

# ITLC

ISTRUZIONE  
PER LE  
TELECOMUNICAZIONI

Linea MERANO | MALLES

---

Edizione 2025

BOLLA

## Indice

Indice .....	3
Registrazione degli aggiornamenti .....	5
Articolo 1 – Apparecchiature per le telecomunicazioni .....	6
Articolo 2 – Norme generali relative alle comunicazioni ferroviarie .....	6
Articolo 3 – Dispacci e notizie .....	6
Articolo 4 – Inoltro dei dispacci .....	7
Articolo 5 – Documenti relativi alle telecomunicazioni .....	7
Articolo 6 – Disposizioni relative ai protocolli .....	7
I - Mod. M100b .....	8
II - Mod. M100PL1 e M100PL3 .....	8
III - Mod. M100h .....	8
Articolo 7 – Norme particolari riguardanti la trasmissione dei dispacci di movimento .....	9
Articolo 8 – Annullamento dei dispacci .....	9
Articolo 9 – Posti telefonici lungo linea .....	10
Articolo 10 – Casi d'impedimento alle comunicazioni e guasti telefonici .....	10
Articolo 11 – Riservatezza delle telecomunicazioni .....	10
Articolo 12 – Conservazione dei documenti .....	10
Articolo 13 – Norme di esercizio per il collegamento via radio terra-treno, bordo-bordo e terra-terra (telefonia mobile) .....	11
I - NORME GENERALI PER L'USO DELLA TELEFONIA MOBILE .....	11
II - NORME PER L'USO DELLA TELEFONIA MOBILE SU LINEE SERVITE DAL SISTEMA GSM- R .....	12
Articolo 1 – Premessa .....	12
Articolo 2 – Utenti GSM-R .....	12
Articolo 3 – Numero funzionale .....	13
Articolo 4 – Dotazioni telefoniche .....	14
Articolo 5 – Priorità .....	15
III - NORME PARTICOLARI PER LE CHIAMATE DI EMERGENZA SULLA LINEA MERANO MALLES .....	15
Articolo 1 – Caratteristiche della chiamata .....	15

Articolo 2 – Estensione della chiamata .....	16
Articolo 3 – Emissione della chiamata .....	16
Articolo 4 – Modalità di comunicazione .....	17
Articolo 5 – Adempimenti del personale .....	17
Articolo 6 – Cessazione dell'emergenza .....	18
Articolo 7 – Treno fermo in linea.....	19
IV - ALTRE PARTICOLARI FUNZIONI DEL SISTEMA GSM-R .....	19
Articolo 1 – Chiamate di gruppo "Treno" .....	19
Articolo 14 – Segnale d'allarme .....	20
Articolo 15 – Circuiti telefonici selettivi .....	20
ALLEGATI .....	22

## Registrazione degli aggiornamenti

[illegible]

## Articolo 1 – Apparecchiature per le telecomunicazioni

1. Per lo scambio delle comunicazioni relative alla circolazione dei treni o necessarie in situazioni contingenti, possono essere utilizzate le seguenti apparecchiature:
  - telefoni fissi;
  - telefoni cellulari GSM/GSM-R.
2. Non è consentito l'uso di tali apparecchiature per comunicazioni non giustificate da esigenze del servizio ferroviario.
3. Per lo scambio delle comunicazioni, il GI può prevedere l'impiego di altre particolari attrezzature diverse da quelle di cui al comma 1, previa emanazione di specifiche norme.

## Articolo 2 – Norme generali relative alle comunicazioni ferroviarie

1. Oltre a quanto previsto specificamente nel Regolamento per la Circolazione dei Treni (RCT) e negli altri testi normativi, le comunicazioni riguardanti il servizio ferroviario sono soggette alle disposizioni contenute nella presente Istruzione.
2. Per iniziare una conversazione, l'operatore chiamato con telefono fisso o con telefono cellulare deve rispondere: "*PRONTO ...* (specificando la sua funzione) *DEL/DI ...* (specificando la località o il treno)". L'operatore chiamante, se il corrispondente è quello chiamato, si annuncerà in maniera analoga, dando inizio alla conversazione.

## Articolo 3 – Dispacci e notizie

1. Per dispacci s'intendono tutte quelle comunicazioni firmate, registrate per iscritto e trasmesse secondo le modalità previste dalla presente Istruzione.
2. Sono denominati *dispacci di movimento* le comunicazioni scambiate per la circolazione dei treni; sono denominati *dispacci di servizio* le comunicazioni scambiate per motivi diversi.
3. I dispacci devono essere compilati con chiarezza, precisione e firmati.
4. I dispacci sono composti da: preambolo, indirizzo, testo, numero, firma e ora di trasmissione. Il mittente è tenuto a trasmettere il dispaccio insieme con gli estremi di registrazione. Il preambolo comprende le seguenti indicazioni: posto ricevente, posto mittente e data di presentazione del dispaccio (giorno, ora e minuti).

