



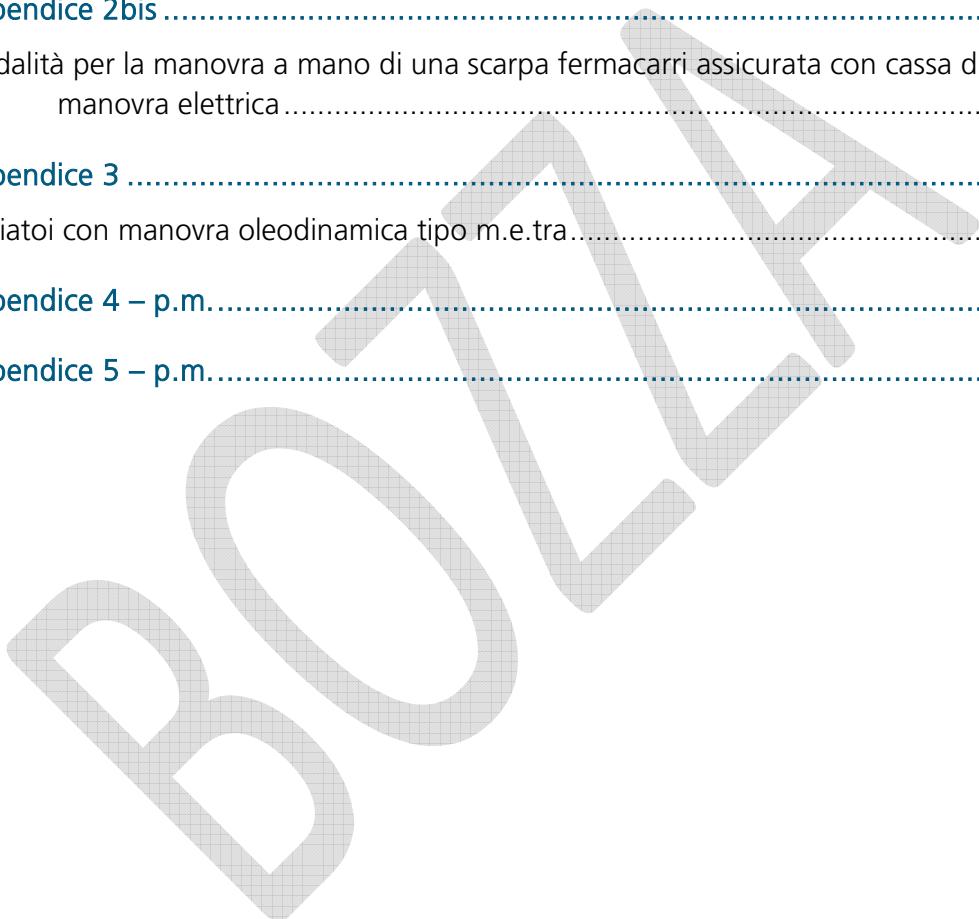
ALLEGATO 1bis

ISTRUZIONE PER L'ESERCIZIO IN TELECOMANDO

Indice

| | |
|---|-----------|
| Indice | 3 |
| Articolo 1 – Generalità | 7 |
| Articolo 2 – Posti Periferici | 7 |
| Posti periferici..... | 7 |
| Attrezzaggio dei Posti Periferici | 7 |
| Tabelle indicatrici di binario..... | 7 |
| Articolo 3 – Deviatoi..... | 8 |
| Generalità | 8 |
| Deviatoi con manovra elettrica..... | 8 |
| Deviatoi con manovra oleodinamica..... | 9 |
| Unità Bloccabili (UB) | 9 |
| Picchetto speciale | 10 |
| Articolo 4 – Operazioni a cura dell’Agente di Condotta | 10 |
| Operazioni che posso essere richieste dal DCO all’AdC..... | 10 |
| Modalità di chiamata dell’AdC..... | 10 |
| Treno fermo ad un segnale Location Marker o Stop Marker a via impedita o per mancanza MA | 10 |
| Arresto non in corrispondenza di Location Marker o Stop Marker..... | 11 |
| Arresto ad un segnale di confine..... | 11 |
| Articolo 5 – Anormalità nella corsa dei treni | 11 |
| Arresto fra segnale Stop Marker e primo deviatoio a valle di esso | 11 |
| Articolo 6 – Movimenti di treni con segnali disposti a via impedita o privi di Autorizzazione al Movimento concesse dal Sistema..... | 11 |
| Articolo 7 – p.m..... | 15 |
| Articolo 8 – p.m..... | 15 |
| Articolo 9 – p.m..... | 15 |
| Appendice 1 | 16 |

| | |
|--|-----------|
| Cassetta custodia chiave "FS1" | 16 |
| Appendice 1bis | 17 |
| Cassetta custodia "leva a cricco" | 17 |
| Appendice 2 | 18 |
| Modalità per la manovra a mano di un deviatoio assicurato con cassa di manovra elettrica | 18 |
| Appendice 2bis | 20 |
| Modalità per la manovra a mano di una scarpa fermacarri assicurata con cassa di manovra elettrica | 20 |
| Appendice 3 | 21 |
| Deviatoi con manovra oleodinamica tipo m.e.tra..... | 21 |
| Appendice 4 – p.m. | 23 |
| Appendice 5 – p.m. | 23 |



| | |
|---------------|---|
| ACC-M | - Apparato Centrale Computerizzato-Multistazione |
| AdC | - Agente di Condotta |
| AM | - Agente della Manutenzione |
| AV/AC | - Alta Capacità / Alta Velocità |
| BR | - Blocco Radio |
| CVR | - Comunicazioni Verbali Registrate |
| DET | - Disposizioni per l'Esercizio in Telecomando |
| ERTMS/ETCS-L2 | - European Rail Traffic Management System / European Train Control System – Livello 2 - Sistema Europeo di gestione del traffico ferroviario/sistema europeo di controllo della marcia dei Treni – Livello 2 senza segnalamento luminoso laterale |
| DCF | - Dispositivo Contatto Funghi |
| FL | - Fascicolo Linea |
| GI | - Gestore Infrastruttura |
| IEITE | - Istruzione per l'Esercizio degli Impianti di Trazione Elettrica |
| ISM | - Istruzione per il Servizio dei Manovratori |
| LdS | - Località di Servizio |
| LdSPL | - Località di Servizio a protezione di PL |
| PAD | - Posto Periferico Presenziato a Distanza |
| PCF | - Posto di cambio fase (su sistema di alimentazione TE a 25 kV ca) |
| PCM | - Posto Centrale Multistazione |
| PL | - Passaggio a Livello |
| POC | - Posto Cambio Tensione: “posto di confine”, di separazione del sistema di alimentazione TE a 3 kV cc e di quello a 25 kV ca 50 Hz |
| PP | - Posto Periferico |
| PPM | - Posto Periferico Multistazione |
| QLv | - Quadro Luminoso a video |
| RBC | - Radio Block Center |
| RCT | - Regolamento per la Circolazione dei Treni |
| DCO | - Regolatore della Circolazione di STA |
| DM | - Regolatore della Circolazione di RFI nella Stazione Porta di Merano |
| RFI | - Rete Ferroviaria Italiana |

| | |
|-----|-----------------------------------|
| RS | - Regolamento sui Segnali |
| SID | - Segnale Indicatore da Deviatoio |
| STA | - Strutture Trasporto Alto Adige |



Articolo 1 – Generalità

Comando a distanza

1. Le presenti Istruzioni si applicano alle linee esercitate con il Sistema di esercizio del “Comando a Distanza”, come definito all’art. 7 della IPCL-IF/STA.

Casi eccezionali

2. Sulla linea Merano-Malles esercitata con il Sistema di esercizio del “Comando a Distanza” conservano pieno valore e devono essere osservati i Regolamenti, le Istruzioni di servizio e ogni altra Disposizione qualora non siano modificati dalle presenti Disposizioni o non venga a mancare la ragione della loro applicazione.

Articolo 2 – Posti Periferici

Posti periferici

1. Sono Posti Periferici (PP) tutte le LdS ricadenti sotto la giurisdizione del DCO e non sono presenziabili da DCO.
2. L’Ufficio Movimento delle LdS comandate a distanza é chiuso durante l’impresegnamento delle stesse.

Attrezzaggio dei Posti Periferici

3. Le LdS sono provviste delle necessarie apparecchiature per la manovra a mano da parte dell’AdC dei deviatoi, centralizzati o meno, nonché delle Scarpe Fermacarri.
4. p.m.

Tabelle indicatrici di binario

5. Sui binari delle LdS, in prossimità dei deviatoi, sono installate le tabelle indicate di binario di cui all’Allegato 1, (punto 8bis), del RS.
6. p.m.
7. p.m.
8. p.m.
9. p.m.

10. p.m.
11. p.m.
12. p.m.

Articolo 3 – Deviatoi

Generalità

1. I deviatoi esistenti nelle LdS possono essere con manovra elettrica (deviatoi centralizzati) o con manovra a mano.

I deviatoi con manovra a mano sono presenti negli Scali e sono sprovvisti di fermascambi di sicurezza.

Le casse di manovra dei deviatoi centralizzati sono inoltre munite del dispositivo (leva o manovella) per la manovra a mano: le modalità per eseguire la manovra, nonché le caratteristiche delle casse di manovra stesse, sono riportate nelle Appendici 2 e 3 o nell'Orario di Servizio.

I deviatoi centralizzati in area Comandata a Distanza sono muniti anche di una tabella a fondo giallo ad alto potente rifrangente recante, in colore nero, il numero del deviatoio cui si riferisce. La tabella a faccia contrapposta (una per movimenti con deviatoio incontrato di punta e l'altra per movimenti con deviatoio incontrato di calcio) è posta su uno stante in corrispondenza del Segnale Indicatore da Deviatoio (SID) di cui al comma 2.

Anche le scarpe fermacarri (SFC) centralizzate su binari che possono essere percorsi da movimenti in modalità treno sono munite di tale tabella.

Deviatoi con manovra elettrica

2. Le casse di manovra dei deviatoi con manovra elettrica sono munite di SID (art. 69 RS) che si dispone nella corrispondente posizione prevista solo dopo che il deviatoio abbia assunto la posizione voluta e sia fermascambiato in tale posizione; durante la manovra, finché tali condizioni non sono state realizzate, il SID resta in posizione intermedia.

Ad alcuni deviatoi con manovra elettrica può essere applicato il "Dispositivo Contatto Funghi" (DCF) in base a specifici provvedimenti emanati a parte, ed essere attrezzati con SID permanentemente luminosi a due facce contrapposte che forniscono le medesime indicazioni stabilite dall'articolo 69 RS ai punti A.1, A.2, B.1 e B.2. Tali indicatori si dispongono con l'aspetto previsto solo dopo

che il deviatoio abbia assunto la posizione voluta e sia fermascambiato in tale posizione. In mancanza di tali condizioni gli indicatori luminosi restano spenti e i deviatoi possono essere impegnati da treni o manovre solo a seguito di specifica prescrizione/istruzione notificata dal DCO.

La regolare disposizione, rispetto all’itinerario da percorrere, di un deviatoio con manovra elettrica è accettabile arrestando il treno in precedenza al deviatoio stesso, fermando oltre il picchetto speciale cui comma 7, senza impegnarne gli aghi (sia se incontrato di punta sia se incontrato di calcio) e controllando la congruente posizione assunta dagli aghi del deviatoio e dal segnale indicatore da deviatoio.

Deviatoi con manovra oleodinamica

3. I deviatoi con manovra oleodinamica in traversa sono muniti di SID a due facce contrapposte che forniscono le medesime indicazioni stabilite dall’articolo 69 RS ai punti A.1, A.2, B.1 e B.2. Tali indicatori si dispongono con l’aspetto previsto solo dopo che il deviatoio abbia assunto la posizione voluta e sia fermascambiato in tale posizione. In mancanza di tali condizioni gli indicatori luminosi restano spenti e i deviatoi possono essere impegnati da treni o manovre solo a seguito di specifica prescrizione/istruzione notificata dal DCO.

La regolare disposizione, rispetto all’itinerario da percorrere, di un deviatoio con manovra oleodinamica in traversa è accettabile arrestando il treno in precedenza al deviatoio stesso fermardo oltre il picchetto speciale cui comma 7, senza impegnare gli aghi (sia se incontrato di punta sia se incontrato di calcio) controllando il congruente aspetto assunto dall’indicatore luminoso.

4. p.m.
5. p.m.

Unità Bloccabili (UB)

6. Nelle LdS sprovviste di U.B., per consentire la manovra a mano dei deviatoi e delle Scarpa Fermacarri da parte del personale dei treni, una apposita tabella in piazzale indica all’AdC la “cassetta” ove è contenuta la chiave / leva a cricco che consente la manovra a mano del deviatoio o della SFC. L’uso di detta chiave è sempre subordinato ad apposita comunicazione registrata del DCO che sarà concessa solo dopo aver comandato l’inibizione apertura segnali della stazione, inibizione che sarà mantenuta fino all’ultimazione della manovra. Eseguita la manovra a mano, l’agente interessato dovrà ritirare la chiave e darne comunicazione registrata al DCO. Le procedure per la gestione della chiave sono riportate in FL.

