU BINARIO DI RICEVIMENTO INGOMBRO [o TRONCO]"). In tal caso il segnale d'arresto deve essere posto in corrispondenza dell'ostacolo e non deve essere utilizzato il segnale di avanzamento.

Nel caso il treno sia ricevuto su binario tronco, il segnale di arresto è sostituito dal segnale Stop Marker cui art. 43 bis comma 5 RS. Analoga procedura deve essere adottata quando l'ingombro si trova prima del binario di ricevimento ed un treno debba eccezionalmente essere ricevuto in stazione; in quest'ultimo caso l'ostacolo dev'essere sempre protetto con il segnale di arresto a 100 metri e i treni devono essere avisati con comunicazione registrata: "ADC TRENO ... A ... SARETE RICEVUTI SU ITINERARIO CON INGOMBRO PRIMA DEL BINARIO DI RICEVIMENTO".

10. I treni possono essere ricevuti con il segnale virtuale di protezione a via libera e l'avviso di cui al precedente comma non occorre:

- a) nella Stazione di testa indicata come tale nell'Orario di Servizio (Malles), rispetto al paraurti di binario tronco;
- b) quando il treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale virtuale di protezione previsto dal RS per ingresso su binario tronco o corto; in tal caso il segnale di arresto può essere presentato in corrispondenza dell'ostacolo;
- c) quando il treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale virtuale di protezione previsto dal RS per ingresso su binario ingombro; in tal caso il segnale di arresto può essere presentato in corrispondenza dell'ostacolo.

Il treno è ricevuto con una Autorizzazione al Movimento concessa dal sistema e viene visualizzato un apposito messaggio di testo contenente l'informazione di ricevimento su binario tronco/ingombro. Nel caso di ingresso su binario ingombro, il treno non deve comunque essere ricevuto con MA in OS.

11. Nel caso il treno sia ricevuto su binario di ricevimento ingombro non sussidiato da segnale di arresto e l'inizio del tratto di binario effettivamente occupato da veicoli in sosta è delimitato dall'apposita tabella cui art. 79 RS nonché richiamata in FL, ricevuta l'Autorizzazione al Movimento dal Sistema, l'AdC deve avanzare in modo da portarsi alla velocità di 10 km/h in corrispondenza della citata tabella e procedere sul binario di ricevimento con cautela per poter arrestare il treno in prossimità dell'ingombro posto a valle della stessa. Se l'Autorizzazione al Movimento è concessa con apposita prescrizione, il DCO dovrà prescrivere al treno anche il ricevimento su binario ingombro e l'AdC si atterrà a quanto indicato nel presente capoverso.

11.bis Qualora un treno venga ricevuto su un binario dove il ricevimento con binario occupato da altri treni in direzione opposta è ammesso tramite l'apposito aspetto dei segnali, il sistema deve garantire l'immobilità del primo treno.

Il DCO, prima di autorizzare il movimento del secondo treno con l'apposita prescrizione, deve chiedere e ottenere da parte dell'AdC del primo treno la conferma, con comunicazione registrata, che il proprio treno è fermo sullo specifico binario ("DCO MERANO TRENO ... GIUNTO A ... IN BINARIO ... "); analogamente si procederà se il primo treno è in modalità Isolation.

12. Rispetto al paraurti di un binario tronco i treni devono essere ricevuti a velocità non superiore a quella imposta dal Sistema o dall'Orario di Servizio.

13. In caso di guasto o anomalia 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.

14. 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 deve valersi di tutti i mezzi disponibili per fermare prontamente il treno.

15. L'AdC, a termine corsa o su richiesta specifica del DCO, deve trasmettergli la conferma della completezza del proprio treno e della regolarità del segnalamento di coda attraverso la comunicazione registrata: "DCO MERANO TRENO ... GIUNTO A ...".

Articolo 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 ed emette i fischi regolamentari.
2. I fanali delle Unità di Trazione interposte debbono essere spenti o oscurati.

Articolo 17 – Segnali d'arresto

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 DCO per ricevere le eventuali informazioni.

2. p.m.

Articolo 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. Nell'impossibilità di comunicare con dispaccio la variata successione treni, il DCO può inviare il treno verso la Stazione Porta di Merano solo se il Blocco Radio è efficiente; il DCO prescriverà al treno di fermarsi al segnale di protezione di Merano e di annunciarsi con comunicazione registrata al DM, al fine di permettere a quest'ultimo di identificare il treno e dare le opportune istruzioni.

In tal caso il DM di Merano deve confermare all'AdC con comunicazione registrata la validità della via libera del segnale di protezione precisando il numero del treno.

Lo stesso DM deve considerare non individuati tutti i treni che provengono dalla precedente stazione dopo quello ricevuto con la procedura sopradescritta.

I successivi treni 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.