5. In determinate circostanze i dispacci possono essere sostituiti da Comunicazioni Verbali Registrate (CVR), secondo modalità stabilite dal GI.
6. Per notizie si intendono tutte le altre comunicazioni telefoniche non aventi forma di dispaccio, né di Comunicazione Verbale Registrata; esse riguardano quelle informazioni sulla marcia dei treni e sul servizio in genere per le quali non è prescritta l'emissione di apposito dispaccio o la registrazione della comunicazione.

## Articolo 4 – Inoltro dei dispacci

1. I dispacci debbono essere trasmessi direttamente al posto destinatario.
2. p.m.

## Articolo 5 – Documenti relativi alle telecomunicazioni

1. I documenti utilizzati per lo scambio dei dispacci, denominati *protocolli*, sono i seguenti:
  - **mod. M100b** - utilizzato per lo scambio della corrispondenza telefonica fra Stazioni e altre Località di Servizio, fra posti diversi nell'ambito di una Stazione, nonché fra Stazioni e personale dei treni/manutenzione (**Allegato 1**);
  - **mod. M100PL1 (Allegato 2); mod. M100PL3 (Allegato 3)** - utilizzato dal DCO, nonché Agente di Guardia e dai posti di custodia dei PL per la conferma di chiusura dei PL interessati;
  - **mod. M100h** – utilizzato dal DCO per diramare effettuazioni, soppressioni ed utilizzazioni dei treni (**Allegato 4**).
2. Il GI può prevedere l'adozione di altri protocolli, previa emanazione di specifiche norme.

## Articolo 6 – Disposizioni relative ai protocolli

1. Per i protocolli recanti testi prestampati, oltre alle norme contenute nella presente Istruzione, devono essere osservate le disposizioni di utilizzazione che compaiono sui protocolli stessi.
2. La numerazione dei dispacci è progressiva e mensile. La data, quando non diversamente specificato, deve essere apposta solo nei giorni di effettiva utilizzazione del protocollo; quando la data di utilizzazione non coincide con quella della pagina del

protocollo, al momento dell'uso la data stessa deve essere apposta al centro della prima riga disponibile.

## **I - Mod. M100b**

1. **mod. M100b** - utilizzato per lo scambio della corrispondenza telefonica fra Stazioni e altre Località di Servizio, fra posti diversi nell'ambito di una Stazione, nonché fra Stazioni e personale dei treni/manutenzione.
2. Per l'uso di detto protocollo:
  - nella prima e nella seconda finca si indicano rispettivamente le ore ed i minuti di trasmissione del dispaccio;
  - nella terza finca devono essere riportati il numero progressivo mensile del protocollo ed un numero saltuario di due cifre della serie da 01 a 99 attribuito al dispaccio in partenza; il numero saltuario viene assegnato di volta in volta dall'agente interessato, così da costituire un numero, sotto forma di frazione, che vale come numero di controllo, da trasmettere al posto corrispondente;
  - nella quarta finca si scrive il testo del dispaccio seguito dalla firma;
  - nella quinta finca si espone il numero indicato dal posto ricevente dopo la ripetizione del dispaccio;
  - nella sesta e settima finca si indicano rispettivamente, le ore ed i minuti di ricevimento del dispaccio;
  - nell'ottava finca si espone la sigla del posto corrispondente/agente.

## **II - Mod. M100PL1 e M100PL3**

1. Sono utilizzati per confermare, treno per treno, la chiusura dei PL; in particolare vengono utilizzati:
  - **M100PL1**: dal DCO, per ricevere la conferma di chiusura del o dei PL dall'agente di custodia;
  - **M100PL3**: dai PL manovrati sul posto (permanentemente o in caso di guasto), per confermare la chiusura alle Stazioni limitrofe o al posto di custodia.
2. La richiesta di chiusura va effettuata verbalmente mentre la conferma di chiusura viene data con dispaccio, seguendo le formule stampate nella testata di ogni pagina, da completare nelle rispettive colonne. Le disposizioni relative alla compilazione compaiono sulla copertina dei protocolli stessi.

## **III - Mod. M100h**

1. Sulle linee esercitate con DCO è in uso presso il Posto Centrale la scheda



M.100h/DCO.

2. La scheda M.100h deve essere usata dal DCO per diramare effettuazioni, soppressioni ed utilizzazioni dei treni.
3. La numerazione della scheda M.100h è progressiva e mensile barrata da un numero saltuario in fase di trasmissione.

## Articolo 7 – Norme particolari riguardanti la trasmissione dei dispacci di movimento

1. La trasmissione dei dispacci deve essere fatta lentamente e chiaramente, in modo che il ricevente possa trascriverli parola per parola mentre li riceve. I numeri dei treni devono essere sempre enunciati a cifre separate (es.: sette, cinque, tre) e trascritti in cifre.
2. Il ricevente, a trasmissione ultimata, deve effettuare sempre il *collazionamento* del dispaccio, ripetendolo per intero ed indicando per ultimo il numero che esso è venuto ad assumere nel suo protocollo (numero di controllo). Il trasmittente trascrive tale numero nell'apposita finca del protocollo, in corrispondenza al primo rigo occupato dal dispaccio, a conferma della avvenuta trasmissione.
3. Se il dispaccio è diretto a più destinazioni, i vari numeri di controllo devono essere trascritti sempre nella suddetta finca, uno sotto l'altro, ed ognuno preceduto dalla sigla della Stazione cui si riferisce, annullando, se necessario, le righe corrispondenti che non risultassero occupate dal testo del dispaccio stesso.
4. p.m.
5. p.m.
6. p.m.
7. p.m.
8. p.m.

