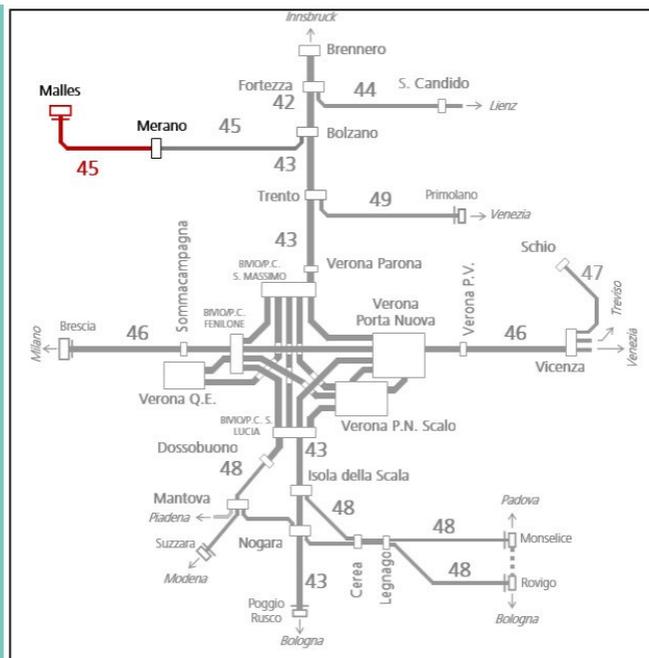


Parte generale FCL



Linea Merano – Malles

Edizione 2024

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

BOZZA

Sezione 1 – Indice della parte generale del FCL

Sezione 1 – Indice della parte generale del FCL	3
Sezione 2 – Registrazione delle modifiche alla parte generale	5
Sezione 3 – Andamento planimetrico linee Alto Adige	6
3.1 Andamento planimetrico della linea Merano Malles.....	6
3.2 Profili schematici linea Merano – Malles	7
Sezione 4 – Elenco degli FL/FO	8
Sezione 5 – Sistemi particolari di esercizio	8
Sezione 6 – Regimi di circolazione	8
Sezione 7 – p.m.....	9
Sezione 8 – p.m.....	9
Sezione 9 – p.m.....	9
Sezione 10 – p.m.....	9
Sezione 11 – p.m.....	9
Sezione 12 – p.m.....	9
Sezione 13 – Stazioni attrezzate con snevatori in corrispondenza dei deviatori telecomandati.....	9
Sezione 14 – sedi e zone di competenza dei referenti accreditati delle imprese ferroviarie	10
Sezione 15 – Sedi e zone d’azione dei mezzi di soccorso	10
Sezione 16 – p.m.....	10
Sezione 17 – Sede e giurisdizione della struttura circolazione	10
Sezione 18 – Sedi e giurisdizioni delle strutture di esercizio infrastrutture	11
18.1 Direzione Esercizio	11
18.2 Sede e giurisdizione unità manutentiva lavori	11

18.3	Sede e giurisdizione unità manutentiva opere civili	11
18.4	Sede e giurisdizione unità manutentiva impianti sicurezza e segnalamento e TLC	11
18.4	Sede e giurisdizione unità manutentiva TE.....	11
	Sezione 19 – Giurisdizione dei posti centrali di telecomando TE.....	12
	Sezione 20 – p.m.....	12
	Sezione 21 – Periodi di sospensione del servizio sulla linea	12
	Sezione 22 – Elenco dei treni dichiarati coincidenti.....	12
	Sezione 23 – p.m.....	13
	Sezione 24 – Norme riguardanti le prescrizioni di movimento ed i riepiloghi delle prescrizioni di movimento	13
	Sezione 25 – Interruzioni programmate e intervalli d’orario	14
25.4	Cessione della titolarità di una interruzione	16
	Sezione 26 – Gestione della circolazione perturbata	17

