

sta M.

PARTE GENERALE FL 45



Linea MERANO | MALLES

Edizione 2025



Capitolo 1 – Indice

Capitolo 1 – Indice	3
Capitolo 2 – Registrazione delle modifiche al FL 45	5
Capitolo 3 – Disposizioni varie per località di servizio.....	6
3.1. Norme particolari che interessano i treni, da osservarsi in determinate località di servizio	6
3.2. Norme particolari che interessano l'esercizio delle manovre e le attività da svolgersi prima della partenza o dopo l'arrivo dei treni, da osservarsi in determinate località di servizio	7
3.2.1. Movimenti ambito LdS in modalità treno.....	12
3.3. Disposizioni e indicazioni particolari.....	12
Capitolo 4 – Disposizioni varie per tratti di linea	14
4.1. p.m.	14
4.2. p.m.	14
4.3. Tratti di linea sui quali anche di giorno debbono essere mantenute accese le luci delle carrozze	14
4.4. p.m.	14
4.5. Ubicazione delle locomotive dei treni materiali su tratti di lavoro. Tratti di lavoro sui quali è ammesso il dimezzamento dei treni materiali	14
4.6. p.m.	14
4.7. Tratti di linea per i quali la nebbia è considerata fenomeno eccezionale	14
4.8. Disposizioni restrittive per i brevi movimenti di regresso.....	14
4.9. Località e punti della linea ove esistono segnali a distanza di visibilità ridotta o a distanza ridotta rispetto ai relativi avvisi o situati in posizione particolare	15
4.10. Norme particolari per l'esercizio dei mezzi di trazione elettrica	15
4.11. p.m.	16
4.12. Norme particolari per l'esercizio con mezzi leggeri.....	16
4.13. Norme particolari per l'esercizio della linea o tratti di linea	16
4.14. Ubicazione e lunghezza delle gallerie	16
4.15. p.m.	17
4.16. p.m.	17
4.17. p.m.	17

4.18.	p.m.	17
4.19.	Principali utenze telefoniche.....	17
4.20.	Sistemi di collegamento terra-treno e bordo-bordo	17
4.21.	p.m.	18
4.22.	p.m.	18
4.23.	Disposizioni e indicazioni particolari.....	18
4.24.	Linee sulle quali è ammesso lo scambio di Comunicazioni Verbali Registrate fra il Regolatore della Circolazione e l'Agente di Condotta	18
4.25.	Luoghi di accesso per il soccorso esterno.....	18
4.26.	p.m.	19
4.27.	Richiesta di soccorso ai treni.....	19
5.	p.m.	19
6.	Linea Merano – Malles (senso dispari).....	20
6.1.	Schema unifilare Merano – Malles (senso dispari)	20
6.2.	Fiancata di linea Merano – Malles (senso dispari)	21
6.3.	Fiancata principale Merano – Malles (senso dispari)	22
7.	Linea Malles – Merano (senso pari).....	27
7.1.	Schema unifilare Malles – Merano (senso pari)	27
7.2.	Fiancata di linea Malles – Merano (senso pari)	28
7.3.	Fiancata principale Malles – Merano (senso pari)	29
8.	Circolabilità dei rotabili	34
9.	Massima massa rimorchiabile	36
10.	p.m.	36

Capitolo 2 – Registrazione delle modifiche al FL 45

Capitolo 3 – Disposizioni varie per località di servizio

3.1. Norme particolari che interessano i treni, da osservarsi in determinate località di servizio

Nella presente sezione sono riportate le particolari disposizioni che riguardano determinate località di servizio indicate in ordine alfabetico. Le località interessate sono contraddistinte nei documenti orario dal richiamo “ ° ”.

°Merano

- il punto di normale fermata/partenza del treno è posto in precedenza a una tabella recante la scritta “CN ETCS” posta a circa 30 metri in precedenza al segnale di partenza. Il cartello indica la posizione da superare per poter innescare la richiesta di connessione a RBC, qualora il treno sullo stazionamento non sia già connesso;
- la tabella “CN ETCS” posta a circa 30 metri in precedenza al segnale di partenza lato Malles non ha significato per i treni termine corsa;
- la transizione in entrata L2 avviene in stazione di Merano sulla tabella LT non associato a segnale luminoso laterale e posizionato tra il picchetto limite di manovra e il segnale di protezione “C” per provenienze da Malles;
- il segnale di protezione di Merano lato Malles è sprovvisto del segnale di avviso. In caso di MA concessa con prescrizione o con il SSB in stato di “Isolation” l’AdC deve considerare il segnale di protezione di Merano disposto a via impedita e prendere norma del relativo aspetto del segnale stesso;
- in caso di partenza a via impedita dal segnale di partenza di Merano, le prescrizioni relative saranno notificate a cura del DM di Merano con M40 STA Bca e devono essere osservate per tutto l’itinerario di partenza fino alla piena linea;
- in caso di arresto al segnale di confine in entrata ETCS, le prescrizioni relative al suo superamento saranno notificate a cura del DCO STA con M40 ETCS.

°Tel:

- sul II° binario per entrambe le direzioni è installata una tabella “LIMITE BINARIO INGOMBRO” di cui Art. 79 RS. Tale tabella assume significato SOLO quando il treno viene ricevuto con il Modo Operativo gestito da Sistema integrato con lo specifico messaggio di testo e nel caso di ricevimento del treno con apposita prescrizione (SR) con segnale di protezione o partenza virtuale disposto a via impedita per ingombro sul binario di ricevimento e indica l’inizio del tratto di binario effettivamente occupato da veicoli in sosta;

- Nel segnalamento, plurimo per le provenienze da Merano e Malles, i segnali di protezione interni n.1 lato Merano e n.2 lato Malles sono distinti per binario dopo il segnale di protezione rispettivamente interno n.2 e interno n.1.

°Lagundo, °Rablà, °Plaus, °Naturno, °Ciardes, °Castelbello, °Coldrano, °Oris

- stazioni di regresso dotate di singolo binario che consentono l'inversione di marcia dei treni.

°PdS PL 11, °PdS PL 13, °PdS PL 15, °PdS PL 23, °PdS PL 24

- PdS a singolo binario sprovvisto di marciapiede.
- Il segnale imperativo di protezione cumula la funzione di segnale imperativo di partenza

°Silandro

- i materiali vuoti possono partire dai binari tronchi secondari "V° e VI°" e si dovranno attestare ai rispettivi Stop Marker "51d, 61s";
- nel caso in cui il convoglio non sia presenziato anche temporaneamente, l'AdC dovrà garantirne l'immobilizzazione nei modi previsti dalle procedure dell'IF;
- la stazione di Silandro fa parte delle stazioni cui Art. 9 comma 14 b) del Regolamento Circolazione Treni (RCT) e Art. 15 comma 9 dell'Istruzione per il Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL), per cui il treno può esser ricevuto su binario "V° e VI° tronco.

°Malles

- nel caso in cui il convoglio non sia presenziato anche temporaneamente, l'AdC dovrà garantirne l'immobilizzazione nei modi previsti dalle procedure dell'IF;
- la stazione di Malles fa parte delle stazioni cui Art. 9 comma 14 del Regolamento Circolazione Treni (RCT) e Art. 15 comma 9 dell'Istruzione per il Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL).

3.2. Norme particolari che interessano l'esercizio delle manovre e le attività da svolgersi prima della partenza o dopo l'arrivo dei treni, da osservarsi in determinate località di servizio

Le comunicazioni tra il Personale dei treni e i Regolatori della Circolazione devono avvenire tramite il sistema GSM-R.

Una volta stabilita la chiamata verrà udito un "bip" a intervalli regolari per l'intera durata della chiamata.

Numero GSM-r DCO	Numero funzionale DCO	Numero GSM-r DM	Numero funzionale DM
313 8870 770 313 8870 771	7555 6601 7666 5501	313 8094 625	7016 9302

Nella presente sezione sono riportate le particolari disposizioni vigenti in determinate Località di Servizio che interessano l'esercizio delle manovre nonché le attività da svolgersi prima della partenza o dopo l'arrivo dei treni.

Manovre

°Merano

- Le manovre ambito stazione di Merano sono regolamentate dal Registro delle Disposizioni di Servizio - M47 di RFI.
- Nella LdS di Merano, particolarità da riportare in FL, RBC non autorizza il passaggio al modo Shunting; in questo caso il modo Shunting deve essere selezionato dall'AdC attraverso il Livello STM e, per i mezzi attrezzati con solo SSB ETCS, attraverso il Livello ETCS 0.

In tutte le stazioni della linea Merano – Malles

- i movimenti dei convogli dovranno eseguirsi preferibilmente in modalità treno con l'apposita MA, in alternativa in modalità Shunting su autorizzazione verbale registrata del DCO. Nel caso di un movimento in modalità Shunting con posizione ignota o non valida, l'autorizzazione di Override (OR) dovrà avvenire tramite M40 ETCS SR.
- in caso di guasto ai sistemi di registrazione le manovre dovranno essere autorizzate con dispaccio come da apposite istruzioni.