## Articolo 8 – Annullamento dei dispacci

1. Un dispaccio può essere annullato anche se ne fosse già in corso la trasmissione, purché il mittente apponga in calce al dispaccio stesso la dichiarazione di annullamento debitamente firmata. Se il dispaccio è già stato trasmesso, deve essere

emesso il relativo dispaccio di annullamento. Per l'annullamento dei dispacci di via libera telefonica, devono essere osservate le norme previste dall'articolo 3 del RCT.

## **Articolo 9 – Posti telefonici lungo linea**

Lungo la linea possono essere installati posti telefonici distinti con l'indicazione della progressiva chilometrica del punto presso il quale si trovano.

In apposita tabella, per ogni apparecchio, vengono riportati il nome dei posti in esso inseriti ed il loro numero di chiamata.

## **Articolo 10 – Casi d'impedimento alle comunicazioni e guasti telefonici**

1. Qualora non sia possibile la trasmissione di un dispaccio o la comunicazione tra due posti a causa di interruzione dei circuiti o guasto degli apparati telefonici, il personale interessato potrà utilizzare altri telefoni o avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione.
2. Verificandosi un guasto nelle comunicazioni telefoniche, il personale interessato dovrà avvisare il personale della manutenzione.

## **Articolo 11 – Riservatezza delle telecomunicazioni**

1. Tutto il personale è tenuto a conservare il segreto non soltanto sul contenuto, ma anche sull'esistenza, provenienza e destinazione dei dispacci.
2. Possono prendere conoscenza della corrispondenza telefonica soltanto i dipendenti ai quali ciò occorra per ragioni di servizio.

## **Articolo 12 – Conservazione dei documenti**

1. I protocolli M100b, M100PL1, M100PL3 in uso alle ore 24 del 31 Dicembre devono essere utilizzati fino ad esaurimento. Il protocollo M100h deve essere usato fino ad esaurimento.
2. I suddetti protocolli devono essere custoditi presso ciascun impianto per la durata di 5 anni, oltre quello di utilizzazione, raggruppati in ordine di data.

## Articolo 13 – Norme di esercizio per il collegamento via radio terra-treno, bordo-bordo e terra-terra (telefonia mobile)

### I - NORME GENERALI PER L'USO DELLA TELEFONIA MOBILE

1. Le apparecchiature per il collegamento via radio terra-treno e bordo-bordo (telefoni cellulari), possono essere utilizzate dal personale dei treni per lo scambio delle comunicazioni, registrate o non, previste dalle norme vigenti o necessarie in situazioni contingenti.
2. Le comunicazioni possono essere effettuate tramite le apparecchiature in questione purché siano intelleggibili. Per iniziare una conversazione, l'agente chiamato deve rispondere *"PRONTO ... (specificare funzione dell'agente) DEL/DI ... (specificare il treno o la località)"*. L'agente chiamante, verificata la corretta identità dell'agente chiamato, si annuncerà in maniera analoga dando inizio alla conversazione.
3. Le comunicazioni scritte devono essere ricevute e trasmesse a treno fermo. Esse possono essere ricevute e trasmesse direttamente dal personale del treno interessato utilizzando i normali moduli in dotazione o predisposti allo scopo. In questi casi, il numero progressivo del modulo utilizzato ed il numero saltuario che deve essere sempre aggiunto, assumono il significato di numero del dispaccio per chi trasmette e di numero di controllo per chi riceve. Il dispaccio non potrà essere considerato regolarmente trasmesso finché non siano stati completati il collazionamento e la ricezione del numero di controllo. Il personale del treno che riceve le predette prescrizioni, dovrà trasmettere il numero di controllo del proprio modulo solo dopo aver provveduto a consegnare agli altri agenti interessati copia del modulo stesso nei casi previsti.
4. Le comunicazioni verbali ricevute e trasmesse dall'Agente di Condotta, quando impegnato nella guida, devono, salvo l'impiego di dispositivi "viva voce" o necessità improvise legate ad esigenze di sicurezza (segnalazione allarmi, ecc.), avvenire a treno fermo.
5. Per l'effettuazione delle comunicazioni, l'Agente di Condotta può, all'occorrenza, avvalersi dell'apparecchiatura radiotelefonica in dotazione al Personale di Accompagnamento (Capotreno) e viceversa.
6. Restano invariati gli obblighi degli agenti previsti dalla normativa vigente ai fini dello scambio delle comunicazioni.
7. Le norme tecniche e le specifiche modalità d'impiego delle apparecchiature in

questione sono disciplinati nei Manuali operativi delle apparecchiature stesse.