Sezione 3 – Andamento planimetrico linee Alto Adige

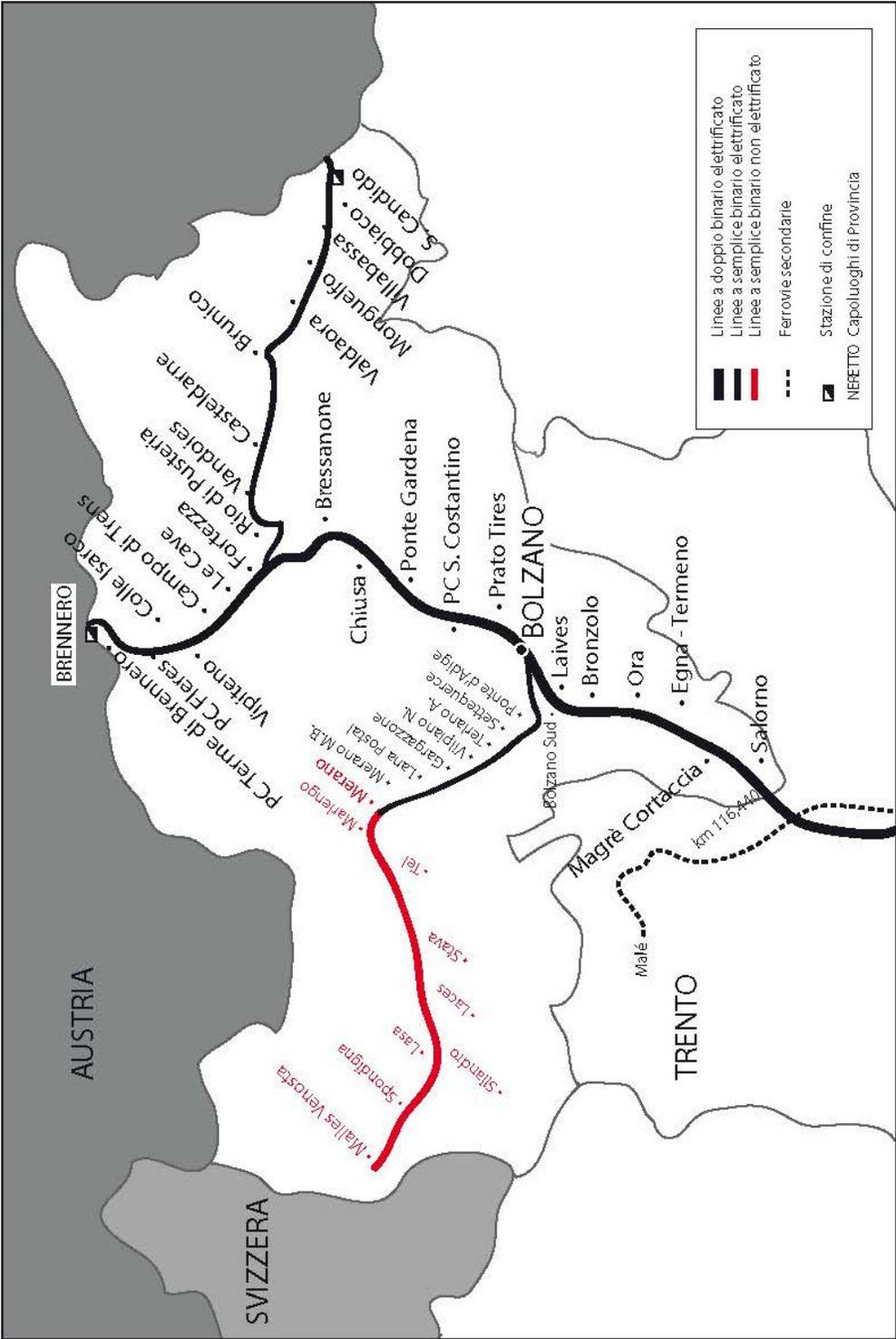


Figura 1: Andamento Planimetrico

3.2 Profili schematici linea Merano – Malles

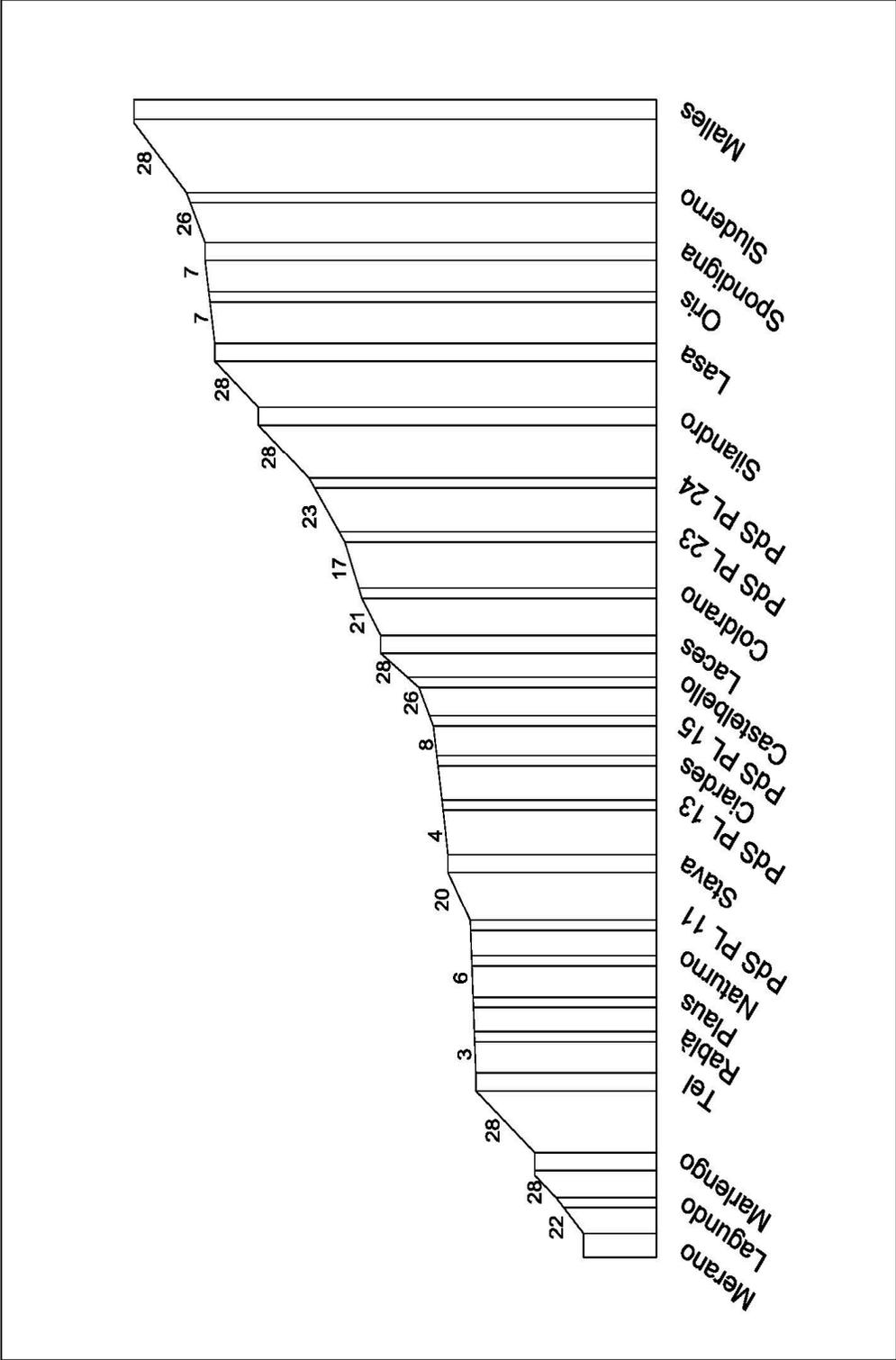


Figura 2: Profili schematici – pendenza della linea in ‰

Sezione 4 – Elenco degli FL/FO

FL / FO	linea
FL 45	Merano – Malles

Sezione 5 – Sistemi particolari di esercizio

Dirigente Centrale Operativo su linea CTC - SCC

sede	giurisdizione	annotazioni
Merano	Merano (e) – Malles (i)	dal km 32+249 al km 91+335

Su tutti i deviatoi con manovra elettrica è presente l'indicatore da deviatoio, che serve a indicare la posizione del deviatoio a cui è applicato.

Tratti di linea attrezzati con SCMT – ERTMS/ETCS L2

SCMT	ERTMS/ETCS L2
Merano > S.C. km 32+119 Segnale protezione C km 32+249 > Merano	S.C. km 32+119 > Malles Malles > Segnale protezione C. km 32+249

Affidamento dei mezzi di trazione, muniti di dispositivo vigilante, ad un solo agente di condotta

linea	annotazioni
Merano – Malles	

Sezione 6 – Regimi di circolazione

Blocco conta-assi Radio ERTMS/ETCS L2

linea	annotazioni
Merano – Malles	

Sezione 7 – p.m.