Picchetto speciale

7. In precedenza, di ciascun deviatoio centralizzato e SFC su binari percorribili con movimento in modalità treno è installato il picchetto speciale di cui al punto 16 dell'Allegato 1 al RS.

Articolo 4 – Operazioni a cura dell'Agente di Condotta

Operazioni che posso essere richieste dal DCO all'AdC

1. Il DCO può richiedere all'AdC di un treno:
 - di ricevere le prescrizioni;
 - di effettuare la manovra a mano dei deviatoi/SFC;
 - la conferma con comunicazione registrata la completezza del treno e della regolarità della coda utilizzando la formula "DCO ... TRENO ... GIUNTO A ...";
 - di informare con comunicazione verbale registrata sullo stato delle barriere PL in caso di guasto e/o del suo presenziamento e protezione;
 - di adempiere alle altre particolari incombenze previste dalle presenti Disposizioni.
2. p.m.

Modalità di chiamata dell'AdC

3. Il DCO può richiedere l'intervento dell'AdC a mezzo di telefonia cellulare.

Treno fermo ad un segnale Location Marker o Stop Marker a via impe-dita o per mancanza MA

4. L'AdC di un treno fermo ad un segnale Stop Marker di LdS o di confine, oppure ad un segnale Location Marker di fine sezione per mancanza di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, dopo trascorsi 3 (tre) minuti dalla fermata deve mettersi in comunicazione con il DCO specificando il segnale in corrispondenza del quale è fermo il treno. Peraltro, l'AdC deve mantenersi in contatto telefonico nel caso in cui il DCO gli abbia ordinato, con comunicazione non registrata, di prolunga-re la sosta fino alla disposizione a via libera del segnale oppure al ricevimento della predetta Autorizzazione al Movimento e queste continuassero a non perve-nire per un tempo notevole.

Arresto non in corrispondenza di Location Marker o Stop Marker

5. Nel caso particolare di arresto di un treno non in corrispondenza di un segnale Stop Marker di LdS oppure Location Marker di fine sezione per caduta connessione radio od altra anomalia, l'AdC deve darne subito avviso al DCO specificando la progressiva chilometrica e, a seconda del caso:
 - se l'arresto è avvenuto in linea;
 - l'itinerario (arrivo, partenza interna, ecc.) se l'arresto è avvenuto in stazione.

Arresto ad un segnale di confine

6. Nel caso di arresto di un treno ad un segnale di confine per l'uscita dalla linea ERTMS/ETCS L2, l'AdC deve darne avviso al DM della Stazione Porta di Merano.

Articolo 5 – Anormalità nella corsa dei treni

1. p.m.

Arresto fra segnale Stop Marker e primo deviatoio a valle di esso

2. In caso di arresto accidentale fra il segnale Stop Marker di protezione o di partenza interna incontrati a via libera ed il primo deviatoio a valle di esso per improvvisa mancanza dell'Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, il treno non deve riprendere la corsa sino a quando l'AdC non si sia procurato dal DCO l'autorizzazione a riprendere la corsa con apposita prescrizione, in mancanza di MA anche dopo la rieffettuazione della procedura START.
3. p.m.

Articolo 6 – Movimenti di treni con segnali disposti a via impedita o privi di Autorizzazione al Movimento concesse dal Sistema

1. p.m.
2. Nelle Località di Servizio delle linee con ACCM, in caso di degrado degli impianti per l'effettuazione dei movimenti a via impedita, il DCO deve avvalersi del personale dei treni adottando le procedure previste ai successivi commi.

3. p.m.
4. In caso di anomalie che impedisca la disposizione a via libera del segnale di partenza, se non disponibile il modo "On Sight" dato dal Sistema, la partenza del treno è subordinata al ricevimento da parte dell'AdC delle necessarie prescrizioni/istruzioni del DCO a mezzo del mod. M40 ETCS/SR.
5. Le suddette procedure devono essere adottate anche nel caso di movimenti con segnali disposti a via impedita nelle Località di Servizio munite di segnalamento plurimo.

In alcune situazioni, in caso di segnale (di protezione o di partenza) disposto a via impedita, può essere ordinato, con la specifica prescrizione/istruzione del mod. M40 ETCS/SR, l'avanzamento in manovra sull'itinerario di arrivo o di partenza interessato: "ADC TRENOAVANZATE IN MANOVRA SULL'ITINERARIO INTERESSATO, FERMANDO OLTRE CIASCUN PICCHETTO SPECIALE SENZA IMPEGNARE I DEVIATORI E SUPERATE GLI SCAMBI A VALLE DI OGNI PICCHETTO SOLO DOPO AVERNE ACCERTATO L'INTEGRITÀ E LA REGOLARE DISPOSIZIONE, SECONDO QUANTO PREVISTO DALL'ALL. 1BIS, IPCL-IF/STA".

Qualora i segnali indicatori luminosi dei deviatoi di cui all'art. 3 commi 2 e 3 risultino spenti, i deviatoi non possono essere impegnati dai treni, a meno che l'AdC non riceva specifica prescrizione/istruzione dal DCO: "ADC TRENO.....RIFERIMENTO PRESCRIZIONE/ISTRUZIONE N°... DEL MODULO M40 ETCS/SR (se trascritta su modulo a parte, aggiungere anche la dizione: "DEL MODULO M40 ETCS/SR IN VOSTRO POSSESSO") DOPO LA FERMATA IN PRECEDENZA AL DEVIATORIO N° ... SIETE AUTORIZZATO A SUPERARLO IN MANOVRA, NON TENENDO CONTO DEL RELATIVO SEGNALE INDICATORE SPENTO"; Qualora il deviatoio sia dotato del segnalamento a luci blu da deviatoio, e detto segnale risulti acceso, il relativo deviatoio può essere impegnato dal treno. La suddetta prescrizione/istruzione può essere trasmessa unitamente, 1a quelle relative all'Autorizzazione al Movimento con Apposita prescrizione.

6. In caso di incrocio o di precedenza che debba avvenire nella stazione, il DCO può autorizzare l'eventuale ingresso con segnale a via impedita del secondo treno (incrociante o che prende il passo) dopo aver ricevuto dall'AdC del primo treno conferma che detto treno è regolarmente ricoverato nella LdS non coincidente con i PdS PL con la comunicazione registrata: "DCO....TRENO ... GIUNTO A ... IN BINARIO ...".
7. p.m.
8. p.m.
9. p.m.
10. p.m.

11. p.m.

12. In particolari casi, il DCO può vincolare, tramite prescrizione/istruzione con il modulo M40 ETCS/MA, la partenza di un treno da una determinata stazione al suo nulla osta: "ADC TRENO ... MANTENETE IL TRENO FERMO NELLA POSIZIONE ATTUALE".

Il treno così vincolato non deve riprendere la corsa prima di aver ricevuto la comunicazione registrata di revoca del "fermo treno", anche se nel frattempo il treno stesso abbia ricevuto una Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema (art. 21 bis B, lettere a) e b) del RS).

La comunicazione registrata di revoca del "fermo treno" da parte del DCO autorizza la partenza del treno solo se, lo stesso riceve una Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema (art. 21 bis B, lettere a) e b) del RS); in caso contrario occorrono anche le previste prescrizioni/istruzioni da parte del DCO per la partenza con Autorizzazione al Movimento concessa con apposita prescrizione/istruzione (art. 21 bis B, lettera c) del RS).

13. p.m.

14. Sulla linea munita di attrezzature atte a realizzare il Sistema ERTMS/ETCS L2 in presenza di particolari anomalie (es. anomalie interessante una sezione di Blocco Radio o di un Circuito di Binario di una Località di Servizio), il Sistema concede al treno l'Autorizzazione al Movimento con marcia a vista di cui all'art. 21bis B, lettera b) del RS (modo "on sight"); tale Autorizzazione non viene comunque concessa qualora sulla sezione di Blocco Radio sia presente un PCF "attivo" oppure sul Circuito di Binario della Località di Servizio sia presente un PCF "attivo". Qualora invece sia presente un POC, il Sistema concede al treno l'Autorizzazione al Movimento con marcia a vista solo a condizione che lo stesso abbia liberato il POC.
15. Il ricevimento della predetta Autorizzazione al Movimento impone all'AdC il superamento del segnale (in corrispondenza del quale ha ricevuto la predetta Autorizzazione) e il proseguimento con marcia a vista non superando comunque la velocità di 30 km/h, fino al successivo segnale, in corrispondenza del quale dovrà comunque arrestarsi.

In caso di anomalie che impedisca il ricevimento di una Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema ad un treno fermo ad uno Stop Marker/Location Marker oppure ad un segnale di confine per l'ingresso nella linea attrezzata con ERTMS/ETCS, o nel caso particolare di arresto di un treno non in corrispondenza di un segnale fisso, per caduta connessione radio od altra anomalia, il DCO deve fornire l'Autorizzazione al Movimento con apposita prescrizione notificando al treno, con lo specifico modulo M40 ETCS, le occorrenti prescrizioni.

In tali casi l'AdC deve rispettare le prescrizioni/istruzioni ricevute. Non sono ammessi movimenti dei treni con Autorizzazione al Movimento concessa con apposita prescrizione/istruzione del DCO, la quale preveda la marcia a vista non superando comunque la velocità di 30 km/h, su una sezione di linea su cui sono presenti POC oppure PCF "attivi".

Non sono ammessi movimenti di treni con Autorizzazione al Movimento concessa con apposita prescrizione/istruzione del DCO se tali movimenti interessano itinerari di arrivo e/o di partenza di Località di Servizio su cui sono presenti PCF "attivi", salvo il caso in cui il treno debba essere inoltrato da un segnale di partenza unico o esterno di una stazione e il movimento possa avvenire alla velocità di 50 km/h.

16. In caso di anomalie che impedisca il ricevimento di una Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema ad un treno fermo:

- ad un segnale di protezione o di partenza di una Località di Servizio;
- ad un segnale di protezione o di partenza (esterno, interno, interno n° ...) nelle Località di Servizio munite di segnalamento plurimo;
- ad un segnale di fine sezione;
- alla tabella di transizione di livello per l'ingresso nella linea con ERTMS/ETCS L2.

il DCO deve concedere l'Autorizzazione al Movimento con apposita prescrizione/istruzione notificando al treno, con lo specifico modulo M40 ETCS/SR, le occorrenti prescrizioni/istruzioni.

17. Per il superamento dei segnali di confine in uscita dalla linea con ERTMS/ETCS L2, disposti a via impedita, devono essere rispettate le procedure previste per le linee tradizionali (non munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2).

18. In caso di arresto di un treno non in corrispondenza di un segnale di Località di Servizio o di fine sezione, oppure di un segnale di confine, per caduta connessione radio o altra anomalia, il DCO deve concedere l'Autorizzazione al Movimento con apposita prescrizione/istruzione notificando al treno, con lo specifico modulo M40 ETCS/SR le occorrenti prescrizioni/istruzioni.

19. p.m.

20. p.m.

21. Per le partenze dalla Stazione Porta di Merano con segnale disposto a via impedita, nel caso il DM Merano confermi verbalmente l'esistenza della via libera di Blocco il DCO, comandata la chiusura segnali nella stazione di Lagundo, concede il Nulla Osta partenza con dispaccio. Il DM di iniziativa compila le

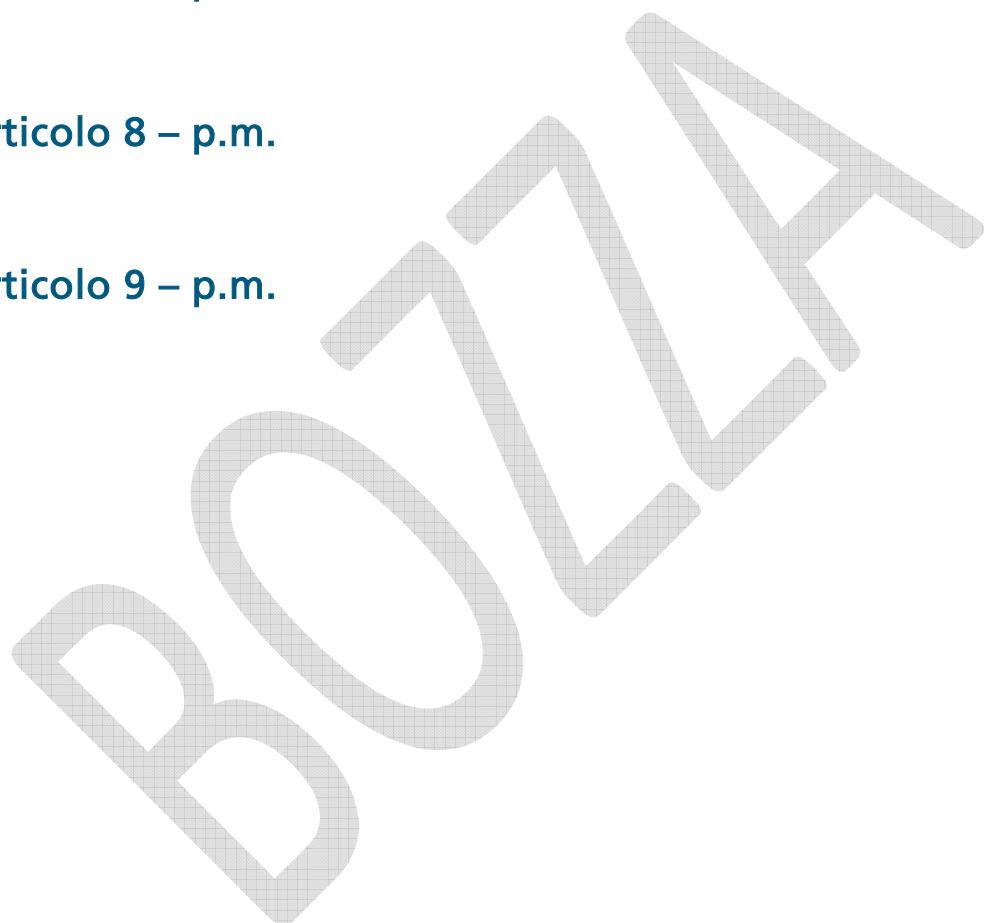
prescrizioni inerenti all'itinerario di partenza e la prescrizione dell'esistenza della via libera di Blocco utilizzando il modulo M40 STA Bca.