## **II - NORME PER L'USO DELLA TELEFONIA MOBILE SU LINEE SERVITE DAL SISTEMA GSM-R**

### **Articolo 1 – Premessa**

La rete radiomobile GSM-R, realizzata nel rispetto degli standard europei e rispondente ai requisiti di interoperabilità fissati dalle Direttive europee in materia, mette a disposizione funzionalità e prestazioni orientate alle specifiche esigenze ferroviarie, quali:

- chiamate di emergenza;
- altre particolari funzioni (ad esempio: chiamate di gruppo, chiamate punto punto, associazione di determinati agenti a numeri funzionali, gestione di chiamate prioritarie, interconnessione con la rete telefonica fissa di RFI).

L'accesso alle chiamate di emergenza, alle chiamate di gruppo e la gestione delle chiamate prioritarie, risulta possibile unicamente in copertura radio proprietaria GSM-R.

L'elenco dei numeri telefonici dei DCO/DM/DOTE, nonché le linee o tratti di linea ove è utilizzabile la chiamata di emergenza, sono riportati nell'Orario di Servizio.

### **Articolo 2 – Utenti GSM-R**

Tutti gli agenti muniti di SIM-Card e apparato mobile o muniti di apparato della rete telefonica fissa di STA sono da considerarsi utenti GSM-R.

L'identificativo telefonico degli utenti della rete GSM-R è costruito sulla base delle regole previste dal Piano di Numerazione standardizzato a livello europeo.

Il prefisso telefonico nazionale della rete GSM-R è il numero 313.

Le chiamate tra utenti della rete GSM-R possono essere effettuate senza digitazione del prefisso di rete.

Le tipologie di utenti GSM-R possono essere identificate come:

- personale dei treni (Agente di Condotta: AdC e Personale di Accompagnamento (Capotreno): PdA);
- personale della circolazione (DCO, DM, deviatori);
- personale della manovra;
- personale della manutenzione (DOTE, altri agenti stabiliti dal GI STA);
- altre tipologie di agenti (personale degli uffici).

Gli utenti possono far parte di gruppi distinti (ad esempio: gruppo treni, gruppo manovra). Questa suddivisione permette di circoscrivere chiamate di emergenza o di gruppo all'interno di un gruppo limitato di agenti (es.: la chiamata di "emergenza treni" o di "gruppo treni" su un'area mette in comunicazione solo il DCO ed il DOTE con giurisdizione sull'area ed i DM e il personale dei treni presenti nella stessa).

### Articolo 3 – Numero funzionale

Il numero funzionale è il numero telefonico che identifica in maniera univoca l'identità e il ruolo del personale della circolazione, del personale dei treni e del personale della manutenzione.

Il numero funzionale è composto:

- da una prima parte che indica il tipo di chiamata (es.: verso personale dei treni, della circolazione, della manovra, della manutenzione);
- da una parte centrale che indica l'identificativo dell'agente (es.: numero del treno, identificativo di una Località di Servizio, ecc.);
- da una parte finale che indica il ruolo svolto dall'agente (es.: Agente di Condotta, Personale di Accompagnamento (Capotreno), DM, DCO, DOTE, ecc.).

Ad esempio, per generare una chiamata verso l'Agente di Condotta (AdC) del treno 456, si dovrà digitare il numero **2 00456 01**:

**2** (tipo di chiamata "verso treno")  
**00456** (numero identificativo, ovvero numero del treno preceduto da zeri di riempimento fino a 5 cifre)  
**01** (codice funzionale dell'agente chiamato: Agente di Condotta).

Per i treni supplementari, per l'associazione a numero funzionale e per le relative chiamate ad essi dirette, dovranno essere adottate le stesse procedure previste per i treni ordinari utilizzando un numero identificativo del treno a 6 cifre e lasciando invariati, per tutti i tipi di treno, i codici funzionali degli agenti:

Treno supplementare	Prima cifra del numero treno a 6 cifre
Bis	2
Ter	3

Ad esempio, per generare una chiamata verso l'Agente di Condotta del treno 456 bis, si dovrà digitare il numero **2 200456 01**.

Per i convogli in modalità treno, per l'associazione a numero funzionale e per le relative chiamate ad essi dirette, dovranno essere adottate le stesse procedure

previste per i treni ordinari utilizzando un numero identificativo del treno a 6 cifre e lasciando invariati, per tutti i tipi di treno, i codici funzionali degli agenti:

Convoglio in modalità treno	Prima cifra del numero treno a 6 cifre
M	7

Ad esempio, per generare una chiamata verso l'AdC del convoglio 456M, si dovrà digitare il numero 2 70045601.

L'associazione da parte degli agenti a numero funzionale può essere temporanea o permanente.

I DCO, DM, DOTE ed in generale tutte le funzioni di impianti fissi, devono essere associati in maniera permanente ad un numero funzionale, che fa riferimento al posto fisso dove gli stessi svolgono il servizio.