°Malles

La stazione di Malles è dotata di:

- due binari di circolazione destinati al servizio viaggiatori, I° e II° binario;
- tre binari secondari che fanno capo ai segnali 71d-71s, 73d-73s e 75d-75s sono destinati a partenze e arrivi da e per la rimessa;
- due binari tronco denominati tronco 11 e tronco 25 che fanno capo ai rispettivi segnali 52d-52s e 53d-53s;
- l'ingresso al binario a stella dove si trova anche l'impianto di lavaggio viene denominato tronco 19.

- sui binari tronco 11 e 19 vi è presente una SCF per garantire la fuga accidentale di rotabili.

•Silandro

La stazione di Silandro è dotata di:

- due binari di circolazione destinati al servizio viaggiatori, I° e II° binario;
- due binari tronco denominati tronco 13 e tronco 14 che fanno capo ai rispettivi segnali 51d-51s e 61d-61s;
- sul binario tronco 14 vi è presente una SCF per garantire la fuga accidentale di rotabili.
- il deviatoio 3 garantisce l'indipendenza per eventuale fuga di rotabili dal tronco 13.

Tutti gli impianti

Al verificarsi di anomalie o contrattempi che non permettono il rispetto dell'orario di partenza, il Personale del treno dovrà tempestivamente darne avviso al Regolatore della Circolazione indicando la causa e le previsioni circa la partenza. Non appena eliminata l'anomalia il Personale del treno dovrà informare il Regolatore della Circolazione per la disposizione a via libera del segnale.

Emissione delle prescrizioni

Recapiti del referente G.I. al quale devono pervenire le richieste delle IF in caso di mancata acquisizione dei moduli di prescrizione di movimento e del relativo Riepilogo:

Telefono: 335 1849 378 335 8035 142	e-mail: davide.garbellini@sta.bz.it luca.bandiziol@sta.bz.it
--	--

Località e binari muniti di tabella START per effettuare la SoM da binari appositamente attrezzati sulla linea ERTMS/ETCS L2 senza segnali luminosi

stazione	binario	lato	distanza dal segnale (m)	note
Lagundo	I°	Merano	20 m	segnaletico distinto
Lagundo	I°	Malles	20 m	segnaletico distinto
Tel	scalo	Malles		segnaletico distinto
Stava	scalo	Merano		segnaletico distinto
Silandro	tronco 13	Merano	21 m	segnaletico distinto

Silandro	tronco 14	Merano	21 m	segnaile distinto
Spondigna	scalo	Malles		segnaile distinto
Malles	I°	Malles	20 m	segnaile distinto
Malles	II°	Malles	20 m	segnaile distinto
Malles	tronco 20	Malles	15 m	segnaile distinto
Malles	tronco 22	Malles	15 m	segnaile distinto
Malles	tronco 24	Malles	15 m	segnaile distinto
Malles	tronco 25	Merano	28 m	segnaile distinto
Malles	tronco 11	Merano	21 m	segnaile distinto

Binari attrezzati per Start of Mission di cui Art. 78 RS

Sezionatori aerei dei binari secondari e di scalo

I binari secondari normalmente disalimentati e l'indicazione del palo T.E. sul quale è installato l'organo di comando dei relativi Sezionatori sono individuabili dal piano schematico.

Personale incaricato della manovra dei sezionatori dei binari di scalo

1. La manovra dei Sezionatori è, di regola, affidata al personale della manutenzione TE, che potrà effettuarla di sua iniziativa in relazione alle esigenze di esercizio dell'impianto. Dell'ordine di manovra e della manovra dei Sezionatori sono direttamente responsabili gli agenti preposti a tali incombenze, nei limiti delle proprie attribuzioni.

Impianti gestiti tramite CTC-SCC

2. Negli impianti gestiti tramite CTC-SCC il DCO può ordinare con dispaccio al personale abilitato, la manovra dei Sezionatori, in base a disposizioni di dettaglio appositamente emanate dal GI-STA.

Rimesse, depositi locomotive

3. Per la manovra dei Sezionatori delle rimesse e depositi locomotive valgono le disposizioni locali emanate per ciascun impianto ed in base a disposizioni di dettaglio emanate dal GI-STA.

Messa in tensione della linea aerea di contatto

4. La Linea aerea di Lontatto dei binari di scalo deve essere tenuta normalmente sezionata e messa a terra. Essa sarà messa in tensione soltanto quando i binari di

scalo debbono essere impegnati da mezzi elettrici e per il tempo strettamente necessario all'effettuazione delle manovre con tali mezzi.

Cartelli monitori

5. Nei periodi in cui la Linea di Contatto dei binari di scalo elettrificati adibiti al carico e allo scarico delle merci è messa in tensione (Sezionatore chiuso) vanno tenuti esposti gli appositi cartelli monitori con le modalità stabilite da STA.

Movimenti di mezzi elettrici nelle vicinanze degli accessi ai binari di scalo e secondari

6. Qualsiasi movimento di manovra con mezzi elettrici nelle vicinanze degli accessi ai binari di scalo, senza aver provveduto alla preventiva alimentazione delle condutture di questi ultimi, dovrà essere preventivamente autorizzato dal DCO di giurisdizione dopo essersi interfacciato con il DOTE STA.
L'eventuale superamento dei suddetti punti provocherebbe l'indebito tensionamento della linea collegata a terra, arrecando danno agli impianti TE e pericolo per l'incolumità delle persone eventualmente impegnate in operazioni di carico e scarico.

Chiusura dei sezionatori ed inoltro dei mezzi elettrici nello scalo e secondari

7. Prima di chiudere i sezionatori per alimentare le condutture di contatto dei binari di scalo, occorre:
 - a) far sospendere tutte le operazioni eventualmente in corso (carico e scarico delle merci, ecc.). Tale ordine ed il successivo nulla osta alla ripresa delle operazioni possono essere dati anche per iscritto;
 - b) assicurarsi che nessuna persona si trovi sui carri o in posizione tale da potersi trovare a distanza pericolosa dai conduttori.
8. L'agente preposto alla manovra a mano dei Sezionatori deve presenziare e controllare direttamente la manovra di questi ultimi assicurandosi visivamente dell'effettiva apertura o chiusura del Sezionatore stesso. Il personale abilitato alla manovra dei Sezionatori non dovrà autorizzare movimenti di manovra con mezzi elettrici sui binari di scalo se la chiave di manovra del Sezionatore, che ne assicura la chiusura, non è in suo possesso.

Riapertura dei Sezionatori

9. I Sezionatori, chiusi per consentire l'inoltro di mezzi elettrici sui binari di scalo, potranno essere riaperti soltanto se tali mezzi hanno abbandonato gli stessi binari oppure hanno abbassato tutti i pantografi.

Guasto dei Sezionatori

10. Gli agenti incaricati della manovra dei Sezionatori debbono prestare la massima attenzione durante l'effettuazione della manovra stessa per evitare inconvenienti di qualsiasi genere.

Rilevando irregolarità di funzionamento o guasti di qualsiasi componente dei Sezionatori, il personale incaricato della manovra dovrà darne immediato avviso al DOTE ed attenersi alle eventuali istruzioni ricevute.

Indicazione delle apposite aree per la prova delle sabbiere sul mezzo di trazione

Nella seguente tabella vengono indicati i binari delle località di servizio sui quali è possibile effettuare la prova delle sabbiere.

Località di Servizio	Binari
Tutte	Tutti (1)

- (1) Per i materiali in uscita dai Depositi Locomotive, Rimesse Locomotive, Parchi e fasci di binari secondari, la prova delle sabbiere deve essere eseguita in tali aree prima dell'uscita.

3.2.1. Movimenti ambito LdS in modalità treno

I movimenti dei convogli potranno eseguirsi in modalità treno nelle seguenti località:

***Marlengo, *Tel, *Stava, *Laces, *Silandro, *Lasa, *Spondigna, *Malles.**

Nell'effettuare i suddetti movimenti come treni, i convogli possono non essere scortati dalla documentazione prevista di competenza del GI.

I numeri da utilizzare per i soli spostamenti dei rotabili 7199 – 7200 (ad esempio: spostamenti in ambito rimessa). Per il piazzamento dei treni si dovrà utilizzare il numero treno della traccia assegnata (a cinque cifre riempito con eventuali 0 iniziali) preceduto dal numero 7 (sesta cifra). Esempio: Treno 7156, numero per piazzamento "707156".