Nel caso il treno, in possesso delle prescrizioni di cui M40 STA Bca, si fermi al segnale di confine per mancanza di MA, il DCO impartirà le prescrizioni/istruzioni per il proseguimento per quanto previsto dall'apposta Istruzione.

Articolo 7 – p.m.

Articolo 8 – p.m.

Articolo 9 – p.m.



Appendice 1

Cassetta custodia chiave "FS1"



Cassetta contenente chiave FS (Ch1) per manovra a mano di un deviatoio assicurato con cassa di manovra elettrica. Si apre con apposita chiave Yale.

Appendice 1bis

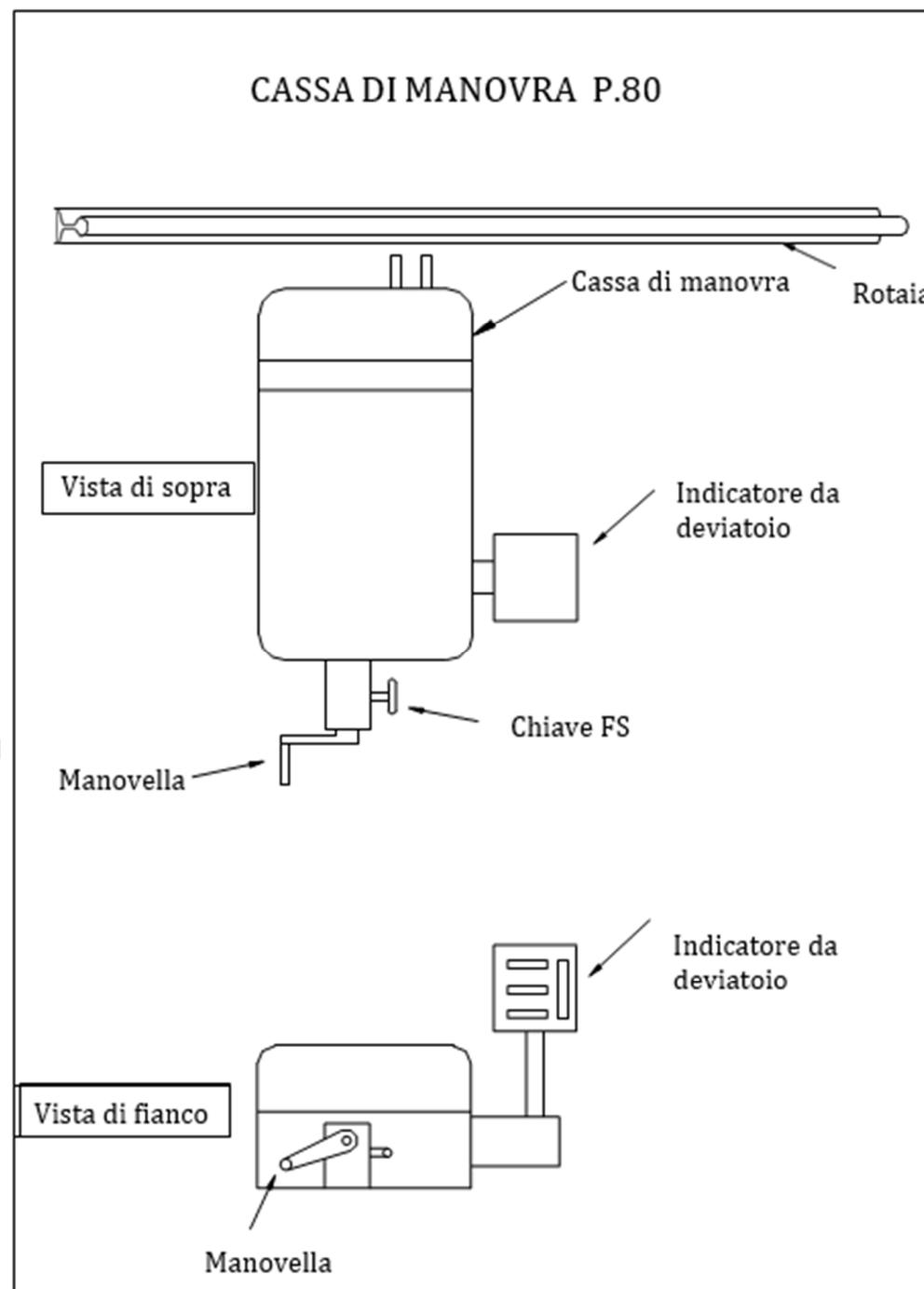
Cassetta custodia “leva a cricco”



Cassetta contenente la leva a cricco per la manovra a mano della scarpa ferma carri chiave assicurata con cassa di manovra elettrica. Si apre con la chiave tripla.

Appendice 2

Modalità per la manovra a mano di un deviatoio assicurato con cassa di manovra elettrica



Cassa di manovra con indicatore da deviatoio intallonabile

Il dispositivo per la manovra a mano sul posto dei deviatoi con manovra elettrica (deviatoi centralizzati) è costituito:

- da una manovella applicata alla cassa di manovra;
- da una serratura a chiave (sulla cassa di manovra) per bloccare la manovella stessa ed impedirne la rotazione.

Modalità per la manovra

- a. Prelevare la chiave FS dall'apposita cassetta.
- b. Inserire la chiave FS marca 1 nella serratura applicata alla cassa di manovra e ruotarla in senso orario.
- c. Ruotare la manovella in senso orario per avvicinare gli aghi o in senso antiorario per allontanarli fino all'arresto della rotazione.
- d. Controllare che l'indicatore da deviatoio sia correttamente disposto, in caso contrario vedi nota.
- e. Ruotare la chiave FS in senso antiorario ed estrarla (l'estrazione è possibile solo a controllo acquisito).
- f. Riporre la chiave nell'apposita cassetta.

Su apposita targhetta d'istruzione sono riportate in dettaglio le operazioni cronologiche da compiere per eseguire la manovra a mano del deviatoio.

NOTA: Se all'arresto della rotazione della manovella non si è ottenuto il controllo desiderato (indicatore da deviatoio correttamente disposto), occorre riportare il deviatoio nella posizione opposta invertendo il senso di rotazione della manovella, e, verificato che lo scambio sia libero da ostacoli, ripetere nuovamente la manovra.

Appendice 2bis

Modalità per la manovra a mano di una scarpa fermacarri assicurata con cassa di manovra elettrica



Cassa di manovra SFC

Il dispositivo per la manovra a mano sul posto delle scarpe fermacarri con manovra elettrica è costituito:

- da una serratura per inserire la leva a cricco (custodita nell'apposita cassetta) per la sua manovra.

Iniziando il movimento, dalla posizione rovescia a quella normale (scarpa efficiente) il moto di rotazione è in senso antiorario e viene trasmesso, dal perno della leva di manovra, sul quale è calettata la leva medesima, al perno di trascinamento sul quale è calettato al tamburo C.P.S. (Controllo Posizione Scarpa).

Modalità per la manovra

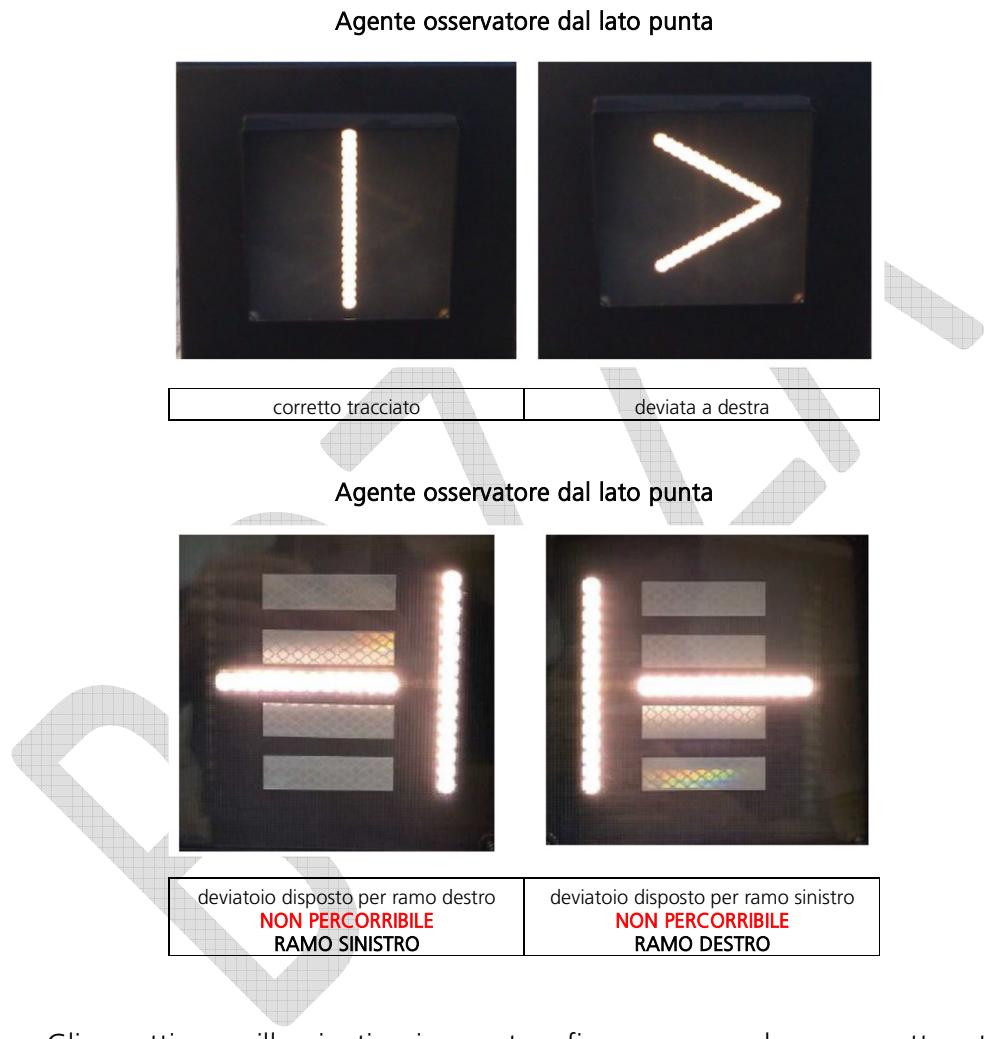
- a. Prelevare la leva a cricco dall'apposita cassetta, apribile con la chiave tripla.
- b. Inserire la leva a cricco nella serratura applicata alla cassa di manovra.
- c. Ruotare la leva in senso antiorario per aprire la SCF o in senso orario per chiudere la SFC.
- d. Estrarre la leva cricco e riporla nella cassetta.

Su apposita targhetta d'istruzione sono riportate in dettaglio le operazioni cronologiche da compiere per eseguire la manovra a mano del deviatore.