Il personale dei treni, all'inizio del servizio di condotta e di accompagnamento, deve effettuare associazioni in maniera temporanea ad un numero funzionale che fa riferimento al treno in cui svolge il servizio stesso. Al termine del servizio tali agenti devono disassociarsi dal numero funzionale di riferimento. Durante il servizio di condotta e di accompagnamento non è consentito al personale dei treni di disassociarsi, anche solo temporaneamente, dal numero funzionale.

Con il ricorso al numero funzionale gli agenti possono effettuare chiamate verso altri agenti associati anche quando di questi è noto solo il servizio svolto (località, numero treno) e non il numero di rete.

Le Imprese Ferroviarie devono utilizzare il servizio di associazione a numero funzionale esclusivamente per i treni con tracce assegnate da STA.

## Articolo 4 – Dotazioni telefoniche

### Personale che opera a terra

Per il personale che svolge servizio nei posti fissi (DCO, DM, DOTE, altro personale della manutenzione, deviatori, manovratori), la dotazione telefonica prevista è costituita da uno o più terminali telefonici a disposizione degli agenti che svolgono servizio nel posto.

I terminali telefonici sono diversificati in base alle esigenze di servizio ferroviario. Gli agenti di detti posti avranno cura di lasciare in consegna agli agenti subentranti i terminali telefonici in dotazione.

Nelle postazioni DCO, DOTE devono essere previste particolari consolle telefoniche

con le quali è possibile selezionare l'area di destinazione di una chiamata di emergenza o di gruppo.

### **Personale che opera a bordo**

Le cabine di guida dei veicoli devono essere attrezzate con terminali GSM-R di tipo veicolare (Cab radio). Un ulteriore terminale GSM-R di tipo palmare, dovrà essere assegnato al Personale di Accompagnamento (Capotreno) se presente a bordo.

Per i soli veicoli già in esercizio o in corso di immissione è ammesso in via transitoria, l'utilizzo di telefoni GSM-R di tipo palmare collegato ad antenna esterna, in grado di ricevere le chiamate di emergenza e dotato di pulsante dedicato per effettuare le chiamate di emergenza. Le Imprese Ferroviarie proprietarie dell'Unità di Trazione devono garantire la dotazione di quest'ultima tipologia di apparecchiatura mobile efficiente nella cabina di guida in testa al treno.

## **Articolo 5 – Priorità**

Le chiamate telefoniche GSM-R assumono differenti livelli di priorità, in funzione della loro tipologia o dell'agente che le effettua. Una chiamata in arrivo con priorità massima provoca la chiusura della chiamata già attiva a più bassa priorità.

Le chiamate di emergenza assumono massima priorità.

## **III - NORME PARTICOLARI PER LE CHIAMATE DI EMERGENZA SULLA LINEA MERANO MALLES**

Gli agenti abilitati all'utilizzo della funzionalità GSM-R "Chiamata di emergenza treni" (già "segnale di prudenza generalizzata", nel seguito più genericamente "chiamata di emergenza"), sono:

- DCO, DM;
- Agente di Condotta;
- Personale di Accompagnamento (Capotreno);
- DOTE;
- Personale della manutenzione che svolge compiti di vigilanza, di scorta Mezzi d'Opera e di protezione cantieri.

## **Articolo 1 – Caratteristiche della chiamata**

La ricezione della chiamata di emergenza, senza altra comunicazione già in corso, viene evidenziata da una particolare suoneria e dall'attivazione della funzione "viva voce" sul telefono dell'agente ricevente. Nel caso di destinatario avente conversazione in corso, verrà automaticamente chiusa la chiamata in corso e l'emergenza

verrà resa attiva tramite funzione di "autorisposta" dell'apparato radio.

Nelle postazioni DCO o DOTE, nel caso di ricevimento con conversazione in corso relativa a precedente chiamata di emergenza, verrà notificata la seconda chiamata e mantenuta attiva la prima.

## **Articolo 2 – Estensione della chiamata**

Al fine di limitare l'estensione della chiamata d'emergenza, le linee ferroviarie sono suddivise in aree predefinite.

La chiamata di emergenza generata dal DCO, dal personale della manutenzione, dall'Agente di Condotta e dal Personale di Accompagnamento (Capotreno) viene diffusa nell'area predefinita di cui sopra all'interno della quale è localizzato l'originatore della chiamata; il DCO può generare chiamate di emergenza relative a ciascuna area di sua giurisdizione.

La chiamata di emergenza viene ricevuta dai DM, dal personale della manutenzione, dall'Agente di Condotta, dal Personale di Accompagnamento (Capotreno) localizzati nell'area di diffusione della chiamata, nonché dal DCO e DOTE di giurisdizione.

L'Agente di Condotta e il Personale di Accompagnamento (Capotreno) ricevono la chiamata di emergenza anche entrando, in movimento, nell'area di diffusione della chiamata, qualora la stessa non sia ancora terminata; analogamente, uscendo fisicamente dall'area in cui la chiamata di emergenza è attiva, si viene di conseguenza esclusi dalla conversazione, sia durante la fase di ascolto che in quella di comunicazione.

L'agente che invia la chiamata di emergenza non ha evidenza del numero e dell'identità degli agenti in ascolto. Chi riceve la chiamata di emergenza non ha evidenza dell'identità dell'emittente.