Sezione 8 – p.m.

Sezione 9 – p.m.

Sezione 10 – p.m.

Sezione 11 – p.m.

Sezione 12 – p.m.

Sezione 13 – Stazioni attrezzate con snevatori in corrispondenza dei deviatori telecomandati

stazioni	note
Marlengo	elettrico
Tel	elettrico
Stava	elettrico
Laces	elettrico
Silandro	elettrico
Lasa	elettrico
Spondigna	elettrico
Malles	elettrico

Sezione 14 – sedi e zone di competenza dei referenti accreditati delle imprese ferroviarie

impresa ferroviaria	telefono	fax	Sede referente accreditato
SAD S.p.A.	0471 450480 331 6101625		Bolzano

Sezione 15 – Sedi e zone d'azione dei mezzi di soccorso

Locomotiva di riserva		
Sede locomotiva di riserva	Tipo di locomotiva	Referente per la richiesta
Silandro	DE 18	Istruttore Condotta STA

In caso di inconvenienti di esercizio saranno fatti intervenire i Vigili del Fuoco o il carro soccorso / gru o il mezzo sgombraneve delle Ferrovie dello Stato ubicato a Bolzano a seconda delle convenienze.

Sezione 16 – p.m.

Sezione 17 – Sede e giurisdizione della struttura circolazione

	sede	giurisdizione
Responsabile Circolazione	Merano	Merano ^(e) – Malles ⁽ⁱ⁾

Sezione 18 – Sedi e giurisdizioni delle strutture di esercizio infrastrutture

18.1 Direzione Esercizio

sede	giurisdizione	attività
Bolzano	Merano ^(e) – Malles ⁽ⁱ⁾	progettazione, pianificazione e programmazione

18.2 Sede e giurisdizione unità manutentiva lavori

sede	linea	giurisdizione	
		dal km	al km
Castelbello	Merano ^(e) – Malles ⁽ⁱ⁾	32+249	91+335

18.3 Sede e giurisdizione unità manutentiva opere civili

sede	linea	giurisdizione	
		dal km	al km
Castelbello	Merano ^(e) – Malles ⁽ⁱ⁾	32+249	91+335

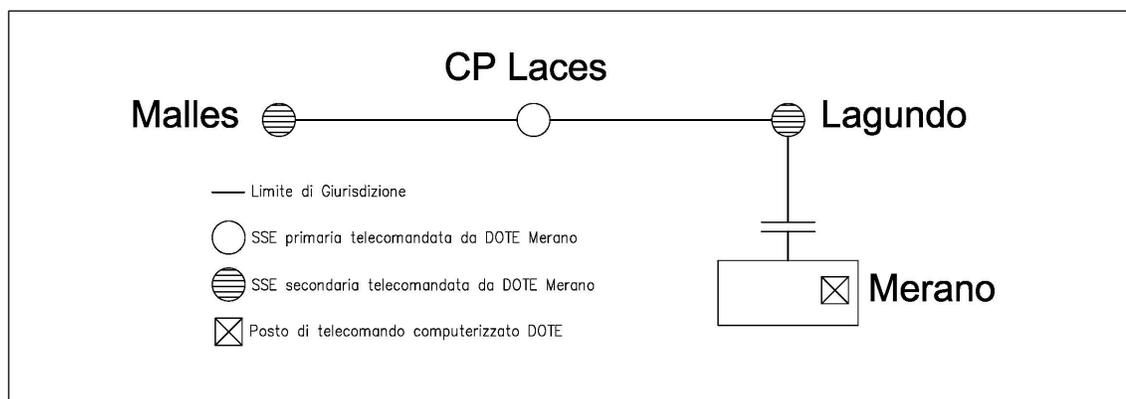
18.4 Sede e giurisdizione unità manutentiva impianti sicurezza e segnalamento e TLC

sede	linea	giurisdizione	
		dal km	al km
Merano	Merano ^(e) – Malles ⁽ⁱ⁾	32+249	91+335

18.4 Sede e giurisdizione unità manutentiva TE

sede	linea	giurisdizione	
		dal km	al km
Merano	Merano ^(e) – Malles ⁽ⁱ⁾	32+249	91+335

Sezione 19 – Giurisdizione dei posti centrali di telecomando TE



Sezione 20 – p.m.