Appendice 3

Deviatoi con manovra oleodinamica tipo m.e.tra

Segnali Indicatori per Deviatoi (SID) permanentemente luminosi con manovra oleodinamica



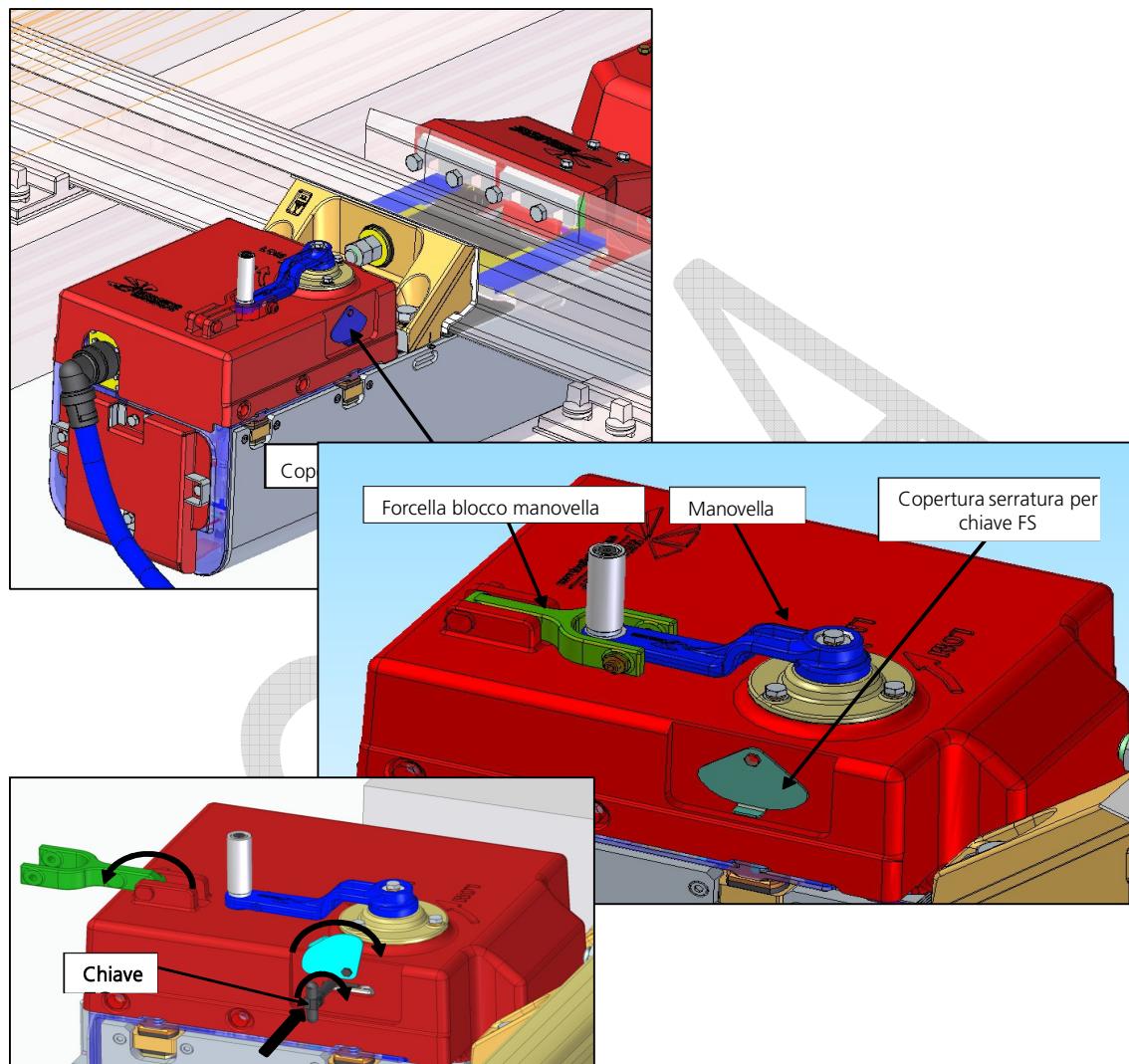
Gli aspetti sono illuminati unicamente a fine manovra, dopo aver ottenuto il controllo di posizione, fermascambiatura e stabilizzazione.

Durante la manovra il SID risulta spento.

Il leggero ritardo dell'accensione rispetto al termine della manovra dipende dall'elettronica interna del dispositivo.

Quando il SID risulta spento, il deviatoio non deve essere impegnato dai rotabili in mancanza di MA.

Operazioni per la manovra individuale a mano di un deviatoio con manovra oleodinamica



Il sistema m.e.tra può essere manovrato manualmente tramite la manovella per la manovra a mano che si trova sul coperchio del gruppo azionamento.

Tale manovra, non può essere effettuata senza l'innesto della chiave FS. In assenza della chiave FS, infatti, la manovella gira folle, senza causare nessun movimento della m.e.tra.

Modalità per la manovra

Per eseguire la manovra individuale a mano l'operatore deve:

- a. Sbloccare la rotazione della manovella ribaltando la forcella (richiede una certa forza per vincere la forza dei ritegni a molla presenti sulla forcella).
- b. Prelevare la chiave FS dall'apposita cassetta.
- c. Inserire la chiave FS nell'apposita serratura, premerla a fondo e ruotarla di 90 gradi (per collegare la rotazione della manovella a quella della pompa manuale, abilitando così la manovra manuale).
- d. Ruotare la manovella nel senso indicato sul coperchio del gruppo d'azionamento:
 - Manovra LM (lato motore) rotazione oraria;
 - Manovra LoM (lato opposto motore) rotazione antioraria.
- e. Portare la macchina in posizione di corretta fermascambiatura.

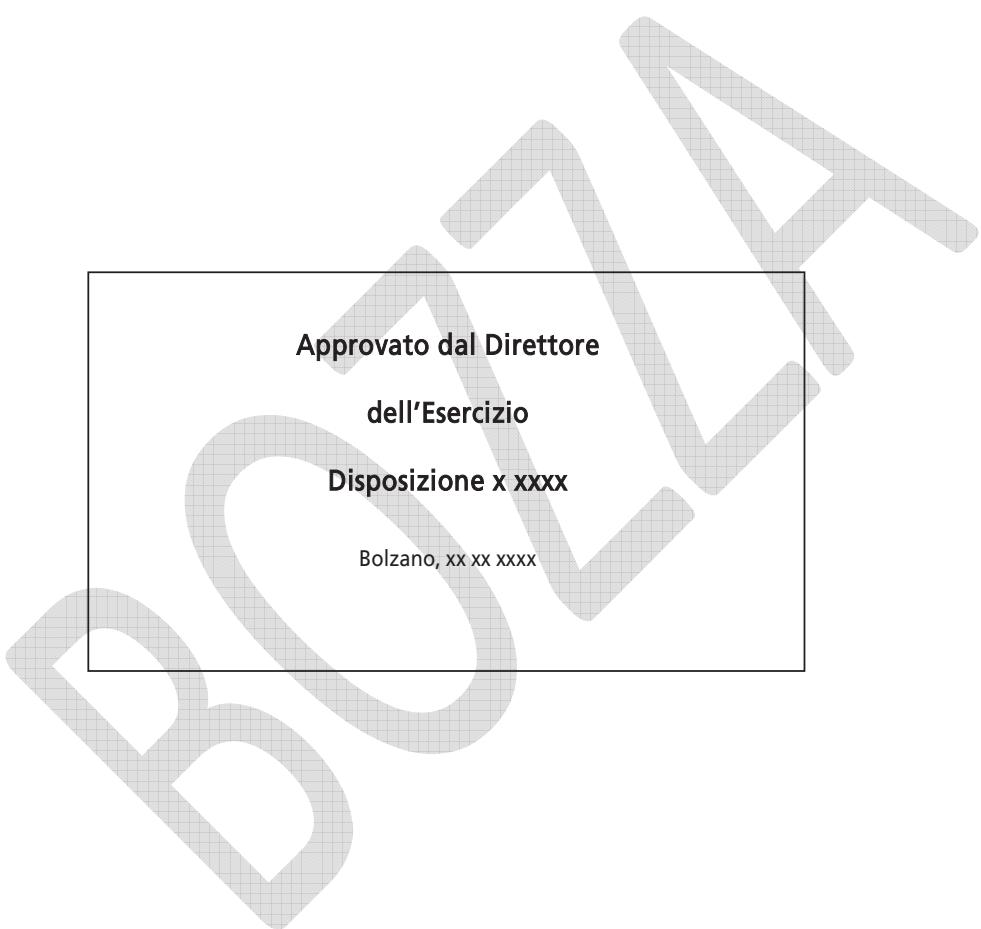
Una volta terminata la necessità di manovrare manualmente il deviatoio, occorre eseguire le seguenti operazioni:

- f. Estrarre la chiave FS con rotazione di 90° in senso antiorario.
- g. Richiudere la copertura della serratura.
- h. Accertarsi che la manovella ruoti folle.
- i. Bloccare la manovella ribaltando la forcella ed accertandosi che i ritegni a molla premano sul corpo della manovella stessa.
- j. Riporre la chiave nell'apposita cassetta.

Su apposita targhetta d'istruzione sono riportate in dettaglio le operazioni cronologiche da compiere per eseguire la manovra a mano del deviatoio.

Appendice 4 – p.m.

Appendice 5 – p.m.



Approvato dal Direttore

dell'Esercizio

Disposizione x xxxx

Bolzano, xx xx xxxx



ALLEGATO 4

COMUNICAZIONI VERBALI REGISTERATE

Le comunicazioni fra il DCO e l'Agente di Condotta (AdC) inerenti alla sicurezza della circolazione nello svolgimento delle manovre possono essere scambiate in forma verbale registrata nei casi e alle condizioni di seguito indicate. L'autorizzazione da parte del DCO all'Agente che comanda la manovra è concessa in forma verbale dopo la predisposizione dell'istradamento.

1. Condizioni tecniche

1.1 Per l'applicazione delle presenti Istruzioni devono essere rispettate le seguenti condizioni tecniche:

- il Sistema di Registrazione di STA deve essere attivo e correttamente funzionante;
- la cabina di guida del convoglio deve essere dotata di apparecchiatura Cab-Radio efficiente o, in alternativa, deve essere prevista la dotazione di un telefono cellulare GSM-R efficiente da utilizzare in caso di malfunzionamento dell'apparecchiatura Cab-Radio;
- la dotazione di un telefono cellulare GSM-R efficiente da utilizzare dall'Agente che comanda la manovra.

2. Condizioni normative

2.1 Le comunicazioni riguardanti lo svolgimento delle manovre nelle località presenziate a distanza possono essere notificate o trasmesse in forma verbale registrata e sono organizzate in procedure contraddistinte da un codice alfanumerico e da una formula sintetica che in alcuni casi deve essere completata con i dati variabili. Le procedure sono individuate dalla stessa componente alfabetica del codice e sono introdotte da una stessa intestazione, che costituisce la formula da utilizzare come inizio sia della comunicazione di notifica, sia della risposta dell'interlocutore.

2.2 Il DCO, l'Agente di Condotta del convoglio che deve eseguire i movimenti di manovra concordati e l'Agente che comanda la manovra durante il servizio devono essere in possesso del presente Allegato, ovvero di un suo estratto recante le procedure applicabili.

2.3 L'intestazione deve essere sempre completata con i seguenti dati:

- cognome del DCO;
- cognome dell'AdC;
- data e ora della concessione del Nulla Osta per lo svolgimento delle manovre;
- numero della procedura da applicare;
- data e ora del termine procedura utilizzata;

- controfirma dell'Agente che comanda la manovra in corrispondenza della finca con la procedura da applicare o terminata.

2.4 Per ciascuna procedura, sono riportate le specifiche situazioni di esercizio nello svolgimento delle manovre cui il DCO, l'AdC e l'Agente che comanda la manovra devono fare riferimento e le specifiche procedure operative da applicare.

2.5 L'agente che inizia la comunicazione, per ciascuna situazione di esercizio interessante i movimenti di manovra, deve utilizzare la formula sintetica corrispondente alla procedura codificata, facendola precedere dalla corrispondente intestazione e completandola con gli eventuali dati.

La trasmissione deve essere eseguita in modo che possa essere correttamente compresa dall'agente ricevente. Quest'ultimo può, all'occorrenza, richiedere la ripetizione della trasmissione.

La comunicazione verbale registrata potrà considerarsi completata una volta che l'agente ricevente avrà ripetuto all'agente trasmittente l'intestazione e la formula sintetica, completata con i dati ricevuti.

2.6 La contemporanea notifica di più procedure non è ammessa.

2.7 Il DCO prima di attivare la comunicazione verbale registrata deve:

- assicurarsi che la registrazione sia attiva e correttamente funzionante;
- avvisare preventivamente l'AdC sull'utilizzo di tale procedura.

Qualora durante la trasmissione la comunicazione si dovesse interrompere, dopo l'eventuale ripristino della stessa si dovrà provvedere alla ripetizione dell'intera procedura.

2.8 In caso di guasto del sistema di registrazione, le comunicazioni devono avvenire nelle forme e con i protocolli tradizionali.

2.9 Nel caso di movimenti di manovra disposti con comunicazione verbale registrata nell'ambito di Località di Servizio il DCO deve rimanere in comunicazione telefonica con l'Agente che comanda la manovra, limitatamente al movimento nell'ambito della LdS.

Nel caso di perdita del collegamento telefonico con il DCO durante il movimento di manovra autorizzato, l'Agente che comanda la manovra, qualora non possa garantire la corretta esecuzione della procedura prescritta, dovrà arrestare il convoglio e mettersi nuovamente in contatto con il DCO. Il DCO invece, in caso di perdita della comunicazione, qualora rilevi anomalie nella marcia del convoglio dovrà provvedere per il suo arresto emettendo, se disponibile, l'apposita funzione di emergenza.

2.10 Alle operazioni di riascolto delle comunicazioni verbali registrate scambiate tra il DCO e l'**AdC** può accedere solo il personale autorizzato per accertamenti e controlli nei casi previsti o espressamente autorizzati.

2.11 Le Procedure con la concessione del Nulla Osta per lo svolgimento delle manovre nel contesto specifico di esercizio devono essere revocate con la comunicazione di "Termine procedura n. stazione di".