Articolo 19 – Incroci

1. Sulla linea 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. Nel caso di ritardo o di anticipo di uno dei due treni incrocianti od anche di entrambi i treni, ma in diversa misura, il DCO provvede a spostare l'incrocio o disporne lo spostamento in altra Stazione dove risulti più conveniente. Lo spostamento dell'incrocio tra la Stazione di Marleno e la Stazione di Merano viene effettuato previa intese verbali con il DM.
4. Nessun avviso viene dato ai treni interessati per gli incroci o per i loro spostamenti.

Articolo 20 – Treni Straordinari e Supplementari

1. I treni supplementari prendono il numero del treno di cui sono la ripetizione, con l'aggiunta della parola *ante* se trattasi di supplementare in precedenza o della parola *bis*, *terzo* o *quater*, se trattasi di supplementare a seguito.
2. Sono ammessi al massimo tre treni supplementari a seguito ad un determinato treno ordinario o straordinario.
3. p.m.

Articolo 21 – Soppressione, fusione, sostituzione e riefettuazione di treni

1. Su richiesta delle IF o per iniziativa del GI secondo le modalità previste dal PIR, il DCO può far sopprimere un treno. A quest'ultimo si deve notificare la seguente prescrizione: "ADC TRENO ... VOSTRO TRENO SOPPRESSO DA ... A ...".
2. Su richiesta delle IF o su ordine del DCO possono essere fusi due treni, sopprimendone uno di essi e facendone proseguire il materiale con altro treno. A quest'ultimo si deve notificare la seguente prescrizione: "ADC TRENO ... VOSTRO TRENO SOPPRESSO DA ... A ... - DISIMPEGNARE IN SUA VECE SERVIZIO VIAGGIATORI (o MERCI) FERMANDO A ... (indicare le Stazioni nelle quali il treno deve fermare per disimpegnare il servizio del treno soppresso)".
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 riefettuazione di treni precedentemente

soppressi (salvo il caso dei treni soppressi fino a nuovo ordine), secondo le norme previste per i treni straordinari.

5. p.m.

Articolo 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 AdC 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.
3. p.m.
4. p.m.

Articolo 23 – Interruzioni di circolazione e intervalli d'orario

1. La circolazione dei treni può essere interrotta, secondo le specifiche procedure interne di STA.
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.
3. p.m.
4. L'interruzione accidentale si verifica quando, in dipendenza di avvenimenti straordinari, si renda necessario imporre l'arresto della circolazione dei treni su un binario di linea o su uno o più binari di una LdS. A tal fine il DCO interessato deve adoperarsi per arrestare e vincolare i treni presenti sul tratto interessato. In tali casi, al fine di sgomberare la linea o per assistenza ai viaggiatori, può essere consentito il movimento dei treni, anche di retrocessione, sui binari interrotti con la seguente modalità. Il DCO, nel rimuovere il vincolo precedentemente impartito al treno, deve autorizzare la ripresa della marcia del treno secondo le norme comuni, prescrivendo la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h, oltre alle altre eventuali prescrizioni di movimento. Il treno eventualmente autorizzato a proseguire fino a una fermata deve comunicare il successivo arresto nella fermata stessa al

DCO, il quale deve impartire nuovamente al treno il vincolo al proprio nulla osta per la ripresa della marcia.

Articolo 24 – Soppresso

Articolo 25 – Guasto al Blocco Radio e alle telecomunicazioni

1. In caso di guasto al sistema di Blocco Radio, la circolazione dei treni può avvenire previo accertamento, a cura del DCO, della libertà da veicoli del tratto di linea interessato (da LdS a LdS).

In mancanza di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, la circolazione deve essere regolata accertando la libertà del tratto di linea interessato procurandosi il "giunto" dell'ultimo treno circolato per autorizzare il treno a proseguire da un segnale Stop Marker di fine sezione o dalla piena linea (progressiva chilometrica) fino al segnale Stop Marker di protezione della LdS successiva, non coincidente coi PdS PL.

2. p.m.
3. p.m.
4. p.m.
5. p.m.
6. In assenza di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, ai treni devono essere praticate, ai fini del distanziamento, le prescrizioni:
 - autorizzazione al superamento della EOA eventualmente integrata dall'ordine di arresto in assenza di MA ad un dato LM;oppure
 - autorizzazione al superamento della EOA integrata dall'esonero dalla marcia a vista, dall'ordine di impostare la velocità in SR a 50 km/h e dall'ordine di considerare l'esonero dalla marcia a vista valido dall'inizio della piena linea. Pertanto, l'AdC dovrà osservare la marcia a vista, senza superare la velocità di 30 km/h, sull'itinerario interessato.
7. In caso di guasto delle telecomunicazioni e, comunque, in caso di impossibilità di utilizzare i mezzi di comunicazione a disposizione, il personale del GI 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, qualora rilevi in corso di viaggio l'avaria delle apparecchiature di comunicazione terra-treno, deve avvalersi di ogni più conveniente mezzo di comunicazione utilizzabile allo scopo e informare il DCO appena possibile.