3.3. Disposizioni e indicazioni particolari

Tutti gli impianti

- in prossimità della località di Tel è presente un Posto Cambio Fase di lunghezza pari 267mt tra il km 40+930 e km 41+197.
- in prossimità della località di Laces è presente un tratto neutro di lunghezza pari 290mt tra il km 65+085 e km 65+375;

- in prossimità di ogni radice dei deviatoi (centralizzati) vi è installata una “cassetta” per la custodia della chiave FS per la manovra del deviatoio, apribile tramite una chiave di tipo “Yale”. Per facilitare l’individuazione della “cassetta”, vi è presente una tabella con la scritta “Ch1”.

Lampioni dove è stata collocata la cassetta:

- Marlengo presso i deviatoi 1 e 2
- Tel presso i deviatoi 1 e 2
- Stava presso i deviatoi 1 e 2
- Laces presso i deviatoi 1 e 2
- Silandro presso i deviatoi 1 e 2
- Lasa presso i deviatoi 1 e 2
- Spondigna presso i deviatoi 1 e 2
- Malles presso i deviatoi 1 e 15

°Tel:

- presso lo scalo è presente un deviatoio con manovra a mano sprovvisto di fermascambio per istradamenti verso il Tronco 1 alimentabile dal DOTE su richiesta (lato fiume) e tronco 2 (lato montagna).

°Silandro:

- in prossimità della cassa di manovra della scarpa fermacarri vi è installata una “cassetta” per la custodia della leva a cricco per la manovra della stessa, apribile tramite una chiave tripla. Per facilitare l’individuazione della “cassetta”, vi è presente una tabella con la scritta “SFC”.

°Spondigna:

- il deviatoio 2 è di tipo oleodinamico con due attuatori in traversa che manovrano gli aghi e controllano lo scartamento, manovrabile con una manovella. Il deviatoio è dotato di un SID permanentemente luminoso a due facce.
- presso lo scalo è presente un deviatoio inglese doppio con due apparecchi di manovra a mano sprovvisto di fermascambio per istradamenti verso il Tronco 1 non alimentabile (lato scalo) e tronco 2 alimentabile dal DOTE su richiesta (lato binario di corsa).

°Malles:

- in prossimità della cassa di manovra della scarpa fermacarri vi è installata una “cassetta” per la custodia della leva a cricco per la manovra della stessa, apribile tramite una chiave tripla. Per facilitare l’individuazione della “cassetta”, vi è presente una tabella con la scritta “SFC”.

Capitolo 4 – Disposizioni varie per tratti di linea

In questa sezione sono riportate particolari disposizioni che riguardano determinati tratti di linea.

Quando una disposizione interessa entrambi i sensi di marcia, tra i nomi delle località che delimitano il tratto di linea è inserito il segno “ $\Leftarrow\Rightarrow$ ”.

Quando invece una disposizione interessa un solo senso di marcia, tra il nome della località incontrata per prima, nel senso di circolazione per il quale la disposizione è da osservare, e quello della seconda delimitante il tratto deve essere inserito il segno “ \rightarrow ”.

4.1. p.m.

4.2. p.m.

4.3. Tratti di linea sui quali anche di giorno debbono essere mante-nute accese le luci delle carrozze

Tratta	Marlengo $\Leftarrow\Rightarrow$ Tel
--------	--------------------------------------

4.4. p.m.

4.5. Ubicazione delle locomotive dei treni materiali su tratti di la-voro. Tratti di lavoro sui quali è ammesso il dimezzamento dei treni materiali

Le locomotive dei treni materiali devono essere ubicate lato Merano. Sulla linea Merano-Malles non è ammesso il dimezzamento dei treni materiali sui tratti di lavoro.

4.6. p.m.

4.7. Tratti di linea per i quali la nebbia è considerata fenomeno ecce-zionale

linea	tratto	periodo dell'anno
Merano $\Leftarrow\Rightarrow$ Malles	Merano $\Leftarrow\Rightarrow$ Malles	dal 1° gennaio al 31 dicembre

4.8. Disposizioni restrittive per i brevi movimenti di regresso

Sono vietati i movimenti di regresso in piena linea, in entrambi i sensi di marcia, salvo:

- a) per portare un treno fuori galleria;
- b) in particolari casi di effettiva necessità;
- c) autorizzazione del DCO.

Nei casi a) e b) il movimento non deve superare l'estesa di 700 metri ed arrestarsi comunque ad almeno 100 metri dal primo Stop Marker e che sia possibilmente preceduto, a 200 metri, da un agente con segnale di arresto a mano.

4.9. Località e punti della linea ove esistono segnali a distanza di visibilità ridotta o a distanza ridotta rispetto ai relativi avvisi o situati in posizione particolare

- Segnale ubicato a sinistra
- Segnale ubicato a destra

segnali							
Località o punti della linea	avviso	protezione	partenza	protezione PL	visibilità in mt	binari interessati	annotazioni
<i>Merano → Malles</i>							
Merano			■		3°		con freccia ind.
<i>Malles → Merano</i>							
Merano		■			2°		con freccia ind.

4.10. Norme particolari per l'esercizio dei mezzi di trazione elettrica

POC

Corrente massima assorbibile:

- POC ↔ Malles 25kV ac 50Hz

Il limite di assorbimento per treno è di 300 A;

- in caso di Fuori Servizio del gruppo di conversione SSE CP Laces, attivate le SSE secondarie di Lagundo e Malles, occorrerà prescrivere ai treni percorrenti una limitazione di assorbimento a 40 ampère per treno;

- Merano ↔ POC 3kV cc

Il limite di assorbimento per treno è di 1500 A;

- la partenza da Merano di un treno a trazione elettrica con lunghezza superiore a 130 mt è subordinata all'avviso da parte dell'AdC al DCO almeno 15' prima della partenza del

treno, il quale dovrà predisporre l'itinerario di arrivo a Lagundo, accertando la predisposizione del segnale virtuale di protezione a VL, prima di concedere il consenso partenza treno al DM Merano.

PCF

- Il PCF tra il km 40+930 e km 41+197 è da considerarsi sempre alimentato durante il normale esercizio.

4.11. p.m.

4.12. Norme particolari per l'esercizio con mezzi leggeri

- Il massimo numero di complessi ATR 100 che possono viaggiare in multiplo attacco sulla linea Merano - Malles è tre;
- Il massimo numero di complessi ETR 160 che possono viaggiare sulla linea Merano-Malles è uno; lunghezza massima del convoglio consentita (ETR + Loco soccorso);
- Il massimo numero di complessi ETR 170 che possono viaggiare sulla linea Merano-Malles è uno; lunghezza massima del convoglio consentita (ETR + Loco soccorso).

4.13. Norme particolari per l'esercizio della linea o tratti di linea

Lunghezza massima su tutta la linea

- lunghezza massima del convoglio consentita di 150 m.

4.14. Ubicazione e lunghezza delle gallerie

nome galleria	dal km.	al km.	lung. mt.	pendenza media	pendenza max.	telefoni
Marlengo	35,794	36,392	598	22 ‰	24 ‰	3
Artificiale	38,970	39,011	41	24 ‰	24 ‰	-
Monte Giuseppe	39,011	39,590	597	24 ‰	27 ‰	-
Artificiale	39,652	39,732	80	25 ‰	25 ‰	-
Tel	40,091	40,775	684	25 ‰	27 ‰	-
Silandro	68,862	69,004	142	1 ‰	1 ‰	-

NB: Le gallerie denominate *artificiali* non costituiscono gallerie ai sensi della TSI SRT.

I telefoni nelle gallerie di Marlengo sono ubicati alle estremità ed al centro delle gallerie.

Tutti i telefoni sono all'interno di un contenitore a conchiglia aperto verso l'utente segnalato da una "T".

Le gallerie di Tel e Monte Giuseppe sono sprovviste di telefoni.

I sopraelencati telefoni non sono integrati nella rete GSM-R, pertanto, la chiamata d'emergenza non è utilizzabile.

La copertura della rete GSM-R si estende in tutte le gallerie.

4.15. p.m.

4.16. p.m.

4.17. p.m.

4.18. p.m.

4.19. Principali utenze telefoniche

DCO Merano STA
0473 203840
0473 200027
335 8382148
335 8382142
DOTE - Merano (e) – Malles (i)
313 8870772 (GSM-R) – numero funzionale 70169303
DM Merano RFI
0471 313314
su chiamata diretta 313 voip STA
Referente rimessa di Merano
335 8403749
Referente rimessa di Malles
335 7726598
Centrale Operativa SAD
0471 450480
335 7900555

4.20. Sistemi di collegamento terra-treno e bordo-bordo

linea Merano - Malles	
terra – treno e treno – terra	Per comunicazioni che avvengono tra il DCO/DM ed i treni e viceversa, tramite la rete GSM-R.
Sulla tutta linea Merano Malles è attiva la funzione GSM-R “chiamata d'emergenza”	

4.21. p.m.

4.22. p.m.