3. Riepilogo delle procedure

Sono previsti i seguenti gruppi di procedure inerenti al medesimo contesto tecnologico-operativo.

- Concessione “Nulla Osta esecuzione manovra” **cod. MANOVRA nn**

| INTESTAZIONE | NULLA OSTA ESECUZIONE MANOVRA (art. 29 bis I.S.M.) |
|---|---|
| DCO prescribe all'Agente di Condotta: | applicazione Procedura (codice) stazione di |
| Agente di Condotta inteso dal DCO: | data ore <i>Firma presa visione Agente che comanda la manovra</i> |

| CODICE | PROCEDURE |
|------------------|--|
| MANOVRA 1 | Nulla Osta esecuzione manovra ambito stazione di |
| MANOVRA 2 | Nulla Osta esecuzione manovra ambito stazione di e oltre il picchetto limite lato |
| MANOVRA 3 | Nulla Osta esecuzione manovra ambito stazione di con PL Km non controllato in chiusura. |
| MANOVRA 4 | Nulla Osta esecuzione manovra ambito stazione di con autorizzazione prelievo chiave per disporre deviatoio nr. per la (destra/sinistra)/leva scarpa fermacarri in apertura |
| MANOVRA 5 | Nulla Osta esecuzione manovra ambito stazione di con autorizzazione prelievo chiave per disporre deviatoio nr. per la (destra/sinistra)/leva scarpa fermacarri in apertura e con PL Km non controllato in chiusura |

| INTESTAZIONE | MANOVRA ULTIMATA (art. 29 bis I.S.M.) |
|--|---|
| Agente di Condotta trasmette al DCO: | Termine Procedura (codice) stazione di |
| DCO inteso dall'Agente di Condotta: | data ore <i>Firma presa visione Agente che comanda la manovra</i> |

| | |
|-------------------------------|--|
| MANOVRA 1 | Nulla Osta esecuzione manovra ambito stazione di |
| DCO | Da notificare all'Agente di Condotta dopo aver predisposto l'istradamento; successivamente il DCO autorizza verbalmente l'Agente che comanda la manovra a comandare i singoli movimenti di manovra predisposti fino al ricevimento della comunicazione verbale registrata di termine procedura. |
| Agente di Condotta | L'Agente di Condotta, dopo aver ricevuto il Nulla Osta dal DCO, richiede a bordo il modo Shunting che dovrà essere autorizzato dal RBC; chiede la firma sulla procedura all'Agente che comanda la manovra e obbedisce ai suoi comandi; se la manovra è trainata, accetta la corretta posizione dei deviatoi e la protezione dell'eventuale PL ubicato sull'istradamento. Al termine dei movimenti di manovra concordati comunica al DCO con comunicazione verbale registrata il termine procedura, ne chiede la firma all'Agente che comanda la manovra e richiede l'uscita dal modo operativo Shunting attraverso uno specifico pulsante. |
| Agente che comanda la manovra | L'Agente che comanda la manovra, dopo aver firmato sull'intestazione della procedura, attende dal DCO l'autorizzazione verbale ad iniziare il movimento di manovra concordato. Prima di impartire il comando accetta la corretta posizione dei deviatoi e la chiusura dell'eventuale PL ubicato sull'istradamento. Al termine dei movimenti di manovra concordati avverte l'AdC per la comunicazione con il DCO e firma il termine procedura. |

| | |
|--------------------------------------|---|
| MANOVRA 2 | Nulla Osta esecuzione manovra ambito stazione di e oltre il picchetto limite lato |
| DCO | Da notificare all'Agente di Condotta dopo aver interrotto il binario di linea per necessità di movimento e dopo aver predisposto l'istradamento; successivamente il DCO autorizza verbalmente l'Agente che comanda la manovra a comandare i singoli movimenti di manovra predisposti fino al ricevimento della comunicazione verbale registrata di termine procedura. |
| Agente di Condotta | L'Agente di Condotta, dopo aver ricevuto il Nulla Osta dal DCO, richiede a bordo il modo Shunting che dovrà essere autorizzato dal RBC; chiede la firma sull'intestazione della procedura per la manovra oltre il picchetto limite all'Agente che comanda la manovra e obbedisce ai suoi comandi; se la manovra è trainata, accerta la corretta posizione dei deviatoi e la protezione dell'eventuale PL ubicato sull'istradamento. Al termine dei movimenti di manovra concordati comunica al DCO con comunicazione verbale registrata il termine procedura, ne chiede la firma all'Agente che comanda la manovra e richiede l'uscita dal modo operativo Shunting attraverso uno specifico pulsante. |
| Agente che comanda la manovra | L'Agente che comanda la manovra, dopo aver firmato sull'intestazione della procedura per la manovra oltre il picchetto limite e verso quale lato, attende dal DCO l'autorizzazione verbale ad iniziare il movimento di manovra concordato. Prima di impartire il comando accerta la corretta posizione dei deviatoi e la chiusura dell'eventuale PL ubicato sull'istradamento. Al termine dei movimenti di manovra concordati avverte l'AdC per la comunicazione con il DCO e firma il termine procedura. |
| MANOVRA 3 | Nulla Osta esecuzione manovra ambito stazione di con PL Km non controllato in chiusura. |
| DCO | Da notificare all'Agente di Condotta dopo aver predisposto l'istradamento utilizzando la funzione di soccorso sul PL di cui manca il controllo di chiusura; successivamente il DCO autorizza verbalmente l'Agente che comanda la manovra a comandare i singoli movimenti di manovra predisposti fino al ricevimento della comunicazione verbale registrata di termine procedura. |
| Agente di Condotta | L'Agente di Condotta, dopo aver ricevuto il Nulla Osta dal DCO, richiede a bordo il modo Shunting che dovrà essere autorizzato dal RBC; chiede la firma sull'intestazione della procedura con il PL non controllato in chiusura all'Agente che comanda la manovra e obbedisce ai suoi comandi; se la manovra è trainata, accerta la corretta posizione dei deviatoi e la protezione dell'eventuale PL ubicato sull'istradamento. Al termine dei movimenti di manovra concordati comunica al DCO con comunicazione verbale registrata il termine procedura, ne chiede la firma all'Agente che comanda la manovra e richiede l'uscita dal modo operativo Shunting attraverso uno specifico pulsante. |
| Agente che comanda la manovra | L'Agente che comanda la manovra, dopo aver firmato sull'intestazione della procedura con il PL non controllato in chiusura, attende dal DCO l'autorizzazione verbale ad iniziare il movimento di manovra concordato. Prima di impartire il comando accerta la corretta posizione dei deviatoi e assicura la protezione del PL guasto ubicato sull'istradamento. Al termine dei movimenti di manovra concordati avverte l'AdC per la comunicazione con il DCO e firma il termine procedura. |
| MANOVRA 4 | Nulla Osta esecuzione manovra ambito stazione di con autorizzazione prelievo chiave per disporre deviatoio nr. per la (destra/sinistra)/leva scarpa fermacarri in apertura. |
| DCO | Da notificare all'Agente di Condotta dopo aver predisposto l'istradamento utilizzando la funzione di soccorso sul deviatoio/scarpa fc di cui manca il controllo nella posizione richiesta; successivamente il DCO autorizza verbalmente l'Agente che comanda la manovra a comandare i singoli movimenti di manovra predisposti fino al ricevimento della comunicazione verbale registrata di termine procedura che comprende anche l'inserimento nell'apposita scatola della chiave per la manovra a mano del deviatoio/leva per la manovra a mano in apertura della scarpa fc, prelevata su suo ordine. |
| Agente di Condotta | L'Agente di Condotta, dopo aver ricevuto il Nulla Osta del DCO, richiede a bordo il modo Shunting che dovrà essere autorizzato dal RBC; chiede la firma sull'intestazione della procedura con il deviatoio difettoso /scarpa fermacarri difettosa all'Agente che comanda la manovra e obbedisce ai suoi comandi; se la manovra è trainata, accerta la corretta posizione dei deviatoi/scarpa fc e la protezione dell'eventuale PL ubicato sull'istradamento. Al termine dei movimenti di manovra concordati accerta l'inserimento nell'apposita scatola della chiave per la manovra a mano del deviatoio/leva a cricco per la manovra a mano in apertura della scarpa fc, comunica al DCO con comunicazione verbale registrata il termine procedura, ne chiede la firma all'Agente che comanda la manovra e richiede l'uscita dal modo operativo Shunting attraverso uno specifico pulsante. |
| Agente che comanda la manovra | L'Agente che comanda la manovra, dopo aver firmato sull'intestazione della procedura con il deviatoio difettoso/scarpa fc difettosa, preleva la chiave per disporre il deviatoio per la destra/sinistra guardando il deviatoio dalla punta/scarpa fc in apertura e attende dal DCO l'autorizzazione verbale ad iniziare il movimento di manovra concordato. Prima di impartire il comando accerta la corretta posizione dei deviatoi/scarpa fc e la chiusura dell'eventuale PL ubicato sull'istradamento. Al termine dei movimenti di manovra concordati, inserisce la chiave per la manovra a mano del deviatoio/leva a cricco per la manovra a mano in apertura della scarpa fc o nell'apposita scatola, avverte l'AdC per la comunicazione con il DCO e firma il termine procedura. |
| MANOVRA 5 | Nulla Osta esecuzione manovra ambito stazione di con autorizzazione prelievo chiave per disporre deviatoio nr. per la (destra/sinistra)/leva scarpa fermacarri in apertura con PL Km non controllato in chiusura. |
| DCO | Da notificare all'Agente di Condotta dopo aver predisposto l'istradamento utilizzando la funzione di soccorso sul deviatoio di cui manca il controllo nella posizione richiesta/scarpa fc difettosa e la funzione di soccorso sul PL di cui manca il controllo in chiusura; successivamente il DCO autorizza verbalmente l'Agente che comanda la manovra a comandare i singoli movimenti di manovra predisposti fino al ricevimento della comunicazione verbale registrata di termine procedura che comprende anche l'inserimento nell'apposita scatola della chiave per la manovra a mano del deviatoio/leva a cricco per la manovra a mano in apertura della scarpa fc, prelevata su suo ordine. |
| Agente di Condotta | L'Agente di Condotta, dopo aver ricevuto il Nulla Osta del DCO, richiede a bordo il modo Shunting che dovrà essere autorizzato dal RBC; chiede la firma sull'intestazione della procedura con il deviatoio difettoso/scarpa fc difettosa ed il PL guasto all'Agente che comanda la manovra e obbedisce ai suoi comandi; se la manovra è trainata, accerta la corretta posizione dei deviatoi/scarpa fc e la protezione del PL guasto ubicato sull'istradamento. Al termine dei movimenti di manovra concordati accerta l'inserimento nell'apposita scatola della chiave per la manovra a mano del deviatoio/leva a cricco per la manovra a mano in apertura della scarpa fc, comunica al DCO con comunicazione verbale registrata il termine procedura, ne chiede la firma all'Agente che comanda la manovra e richiede l'uscita dal modo operativo Shunting attraverso uno specifico pulsante. |
| Agente che comanda la manovra | L'Agente che comanda la manovra, dopo aver firmato sull'intestazione della procedura con il deviatoio difettoso/scarpa fc difettosa e con il PL non controllato in chiusura, preleva la chiave per disporre il deviatoio per la destra/sinistra guardando il deviatoio dalla punta/scarpa fc in apertura e attende dal DCO l'autorizzazione verbale ad iniziare il movimento di manovra concordato. Prima di impartire il comando accerta la corretta posizione dei deviatoi/scarpa fc e assicura la protezione del PL guasto ubicato sull'istradamento. Al termine dei movimenti di manovra concordati, inserisce la chiave per la manovra a mano del deviatoio/leva a cricco per la manovra a mano in apertura della scarpa fc nell'apposita scatola, avverte l'AdC per la comunicazione con il DCO e firma il termine procedura. |

ALLEGATO 4

REPERTORIO DEI MODULI DI PRESCRIZIONE AI TRENI

Disposizioni di carattere generale

Ciascun modulo è contenuto in un bollettario a fogli, numerati progressivamente due a due da 1 a 50, da compilarsi a decalco.

Un modulo (quello originale se di bollettario) resta all'Agente di Condotta che firma l'altra copia che resta alla stazione.

Nel caso di moduli non compilati a decalco l'uniformità delle due copie è garantita dalla firma autografa che il DCO deve apporre in calce a ciascuna copia.

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

Con apposite norme emanate a parte da STA sono disciplinati la produzione e l'utilizzo di alcuni moduli su supporto informatico.

1. M3 Ordine di rallentamento (art. 11)

Serve per comunicare all'AdC le prescrizioni di un rallentamento nel caso che per la sua ubicazione a cavallo della zona di confine non sia completamente gestito dal Sistema di gestione della Circolazione. Le modalità per la gestione dei rallentamenti sono riportate nelle specifiche Istruzioni emanate a parte.

Il modulo può essere trasmesso a distanza secondo le modalità previste al successivo comma 3.