Nel caso in cui si verifichi il contemporaneo guasto delle telecomunicazioni e l'assenza della Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, la circolazione dei treni deve essere sospesa fino alla riparazione delle telecomunicazioni o al ricevimento della predetta Autorizzazione al Movimento.

Articolo 26 – Soppresso

Articolo 27 – Soppresso

Articolo 28 – Ritardi e anomalie nella corsa dei treni – Retrocessione

PARTE PRIMA: PRINCIPI GENERALI

1. Il DCO, in relazione al servizio da svolgere, deve tenersi informato sulla marcia reale dei treni. Inoltre, il DCO che rilevi o venga a conoscenza di una anomalia alla circolazione di un treno deve attivarsi tempestivamente per contattare l'AdC. Nel caso in cui la comunicazione non sia possibile, il DCO 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. L'AdC che non possa mantenere la velocità d'orario deve avvisarne il DCO di giurisdizione.
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 DCO 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 Stop Marker / Location Marker, progressiva chilometrica, LdS, punto singolare della linea come individuato nel RS, 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;
- d) gli eventuali altri treni interessati dall'anormalità;
- e) la presenza o meno dell'Autorizzazione al Movimento;
- f) p.m.;
- g) 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 dei viadotti o all'interno delle gallerie. Inoltre, se possibile, tale arresto deve avvenire in corrispondenza di una fermata.
- 5. L'AdC che rilevi un'anormalità 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. Ove presente, l'AdC deve inviare la "chiamata di emergenza" della rete GSM-R secondo le procedure riportate in FL.
- 6. Il personale che presenzia il transito di un treno e rileva segni di riscaldamento di boccole, assi frenati o anormalità in genere ad un veicolo, deve provvedere per l'arresto immediato del treno. Dopo l'arresto, il DCO interessato deve avvisare l'AdC dell'anormalità, affinché questi proceda agli accertamenti di sua spettanza ed indichi poi le cautele necessarie per il proseguimento.

In presenza di dispositivi di rilevamento dello stato termico delle boccole deve essere rispettato anche quanto previsto dall'articolo 14, comma 16.

PARTE SECONDA: INDEBITO SUPERAMENTO DI UNA "EOA" A VIA IMPEDITA DEI SEGNALE FISSI (SPAD) O INCIDENTI E INCONVENIENTI DI ESERCIZIO

- 7. Nel caso in cui l'AdC si renda conto che il treno o la manovra ha superato indebitamente la fine dell'Autorizzazione al Movimento, deve:
 - arrestare immediatamente il treno o la manovra intervenendo anche a supporto della frenatura d'urgenza;
 - informare dell'evento il DCO.

Il DCO, nel caso di cui al precedente capoverso oppure allorché rilevi un evento attribuibile all'operato del personale dell'IF addetto alla condotta di treni e manovre, deve:

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

Qualora l'evento avvenga in linea, il DCO che notifica l'evento all'AdC dovrà provvedere a vincolare la ripresa della marcia al proprio "Nulla Osta" scritto.

Il DCO e l'AdC devono adottare tutte le misure necessarie per proteggere tutti i movimenti del convoglio.

Il DCO avviserà il Responsabile Circolazione e resterà in attesa di sue disposizioni.

8. Il Responsabile Circolazione, ricevuta notizia dell'evento, si dovrà interfacciare immediatamente con il Referente Accreditato dell'IF per comunicare l'evento che assunte le informazioni necessarie, deve provvedere in tempi brevi alla sostituzione del personale. Tuttavia, previa comunicazione al Responsabile Circolazione, 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 LdS utile per effettuare incroci e precedenza, indicata dal Responsabile Circolazione, purché il SSB sia presente e regolarmente inserito ed efficiente.

Il Referente Accreditato dell'IF dovrà dare apposita comunicazione registrata delle decisioni assunte.

9. In ogni caso, il Responsabile Circolazione, se i tempi di sostituzione dell'Agente di Condotta risultassero incompatibili con le esigenze di circolazione, o in assenza delle determinazioni da parte del Referente Accreditato dell'IF, potrà adottare le procedure per lo sgombero della linea. Il Responsabile Circolazione indicherà al DCO le determinazioni dell'IF e le decisioni assunte.
10. I commi precedenti non si applicano qualora venga a mancare improvvisamente l'Autorizzazione al Movimento a seguito della mancanza della connessione radio nelle modalità operative Supervisione Completa (FS) o con Marcia a Vista (OS) con l'intervento della frenatura d'emergenza fino all'arresto del treno. In tal caso, per la ripresa della corsa l'AdC deve essere autorizzato dal DCO 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 LdS, 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 notificare tempestivamente, tramite gli strumenti di comunicazione disponibili e comunque non oltre la prima LdS incontrata, l'anomalia al DCO, concordando con lo stesso, con criteri prudenziali, l'entità di una riduzione di velocità giudicata idonea per percorrere il tratto interessato e sempre che nella circostanza non siano giudicati necessari provvedimenti più cautelativi (interruzione della circolazione). L'AdC deve indicare al DCO i cippi chilometrici che delimitano il tratto interessato o, se ciò non risulta possibile, le LdS limitrofe.