4.23. Disposizioni e indicazioni particolari

Località e binari muniti di tabella limite di binario ingombro

stazione	binario	lato	distanza dal segnale (m)	note
Tel	II°	Merano	277	-segnale distinto posato a destra sprovvisto di freccia indicatrice
Tel	II°	Malles	372	-segnale distinto
Malles	I°	Merano	300	-segnale distinto posato a destra sprovvisto di freccia indicatrice

Ricevimento treni su binario parzialmente ingombro

In caso di ricevimento su binario parzialmente ingombro oltre il segnale di cui Art. 79 RS, il segnale di arresto a mano in corrispondenza dell'ostacolo può essere omesso.

Spondigna:

- il deviatoio 02 con il SID permanentemente luminoso spento può essere percorso da treni anche con MA concessa da sistema o con apposita prescrizione.

4.24. Linee sulle quali è ammesso lo scambio di Comunicazioni Verbali Registrate fra il Regolatore della Circolazione e l'Agente di Condotta

Sulla linea e i tratti di linea e nelle Località di Servizio sottoindicati è ammesso lo scambio di Comunicazioni Verbali Registrate fra il Regolatore della Circolazione e l'Agente di Condotta nei casi e con le modalità previste dalle apposite procedure di interfaccia.

Linea Merano Malles

Tutta

Località di Servizio

Tutte (compresa Merano sotto gestione RFI)

4.25. Luoghi di accesso per il soccorso esterno

I luoghi di accesso per il soccorso esterno sono:

- tutte le L (comprese le stazioni di regresso e PdS PL);
- tutte le fermate;
- tutti i PL.

4.26. p.m.

4.27. Richiesta di soccorso ai treni

Di seguito si regolamentano tempi e modalità di coordinamento con l'IF per una efficace gestione dello sgombero dell'Infrastruttura a seguito di un guasto ad un treno che sia impossibilitato a proseguire il servizio con mezzi autonomi.

Per il soccorso, il coordinamento è assunto dal Gestore dell'Infrastruttura mediante il DCO, con il compito di ridurre al minimo i tempi di fermata in linea di un treno guasto.

Il DCO, rilevato un treno fermo in linea, contatta, attraverso i canali previsti, l'AdC per verificare le necessità.

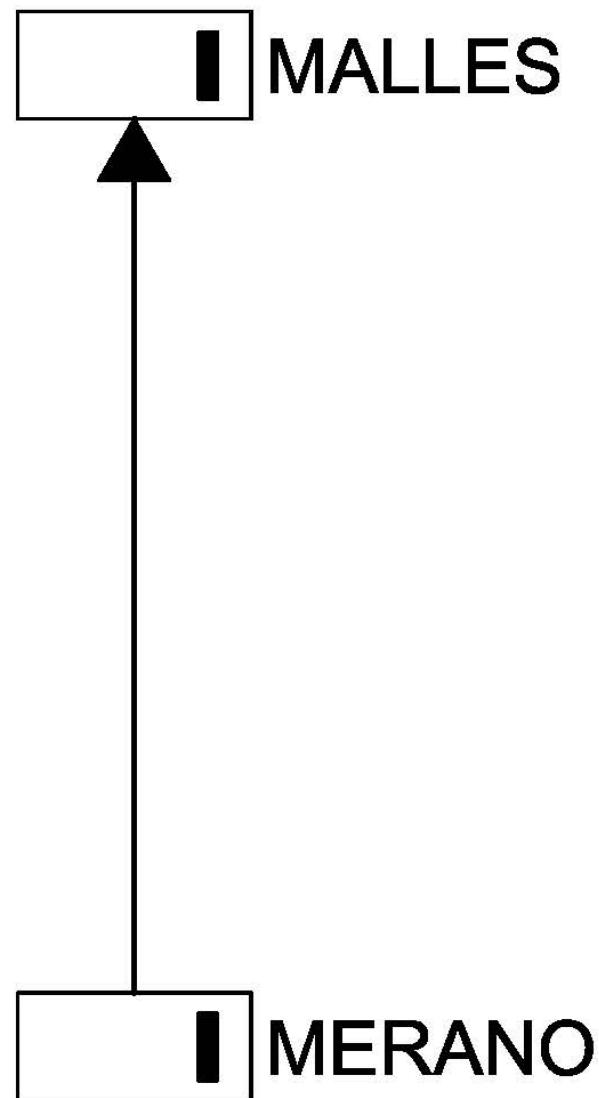
Il DCO, avvisato dal Personale di Macchina attraverso le forme di comunicazione previste, dell'arresto in linea, opera secondo la seguente procedura:

- Concessione di 15' - PREAVVISO DI SOCCORSO - su richiesta verbale dell'AdC, affinché possano essere avviati e/o completati i processi necessari per la ripresa della corsa.
- Allo scadere del preavviso di soccorso, qualora le procedure non abbiano dato esito positivo, l'AdC deve fare richiesta di soccorso con la procedura prevista da regolamento.
- Qualora l'AdC, trascorsi i 15' di preavviso di soccorso, abbia certezza di proseguire con i propri mezzi entro un termine ragionevolmente limitato o comunque inferiore al tempo stimato per il soccorso, può, in accordo con il DCO, proseguire con le operazioni di accudienza senza formalizzare la richiesta di soccorso.
- A richiesta soccorso già inoltrata, qualora l'AdC comunichi al DCO la cessata necessità di soccorso e la possibilità del treno di proseguire con i propri mezzi, il treno fermo in linea non può comunque muoversi prima dell'arrivo del treno di soccorso stesso o della ricezione di uno specifico dispaccio del DCO che lo autorizzi a muoversi.

5. p.m.

6. Linea Merano – Malles (senso dispari)

6.1. Schema unifilare Merano – Malles (senso dispari)



6.2. Fiancata di linea Merano – Malles (senso dispari)

FIANCATA DI LINEA MERANO–MALLE

Grado di frena- tura	Velocita' massima Km/h			LOCALITA' DI SERVIZIO	Prog. chilom.
	A	B	C		
I ₇	30	30	30	MERANO	31,48
	50	55	60	Segnale SC SCMT > ETCS	32,12
I ₈	60	65	70	LT ETCS L2 HD	32,24
				POC lungh. 60m	32,52
				Lagundo	33,00
				Mariengo	35,04
				Imbocco galleria Mariengo	35,79
				Sbocco galleria Mariengo	36,39
				Imbocco galleria Monte G.	38,97
				Sbocco galleria Monte G.	39,59
				Imbocco galleria artificiale	39,65
				Sbocco galleria artificiale	39,73
				Imbocco galleria Tel	40,09
				Sbocco galleria Tel	40,77
				PCF lungh. 267m	40,93
I	120	125	130	Tel	41,90
				Rabla	43,18
				Plaus	45,47
I ₇	60	65	70	Km 48,500	
				Naturno	48,76
				PdS PL 11	49,71
				Stava	51,28
I ₃	130	130	130	Km 52,000	
				PdS PL 13	53,08
				Ciardes	54,06
	100	105	120	Km 55,900	
I ₈	60	65	65	PdS PL 15	56,23
				Km 57,000	
				Castelbello	57,61
II ₈	60	65	70	Km 60,000	
				Laces	60,74
				Coldrano	63,83
				PCF lungh. 267m	65,08
	50	55	60	PdS PL 23	65,96
	60	65	70	Km 68,500	
				PdS PL 24	66,65
				Km 68,650	
				Imbocco galleria Silandro	68,86
				Sbocco galleria Silandro	69,00
I ₈	90	95	100	Silandro	69,27
				Km 70,200	
I ₂	60	65	70		
	90	95	100	Km 75,800	
				Lasa	76,44
I ₇				Oris	80,50
				Spondigna	83,35
II ₈	60	65	70	Km 86,800	
	60	65	65	Sluderno	87,62
				MALLES	91,33