Sezione 21 – Periodi di sospensione del servizio sulla linea

sospensione		annotazioni
ora di inizio	ora di fine	
00:15	05.00	giorni feriali
00:15	05.00	giorni festivi

Sezione 22 – Elenco dei treni dichiarati coincidenti

L'elenco dei treni dichiarati coincidenti relativi ad ogni orario sarà comunicato a parte con apposita lettera circolare.

Sezione 24 – Norme riguardanti le prescrizioni di movimento ed i riepiloghi delle prescrizioni di movimento

1. Quadro normativo di riferimento

Il quadro normativo ai fini dell'acquisizione delle prescrizioni da parte delle IF è costituito dalla: DOC.CP.04.01.06 Sistema SKTM3M40-STA per la consegna della scheda treno elettronica e delle prescrizioni di movimento programmate ai treni.

2. Referente G.I. per le prescrizioni M3M40

Il Referente G.I. per le prescrizioni M3M40 nell'ambito della giurisdizione di STA ha acquisito le funzioni delle stazioni di origine o di cambio delle prescrizioni.

Esso assolve le funzioni:

- assegnate all'attività di Gestione Informatizzata M3M40;
- della consegna del riepilogo e delle prescrizioni di movimento alle stazioni origine dei treni o di cambio delle prescrizioni quando previsto;

3. Compiti del DCO

Per consentire la regolare applicazione delle norme relative alla compilazione del RMPM e delle prescrizioni il DCO nella comunicazione di effettuazione di un treno, dovrà indicare:

- la stazione di origine e termine corsa o la stazione ove è previsto il cambio del Riepilogo;
- eventuali variati istradamenti e i numeri di proseguimento.

È vietata la predisposizione di tracce orario che attraversino più di una mezzanotte.

4. Prescrizioni a carattere occasionale

La competenza delle prescrizioni a carattere occasionale è del DCO. Questo, in base alle norme comuni dovrà provvedere alla trasmissione diretta ai treni o, se non diversamente disposto dalla normativa potranno dare incarico al DM della stazione di Merano dal quale dovrà ricevere conferma indicando il primo treno dal quale tutti i treni saranno avvisati considerando la successione reale nella propria stazione, ad altra stazione indicando i treni avvisati.

Nel caso particolare di prescrizioni interessanti l'ambito della stazione porta di Merano, il DM della stazione stessa dovrà trasmettere apposito incarico al DCO, ricevendone conferma.

Il DCO dovrà comunque informare il Referente G.I. per le prescrizioni M3M40, tenendolo aggiornato sull'evolversi della situazione.

Il DCO, ricevuta comunicazione dal Referente G.I. per le prescrizioni M3M40 della data a partire dalla quale la prescrizione sarà gestita dal Sistema, avviserà a loro

volta il DM di Merano che dovrà continuare a notificare la prescrizione stessa – separata dalle altre prodotte dal Sistema – fino alla data indicata.

Qualora, invece, in relazione alle previsioni di durata, la prescrizione non sia stata inserita nel Sistema, la cessazione dovrà avvenire secondo le norme comuni.

5. p.m.

Sezione 25 – Interruzioni programmate e intervalli d'orario

Disposizioni di carattere generale

1. Coordinamento Interruzioni

Per disciplinare i lavori che in qualsiasi maniera possono pregiudicare la regolarità della circolazione opera il Reparto Programmazione.

Il suddetto reparto predispone programmi pluriennali, annuali e mensili delle interruzioni e ha il compito di autorizzare tutte le interruzioni che procurino ritardo ai treni anche se trattasi di soli transiti su binari deviati.

Il «Programma mensile delle interruzioni» viene distribuito a tutti gli utilizzatori e prevede sia le interruzioni programmate (in orario o con programma diramato a parte) che gli intervalli d'orario.

2. Delimitazione del tratto interrotto

Il tratto interrotto si intende delimitato sul terreno dai segnali di protezione delle località di servizio attigue indicate nei dispacci di inteso e conferma.