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.

La prescrizione della riduzione di velocità deve essere partecipata solo ai treni interessati, formula: "NON SUPERATE VELOCITÀ DI ... KM/H DA ... A ...".

12. Nel caso si riscontri la rottura di una rotaia, la circolazione deve essere arrestata, salvo che il personale della manutenzione abbia dato le necessarie istruzioni per l'eventuale inoltro dei treni verso il tratto in soggezione. In tal caso il tratto in soggezione può essere delimitato dal punto in cui avviene la notifica fino al primo cippo chilometrico o LdS ubicati oltre il termine del tratto in soggezione. La prescrizione della riduzione di velocità deve essere partecipata solo ai treni interessati, formula: "NON SUPERATE VELOCITÀ DI ... KM/H DA ... A ...".

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 DCO, fornendo tutte le informazioni necessarie per la puntuale localizzazione dell'evento e attivando, se necessario, contestualmente la funzione GSM-R della "chiamata di emergenza". La segnalazione di cui sopra può essere effettuata, secondo le specifiche procedure 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 DCO 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 (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 RIPE-TUTI FISCHI DA ... A ... (oppure: SULL'ITINERARIO DI ARRIVO/PARTENZA DI ...) 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 LdS ubicati oltre il termine del tratto in soggezione. In presenza di PCF o POC nel tratto interessato, devono essere osservate anche le norme di esercizio della IEITE e relativo allegato PGOS-IF.

15. Lo stesso DCO deve inoltre provvedere per l'avviso ai treni circolanti sul tratto in soggezione, in ambedue i sensi e successivi a quello che ha fatto la segnalazione, al fine di avere informazioni riguardo al persistere dell'anormalità 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 al DCO, che potrà disporre per la cessazione della prescrizione.

Qualora l'AdC sia stato in grado di effettuare la verifica dell'assenza di persone o animali di grossa taglia e lo notifichi al DCO esplicitamente, il DCO potrà avvalersi di tale unica notifica.

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 LdS solo in casi eccezionali, a seguito dell'autorizzazione:

- sulle linee in comando a distanza, del DCO di giurisdizione della linea;

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

- a) inibire con l'apposita funzione l'inoltro dei treni da entrambe le LdS limitrofe non coincidenti con LdS "PdS PL" e Stazioni di regresso;
- b) vincolare la ripresa della marcia del treno da retrocedere a proprio specifico Nulla Osta scritto nel caso la retrocessione avvenga previa inversione dell'orientamento del Blocco;
- c) accertare la libertà da veicoli del tratto di linea dalla LdS verso cui il treno retrocede, non coincidente con un "PdS PL" o Stazione di regresso, al punto in cui il treno è fermo; nonché la chiusura dei PL presenti sull'itinerario di arrivo della stazione verso la quale retrocede; mancando tale secondo

accertamento la retrocessione potrà essere autorizzata solo per il caso di cui al comma 17, prescrivendo all'AdC la marcia a vista specifica su tutti i PL incontrati dal treno in retrocessione;

- d) predisporre l'itinerario di arrivo nella LdS verso cui il treno retrocede mantenendo comunque a via impedita il relativo segnale virtuale di protezione;
- e) attenersi alle eventuali disposizioni in FL interessanti "punti singolari" della linea;
- f) notificare all'AdC le eventuali necessarie prescrizioni di movimento (es.: presenza di rallentamenti la cui velocità di impegno sia inferiore alla velocità prescritta dal DCO in modo "SR");
- g) in presenza di "PCF" o "POC" nel tratto interessato, devono essere osservate anche le norme di esercizio della IEITE;

Nel caso il treno debba retrocedere nella Stazione Porta di Merano, il DCO, prima di concedere l'autorizzazione all'AdC, deve avvisare verbalmente il DM ed ottenere da quest'ultimo la conferma con comunicazione registrata.

Treno con cabina di guida in testa al convoglio nel senso della retrocessione

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. L'AdC deve richiedere al DCO l'autorizzazione alla retrocessione, con comunicazione registrata, utilizzando la seguente formula: "DCO ... AUTORIZZATE RETROCESSIONE TRENO ... CON CABINA DI GUIDA IN TESTA SENSO RETROCESSIONE". Il DCO autorizza quindi la retrocessione con comunicazione registrata all'AdC utilizzando la seguente formula:

"ADC TRENO ... SIETE AUTORIZZATO A RETROCEDERE CON CABINA DI GUIDA IN TESTA AL CONVOGLIO FINO AL SEGNALE DI PROTEZIONE DI ... NON RISPETTANDO I SEGNALI LOCATION MARKER DI FINE SEZIONE INTERMEDI".

Treno privo di cabina di guida in testa al convoglio nel senso della retrocessione

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 telefoniche, in modo che il movimento sia tempestivamente arrestato qualora si dovessero interrompere le comunicazioni.