## **Articolo 3 – Emissione della chiamata**

La chiamata di emergenza deve essere lanciata solo quando si constati o si venga a conoscenza di un pericolo connesso con la circolazione dei treni.

Il ricorso alla chiamata di emergenza non sostituisce l'organizzazione prevista dalle vigenti norme per il caso di eventi che richiedano interventi di emergenza. Pertanto i provvedimenti interessanti la sicurezza della circolazione previsti dalle vigenti norme nei casi di emergenza, devono essere comunque adottati da tutti gli agenti interessati.

Chi ha generato la chiamata di emergenza, oltre a prendere tutti i provvedimenti stabiliti dalle disposizioni regolamentari vigenti, compreso in particolare l'avviso alla località attigua e suggerite dalla situazione in atto per garantire la sicurezza, deve comportarsi, secondo i casi, come specificato nei successivi punti.



In ricezione, i DCO ed i DOTE possono rilevare sugli apparati telefonici in dotazione l'area in cui è generata una chiamata di emergenza; in trasmissione il DCO può scegliere un'area in cui generare la stessa. Le modalità di visualizzazione delle aree possono variare in base alle tipologie di apparati in dotazione.

## **Articolo 4 – Modalità di comunicazione**

La chiamata di emergenza è una comunicazione che non consente al DM, al personale della manutenzione, all'Agente di Condotta e altro personale dell'IF di parlare simultaneamente. Pertanto gli agenti coinvolti appartenenti alle categorie anzidette, per poter comunicare devono ricorrere all'apposito pulsante ("PTT")<sup>1</sup> sul terminale.

La disponibilità viene segnalata acusticamente e visivamente e consente, all'agente che lo richieda, di comunicare. L'agente, limitatamente alla fase di comunicazione, deve mantenere l'apposito pulsante premuto e rilasciarlo immediatamente al termine di detta fase.

Al contrario, in caso di mancata acquisizione del canale, si deve riprovare tramite ulteriore pressione dell'apposito pulsante. La pressione continua del pulsante non assicura alcun effetto.

I DCO e DOTE possono inserirsi in una comunicazione in atto e parlare senza la necessità di utilizzo dell'apposito pulsante ("PTT").

L'agente che genera la chiamata deve comunicare per primo le notizie relative all'occorso (fatto, luogo, pericoli per la circolazione, eventuali previsioni, ecc.) agli altri agenti, i quali devono evitare, in questa fase, di intervenire nella comunicazione. Se la chiamata è stata emessa da un agente diverso dal DCO, l'agente deve fornire tutte le necessarie notizie al DCO che si regolerà come detto al successivo punto. Se la chiamata è stata emessa da un DCO, questi farà seguire tutte le necessarie informazioni ai posti interessati.

## **Articolo 5 – Adempimenti del personale**

Chi riceve una chiamata di emergenza si comporterà come detto in appresso, a meno che la situazione a lui risultante al momento del manifestarsi della chiamata non imponga l'adozione di provvedimenti più restrittivi. Nel tal caso dovrà comunicare con prontezza notizie più dettagliate agli altri agenti.

---

<sup>1</sup> PTT = Push To Talk

L'AdC che riceve una chiamata di emergenza deve prontamente ridurre la velocità e proseguire a marcia a vista senza superare la velocità di 30 km/h; deve porsi in ascolto non intervenendo nella comunicazione, a meno che debba fornire elementi di rilevante importanza ai fini della sicurezza o correggere errori determinanti che abbia rilevato dalla conversazione in corso. In quest'ultima evenienza, solleciterà il contatto telefonico con il DCO.

Analogamente, nel caso in cui, ricevuta la chiamata di emergenza, l'AdC, stando in ascolto, non avverta alcuna comunicazione in corso tra DCO ed altri agenti, deve sollecitare il contatto telefonico con il DCO stesso.

Il predetto limite di velocità, salvo diverse disposizioni telefoniche più restrittive, deve essere osservato, nel rispetto di tutte le norme comuni, fino a che l'AdC non riceva dal DCO la comunicazione telefonica di cessazione dell'emergenza.

Il DCO che riceve una chiamata di emergenza, dopo aver individuato l'area in cui questa è stata generata e dopo aver ricevuto le previste informazioni sull'accaduto deve:

- stabilire le necessarie comunicazioni telefoniche sia con tutti i Posti di Servizio che con tutti i treni presenti nell'area in cui è stata generata la chiamata per verificare che gli agenti interessati siano in ascolto;
- revocare la MA assegnata al treno imponendo l'arresto d'emergenza incondizionato;
- disporre, o far disporre, immediatamente a via impedita i segnali di partenza delle Località di Servizio di sua giurisdizione che si trovino all'interno dell'area interessata dalla chiamata;
- diramare chiare e concise notizie sulle cause della segnalazione a tutti i posti interessati e provvedere per gli eventuali interventi di emergenza richiesti dalla situazione.