2. Modulo M40

Il modulo M40 può essere utilizzato per comunicare ordini o avvisi di qualunque genere. L'ordine o l'avviso, a seconda dei casi, può essere:

- a) *consegnato direttamente*: l'agente che dà l'ordine o l'avviso deve apporre la propria firma su entrambe le copie mentre l'agente che riceve l'ordine o l'avviso deve apporre la propria firma negli spazi appositamente predisposti. L'originale del modulo resta all'agente che riceve l'ordine o l'avviso mentre la copia rimane all'agente che ha impartito l'ordine o l'avviso;
- b) *trasmesso a distanza*: l'agente trasmittente deve compilare il modulo in suo possesso e trasmetterne il contenuto tramite dispaccio, indicando il nominativo della Località di Servizio (da compilare solo quando la trasmissione avviene da una Località di Servizio), la data, il numero progressivo del modulo completato da un numero saltuario di due cifre e l'ora di trasmissione. In tal caso, l'agente trasmittente deve dettare testualmente il contenuto del modulo, comunicando infine il proprio cognome. Entrambi i tagliandi del modulo utilizzato dall'agente trasmittente rimangono attaccati al blocchetto e sugli stessi, negli spazi appositamente predisposti, deve apporre la propria firma nonché il cognome dell'agente ricevente. L'agente ricevente deve trascrivere sul

proprio modulo il testo man mano che lo riceve e, dopo aver effettuato il collazionamento, deve trasmettere, riportandoli negli appositi spazi, il numero progressivo del proprio modulo completato da un numero saltuario di due cifre e il proprio cognome. In tal caso, l'agente ricevente deve apporre il cognome dell'agente trasmittente nell'apposito spazio predisposto, nonché la propria firma nello spazio predisposto per l'agente ricevente.

L'originale del modulo e la copia rimangono attaccati al blocchetto sia dell'agente trasmittente sia dell'agente ricevente; se trattasi invece di prescrizione di movimento, l'Agente di Condotta deve provvedere ad allegare l'originale del modulo al Riepilogo dei Moduli delle Prescrizioni di Movimento.

Quando gli ordini o gli avvisi da comunicare all'Agente di Condotta sono più di uno, vanno indicati in ordine progressivo rispetto al senso di marcia del treno e numerati.

3. Modulo M40a

Il Modulo M40a serve al personale dei treni per comunicare prescrizioni o avvisi con le modalità previste al comma 2.

4. Modulo M40 ETCS

Sulle linee attrezzate con ERTMS/ETCS sono previsti due tipi di moduli M40 ETCS:

- il modulo M. 40 ETCS – SR, viene utilizzato dal DCO per autorizzare il movimento di un treno senza MA concessa dal Sistema;
- il modulo M. 40 ETCS – MA, viene utilizzato dal DCO per le istruzioni che il treno deve rispettare anche in presenza di MA.

Contenuto

Un'istruzione operativa deve contenere i seguenti elementi:

- A. numero del treno cui si riferisce;
- B. data in cui è stata impartita;
- C. ubicazione del treno (tale campo può contenere il numero identificativo o progressiva chilometrica del segnale, progressiva chilometrica in caso di arresto non in corrispondenza di un segnale, itinerario di arrivo/partenza, ecc.);
- D. provenienza dell'istruzione (ubicazione del DCO);
- V. identificazione (ID) dell'AdC (cognome/firma¹);
- W. identificazione (ID) di chi impedisce l'istruzione (cognome/firma²);
- Y. ora in cui è stata impartita;

¹ Sul modulo del DCO deve essere riportato il cognome dell'AdC. Sul modulo dell'AdC deve essere riportata la firma.

² Sul modulo del DCO deve essere riportata la firma del DCO stesso. Sul modulo dell'AdC deve essere riportato il cognome del DCO.

Z. identificazione unica fornita dal DCO; tale identificazione è costituita dal numero progressivo a due cifre del modulo, completato da un numero saltuario di due cifre da 01 a 99.

Al fine di ottenere la verifica che l'istruzione è stata ricevuta, l'AdC deve ripetere il dispaccio e comunicare al trasmittente un numero costituito dal numero progressivo a due cifre del proprio modulo, completato da un numero saltuario di due cifre da 01 a 99.

L'istruzione operativa deve contenere istruzioni chiare, precise e univoche. Un'istruzione europea può essere revocata solo da un'Istruzione europea 4 che faccia espresso riferimento all'identificazione unica dell'Istruzione da revocare. A titolo di deroga, un'Istruzione europea 3 può anche essere revocata da un'Istruzione europea 1, 2 o 7 senza che occorra un'apposita istruzione europea 4.

Notifica dell'istruzione operativa

Un'istruzione operativa comprende informazioni notificate con consegna a distanza per mezzo del telefono o digitalmente.

Quando un AdC deve mettere per iscritto un'istruzione operativa trasmessa a distanza, il treno deve essere fermo.

Un'istruzione operativa deve essere notificata il più vicino possibile alla zona interessata. Un'Istruzione europea prevale sulle indicazioni corrispondenti fornite dal DMI, ad eccezione delle Istruzioni europee 1, 2 e 7 la cui validità si considera terminata al ricevimento di una MA concessa dal Sistema. Laddove sia presente una velocità permessa o una velocità di rilascio inferiore alla velocità massima prescritta nell'istruzione operativa, si applica la velocità inferiore.

Le Istruzioni europee 5, 6, 8 e 9 cessano la loro validità solo al superamento del tratto indicato nelle stesse o al ricevimento di una Istruzione europea 4 che le revochi.

Il DCO può impartire un'istruzione operativa solo dopo avere accertato il numero di identificazione del treno e l'ubicazione del treno. Prima di applicare l'istruzione operativa, l'AdC deve verificare che questa si riferisca al proprio treno e alla relativa ubicazione corrente o identificata.

Istruzioni europee

Le Istruzioni europee devono essere utilizzate nei seguenti casi:

- (1) autorizzazione a superare una fine dell'Autorizzazione al Movimento (EOA);
- (2) autorizzazione a procedere dopo un Trip (ETCS);
- (3) obbligo di mantenere il treno fermo;
- (4) revoca di un'istruzione;
- (5) obbligo di marcia con restrizione di velocità;
- (6) obbligo di marcia a vista;
- (7) autorizzazione a iniziare un movimento dopo averlo preparato;
- (8) autorizzazione ad attraversare uno o più passaggi a livello in avaria;
- (9) obbligo di marcia con restrizioni di alimentazione elettrica.

Ogni qualvolta debba impartire un'Istruzione operativa per la quale esiste un'istruzione europea, il DCO deve utilizzare tale istruzione europea.

Ad ogni casella, campo di informazione e opzione di inserimento in un campo contenuti in un'Istruzione europea è attribuito un proprio identificatore alfabetico o numerico. Agli identifieri numerici che fanno parte di più di un'Istruzione europea è attribuito un identificatore che inizia con «**x**» anziché il numero dell'istruzione europea. La «**x**» può essere sostituita dal numero dell'Istruzione europea solo quando si trasmette tale istruzione digitalmente.

Il contenuto di ciascun campo non può superare l'ambito di validità dell'Istruzione europea a cui appartiene.

Nelle Istruzioni europee, i segnali che definiscono gli estremi dell'Autorizzazione al Movimento devono essere indicati con il loro numero identificativo (campo "segnaletica" delle Istruzioni europee), ad eccezione della tabella per l'individuazione dei PL cui allegato 1 RS 6bis, i quali devono essere indicati con la corrispondente progressiva chilometrica (campo "km" delle Istruzioni europee).

Le caselle devono essere contrassegnate con un segno "**X**" ben visibile quando la relativa prescrizione deve essere rispettata dal treno. In caso di opzioni multiple per le informazioni, si deve depennare la dizione non occorrente. Nelle prescrizioni da compilare le informazioni devono essere inserite lungo le linee punteggiate.

Le Istruzioni europee possono essere integrate da Istruzioni supplementari riportate nell'apposita istruzione.

5. Modulo M40 RTB/RTF

5.1 Il modulo M40 RTB/RTF deve essere utilizzato per comunicare all'Agente di Condotta l'avviso di allarme o guasto degli impianti di RTB/RTF.

Tale modulo deve essere inoltre utilizzato dall'Agente di Condotta per comunicare al Regolatore della Circolazione di STA o di RFI gli eventuali provvedimenti che intende adottare per il proseguimento della corsa del treno a seguito dei suddetti allarmi.

5.2 Le firme e le indicazioni dei cognomi devono essere annotati negli appositi spazi, a seconda che il modulo venga consegnato direttamente, oppure ne venga trasmesso il contenuto tramite dispaccio.

5.3 Le prescrizioni di movimento che prevedono l'utilizzo del modulo M40 RTB/RTF, a seconda dei casi, possono essere:

- a) *consegnate direttamente*: il DM Merano, dopo la compilazione su dispaccio ricevuto dal DCO, deve apporre la propria firma nella parte superiore del tagliando "**A**", indicando l'ora di consegna, mentre l'Agente di Condotta deve apporre la propria firma nella parte superiore del tagliando "**B**", negli spazi appositamente predisposti.

Se non occorre la visita ai veicoli, la parte inferiore del modulo va interamente depennata. Il tagliando "**A**" deve essere consegnato all'Agente di Condotta che deve allegarlo al Riepilogo dei Moduli delle

Prescrizioni di Movimento, facendo apposita annotazione nel relativo riquadro, mentre il tagliando "B" rimane attaccato al blocchetto.

Se occorre la visita ai veicoli, il tagliando "A" deve essere consegnato all'Agente di Condotta che lo deve trattenere per tutta la durata della visita stessa, mentre il tagliando "B" rimane attaccato al blocchetto. Al termine della visita ai veicoli, l'Agente di Condotta deve riposizionare il tagliando "A" sopra il tagliando "B", completare la compilazione della parte inferiore del modulo e apporre la propria firma nello spazio appositamente predisposto, indicando l'ora di consegna. Il DM Merano deve controfirmare la parte inferiore del modulo nello spazio appositamente predisposto.

Il tagliando "A" deve essere riconsegnato all'Agente di Condotta che deve allegarlo al Riepilogo dei Moduli delle Prescrizioni di Movimento, facendo apposita annotazione nel relativo riquadro;

- b) *trasmesse a distanza*: l'agente trasmittente deve compilare la parte superiore del modulo in suo possesso e trasmetterne il contenuto tramite dispaccio, indicando la data, il numero progressivo del modulo completato da un numero saltuario di due cifre e l'ora di trasmissione. In tal caso, l'agente trasmittente deve dettare testualmente il contenuto di ogni singola prescrizione di movimento, comunicando infine il proprio cognome. Entrambi i tagliandi del modulo utilizzato dall'agente trasmittente rimangono attaccati al blocchetto e sugli stessi, negli spazi appositamente predisposti, deve apporre la propria firma nonché il cognome dell'Agente di Condotta.

L'Agente di Condotta, dopo aver compilato man mano la parte superiore del modulo M40 RTB/RTF in suo possesso e aver effettuato il collazionamento, deve trasmettere, riportandoli negli appositi spazi, il numero progressivo del proprio modulo completato da un numero saltuario di due cifre e il proprio cognome. In tal caso, l'Agente di Condotta deve apporre il cognome dell'agente trasmittente nell'apposito spazio predisposto, nonché la propria firma nello spazio predisposto per l'agente ricevente.

Se non occorre la visita ai veicoli, la parte inferiore del modulo va interamente depennata.

Se occorre la visita ai veicoli, una volta ultimata la stessa, l'Agente di Condotta deve compilare la parte inferiore del modulo in suo possesso e trasmetterne il contenuto tramite dispaccio, indicando il numero del treno, la data, il numero progressivo del modulo completato da un numero saltuario di due cifre e l'ora di trasmissione. In tal caso, l'Agente di Condotta deve dettare testualmente il contenuto di ogni singola comunicazione, comunicando infine il proprio cognome. Inoltre, negli spazi appositamente predisposti, deve apporre la propria firma nonché il cognome dell'agente ricevente.

L'agente ricevente, dopo aver compilato man mano la parte inferiore del modulo M40 RTB/RTF in suo possesso e aver effettuato il collazionamento, deve trasmettere, riportandoli negli appositi spazi, il numero progressivo del proprio modulo completato da un numero saltuario di due cifre e il proprio cognome. In tal caso, l'agente ricevente deve apporre il cognome

dell'Agente di Condotta nell'apposito spazio predisposto, nonché la propria firma nello spazio predisposto per l'agente ricevente.

Il tagliando "A" del modulo utilizzato dall'Agente di Condotta deve essere allegato al Riepilogo dei Moduli delle Prescrizioni di Movimento, facendo apposita annotazione nel relativo riquadro, mentre il tagliando "B" rimane attaccato al blocchetto.

6. Modulo Riepilogo dei Moduli delle Prescrizioni di Movimento (RMPM)

6.1 Il RMPM è un documento che deve accompagnare ogni treno e sul quale sono riportati dal DCO la tipologia ed il quantitativo dei moduli delle prescrizioni di movimento notificate al treno stesso.

Le prescrizioni di movimento notificate dopo la consegna del RMPM o durante il percorso del treno devono essere riportate sul RMPM stesso dall'Agente di Condotta.