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

Il DCO deve preventivamente richiedere al DOTE la rialimentazione di eventuali PCF attivi. In presenza di POC o di PCF attivi la retrocessione non può essere autorizzata. Il DCO autorizza quindi la retrocessione con comunicazione registrata all'AdC utilizzando la seguente formula: "ADC TRENO SIETE AUTORIZZATO A RETROCEDERE CON VEICOLO IN TESTA AL CONVOGLIO PRESENZIATO FINO AL SEGNALE DI PROTEZIONE DI NON RISPETTANDO I SEGNALI LOCATION MARKER DI FINE SEZIONE INTERMEDI".

Velocità massima

21. In entrambi i casi di cui al comma 19 e 20:

- a) 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 DCO o a prescrizioni tecniche stabilite dall'IF interessata che l'AdC deve notificare con comunicazione registrata al DCO.
In presenza delle suddette limitazioni e nel caso di treni a trazione elettrica:
 - per i treni di cui al comma 19, il DCO deve preventivamente richiedere la rialimentazione di eventuali "PCF" attivi, fermo restando che per i treni di cui al comma 20 tale operazione dev'essere eseguita in ogni caso;
 - per i treni di cui al comma 19, in caso di presenza di POC la retrocessione può essere autorizzata solo dopo la valutazione del Referente Accreditato dell'IF, fermo restando che per i treni di cui al comma 20 la retrocessione non può essere mai autorizzata;
- b) la circolazione deve avvenire nel modo Staff Responsible (SR). A seguito dell'autorizzazione ricevuta dal DCO, l'AdC deve abilitare la cabina di guida di testa nel senso della retrocessione ed effettuare la procedura di "Inizio Missione". Nel caso non sia possibile attivare tale modo, a seguito della comunicazione verbale dell'AdC, il DCO, in aggiunta alla comunicazione di autorizzazione alla retrocessione ed alle altre occorrenti prescrizioni, deve ordinare di isolare il SSB con comunicazione registrata: "ADC TRENO ... DA ... A ... VIAGGIATE CON IL SSB NELLO STATO DI ISOLATO".

Ripresa della circolazione

22. Il rientro del convoglio nella LdS deve avvenire previo arresto al punto indicato nell'autorizzazione, dal quale l'AdC si deve annunciare verbalmente al DCO o, nel caso della Stazione di Merano, al DM.

Nel caso di cui al comma 19, l'ingresso del treno avverrà secondo le norme comuni, considerando il convoglio non protetto dal Sistema di protezione della marcia.

Nel caso di cui al comma 20, il convoglio raggiungerà il binario stabilito con movimento di manovra spinta.

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

In ambedue i casi, al termine della retrocessione l'AdC comunicherà con comunicazione registrata al DCO l'avvenuta liberazione, da parte del proprio treno, della tratta interessata dalla retrocessione: "TRENO ... RISPETTO ALLA RETROCESSIONE TRATTA FRA ... E ... LIBERATA"; tale comunicazione registrata di avvenuto ricovero può essere sostituita, secondo apposite procedure riportate nell'Orario di Servizio, dall'accertamento della libertà della sezione di Blocco Radio, tramite le eventuali ripetizioni in sicurezza dell'Apparato.

Nel caso il ricovero avvenga nella stazione di Merano, l'AdC comunicherà per iscritto l'avvenuto ricovero completo del convoglio al DM, il quale a sua volta ne darà avviso con comunicazione registrata al DCO.

La successiva ripresa della circolazione può avvenire solo dopo il ricevimento di tale comunicazione. Nel caso di cui al comma 17, l'eventuale proseguimento del treno, nel senso della retrocessione, oltre la LdS verso cui è retrocesso deve avvenire come nuovo treno straordinario.

Limitati movimenti di regresso in linea

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 700 m., si arresti comunque ad almeno 100 m. dal primo segnale Stop Marker e sia possibilmente preceduto, a 200 m., da un Agente con segnale di arresto a mano.

Retrocessione in caso di imminente pericolo

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 un Agente con segnale a mano. Se il treno in retrocessione deve superare un segnale Location Marker, la protezione di cui sopra sarà portata quanto prima possibile al limite di 1200 m, salvo autorizzazione contraria da parte del DCO.

25.p.m.

PARTE SESTA: SPEZZAMENTO DEI TRENI

26. In caso di spezzamento di un treno, l'AdC deve comunicare l'anormalità al DCO 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 per il soccorso.

PARTE SETTIMA: RICOGNIZIONE IN LINEA

30. Il DCO 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. Non riuscendo a mettersi in contatto con il personale del treno, il DCO deve informare dell'accaduto il Responsabile Circolazione che provvede ad avvisare il Referente Accreditato dell'IF; quest'ultimo, se necessario e d'intesa con il Responsabile Circolazione, deve attivare le specifiche procedure per la gestione dell'emergenza.
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 STA, nonché mezzi stradali.
32. L'inoltro del mezzo di ricognizione deve essere effettuato solo con l'invio a seguito del treno fermo in linea.