6.3. Fiancata principale Merano – Malles (senso dispari)

Linea Merano – Malles

Alimentazione 25 kV 50 Hz (Merano 3 kV cc) – DCO sede Merano – ETCS L2 HD

Grado di prestazione	Pendenza %	Progressive chilometriche	Distanze parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Numera-zione segnali	Segnalamento e blocco	INDICAZIONI DI SERVIZIO	Collocazione RBC	Numero e capacità binari
24	22	32,432		MERANO					
		32,033	0,373	Merano (P.L.001)					Segn. part. Merano
		32,433	0,063						Segn. prot.
		32,540	0,421	POC 3 > 25 30m					
		32,730	0,190						Prot. Logundo
26	28	33,000	0,270	Lagundo					(1) (2)
		33,075	0,075		102				Part. Lagundo
		34,000	0,925	Cippo					
		34,355	0,355						Prot. est. Marlengo
		34,455	0,100						Prot. int. n.3 Marlengo
		34,481	0,026	P.L. (PLS04)					Segn. prot. int. n.3 Marlengo
		34,665	0,184						Prot. int. n.2 Marlengo
		34,688	0,023	P.L. (PLS05)					Segn. prot. int. n.2 Marlengo
		34,768	0,080						Prot. int. n.1 Marlengo
28		35,048	0,280	Marlengo					1 (139)
		35,127	0,079						Part. int. Marlengo
		35,237	0,011	P.L. (PLS06)					Segn. part. int. Marlengo
		35,459	0,222		201				Part. est. Marlengo
		35,482	0,023	P.L. (PLS06bis)					Segn. part. est. Marlengo
		35,794	0,312	Imbocco galleria Marlengo					
		36,392	0,598	Sbocco galleria Marlengo					
		36,606	0,214		201/01				
		37,606	1,000		201/03				
		38,606	1,000		201/05				
		38,970	0,364	Imbocco galleria Monte G.					
		39,590	0,062	Sbocco galleria Monte G.					
		39,606	0,016		201/07				
		39,652	0,046	Imbocco galleria Artificiale					
		39,732	0,080	Sbocco galleria Artificiale					
		40,091	0,359	Imbocco galleria Tel					
		40,606	0,515		201/09				
		40,775	0,169	Sbocco galleria Tel					
		40,930	0,155	PCF-normalmente alimentato 267m					
		41,226	0,296						Prot. est. Tel
		41,348	0,122						Prot. int. n.3 Tel
		41,381	0,033	P.L. (PLS07)					Segn. prot. int. n.3 Tel
		41,557	0,176						Prot. int. n.2 Tel
		41,786	0,229						Prot. int. n.1 Tel
		41,810	0,024	P.L. (PLV)					Segn. prot. int. n.1 Tel (5)
1	3	41,902	0,092	Tel					(3) (6)
									1 (137)
							ID RBC 4751361 – Tel. 313 908902 – Rete GSM-R RFI (22230)		

(1) Stazione binario unico

(2) Binario attrezzato per start of mission

(3) Binario scalo attrezzato per start of mission

(4) PdS a binario unico, progressiva chilometrica coincidente con progressiva PL protetto

(5) Solo per l'arrivo in 1° binario

(6) Tabella limite binario posizionata per ll° binario

(7) Tabella limite binario posizionata per l° binario

Linea Merano – Malles

Alimentazione 25 kV 50 Hz (Merano 3 kV cc) – DCO sede Merano – ETCS L2 HD

Grado di prestazione	Pendenza %	Progressive chilometriche	Distanze parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Numera-zione segnali	Segnalamento e blocco	INDICAZIONI DI SERVIZIO	Caristrazione RBC	Numeri e capacita' binari
1	3	41,902	0,092	Tel			(3)		1 (137)
		42,027	0,125			☒	Part. int. Tel		
		42,333	0,306		301	☒	Part. est. Tel		
		43,000	0,667	Cippo					
		43,003	0,003			☒	Prot. est. Rablà		
		43,105	0,102			☒	Prot. int. Rablà		
		43,130	0,025	P.L. (PLS08)			Segn. prot. int. Rablà		
		43,182	0,052	Rablà			(1)		
		43,301	0,119		302	☒	Part. Rablà		
		44,448	0,147		302/01	☒			
		45,214	0,766			☒	Prot. Plaus		
7	6	45,478	0,264	Plaus			(1)		
		45,512	0,034		303	☒	Part. Plaus		
		45,536	0,024	P.L. (PLS09)			Segn. part. Plaus		
		46,658	1,122		303/01	☒			
		47,000	0,342	Cippo					
		47,658	0,658		303/03	☒			
		48,541	0,883			☒	Prot. est. Naturno		
		48,631	0,090			☒	Prot. int. Naturno		
		48,661	0,030	P.L. (PLS10)			Segn. prot. int. Naturno		
11		48,760	0,099	Naturno			(1)		
		48,852	0,092		304	☒	Part. Naturno		
		49,000	0,148	Cippo					
		49,588	0,588			☒	Prot. PdS PL 11		
		49,689	0,101		305	☒	Prot. PdS PL 11		
23	20	49,715	0,026	PdS PL 11 (PLS11)			(4)		
		50,000	0,285	Cippo					
		50,714	0,714			☒	Prot. est. Stava		
		51,006	0,292			☒	Prot. int. Stava		
8	4	51,280	0,274	Stava			(3)		1 (156)
		51,346	0,066			☒	Part. int. Stava		
		51,758	0,412		401	☒	Part. est. Stava		
		51,781	0,023	P.L. (PLS12)			Segn. part. est. Stava		
		52,000	0,219	Cippo					
		52,962	0,962			☒	Prot. PdS PL 13		
		53,065	0,103		402	☒	Prot. PdS PL 13		
1		53,089	0,024	PdS PL 13 (PLS13)			(4)		
ID RBC 4751361 – Tel. 313 908902 – Rete GSM-R RFI (22230)									

(1) Stazione binario unico

(2) Binario attrezzato per start of mission

(3) Binario scalo attrezzato per start of mission

(4) PdS a binario unico, progressiva chilometrica coincidente con progressiva PL protetto

(5) Solo per l'arrivo in 1° binario

(6) Tabella limite binario posizionata per ll° binario

(7) Tabella limite binario posizionata per l° binario

Linea Merano – Malles

Alimentazione 25 kV 50 Hz (Merano 3 kV cc) – DCO sede Merano – ETCS L2 HD

Grado di prestazione	Pendenza %	Progressive chilometriche	Distanze parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Numera-zione segnali	Segnalamento e blocco	INDICAZIONI DI SERVIZIO	Giurisdizione RBC	Numero e capacita' binari
1	4	53,089	0,024	PdS PL 13 (PLS13)			(4)		
		53,500	0,411	Cippo					
		53,790	0,290			■	Prot. Ciardes		
9	8	54,061	0,271	Ciardes			(1)		
		54,088	0,027		403	■	Part. Ciardes		
		54,112	0,024	P.L. (PLS14)		←	Segn. part. Ciardes		
		55,236	1,124		403/01	■			
		56,108	0,872			■	Prot. PdS PL 15		
		56,212	0,104		404	■	Prot. PdS PL 15		
27	26	56,235	0,023	PdS PL 15 (PLS15)			(4)		
		57,000	0,765	Cippo					
		57,352	0,352			■	Prot. est. Castelbello		
		57,451	0,099			■	Prot. int. n.2 Castelbello		
		57,478	0,027	P.L. (PLS16)		←	Segn. prot. int. n.2 Castelbello		
		57,545	0,067			■	Prot. int. n.1 Castelbello		
		57,570	0,025	P.L. (PLS17)		←	Segn. prot. int. n.1 Castelbello		
28	28	57,614	0,044	Castelbello			(1)		
		57,745	0,131		405	■	Part. Castelbello		
		58,974	1,229		405/01	■			
		60,141	1,167			■	Prot. est. Laces		
		60,237	0,096			■	Prot. int. n.2 Laces		
		60,265	0,028	P.L. (PLS18)		←	Segn. prot. int. n.2 Laces		
		60,516	0,251			■	Prot. int. n.1 Laces		
23	21	60,744	0,228	Laces					1 (153)
		60,847	0,103			■	Part. int. Laces		
		61,493	0,646		501	■	Part. est. Laces		
		61,514	0,021	P.L. (PLS19)		←	Segn. part. est. Laces		
		62,640	1,126		501/01	■			
		63,467	0,827			■	Prot. est. Coldrano		
		63,567	0,100			■	Prot. int. Coldrano		
		63,593	0,026	P.L. (PLS20)		←	Segn. prot. int. Coldrano		
19	17	63,836	0,243	Coldrano			(1)		
		64,356	0,520			■	Part. int. Coldrano		
		64,384	0,028	P.L. (PLS21)		←	Segn. part. int. Coldrano		
		64,739	0,355		502	■	Part. est. Coldrano		
		64,762	0,023	P.L. (PLS22)		←	Segn. part. est. Coldrano		
		65,000	0,238	Cippo					
		65,085	0,085	PCF 290m		■			

(1) Stazione binario unico

(2) Binario attrezzato per start of mission

(3) Binario scalo attrezzato per start of mission

(4) PdS o binario unico, progressiva chilometrica coincidente con progressiva PL protetto

(5) Solo per l'arrivo in 1° binario

(6) Tabella limite binario posizionata per il° binario

(7) Tabella limite binario posizionata per l° binario

ID RBC 4751361 – Tel. 313 908902 – Rete GSM-R RF1 (22230)