I DM che hanno generato o ricevuto una chiamata di emergenza non devono far proseguire i treni e pertanto disporranno immediatamente a via impedita i segnali di partenza che si trovassero eventualmente a via libera.

I segnali stessi devono rimanere a via impedita fino a che i DM non ricevano dal DCO la comunicazione telefonica di cessazione dell'emergenza.

Il personale della manutenzione che riceve una chiamata di emergenza deve adottare gli eventuali interventi di emergenza richiesti dalla situazione.

## **Articolo 6 – Cessazione dell'emergenza**

Il DCO, a seguito dell'adozione dei provvedimenti che si rendessero eventualmente necessari per garantire la sicurezza in relazione ai motivi che hanno originato l'emissione della chiamata di emergenza, diramerà sollecitamente agli altri agenti

il termine della stessa con comunicazione verbale <sup>2</sup>.

Se dopo il ricevimento della chiamata di emergenza il DCO non ottiene notizie da parte dell'agente che ha generato la chiamata, deve effettuare le necessarie verifiche con tutti i posti fissi e mobili presenti nell'area dove la stessa sia stata generata e quindi provvedere a diramarne il termine.

Il DCO, subito dopo aver comunicato la cessazione dell'emergenza, deve sempre effettuare anche la chiusura della chiamata.

A questo scopo dovrà premere tre volte il tasto "asterisco" ( sequenza \* \* \* ) quando utilizza un terminale GSM-R di tipo palmare, oppure premere il pulsante dedicato quando utilizza una consolle telefonica fissa.

## **Articolo 7 – Treno fermo in linea**

Nelle situazioni di cui ai precedenti capoversi, verificandosi l'arresto in linea di treni, ad iniziativa dell'AdC che ha rilevato impedimenti e lanciato la chiamata di emergenza, o a seguito di eventuale ordine di arrestare la corsa da parte di un qualsiasi agente, la ripresa della corsa potrà avvenire solo a seguito di autorizzazione con dispaccio del DCO <sup>3</sup>. L'ordine di ripresa della corsa impartito con dispaccio dal DCO all'AdC dei treni fermi in linea deve essere registrato da questi ultimi nel fascicolo M40a in loro possesso. Il numero di controllo del dispaccio è quello del mod. M40a su cui esso è stato trascritto. L'AdC che riprende la corsa nelle già indicate situazioni, deve osservare tutte le norme comuni per quanto riguarda le condizioni della corsa, il rispetto dei segnali, ecc.

## **IV - ALTRE PARTICOLARI FUNZIONI DEL SISTEMA GSM-R**

### **Articolo 1 – Chiamate di gruppo "Treno"**

Le chiamate di gruppo consentono di mettere in comunicazioni un gruppo di

---

<sup>2</sup> "Chiamata di emergenza terminata."

<sup>3</sup> "A SEGUITO ORDINE DI ARRESTO DA VOI RICEVUTO, SIETE AUTORIZZATI A PROSEGUIRE.", oppure "A SEGUITO CHIAMATA DI EMERGENZA DA VOI EMESSA, SIETE AUTORIZZATI A PROSEGUIRE.", da completare con le eventuali prescrizioni concernenti il tratto in soggezione. Se il dispaccio è stato ricevuto dall'AdC, questi deve farlo vistare dal capotreno e viceversa.

agenti abilitati all'utilizzo delle chiamate stesse presenti nell'area dove la chiamata viene generata.

Il ricorso a questo tipo di chiamata, permette il coinvolgimento di un gruppo di agenti in una comunicazione che non richieda interventi con carattere di emergenza, ma che si renda necessaria per lo svolgimento del servizio.

Gli agenti abilitati all'utilizzo della funzionalità GSM-R "Chiamata di gruppo treni" sono:

- DCO, DM;
- Agente di Condotta;
- Personale di Accompagnamento (Capotreno);
- DOTE.

Le modalità di comunicazione relative all'emissione, all'inclusione nella comunicazione e al termine delle chiamate di gruppo, sono analoghe a quelle previste per le chiamate di emergenza.

## Articolo 14 – Segnale d'allarme

1. Qualsiasi dipendente che intenda, in caso di gravi eventi nella circolazione, avere la precedenza assoluta nell'uso del telefono, dovrà interrompere le comunicazioni eventualmente in corso con la formula: "STAZIONE (o altro impianto) DI ... URGENTE (profilo e nome del dipendente che fa la comunicazione)".
2. A tale annuncio tutte le comunicazioni in corso dovranno essere immediatamente sospese, in modo da consentire all'agente richiedente di effettuare la sua trasmissione, avvalendosi, ove sia possibile, del tasto di "chiamata generale".

## Articolo 15 – Circuiti telefonici selettivi

1. Le linee ferroviarie possono essere dotate di impianti telefonici particolari che consentono collegamenti:
  - per il controllo della circolazione da parte dei DCO, mediante apparecchiature a chiamata codificata;
  - tra gruppi di stazioni consecutive, mediante apparecchiature telefoniche selettive intercomunicanti;
  - di sussidio agli impianti di blocco.
2. I sistemi selettivi citati, consentono di realizzare l'interconnessione di tutti i telefoni distribuiti lungo una determinata tratta in modo che da ciascuno di essi sia possibile

chiamarne qualunque altro; per tale motivo essi vengono detti intercomunicanti.