Il RMPM deve essere sempre compilato dal DCO e consegnato al treno nella stazione di origine.

6.2 Il RMPM è composto da due tagliandi; sul retro di ogni tagliando è riportata la guida per la compilazione.

6.3 Il RMPM può essere trasmesso a distanza secondo le modalità previste al precedente comma 3.

6.4 Il RMPM può essere acquisito in autonomia dalla IF per mezzo di un applicativo informatico secondo un'apposita procedura emessa dal GI.

7. Modulo M100b e modalità di trasmissione dei fonogrammi

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

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

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

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

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

Il ricevente, ultimata la trascrizione, ripeterà per intero il fonogramma e alla fine indicherà il proprio profilo, cognome e nome, l'ora della ricezione e il numero progressivo e saltuario che il fonogramma assume nel modulo del proprio posto. Il trasmittente riporterà sul proprio modulo tali indicazioni, senza le quali il fonogramma deve essere considerato come non trasmesso.

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

8. Modulo L249

8.1 In caso di rallentamento con pilotaggio, che consiste nell'accompagnamento del treno da parte del personale della linea che assume la denominazione di "pilota", il modulo L. 249 viene rilasciato all'AdC a rallentamento effettuato. In caso di inosservanza da parte dell'AdC, il pilota tratterrà il tagliando per allegarlo al rapporto di notifica dell'accaduto agli uffici superiori competenti.

9. Modulo M40 STA Bca

9.1 il modulo M40 STA Bca serve al DM di Merano per impartire le prescrizioni all'AdC in ambito stazione di Merano.

10. Elenco dei moduli

- Allegato 4.1 - M3
- Allegato 4.2 - M40
- Allegato 4.3 - M40a
- Allegato 4.4 - M40 ETCS
- Allegato 4.5 - M40 RTB/RTF
- Allegato 4.6 - RMPM
- Allegato 4.7 - M100b
- Allegato 4.8 - L249
- Allegato 4.9 - M40 STA Bca

N. / del DCO/DM

LdS di

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

Ora di trasmissione.....

Si ordina all'Agente di Condotta del treno di rispettare i seguenti rallentamenti:

| n. (a) progr. | tra le LdS (o nella LdS) di (tra Merano e Lagundo) | fisso con inizio dopo cippo chilometrico (b) | fisso con inizio dopo progressiva chilometrica (b) | fisso con fine dopo progressiva chilometrica (b) | velocità km/h | lunghezza metri | prescrizioni specifiche (c) |
|------------------|---|--|---|---|------------------|--------------------|-----------------------------------|
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |

Prescrizioni specifiche:

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

B – interessa anche la LdS

C – da rispettare dalle ore alle ore di tutti i giorni esclusi i seguenti (d)

D – da rispettare dalle ore alle ore di tutti i giorni esclusi i seguenti (d)

E – preceduto da fermata

F – con pilotaggio e fermata anche dopo il rallentamento

G – da rispettare dalle ore del

H – da rispettare fino alle ore del

Il DCO/DM
firmaAgente trasmittente
profilo e cognomeAgente ricevente
profilo e cognome/firmaL'AdC (1)
firma

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

Le prescrizioni vanno indicate in ordine progressivo rispetto alla marcia del treno.

a) Se il rallentamento è fisso, si indicherà il cippo che precede immediatamente l'inizio del rallentamento; se il rallentamento è spostabile, i due cippi indicati non dovranno distare fra loro più di tre chilometri (quattro chilometri per i rallentamenti lunghi oltre 1000 metri).

b) Indicare in corrispondenza di ogni rallentamento una o più lettere (A, B, ecc.) cui fare riferimento per le eventuali annotazioni segnate in calce (a stampa e manuali).

c) Inoltre, quando occorra, completare le annotazioni a stampa, in caso siano necessarie altre annotazioni riportarle a mano con le lettere I, L, M, ecc. a seguito di quelle a stampa.

d) Nei periodi in cui il rallentamento non è in atto i segnali a terra saranno occultati.

(1) Tale firma non occorre se è lo stesso agente che compila il modulo.



M40

N. 00

N. / dell' Agente trasmittente (1)

LdS / / 20.....

Ora di trasmissione(1)

Si ordina/dà avviso (2) (3)

AGENTE CHE DÁ
L'ORDINE O L'AVVISO
profilo e firma

AGENTE TRASMITTENTE (1)
profilo e cognome

AGENTE RICEVENTE (1)
profilo e cognome/firma

In caso di trasmissione del modulo, l'Agente ricevente deve collazionare il dispaccio e trasmettere all'Agente trasmittente il seguente numero:
..... / (progressivo / saltuario).

(1) Da compilare quando il modulo viene trasmesso.

(2) Depennare la dizione non occorrente.

(3) Profilo di chi riceve l'ordine o l'avviso aggiungendo, quando è il caso, il numero del treno o la denominazione della Località di Servizio.



M40a

N. 00

Data

N. / dell' Agente trasmittente (1)

Ora di trasmissione(1)

Si ordina/dà avviso (2) (3)

AGENTE DI CONDOTTA

In caso di trasmissione del modulo, l'Agente ricevente deve collazionare il dispaccio e trasmettere all'Agente trasmittente il seguente numero:
..... / (progressivo / saltuario).

(1) Da compilare quando il modulo viene trasmesso.

(2) Depennare la dizione non occorrente.

A*: n° treno

B*: Data

C*: Posizione del treno

D*: Posizione di chi impedisce l'istruzione

3 Istruzione europea 3 – Obbligo di mantenere fermo il treno [3.10*], [3.15], [x.95]3.10 Mantenere il treno fermo nella posizione attuale.3.15 Eseguire una procedura di fine missione (EoM).4 Istruzione europea 4 – Revoca di un'istruzione [4.10*], [x.95]4.10 L'istruzione operativa è revocata.
4.11 identificazione unica5 Istruzione europea 5 – Obbligo di marcia con restrizione di velocità [x.41*], [x.90], [x.95]6 Istruzione europea 6 – Obbligo di marcia a vista [6.40*], [x.41*], [x.90], [x.95]6.40 Marcia a vista.8 Istruzione europea 8 – Autorizzazione ad attraversare uno o più passaggi a livello in avaria [8.50*], [x.95]8.50 Uno o più passaggi a livello in avaria e e e e
8.51.1 km 8.52.1 km 8.53.1 km 8.54.1 km
e e e e e
8.55.1 km 8.56.1 km 8.57.1 km 8.58.1 km 8.59.1 km9 Istruzione europea 9 – Obbligo di marcia con restrizioni di alimentazione elettrica [9.40*], [9.70], [9.75], [9.80], [x.90], [x.95]9.40 Restrizioni di alimentazione elettrica tra e x.43 posizione x.44 posizione
su e x.45.1 binario | x.45.2 linea x.46.1 binario | x.46.2 linea
da a x.47.1 km | x.47.2 segnale x.48.1 km | x.48.2 segnale
Restrizioni di alimentazione elettrica indicate da tabelle di linea Si 9.67 o No 9.689.70 Marcia con il pantografo o pantografi abbassati.9.75 Marcia con interruttore principale (o generale) aperto.9.80 Limitate il consumo di energia a
9.81.1 % | 9.81.2 amp. | 9.81.3 kVAx.41 Non superare la velocità di da a
x.42.1 km/h x.47.1 km | x.47.2 segnale x.48.1 km | x.48.2 segnalex.90 Effettuare ricognizione in linea, per il motivo seguente
.....
.....
x.91 [testo libero]e riferire quanto rilevato a
x.92 [testo libero]x.95 Istruzioni supplementari
.....
.....
.....

V*: ID dell'AdC

W*: ID di chi impedisce l'istruzione

Y*: Ora

Z*: Identificazione unica



V*: ID dell'AdC

V^{*}: ID dell'AdC

W*: ID di chi impartisce l'istruzione

W*: ID di chi imparte l'istruzione

.....

Y*: Ora

.....

Z*: Identificazione unica



00

Per compilazione mod. M125 RTB

M40 RTB/2 A

(Trasmesso dal DCO)

Data
N° / del DCO

Ora di trasmissione

Il DCO dà avviso all'Agente di Condotta del treno fermo al segnale di di che il Posto di Rilevamento RTB al km al transito del vostro treno ha segnalato:

BOCCOLE CALDE

- A) allarme (2) asse n° boccola (3) s.m.t. (1)
B) allarme (2) asse n° boccola (3) s.m.t. (1)
C) allarme (2) asse n° boccola (3) s.m.t. (1)
D) allarme (2) asse n° boccola (3) s.m.t. (1)
E) allarme (2) asse n° boccola (3) s.m.t. (1)

ASSI FRENAI

- A) allarme asse n° frenato (1)
B) allarme asse n° frenato (1)
C) allarme asse n° frenato (1)
D) allarme asse n° frenato (1)
E) allarme asse n° frenato (1)

..... allarme NON SELETTIVO (1)

SOSPESA CIRCOLAZIONE SUL/SUI BINARIO/I ATTIGUO/I (1) (4)

RTB km. ; RTB km. ; RTB km. ;
(eventualmente indicare i tratti di linea interessati) GUASTO/I

RTB km. GUASTO: SIETE ESONERATO DALL'ESEGUIRE VISITA/ACCERTAMENTO AL MATERIALE (1)

Firma del DCO

Cognome dell'Agente di Condotta

.....
N° /**M40 RTB/2 B**

(Trasmesso dall'AdC)

Data

N° / dell'AdC

Ora di trasmissione

In seguito a visita/accertamento del materiale:

veicoli A) B) C) D) E) (1)

L'Agente di Condotta comunica di proseguire la corsa alle seguenti condizioni:

- senza limitazioni di velocità (1);
- con limitazione di velocità a km/h fino a (1);
- previo scarto veicolo/i (5) a (1);
- con richiesta di visita nella prima località di servizio idonea per effettuare la verifica tecnica (1).

L'Agente di Condotta comunica:

- Nulla osta per quanto di competenza alla ripresa della circolazione sul/sui binario/i attiguo/i.

Cognome dell'Agente di Condotta

Firma del DCO

.....
N° /

(1) Depnare quando non occorre. (2) Specificare il tipo di allarme: ASSOLUTO, RELATIVO, CALDISSIMO. (3) Specificare l'ubicazione : destra, sinistra o entrambe senso marcia treno (s.m.t.).
(4) Da notificare a cura del DCO su esigenza dell'AdC SOLO DOPO aver sospeso la circolazione sul/sui binario/i attiguo/i. Tale sospensione della circolazione non occorre in caso di visita/accertamento boccole/assi frenati lato opposto interbinario. (5) Specificare il N.º di servizio.



RIEPILOGO DEI MODULI DI PRESCRIZIONE DI MOVIMENTO (RMPM)

LINEA o TRATTO DI LINEA DA A

N. _____

TRENO _____ DEL _____

| A – MODULI CONSEGNATI | | | | |
|-----------------------|------|------|--------------------|-------|
| LOCALITA' DI SERVIZIO | M3 | M40 | M40 ETCS / STA Bca | FIRMA |
| | Q.tà | Q.tà | Q.tà | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| MODULI VERSATI | | | | |

TRENO _____ DEL _____

| B – MODULI CONSEGNATI | | | | |
|-----------------------|------|------|--------------------|-------|
| LOCALITA' DI SERVIZIO | M3 | M40 | M40 ETCS / STA Bca | FIRMA |
| | Q.tà | Q.tà | Q.tà | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| MODULI VERSATI | | | | |

II DCO

L'AdC

Agente addetto al ritiro

Rev. 01 10/25

Riepilogo dei Moduli di Prescrizione di Movimento (retro)

Guida per la compilazione

1. Il presente Riepilogo è composto da tre tagliandi da compilare a decalco:

- il tagliando **"A"**, per il Regolatore della Circolazione (DCO/DM);
- il tagliando **"B"**, per l'Agente di Condotta;
- il tagliando **"C"**, per l'agente incaricato al ritiro del modulo.

Il tagliando **"A"** deve essere firmato dal Regolatore della Circolazione e dall'agente incaricato o, in sua assenza, dall'Agente di Condotta.

Nel caso di ritiro da parte dell'agente incaricato, quest'ultimo deve ritirare firma dall'Agente di Condotta sul tagliando **"C"** di sua spettanza.

Qualora nella stazione non sia presente l'agente incaricato, il Regolatore della Circolazione deve trattenere anche il tagliando previsto per tale agente.

2. Sul Riepilogo, a cura del Regolatore della Circolazione della stazione che lo consegna, devono essere indicati:

- il nominativo della stazione che lo emette;
- il numero del primo treno, la data di effettuazione, la stazione di partenza e quella di termine corsa.

3. Nel riquadro «Moduli consegnati» il Regolatore della Circolazione della stazione che emette il modulo e l'Agente di Condotta, quando previsto, devono:

- indicare il nominativo della località di servizio;
- indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti;
- apporre la propria firma.

Nel caso in cui non ci siano prescrizioni di movimento da notificare, il Regolatore della Circolazione della stazione che emette il modulo deve riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli, l'annotazione «*Nessuna prescrizione di movimento da consegnare*».