Linea Merano – Malles

Alimentazione 25 kV 50 Hz (Merano 3 kV cc) – DCO sede Merano – ETCS L2 HD

Grado di prestazione	Pendenza %	Progressive chilometriche	Distanze parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Numera-zione segnali	Segnalamento e blocco	INDICAZIONI DI SERVIZIO	Giurisdizione RBC	Numeri e capacita' binari
19	17	65,085	0,085	PCF 290m					
		65,839	0,754			■	Prot. PdS PL 23		
		65,942	0,103		503	■	Prot. PdS PL 23		
24	23	65,966	0,024	PdS PL 23(PLS23)			(4)		
		66,000	0,034	Cippo					
		66,523	0,523			■	Prot. PdS PL 24		
		66,627	0,104		504	■	Prot. PdS PL 24		
28	28	66,650	0,023	PdS PL 24(PLS24)			(4)		
		67,774	1,124		504/01	■			
		68,310	0,536			■	Prot. est. Silandro		
		68,400	0,090			■	Prot. int. n.2 Silandro		
		68,426	0,026	P.L. (PLS25)			Segn. prot. int. n.2 Silandro		
		68,862	0,436	Imbocco galleria Silandro					
		68,956	0,094			■	Prot. int. n.1 Silandro		
		69,004	0,048	Sbocco galleria Silandro					
		69,275	0,271	Silandro			(3)		1 (155)
		69,343	0,068			■	Part. int. Silandro		
		69,612	0,269		601	■	Part. est. Silandro		
		70,000	0,388	Cippo					
		70,717	0,717		601/01	■			
		71,717	1,000		601/03	■			
		72,717	1,000		601/05	■			
		73,633	0,916	salto progressiva			da Km. 73+633 a Km. 73+637		
		73,717	0,080		601/07	■			
		74,717	1,000		601/09	■			
		75,870	1,153			■	Prot. est. Lasa		
		75,971	0,101			■	Prot. int. n.3 Lasa		
		75,996	0,025	P.L. (PLS27)			Segn. prot. int. n.3 Lasa		
		76,207	0,211			■	Prot. int. n.2 Lasa		
		76,235	0,028	P.L. (PLS28)			Segn. prot. int. n.2 Lasa		
		76,292	0,057			■	Prot. int. n.1 Lasa		
8	7	76,444	0,152	Lasa					1 (165)
		76,585	0,141			■	Part. int. n.2 Lasa		
		76,792	0,207			■	Part. int. n.1 Lasa		
		76,818	0,026	P.L. (PLS29)			Segn. part. int. n.1 Lasa		
		76,982	0,164		701	■	Part. est. Lasa		
		78,130	1,148		701/01	■			
		79,130	1,000		701/03	■			
		80,331	1,201			■	Prot. est. Oris		
		80,432	0,101			■	Prot. int. Oris		
ID RBC 4751361 – Tel. 313 908902 – Rete GSM-R RFI (22230)									

(1) Stazione binaria unica

(2) Binario attrezzato per start of mission

(3) Binario scalo attrezzato per start of mission

(4) PdS a binario unico, progressiva chilometrica coincidente con progressiva PL protetto

(5) Solo per l'arrivo in 1° binario

(6) Tabella limite binario posizionata per ll° binario

(7) Tabella limite binario posizionata per l° binario

Linea Merano – Malles

Alimentazione 25 kV 50 Hz (Merano 3 kV cc) – DCO sede Merano – ETCS L2 HD

(1) Stazione binario unico

(2) Binario attrezzato per start of mission

(3) Binario scalo attrezzato per start of mission

(4) PdS a binario unico progressiva chilometrica coincidente con progressivo PI protetto

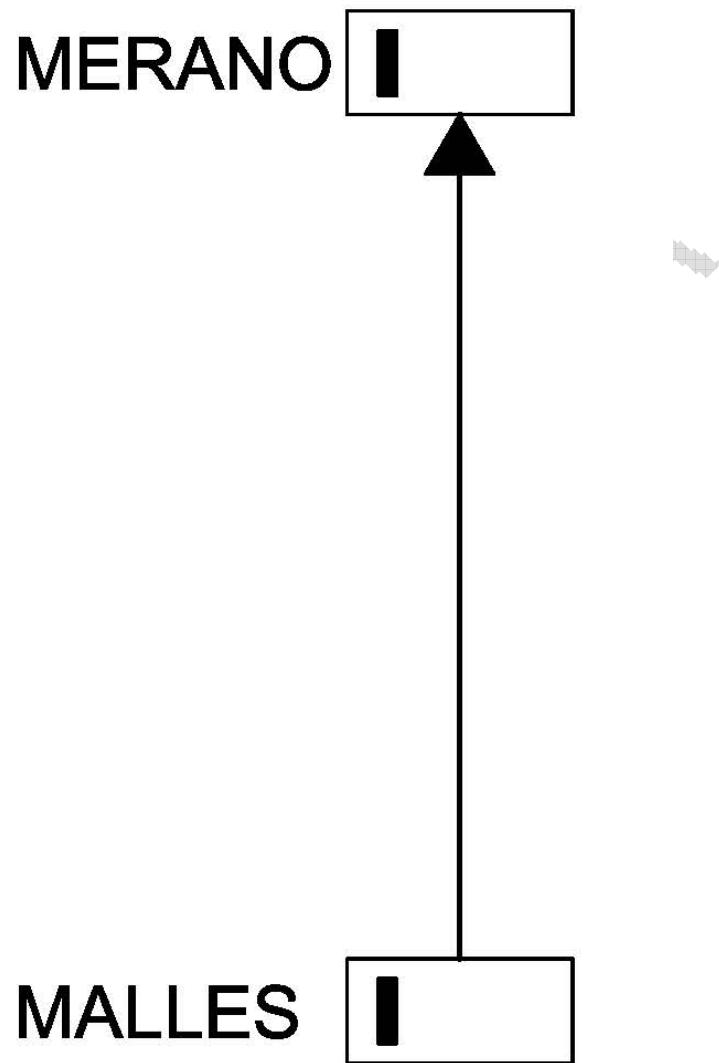
(5) Solo per l'arrivo in 1° binario

(6) Tabella limite binario posizionata per il^o binario

(7) Tabella limite binario posizionata per il binario

7. Linea Malles – Merano (senso pari)

7.1. Schema unifilare Malles – Merano (senso pari)



7.2. Fiancata di linea Malles – Merano (senso pari)

FIANCATA DI LINEA MALLES-MERANO

Grado di frena- tura	Velocita' massima Km/h			LOCALITA' DI SERVIZIO	Prog. chilom.
	A	B	C		
VIII	60	65	65	MALLES	91,33
VIII ₂	60	65	70	<i>Sluderno</i>	87,62
VII	90	95	100	Km 88,800	
II				Spondigna	83,35
				<i>Oris</i>	80,50
				Lasa	76,44
VIII	60	65	70	Km 75,800	
VIII ₂	90	95	100	Silandro	69,27
	60	65	70	Sbocco galleria Silandro	69,00
				Imbocco galleria Silandro	68,86
	50	55	60	Km 68,650	
	60	65	70	Km 68,500	
				PdS PL 24	66,65
				PdS PL 23	65,96
				PCF lungh. 290m	65,37
				Coldrano	63,83
				Laces	60,74
VIII	60	65	65	Km 60,000	
				Castelbello	57,61
III	100	105	120	Km 57,000	
	130	130	130	PdS PL 15	56,23
				Km 55,900	
				Ciardes	54,06
VII ₁	60	65	70	PdS PL 13	53,08
				Km 52,000	
				Stava	51,28
				PdS PL 11	49,71
				Naturno	48,76
I	120	125	130	Km 48,500	
				Plaus	45,47
				Rablà	43,18
VIII	60	65	70	Tel	41,90
				PCF lungh. 267m	41,19
				Sbocco galleria Tel	40,77
				Imbocco galleria Tel	40,09
				Sbocco galleria artificiale	39,73
				Imbocco galleria artificiale	39,65
				Sbocco galleria Monte G.	39,59
				Imbocco galleria Monte G.	38,97
				Sbocco galleria Marlengo	36,39
				Imbocco galleria Marlengo	35,79
				Marlengo	35,04
VII				Lagundo	33,00
VIII	50	55	60	POC lungh. 60m	32,58
				Inizio livello NTC SCMT	32,24
				MERANO	31,48