Il DCO, sulla base delle informazioni ricevute dal Responsabile Circolazione deve prescrivere al mezzo di ricognizione:

- a) 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;
- b) l'arresto in prossimità del treno fermo in linea. Nel caso per la ricognizione sia utilizzato un mezzo di ricognizione elettrico, in presenza di "PCF" o "POC" nel tratto interessato, devono essere osservate anche le norme di esercizio della IEITE e relativo allegato della PGOS-IF.

Allarme mancato riarmo freno

33. 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 (apposita funzione "allarme mancato riarmo freno"). 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 Responsabile Circolazione concordando le modalità per il raggiungimento e l'immobilizzazione del treno fermo in linea, delle quali il Responsabile Circolazione deve portarne a conoscenza il DCO, fornendo tutte le informazioni necessarie per l'attivazione delle procedure di cui al precedente comma 30.

PARTE OTTAVA: CIRCOLAZIONE IN GALLERIA – DEFICIENTE VENTILAZIONE

34. Nel caso in cui siano state riscontrate cattive condizioni di respirabilità in galleria, l'AdC ne deve dare tempestiva comunicazione al DCO che deve provvedere ad avvisare il Responsabile Circolazione e l'AM per l'adozione delle azioni necessarie. In ogni caso deve essere inibito l'invio di treni a trazione termica.
35. 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 benestare dell'AM-SL.

PARTE NONA: MALORE DELL'ADC

36. 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

37. I casi in cui l'AdC, per necessità contingenti, effettui o rilevi una prolungata operazione di sabbiatura manuale o automatica, deve tempestivamente avvisare il DCO, con comunicazione registrata, specificando con la maggiore precisione possibile la progressiva chilometrica in cui è avvenuta tale operazione. Il DCO deve provvedere all'arresto della circolazione sul binario interessato e alla richiesta di intervento dell'AM.

PARTE UNDICESIMA: AVARIE DI UN APPARECCHIATURA DI BORDO

38. Le IF devono stabilire i casi in cui un'avaria ad una apparecchiatura di bordo incide sulla marcia del treno. Se l'AdC viene a conoscenza di un'avaria in una qualsiasi apparecchiatura di bordo che incida sulla marcia del treno, deve comunicare al DCO la situazione esistente, la posizione e le restrizioni imposte al treno.

Resta inteso che nei casi in cui l'anormalità interessi la sicurezza della circolazione si deve ricorrere a quanto stabilito dalle apposite Istruzioni.

PARTE DODICESIMA: AVARIA DEI SEGNALE DI TESTA E CODA DEI TRENI

39. In caso di avaria totale dei segnali di testa, cioè quando l'AdC non è in grado di attivare alcuna luce anteriore:

- in condizioni di buona visibilità, l'AdC deve comunicare l'avaria al DCO. Il treno deve proseguire alla velocità massima consentita, utilizzando l'avvisatore acustico secondo necessità, fino alla LdS più vicina, individuata dal Responsabile Circolazione sentito il Referente Accreditato dell'IF interessata, in cui sia possibile riparare o sostituire le luci anteriori o sostituire il veicolo interessato;
- in condizioni di oscurità o di visibilità insufficiente, l'AdC deve comunicare l'avaria al DCO. A condizione che un fanale anteriore portatile a luce bianca sia montato sulla testa del treno, quest'ultimo può proseguire alla velocità massima consentita per tale situazione, determinata dall'IF, utilizzando l'avvisatore acustico secondo necessità, fino alla LdS più vicina, individuata dal Responsabile Circolazione sentito il Referente Accreditato dell'IF interessata, in cui sia possibile riparare o sostituire le luci anteriori o sostituire il veicolo interessato.

In mancanza di fanale anteriore portatile, il treno deve rimanere fermo e si deve procedere con le modalità previste per il soccorso ai treni.

Qualora il DCO venga a conoscenza di un treno circolante con avaria totale dei segnali di testa, non comunicata dall'AdC, deve provvedere ad arrestare il treno e informarne l'AdC.

Il personale di linea che scorga una avaria totale deve avvertire con il mezzo più sollecito il DCO per i provvedimenti di competenza.

40. Nel caso in cui il DCO venga a conoscenza dell'avaria totale dei segnali di coda di un treno (spegnimento / assenza di luci di coda e assenza di eventuali tabelle di coda), deve provvedere ad arrestare il treno per far regolarizzare la coda e a sospendere la circolazione sulla tratta interessata. Una volta arrestato il treno, l'AdC deve quindi verificare che lo stesso sia completo e regolarizzare la segnalazione di coda del treno. In caso di esito positivo della verifica, l'AdC deve comunicare al DCO, in forma registrata, che il treno è completo ("DCO MERANO TRENO ... GIUNTO A ... "). Dopo tale comunicazione il DCO può disporre la ripresa della circolazione ferroviaria sulla tratta interessata. La successiva prosecuzione del treno può avvenire solo a regolarizzazione avvenuta e comunicazione in forma registrata da parte dell'AdC che il treno è pronto a proseguire ("DCO MERANO TRENO ... PRONTO A PROSEGUIRE ").