3. Al momento dell'uso dei telefoni selettivi, occorre assicurarsi che nessuna comunicazione sia in corso, per evitare disturbi alle comunicazioni già iniziate; anche quando non si senta alcuna comunicazione, si dovrà domandare: "*Libero?*", per avere la sicurezza che qualcuno non sia già in ascolto, in attesa di ricevere risposta.

BOLLA

## ALLEGATI

*(Fac - simile dei protocolli)*

Mod. M100b


Mod. M100PL1

Mod. M100PL3

Mod. M100h

BOLLA

M100b



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

Il Ricevente

.....

Iniziato il .....

Terminato il .....

AVVERTENZE

Le scritture 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.


REV 01 10/25

Data.....

Data.....

[illegible]





LINEA MERANO-MALLES

M100 PL1

Protocollo della corrispondenza telefonica

Posto Centrale di .....

Fogli N.15

Verificati le punzonature ed il numero dei fogli e riconosciuti regolari

Iniziato il .....

Il Ricevente

.....

Terminato il .....

AVVERTENZE

Serve al DCO per ricevere la conferma di chiusura dei PL in caso di guasti.

Nella testata di ogni pagina è stampata la formula da usare che va opportunamente completata nelle rispettive colonne.

La corrispondenza telefonica ricevuta è numerata con un numero progressivo mensile, nei soli giorni di utilizzo. La data deve essere apposta solo nei giorni di effettiva utilizzazione del protocollo; quando la data non coincide con quella della pagina del protocollo, al momento dell'uso la data deve essere apposta al centro della prima riga disponibile.

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

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 devono essere trasmessi lentamente e chiaramente in modo che il ricevente possa scriverli man mano che li riceve.

I numeri dei treni devono 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 od assumere nel suo protocollo;

il trasmettente deve scrivere tale numero nell'apposita finca, a conferma dell'avenuta trasmissione.

Rev 01 10/25

[illegible]



M100 PL3

LINEA MERANO-MALLES

## Protocollo della corrispondenza telefonica

P.L. km .....

Fogli N.15

Verificati le punzonature ed il numero dei fogli e riconosciuti regolari

Iniziato il .....

Il Ricevente

Terminato il .....

### AVVERTENZE

Serve ai PL manovrati sul posto (permanentemente o in caso di guasto) per confermare la chiusura al DCO.

Nella testata di ogni pagina è stampata la formula da usare che va opportunamente completata nelle rispettive colonne.

Il dispaccio di conferma chiusura PL dev'essere numerato con numero progressivo mensile nei soli giorni di utilizzo ed il numero saltuario è composto di due cifre da 01 a 99. La data deve essere indicata solo nei giorni di effettiva utilizzazione del protocollo; quando la data non coincide con quella della pagina del protocollo, al momento dell'uso la data deve essere apposta al centro della prima riga disponibile.

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

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 devono essere trasmessi lentamente e chiaramente in modo che il ricevente possa scriverli man mano che li riceve.

I numeri dei treni devono 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 od assumere nel suo protocollo;

il trasmettente deve scrivere tale numero nell'apposita finca, a conferma dell'avenuta trasmissione.

Rev. 01 10/25

[illegible]



M100h

## ESERCIZIO CON DIRIGENTE CENTRALE OPERATIVO

Linea Bolzano – Malles V. (Sezione Merano - Malles)

Scheda di effettuazione treni straordinari e supplementari,

rieffettuazione e di soppressione treni

N. \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

Merano li \_\_\_\_\_ ore \_\_\_\_\_

Oggi, Domani \_\_\_\_\_ Notte dal \_\_\_\_\_ al \_\_\_\_\_

effettuasi è soppresso	}	_____ treno _____ straord. suppl. da _____ a _____
		_____ per _____
effettuasi è soppresso	}	_____ treno _____ straord. suppl. da _____ a _____
		_____ per _____
effettuasi è soppresso	}	_____ treno _____ straord. suppl. da _____ a _____
		_____ per _____
effettuasi è soppresso	}	_____ treno _____ straord. suppl. da _____ a _____
		_____ per _____
effettuasi è soppresso	}	_____ treno _____ straord. suppl. da _____ a _____
		_____ per _____
effettuasi è soppresso	}	_____ treno _____ straord. suppl. da _____ a _____
		_____ per _____
utilizzato	}	_____ treno _____ da _____ a _____
		_____ per _____

barrare la dizione non occorrente

IL DIRIGENTE CENTRALE OPERATIVO

(firma)

Posti corrispondenti (verbale registrato)	Ore di trasmissione	N. del corrispondente	Note
Bolzano Sala Operativa			

Posti corrispondenti (trasmissione cartacea)	DATA	ORA	FIRMA
DM Merano			

Rev. 03/10/05

**Approvato dal Direttore  
dell'Esercizio**

**Disposizione x xxxx**

Bolzano, xx xx xxxx