7.3. Fiancata principale Malles – Merano (senso pari)

Linea Merano – Malles

Alimentazione 25 kV 50 Hz (Merano 3 kV cc) – DCO sede Merano – ETCS L2 HD

Grado di prestazione	Pendenza %	Progres-sive chilome-triche	Distanze parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Numero-zione segnali	Segnalamento e blocco	INDICAZIONI DI SERVIZIO	Gruisizione RBC	Numero e capacita' binari
1	-28	91,335		MALLES			(2) (3)		¹ (135)
		91,204	0,131				Part. int. Malles		
		90,737	0,467		801		Part. est. Malles		
		89,712	1,025		801/12				
		88,712	1,000		801/10				
		87,880	0,832		801/08				
	-26	87,628	0,252	Suderno					
		87,063	0,565		801/06				
		86,063	1,000		801/04				
		85,063	1,000		801/02				
		84,063	1,000				Prot. est. Spondigna		
		83,963	0,100				Prot int. n.2 Spondigna		
		83,937	0,026	P.L. (PLS32)			Segn. prot. int. n.2 Spondigna		
		83,594	0,343				Prot. int. n.1 Spondigna		
	-7	83,350	0,244	Spondigna			(3)		¹ (134)
		83,272	0,078				Part. int. n.2 Spondigna		
		83,151	0,121				Part. int. n.1 Spondigna		
		83,127	0,024	P.L. (PLS31)			Segn. part. int. n.1 Spondigna		
		82,934	0,193		702		Part. est. Spondigna		
		81,780	1,154		702/02				
		80,780	1,000				Prot. Oris		
		80,502	0,278	Oris			(1)		
		80,481	0,021		701		Part. Oris		
		80,456	0,025	P.L. (PLS30)					
		79,133	1,323		701/04				
		78,133	1,000		701/02				
		77,133	1,000				Prot. est. Lasa		
		76,865	0,268				Prot. int. n.2 Lasa		
		76,818	0,047	P.L. (PLS29)			Segn. prot. int. n.2 Lasa		
		76,721	0,097				Prot. int. n.1 Lasa		
	-28	76,444	0,277	Lasa					¹ (165)
		76,428	0,016				Part. int. n.2 Lasa		
		76,258	0,170				Part. int. n.1 Lasa		
		76,235	0,023	P.L. (PLS28)			Segn. part. int. n.1 Lasa		
		76,021	0,214		601		Part. est. Lasa		
		75,996	0,025	P.L. (PLS27)			Segn. part. est. Lasa		
		74,720	1,276		601/10				
		73,720	1,000		601/08				
		73,637	0,083	salto progressiva			da Km. 73+637 a Km. 73+633		

(1) Stazione binario unico

(2) Binario attrezzato per start of mission

(3) Binario scalo attrezzato per start of mission

(4) PdS a binario unico, progressiva chilometrica coincidente con progressiva PL protetto

(5) Solo per l'arrivo in 1° binario

(6) Tabella limite binario posizionata per l' binario

Linea Merano – Malles

Alimentazione 25 kV 50 Hz (Merano 3 kV cc) – DCO sede Merano – ETCS L2 HD

Grado di prestazione	Pendenza %	Progressive chilometriche	Distanze parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Numero segnali	Segnalamento e blocco	INDICAZIONI DI SERVIZIO	Gestione RBC	Numero e capacità binari
1	-28	73,637	0,083	salto progressiva			da Km. 73+637 a Km. 73+633		
		73,000	0,637	Cippo					
		72,720	0,280		601/06	☒			
		71,720	1,000		601/04	☒			
		70,720	1,000		601/02	☒			
		70,000	0,720	Cippo					
		69,762	0,238			☒	Prot. est. Silandro		
		69,472	0,290			☒	Prot. int. Silandro		
		69,275	0,197	Silandro			(3)		1 (155)
		69,165	0,110			☒	Part. int. Silandro		
		69,004	0,161	Sbocco galleria Silandro					
		68,862	0,142	Imbocco galleria Silandro					
		68,464	0,398		504	☒	Part. est. Silandro		
		68,426	0,038	P.L. (PLS25)		←	Segn. part. est. Silandro		
		67,777	0,649		504/02	☒			
		66,777	1,000			☒	Prot. PdS PL 24		
		66,674	0,103		503	☒	Prot. PdS PL 24		
	-23	66,650	0,024	PdS PL 24(PLS24)			(4)		
		66,500	0,150	Cippo					
		66,092	0,408			☒	Prot. PdS PL 23		
		65,990	0,102		502	☒	Prot. PdS PL 23		
	-17	65,966	0,024	PdS PL 23(PLS23)			(4)		
		65,375	0,591	PCF 290m		☒			
		65,000	0,375	Cippo					
		64,889	0,111			☒	Prot. est. Coldrano		
		64,785	0,104			☒	Prot. int. n.2 Coldrano		
		64,762	0,023	P.L. (PLS22)		←	Segn. prot. int. n.2 Coldrano		
		64,414	0,348			☒	Prot. int. n.1 Coldrano		
		64,384	0,030	P.L. (PLS21)		←	Segn. prot. int. n.1 Coldrano		
	-21	63,836	0,548	Coldrano			(1)		
		63,619	0,217		501	☒	Part. Coldrano		
		63,593	0,026	P.L. (PLS20)		←			
		62,643	0,950		501/02	☒			
		61,643	1,000			☒	Prot. est. Laces		
		61,538	0,105			☒	Prot. int. n.2 Laces		
		61,514	0,024	P.L. (PLS19)		←	Segn. prot. int. n.2 Laces		
		61,013	0,501			☒	Prot. int. n.1 Laces		
	-28	60,744	0,269	Laces					1 (153)
		60,684	0,060			☒	Part. int. Laces		

(1) Stazione binario unico

(2) Binario attrezzato per start of mission

(3) Binario scalo attrezzato per start of mission

(4) PdS a binario unico, progressiva chilometrica coincidente con progressiva PL protetto

(5) Solo per l'arrivo in 1° binario

(6) Tabella limite binario posizionata per l' binario

ID RBC 4751361 – Tel. 313 908902 – Rete GSM-R RFI (22230)

Linea Merano – Malles

Alimentazione 25 kV 50 Hz (Merano 3 kV cc) – DCO sede Merano – ETCS L2 HD

Grado di prestazione	Pendenza %	Progressive chilometriche	Distanze parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Numero segnali	Segnalamento e blocco	INDICAZIONI DI SERVIZIO	Gestione RBC	Numero e capacità binari
1	-28	60,684	0,060			■	Part. int. Laces		
		60,291	0,393		405	■	Part. est. Laces		
		60,265	0,026	P.L. (PLS18)		◀	Segn. part. est. Laces		
		58,977	1,288		405/02	■			
		57,895	1,082			■	Prot. Castelbello		
	-26	57,614	0,281	Castelbello			(1)		
		57,595	0,019			■	Part. int. Castelbello		
		57,570	0,025	P.L. (PLS17)		◀	Segn. prot. int. Castelbello		
		57,502	0,068		404	■	Part. est. Castelbello		
		57,478	0,024	P.L. (PLS16)		◀	Segn. prot. est. Castelbello		
		57,000	0,478	Cippo					
		56,362	0,638			■	Prot. PdS PL 15		
		56,258	0,104		403	■	Prot. PdS PL 15		
	-8	56,235	0,023	PdS PL 15 (PLS15)			(4)		
		55,239	0,996		403/02	■			
		54,239	1,000			■	Prot. est. Ciardes		
		54,136	0,103			■	Prot. int. Ciardes		
		54,112	0,024	P.L. (PLS14)		◀	Segn. prot. int. Ciardes		
	-4	54,061	0,051	Ciardes			(1)		
		53,940	0,121		402	■	Part. Ciardes		
		53,500	0,440	Cippo					
		53,216	0,284			■	Prot. PdS PL 13		
		53,113	0,103		401	■	Prot. PdS PL 13		
		53,089	0,024	PdS PL 13 (PLS13)			(4)		
		52,000	1,089	Cippo					
		51,909	0,091			■	Prot. est. Stava		
		51,808	0,101			■	Prot. int. n.2 Stava		
		51,781	0,027	P.L. (PLS12)		◀	Segn. prot. int. n.2 Stava		
		51,482	0,299			■	Prot. int. n.1 Stava		
1 _b	-20	51,280	0,202	Stava			(3)		1 (156)
		51,166	0,114			■	Part. int. Stava		
		50,864	0,302		305	■	Part. est. Stava		
		50,000	0,864	Cippo					
		49,839	0,161			■	Prot. PdS PL 11		
		49,738	0,101		304	■	Prot. PdS PL 11		
1	-6	49,715	0,023	PdS PL 11 (PLS11)			(4)		
		49,500	0,215	Cippo					
		49,001	0,499			■	Prot. Noturno		

(1) Stazione binario unico

(2) Binario attrezzato per start of mission

(3) Binario scalo attrezzato per start of mission

(4) PdS a binario unico, progressiva chilometrica coincidente con progressiva PL protetto

(5) Solo per l'arrivo in 1° binario

(6) Tabella limite binario posizionata per l' binario

ID RBC 4751361 – Tel. 313 908902 – Rete GSM-R RFI (22230)