Resta inteso che in caso di avaria parziale dei segnali di coda di un treno (presenza di almeno una luce di coda e/o una tabella di coda), si deve provvedere ad arrestare il treno in una successiva Stazione individuata dal Responsabile Circolazione sentito il Referente Accreditato dell'IF interessata per far regolarizzare la coda.

Il personale di linea che scorga una segnalazione comunque imperfetta (avarie parziale o totale) deve avvertire con il mezzo più sollecito il DCO per i provvedimenti di competenza.

PARTE TREDICESIMA: AVARIA DEI SEGNALI DI TESTA E CODA DEI TRENI

41. In caso di circolazione di veicoli attrezzati con il dispositivo "rilevatore di avvenuto deragliamento" (DDD), qualora l'AdC ne presuma l'intervento durante la marcia del treno deve, dopo aver tempestivamente provveduto all'arresto del treno, informare immediatamente, con comunicazione registrata, il DCO del possibile deragliamento del proprio treno, nonché l'estensione presunta del danneggiamento al binario provocato da tale deragliamento: "CAUSA EVENTUALE ATTIVAZIONE RILEVATORE AVVENUTO DERAGLIAMENTO, POSSIBILITÀ TRENO ... DERAGLIATO IN PROSSIMITÀ KM ... FRA ... E ... (OPPURE NELLA LDS DI ...). ESTENSIONE BINARIO INTERESSATO METRI ... ".

Ricevuta tale comunicazione, il DCO provvederà ad avvisare l'AM e arrestare la circolazione sul tratto di linea interessato e sugli eventuali altri binari fisicamente adiacenti.

42. Qualora dalle verifiche effettuate dal personale dell'impresa ferroviaria non risulti alcunché di anomalo al materiale rotabile, l'AdC interessato ne comunicherà l'esito al DCO: "A SEGUITO VERIFICHE TRENO ... NON È DERAGLIATO". Il DCO, se nulla osta, consentirà la ripresa della circolazione.

In caso invece di effettivo deragliamento e danneggiamento dell'infrastruttura ferroviaria, saranno attivate le procedure per l'interruzione accidentale.

Articolo 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 STA, 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 Unità di Trazione o treni circolanti a seguito del treno da soccorrere, sulla base di accordi tra il DCO ed 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, fornendo tutte le informazioni necessarie, per gli adempimenti di competenza del DCO.
4. L'AdC che ha dato il preavviso verbale di soccorso, se il problema permane, deve fare richiesta di soccorso entro il 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 suddetto tempo stabilito il DCO non ha ricevuto ulteriori informazioni dall'AdC (richiesta di soccorso con comunicazione registrata o disdetta verbale) deve ordinare con comunicazione registrata all'AdC di mantenere il treno fermo.
5. La richiesta di soccorso, completa di tutti i dati, deve essere indirizzata, con comunicazione registrata, dall'AdC al DCO che ha ricevuto il preavviso, utilizzando la seguente formula: "DCO MERANO 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 in punto opportuno un segnale di arresto a mano che servirà da orientamento per il convoglio 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 DCO. 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 un agente con segnale a mano ad una distanza di 1200 metri.
8. Per l'invio del convoglio 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 LdS attigue al binario occupato. Il DCO deve autorizzare di iniziativa, per iscritto, il convoglio di soccorso o deve darne incarico scritto al DM della stazione di Merano dalla quale viene effettuato l'inoltro.
9. Il DCO/DM che invia il convoglio di soccorso sul binario occupato deve impartire, con comunicazione registrata, le necessarie istruzioni all'AdC del convoglio di soccorso stesso, che circola in ogni caso come treno, come di seguito precisato. In presenza di "PCF" o "POC" nel tratto interessato, devono essere osservate anche le norme di esercizio della IEITE e relativo allegato della PGOS-IF.

Invio del mezzo di soccorso in coda al treno fermo.

10. Nel caso in cui il treno da soccorrere sia fermo sull'unica sezione di Blocco, il DCO/DM deve notificare all'AdC del mezzo 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 ...;
 - SUPERATE IL SEGNALE O STOP MARKER DI PARTENZA (unico o esterno) DI ...;
 - 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 AGGANCIAMENTO;
 - DOPO L'AGGANCIAMENTO LA RIPRESA DELLA CORSA VERSO ... POTRÀ AVVENIRE A SEGUITO AUTORIZZAZIONE DEL ... (DCO/DM).

11. Nel caso in cui il treno da soccorrere sia fermo su una sezione di Blocco intermedia, il DCO deve notificare all'AdC del mezzo 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 ...;
- AVANZATE FINO AL SEGNALE LOCATION MARKER DI FINE SEZIONE (segnale di Blocco che protegge la sezione occupata dal treno da soccorrere) CON LA MODALITA' OPERATIVA CONCESSA DAL SISTEMA;
- AVANZATE DAL SEGNALE STOP MARKER DI FINE SEZIONE ... 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 AGGANCIAMENTO;
- DOPO L'AGGANCIAMENTO LA RIPRESA DELLA CORSA VERSO ... POTRÀ AVVENIRE A SEGUITO AUTORIZZAZIONE DEL ... (DCO).