4. Qualora il Riepilogo sia programmato per due treni, a cura del Regolatore della Circolazione della stazione che lo consegna, devono essere indicati il numero del secondo treno, la data di effettuazione, la stazione di partenza e quella di termine corsa. Per la compilazione del riquadro «Moduli consegnati» relativo al secondo treno devono essere osservate le stesse modalità previste dal precedente comma 3.

5. Nella riga «Moduli versati» l'Agente di Condotta, nella stazione di termine corsa di ogni treno, deve indicare, su ciascuna colonna del modulo, la quantità complessiva dei diversi tipi di moduli ricevuti e apporre la propria firma nell'apposita colonna.

6. Il riquadro «Consegna moduli tra gli Agenti di Condotta» deve essere compilato nelle stazioni intermedie dove avviene il cambio di tale agente.

In tale evenienza l'agente consegnante deve:

- indicare il nominativo della Località di Servizio;
- indicare la quantità e il numero d'ordine dei vari tipi di moduli consegnati;
- apporre la propria firma nella colonna riservata all'agente consegnante.

L'agente ricevente, a sua volta, deve apporre la propria firma nella colonna riservata all'agente ricevente.

7. Il riquadro «Annotazioni» può essere utilizzato, all'occorrenza, dall'Agente di Condotta per annotazioni in genere.



LINEA MERANO-MALLES

Protocollo della corrispondenza telefonica

Posto di servizio

In consegna a

Fogli N.15

Verificati le punzonature ed il numero dei fogli e
riconosciuti regolari

Iniziato il

Il Ricevente

Terminato il

AVVERTENZE

Le scritturazioni debbono essere eseguite con inchiostro o con penna a sfera senza lasciare righe in bianco; le righe non utilizzate vanno annullate con un tratto di linea continua.

In caso di errori si deve cancellare la parte errata tirandovi sopra una linea in modo che sia sempre possibile leggere le parole cancellate.

I dispacci debbono essere scritti nel protocollo del posto trasmittente per intero e trasmessi poi lentamente e chiaramente in modo che il ricevente possa scriverli a mano a mano che li riceve.

I numeri dei treni debbono essere enunciati a cifre separate e trascritti in cifre.

Il ricevente, ultimata la trascrizione, deve ripetere integralmente il dispaccio ed indicare per ultimo il numero che esso viene ad assumere nel suo protocollo; il trasmittente deve scrivere tale numero nell'apposita finca, a conferma dell'avvenuta trasmissione.

La data (giorno, mese, anno) deve essere indicata soltanto nei giorni di effettiva utilizzazione.

M100b

Linea: Merano – Malles

Data.....



LINEA MERANO-MALLES

Protocollo della corrispondenza telefonica

Posto di servizio

In consegna a

Fogli N.15

Verificati le punzonature ed il numero dei fogli e
riconosciuti regolari

Iniziato il

Il Ricevente

Terminato il

AVVERTENZE

Le scritturazioni debbono essere eseguite con inchiostro o con penna a sfera senza lasciare righe in bianco; le righe non utilizzate vanno annullate con un tratto di linea continua.

In caso di errori si deve cancellare la parte errata tirandovi sopra una linea in modo che sia sempre possibile leggere le parole cancellate.

I dispacci debbono essere scritti nel protocollo del posto trasmittente per intero e trasmessi poi lentamente e chiaramente in modo che il ricevente possa scriverli a mano a mano che li riceve.

I numeri dei treni debbono essere enunciati a cifre separate e trascritti in cifre.

Il ricevente, ultimata la trascrizione, deve ripetere integralmente il dispaccio ed indicare per ultimo il numero che esso viene ad assumere nel suo protocollo; il trasmittente deve scrivere tale numero nell'apposita finca, a conferma dell'avvenuta trasmissione.

La data (giorno, mese, anno) deve essere indicata soltanto nei giorni di effettiva utilizzazione.

M100b

Linea: Merano – Malles

Data.....



N 00

Linea: Merano Malles

Matrice del tagliando rilasciato all'Agente di
Condotta del treno n. del.....
per l'effettuazione del pilotaggio km,
fra le LdS di e
di , / / 20....

Rev. 01 10/25

L249

N 00

Linea: Merano Malles

L'Agente di Condotta del treno n. del
..... ha effettuato regolarmente il pilotaggio
km fra le LdS di
e di , / / 20....

Il pilota
.....

N.B. – Il presente tagliando deve essere completato e consegnato dal pilota all'agente di condotta. In caso d'inosservanza il tagliando sarà trattenuto dal pilota e trasmesso agli uffici competenti.

N 00

Linea: Merano Malles

Matrice del tagliando rilasciato all'Agente di Condotta del treno n. del..... per l'effettuazione del pilotaggio km fra le LdS di e di , / / 20....

Rev. 01 10/25

N 00

Linea: Merano Malles

L'Agente di Condotta del treno n. del..... ha effettuato regolarmente il pilotaggio km fra le LdS di e di , / / 20....

Il pilota
.....

N.B. – Il presente tagliando deve essere completato e consegnato dal pilota all'agente di condotta. In caso d'inosservanza il tagliando sarà trattenuto dal pilota e trasmesso agli uffici competenti.



M40 STA (Bca)

N. 00

Località di Servizio MERANO

Data

N° / dell'Ag. Trasm. (1)

Ora di Trasmissione.....

Si ordina all'Agente di Condotta del treno di rispettare le sottoindicate prescrizioni n° la cui casella è barrata (o da barrare in caso di trasmissione) e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni n°

- [1]** Partite da MERANO con segnale di PARTENZA disposto a via impedita
- [2]** Superate il segnale di PROTEZIONE di MERANO disposto a via impedita
- [3]** Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di arrivo / partenza (2) interessato
- [4]** Esiste via libera di Blocco elettrico
- [5]** Blocco elettrico non funziona da MERANO a LAGUNDO. Su tale tratta che è libera da treni rispettate ugualmente tutti i segnali
- [6]** Marcia a vista in corrispondenza del PL km. 32+055
- [7]** La prescrizione n° 3 deve essere osservata fino alla piena linea

.....

.....

.....

Il DIRIGENTE

Agente trasmittente
profilo e cognomeAgente ricevente
profilo e
cognome/firmaL'AGENTE DI
CONDOTTA (3)

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

(1) Il numero progressivo/saltuario e le ore di trasmissione vanno riportati solo nel caso che il modulo venga trasmesso

(2) Depennare la dizione non occorrente.

(3) Tale firma non occorre se è lo stesso Agente che riceve il modulo trasmesso.

ALLEGATO 5
TABELLA DELL'ORARIO NORMALE PER L'USO DELL'ILLUMINAZIONE

| Mesi | | Stazioni e treni | |
|-----------|----------------|------------------|------------|
| | Quindicina | Spegnimento | Accensione |
| Gennaio | 1 ^a | 7.45 | 17.20 |
| Gennaio | 2 ^a | 7.35 | 17.35 |
| Febbraio | 1 ^a | 7.20 | 18.00 |
| Febbraio | 2 ^a | 7.00 | 18.20 |
| Marzo | 1 ^a | 6.35 | 18.40 |
| Marzo | 2 ^a | 6.05 | 19.00 |
| Aprile | 1 ^a | 5.35 | 19.20 |
| Aprile | 2 ^a | 5.10 | 19.40 |
| Maggio | 1 ^a | 4.50 | 19.55 |
| Maggio | 2 ^a | 4.35 | 20.15 |
| Giugno | 1 ^a | 4.25 | 20.25 |
| Giugno | 2 ^a | 4.25 | 20.35 |
| Luglio | 1 ^a | 4.30 | 20.35 |
| Luglio | 2 ^a | 4.45 | 20.20 |
| Agosto | 1 ^a | 5.00 | 20.05 |
| Agosto | 2 ^a | 5.15 | 19.40 |
| Settembre | 1 ^a | 5.35 | 19.15 |
| Settembre | 2 ^a | 5.55 | 18.45 |
| Ottobre | 1 ^a | 6.10 | 18.15 |
| Ottobre | 2 ^a | 6.30 | 17.50 |
| Novembre | 1 ^a | 6.50 | 17.30 |
| Novembre | 2 ^a | 7.10 | 17.10 |
| Dicembre | 1 ^a | 7.30 | 17.05 |
| Dicembre | 2 ^a | 7.40 | 17.05 |

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

ALLEGATO 7

DOCUMENTI SCORTA AI TRENI

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

1. GENERALITÀ

I documenti di scorta ai treni sono:

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

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

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

2. RIEPILOGO DEI MODULI DELLE PRESCRIZIONI DI MOVIMENTO

2.1 Riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento

Il Riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento è un documento che deve scortare ogni treno dalla stazione di origine a quella di termine corsa, nel quale sono riepilogati i moduli delle prescrizioni di movimento.

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

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

2.2 Descrizione del modulo

Il documento (il fac simile è riportato nell'allegato 5) è composto dall'intestazione e tre riquadri (Moduli consegnati, Moduli versati, Consegna moduli tra il personale dei treni):

Nell'intestazione sono indicati:

- la stazione iniziale e la stazione termine della linea o tratto di linea al quale si riferiscono i moduli di prescrizione
- il numero del treno;
- la data di effettuazione del treno.

Il riquadro **"Moduli consegnati"** è il riquadro dove il DM della stazione che emette il Riepilogo e l'agente dell'IF incaricato della compilazione, quando previsto, devono:

- indicare il nominativo della località;
- indicare la quantità dei tipi di moduli consegnati o ricevuti
- apporre la propria firma

Nel caso in cui non ci siano prescrizioni da notificare, il DM della stazione che emette il Riepilogo deve riportare, in luogo dell'indicazione della quantità dei moduli, l'annotazione *"nessuna prescrizione da consegnare"*.

Il riquadro “**Moduli versati**” è il riquadro dove l’AdC, nella stazione termine corsa o in quella dove si effettua il cambio delle prescrizioni, deve indicare in ciascuna colonna del Riepilogo la quantità complessiva dei diversi tipi di moduli ricevuti e poi apporre la firma nell’apposita finca.

Il riquadro “**Consegna moduli tra il personale dei treni**” è il riquadro che deve essere compilato nelle stazioni intermedie dove avviene il cambio del personale dei treni senza possibilità di dirette consegne. In tale evenienza l’agente compilatore deve:

- indicare il nominativo della località di servizio;
- indicare la quantità e il numero d’ordine dei vari tipi di moduli consegnati;
- apporre la propria firma nella colonna riservata all’agente consegnante.

L’agente subentrante dovrà firmare come agente ricevente.

Le IF dovranno stabilire apposite procedure per la consegna del riepilogo e dei moduli, nonché le modalità per l’aggiornamento in corso di viaggio e per la conservazione.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il documento deve contenere almeno i seguenti dati:

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

Per ciascun veicolo deve essere indicato:

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

e, in aggiunta, per i treni merci:

- esistenza del freno di stazionamento;
- il contenuto¹;
- codice di lotissement;
- velocità massima dei carri rimorchiati;
- lettera distintiva dei limiti di carico massimo dei carri in composizione (es. B2, C3, ecc.);
- valore della codifica dei trasporti combinati codificati.

¹ Per eventuali trasporti di merci pericolose (compresi i carri vuoti non bonificati) deve essere riportato, per ciascuna tipologia di merce caricata sul carro, il numero identificativo di pericolo e il numero ONU della merce stessa, nonché le necessarie "istruzioni scritte" riportanti le norme comportamentali da rispettare in caso di inconvenienti, secondo quanto previsto dal RID e dalla legislazione vigente.

ALLEGATO 8

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

1. GENERALITÀ

L'accesso del personale autorizzato di STA alle cabine di guida dei treni delle IF è consentito, per la verifica programmata e straordinaria dello stato manutentivo dell'infrastruttura.

2. Tipologie delle autorizzazioni

- **Nominativa:** concesse individualmente, con fotografia ed estremi del titolare e sul cartellino identificativo (figura A). Consentono, previo preventiva comunicazione, l'accesso incondizionato alle cabine di guida dei veicoli delle IF.
- **Non Nominativa:** concesse dalla Struttura Operativa di riferimento, con validità indicata nel cartellino identificativo (figura B). Consentono, previo preventiva comunicazione, l'accesso incondizionato alle cabine di guida dei veicoli delle IF.



Figura A Tesserino - retro



Figura B Tesserino - retro

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

Per le verifiche programmate, STA, tramite il DCO comunicherà preventivamente con 1 giorno di preavviso alle IF il programma e i nominativi del personale autorizzato; in tal caso compete alle IF avvisare gli agenti di condotta interessati.

In caso di verifiche urgenti (ad esempio richiesta istituzione rallentamento da parte dell'AdC), la comunicazione del programma e i nominativi del personale autorizzato avverrà senza preavviso. La comunicazione all'AdC della presenza di personale autorizzato a viaggiare in cabina di guida avverrà, preventivamente alla partenza del treno, direttamente a cura del personale di STA preposto alla verifica dello stato manutentivo dell'infrastruttura.

Il personale sopraccitato dovrà presentare all'AdC il cartellino identificativo precisando le motivazioni della sua presenza.

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

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