Linea Merano – Malles

Alimentazione 25 kV 50 Hz (Merano 3 kV cc) – DCO sede Merano – ETCS L2 HD

Grado di prestazione	Pendenza %	Progressive chilometriche	Distanze parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Numero segnali	Segnalamento e blocco	INDICAZIONI DI SERVIZIO	Guida RBC	Numero e capacità binari
1	-6	49,001	0,499			■	Prot. Naturno		
		48,760	0,241	Naturno			(1)		
		48,691	0,069		303	■	Part. Naturno		
		48,661	0,030	P.L. (PLS10)		◀			
		47,661	1,000		303/04	■			
		46,661	1,000		303/02	■			
		45,661	1,000			■	Prot. est. Plaus		
		45,561	0,100			■	Prot. int. Plaus		
		45,536	0,025	P.L. (PLS09)		◀	Segn. prot. int. Plaus		
-3	45,478	0,058	Plaus				(1)		
		45,364	0,114		302	■	Part. Plaus		
		44,451	0,913		302/02	■			
		43,451	1,000			■	Prot. Rabla		
		43,182	0,269	Rabla			(1)		
		43,153	0,029		301	■	Part. Rabla		
		43,130	0,023	P.L. (PLS08)		◀	Segn. part. Rabla		
		43,000	0,130	Cippo					
		42,483	0,517			■	Prot. est. Tel		
		42,182	0,301			■	Prot. int. Tel		
-28	41,902	0,280	Tel				(3)		1 (137)
		41,828	0,074			■	Part. int. Tel		
		41,810	0,018	P.L. (PLV)		◀	Segn. part. int. Tel (5)		
		41,396	0,414		201	■	Part. est. Tel		
		41,381	0,015	P.L. (PLS07)		◀	Segn. part. est. Tel		
		41,197	0,184	PCF-normalmente alimentato 267m		■			
		40,775	0,422	Sbocco galleria Tel					
		40,609	0,166		201/10	■			
		40,091	0,518	Imbocco galleria Tel					
		39,732	0,359	Sbocco galleria Artificiale					
		39,652	0,080	Imbocco galleria Artificiale					
		39,609	0,043		201/08	■			
		39,590	0,019	Sbocco galleria Monte G.					
		38,970	0,620	Imbocco galleria Monte G.					
		38,609	0,361		201/06	■			
		37,609	1,000		201/04	■			
		36,609	1,000		201/02	■			
		36,392	0,217	Sbocco galleria Marleno					
		35,794	0,598	Imbocco galleria Marleno					
		35,609	0,185			■	Prot. est. Marleno		
		35,505	0,104			■	Prot. int. n.2 Marleno		

(1) Stazione binario unico

(6) Tabella limite binario posizionata per l' binario

(2) Binario attrezzato per start of mission

(3) Binario scalo attrezzato per start of mission

(4) PdS a binario unico, progressiva chilometrica coincidente con progressiva PL protetto

(5) Solo per l'arrivo in 1° binario

Linea Merano – Malles

Alimentazione 25 kV 50 Hz (Merano 3 kV cc) – DCO sede Merano – ETCS L2 HD

Grado di prestazione	Pen-denza %	Progres-sive chilome-triche	Distanze parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Numera-zione segnali	Segnalamento e blocco	INDICAZIONI DI SERVIZIO	Giurisdizione RBC	Numero e capacità binari
1	-28	35,505	0,104			■	Prot. int. n.2 Marlengo		
		35,482	0,023	P.L. (PLS06bis)		↔	Segn. prot. int. n.2 Marlengo		
		35,267	0,215			■	Prot. int. n.1 Marlengo		
		35,237	0,030	P.L. (PLS06)		↔	Segn. prot. int. n.1 Marlengo		
		35,048	0,189	Marlengo					1 (139)
		34,896	0,152			■	Part. int. n.2 Marlengo		
		34,709	0,187			■	Part. int. n.1 Marlengo		
		34,688	0,021	P.L. (PLS05)		↔	Segn. part. int. n.1 Marlengo		
		34,505	0,183		102	■	Part. est. Marlengo		
		34,481	0,024	P.L. (PLS04)		↔	Segn. part. est. Marlengo		
		33,000	1,481	Cippo					
		33,225	1,256			■	Prot. Lagundo		
-22	33,000	0,225	Lagundo				(1) (2)		
		32,885	0,115		101	▶ ■	Part. Lagundo		
		32,570	0,315	POC 25 > 3 30m		◀ ■			
		32,553	0,217	POC 25 > 3 30m		◀ ■	Scatto POC - Merano		
		32,482	0,571	MERANO		◀ ■	(3) (4)		

(1) Stazione binaria unico

(2) Binario attrezzato per start of mission

(2) Binario attrezzato per start of mission
 (3) Binario scalo attrezzato per start of mission

(4) PdS a binario unico progressiva chilometrica coincidente con progressiva PI protetto

(5) Solo per l'arrivo in 1° binario

(6) Tabella limite binario posizionata per l' binario

8. Circolabilità dei rotabili

Circolabilità dei mezzi di trazione e di altri rotabili compatibili con la tratta

Norme comuni e segni convenzionali

1. Le ammissioni, le esclusioni e le condizioni di circolabilità dei singoli gruppi di rotabili sono stabilite dalla struttura operativa STA.
2. La responsabilità dell'osservanza delle ammissioni, esclusioni e condizioni di circolabilità dei mezzi di trazione, contenute nei seguenti prospetti, compete al personale delle Imprese Ferroviarie delegato a disporre la gestione e l'utilizzazione dei mezzi stessi.
3. Tutte i mezzi di trazione a trazione elettrica, quando circolano su linee non elettrificate, e i mezzi di trazione quando circolano trainati su linee a trazione elettrica a 25 kV ca, devono essere condizionati in modo tale da impedire sollevamenti accidentali dei pantografi abbassati.
4. Si definisce semplice attacco la circolazione a qualunque titolo di una locomotiva.
5. Si definisce multiplo attacco la circolazione di un numero indefinito di locomotive insieme riunite a qualunque titolo, in tale ambito si può utilizzare la definizione doppio attacco per indicare circolazioni di due locomotive. Il multiplo attacco è consentito anche tra locomotive di diversi gruppi, quando è consentito per ciascuno dei gruppi stessi.
6. Sulle linee e per i veicoli dotati di trazione per i quali è prevista la circolazione in "semplice attacco", la doppia trazione è ammessa solo in caso di soccorso. In tale evenienza si dovrà rispettare la velocità massima di 6 (sei) km/h nel percorrere i ponti e le opere civili esistenti lungo la tratta interessata.
7. Le ammissioni, esclusioni e condizioni di circolabilità sono indicate nei prospetti con segni convenzionali il cui significato viene di seguito riportato:

il segno ♦ indica l'ammissione al rango "A" e in multiplo attacco, salvo le eventuali limitazioni di velocità precise con le note in calce ai prospetti. Su detta linea la circolazione dei rotabili in testa ai treni è tassativamente subordinata alla presenza nelle cabine di guida delle previste apparecchiature di sicurezza funzionanti.

Qualora il segno citato sia integrato con le lettere "B", "C" (es. ♦ C) è indicata l'ammissione al rango di velocità corrispondente (P.G.O.S.).

 - il segno ■ indica l'esclusione dalla circolazione.

8. Il numero arabo eventualmente presente in luogo dei segni convenzionali indica il numero massimo delle locomotive ammesse a circolare al rango "A" insieme riunite (multiplo attacco); dovendosi inviare un numero maggiore di mezzi, questi

potranno circolare purché distanziati di almeno 50 metri; quanto sopra non si applica nei casi di richiesta soccorso.

9. p.m.

10. Rotabili dello stesso tipo possono essere suddivisi in sottogruppi qualora, per i medesimi, esistano condizioni diverse di circolabilità.

11. Tutte le eventuali limitazioni (velocità ecc.), stabilite con le annotazioni riportate in calce ai singoli prospetti devono essere comunicate al personale dei treni mediante modulo M40.

12. p.m.

Linea	Locomotive Diesel		
	IPE 500	D 345	DE 18
Merano ⇄ Malles	■ A (1) (*)	■ A (2) (*)	◊ A (3)

(1) Velocità massima ammessa 60 km/h

(2) Velocità massima ammessa 90 km/h

(3) Velocità massima ammessa 120 km/h

(*) Autorizzato a circolare soltanto su tratto interrotto

Linea	ETR - ATR		
	ATR 100	ETR 160	ETR 170
Merano ⇄ Malles	◊ C (1)	◊ C (2)	◊ C (2)

(1) Velocità massima ammessa 140 km/h

(2) Velocità massima ammessa 160 km/h

9. Massima massa rimorchiabile

Locomotive Diesel

Merano - Malles	IPE 500	DE 18	Malles - Merano	IPE 500	DE 18
Merano – Marlengo	64	910	Malles – Spondigna	353	910
Marlengo – Tel	64	800	Spondigna – Lasa	353	800
Tel – Stava	64	2250	Lasa – Silandro	353	2250
Stava – Laces	64	800	Silandro – Laces	353	800
Laces – Silandro	64	800	Laces – Stava	353	800
Silandro – Lasa	64	800	Stava – Tel	353	800
Lasa – Spondigna	208	2250	Tel – Marlengo	353	2250
Spondigna – Malles	64	800	Marlengo – Merano	353	800

10. p.m.