Invio del mezzo di soccorso in testa al treno fermo

12. Il DCO/DM, dopo aver accertato che il treno precedente a quello fermo in linea è giunto nella LdS da dove sarà inviato il mezzo di soccorso, deve notificare all'AdC del mezzo 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 ...;
- SUPERATE IL SEGNALE O STOP MARKER DI PARTENZA DI ... (unico o esterno);
- 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 AGGANCIAMENTO;
- DOPO L'AGGANCIAMENTO LA RIPRESA DELLA CORSA VERSO ... POTRÀ AVVENIRE A SEGUITO AUTORIZZAZIONE DEL ... (DCO/DM).

Operazioni tecniche propedeutiche alla ripartenza

13. In tutti i casi di soccorso, all'aggancio dei due convogli deve provvedere il personale del treno che ha richiesto soccorso.
14. Al termine delle operazioni tecniche necessarie, l'AdC del treno soccorso ne darà comunicazione registrata al DCO/DM: "DCO/DM MERANO 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 ed il senso di marcia interessati, unitamente a quelle ulteriori notificate dal DCO/DM all'atto dell'autorizzazione alla ripresa della corsa. Il numero del treno unito è quello del treno che ha richiesto il soccorso.
15. Nel caso di prosecuzione verso la stazione successiva, nel senso della marcia del treno soccorso, il treno, dopo aver ricevuto l'autorizzazione dal DCO/DM di competenza: "TRENO N. ... - SIETE AUTORIZZATO A RIPRENDERE LA MARCIA" riprenderà la marcia secondo le norme comuni.

In presenza di "PCF" o "POC" nel tratto interessato, devono essere osservate anche le norme di esercizio della IEITE.
16. 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

17. 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 Radio già a conoscenza del personale del treno o del DCO;
 - b) la possibilità del soccorso con treno al seguito sia ammessa dalle procedure dell'IF coinvolta;
 - c) la pendenza massima dei tratti di linea interessati non sia superiore al 15‰.
 - d) p.m.
18. Il provvedimento deve essere autorizzato d'intesa tra il DCO ed il Referente Accreditato dell'IF interessata, la quale indicherà anche la LdS fino alla quale i due convogli devono viaggiare uniti.
19. 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, dal DCO, all'AdC del treno che ha prestato soccorso.

20. In tutti i casi di soccorso, l'IF dovrà elaborare apposite procedure interne per disciplinare tutti gli aspetti relativi alle operazioni di aggancio ed 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/PGOS-STA.

21. p.m.

Trasbordo

22. Il trasbordo può essere effettuato previ accordi tra il Referente Accreditato dell'IF e il DCO con un altro treno sullo stesso binario utilizzando il marciapiede secondo le procedure della IF interessata.

23. Il trasbordo in linea o in LdS sprovvisto di marciapiede dei viaggiatori su un altro treno attiene esclusivamente all'ambito di competenza dell'IF che deve definire specifiche procedure interne che comprendano anche la preventiva verifica, da parte del personale dell'IF interessata, 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 disciplinate dalle specifiche procedure dell'IF interessata.

24. p.m.

25. L'IF deve 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.

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

Articolo 30 – Sospensione dal servizio sulla linea

1. In orario sono previsti dei periodi di sospensione, durante i quali non circolano treni ed i Passaggi a Livello restano in posizione di apertura. Il DCO può lasciare il servizio dopo l'arrivo dell'ultimo treno nella LdS termine corsa.

2. Durante il periodo di sospensione i segnali virtuali di protezione delle Stazioni devono essere mantenuti a via impedita, mentre i deviatori allacciati ai binari di corsa e quelli realizzanti l'indipendenza da essi devono essere assicurati per il libero percorso sui binari stessi.
3. Le specifiche procedure per la ripresa della circolazione sono disciplinate dal G.I..

BOLLA

Allegati

Allegato 1 – p.m.

Allegato 1bis – Istruzioni per l'Esercizio in Telecomando

Allegato 2 – p.m.

Allegato 3 – Comunicazioni Verbalì Registratè

- Allegato 3.1 – CVR manovra

Allegato 4 – Repertorio dei Moduli

- Allegato 4.1 - M3
- Allegato 4.2 - M40
- Allegato 4.3 - M40a
- Allegato 4.4 - M40 ETCS (MA - RS)
- Allegato 4.5 - M40 RTB
- Allegato 4.6 - RMPPM
- Allegato 4.7 - M100b
- Allegato 4.8 - L249
- 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 STA alle cabine di guida dei veicoli delle imprese ferroviarie circolanti sulla infrastruttura STA

**Approvato dal Direttore
dell'Esercizio
Disposizione x xxxx**

Bolzano, xx xx xxxx