All'occorrenza è possibile estendere l'interruzione comprendendo, in una o entrambe le stazioni, il tratto di binario compreso fra il segnale di protezione e lo scambio estremo escluso, o fra il segnale di protezione e il picchetto limite. In tali casi i dispacci di richiesta, inteso e conferma dell'interruzione devono essere integrati con la seguente formula: «... **estesa fino allo scambio estremo escluso** (oppure **picchetto limite**) **delle stesse** (oppure **della stazione di ...**).» Analogo provvedimento può essere adottato per gli intervalli d'orario e per tutti i tipi di interruzione.

3. Interruzione linea tra Merano e Lagundo

Nel caso in cui venga richiesta l'interruzione della linea tra Merano e Lagundo, il DCO prima di confermare l'interruzione, dovrà informare il DM di Merano come previsto da normativa vigente.

A) - Interruzioni programmate in orario

A1 Definizione

Con il termine "interruzione programmata" si intendono sia le interruzioni programmate in orario (IPO) indicate nei prospetti riportati nelle pagine che seguono, sia quelle con programma diramato a parte.

A2 Programmazione

La concessione di tutte le interruzioni programmate è subordinata al programma redatto e diramato dal G.I..

Le indicazioni riportate nel «Programma delle interruzioni» hanno carattere esclusivamente informativo e non possono intendersi sostitutive degli avvisi e delle comunicazioni previste dalla normativa vigente.

A3 Inizio delle interruzioni - Utilizzazione «preferenziale»

Ove non sia indicato esplicitamente, per treno delimitante l'interruzione deve intendersi quello che per orario circola immediatamente prima dell'orario di inizio programmato dell'interruzione stessa.

Nel «Programma delle interruzioni» può essere prevista l'utilizzazione «preferenziale» (Pf) di talune interruzioni. Per utilizzazione preferenziale si intende che l'orario di inizio programmato dell'interruzione può essere ritardato, per ragioni di circolazione, solamente per un limitato periodo di tempo. L'interruzione dovrà essere concessa non appena si abbia la certezza che i suddetti treni in ritardo non possono rispettare i limiti di tempo prefissati. Ciò premesso, i criteri da rispettare per la concessione delle interruzioni sono i seguenti:

- Interruzioni programmate in orario (IPO) per le quali non è prevista l'utilizzazione preferenziale: deve essere garantito il passaggio degli eventuali treni viaggiatori in ritardo, posticipando l'inizio o anticipando il termine dell'interruzione;
- Interruzioni con programma diramato a parte (IP) ed IPO per le quali è prevista l'utilizzazione preferenziale: dovranno essere concesse all'ora prevista salvo il caso di treni viaggiatori in ritardo. Nei giorni di sabato e festivi gli orari e/o le modalità di utilizzazione delle IPO possono subire modifiche che saranno di volta in volta esplicitate nel «Programma delle interruzioni».

A4 Agenti autorizzati - Titolarità dell'interruzione

Nel «Programma delle interruzioni» è indicata l'appartenenza del Titolare dell'interruzione (I.S., T.E., S.L. ecc.) e la tipologia dei lavori da eseguire. L'agente che ha ricevuto la conferma dell'interruzione deve sempre provvedere alla riattivazione; solo in casi assolutamente eccezionali è ammessa la sua sostituzione previa comunicazione scritta al DCO.

B) - INTERVALLI D'ORARIO

Gli intervalli d'orario sono indicati, nei prospetti delle pagine seguenti.

Per quanto riguarda:

- programmazione,
- tempi e modalità di richiesta,
- titolarità,
- effettuazione dei treni straordinari, vale quanto previsto al precedente punto A per le interruzioni programmate.

C) - INTERRUZIONI PER LAVORI NELL'AMBITO DI STAZIONI

C1 Generalità

Per gli interventi di revisione o manutenzione dei binari e/o della linea aerea di contatto delle stazioni, nonché per la disalimentazione di zone elettriche di stazione, dovranno essere presi preventivi accordi tra le strutture interessate al fine di

disciplinare le modalità di effettuazione dei lavori e minimizzare le soggezioni alla circolazione.

Gli interventi che non comportano soggezioni alla circolazione possono essere eseguiti in qualunque giorno previ accordi con il DCO e, possibilmente, con preavviso di 24 ore. Fermo restando quanto sopra riportato, nei prospetti delle pagine seguenti sono evidenziati alcuni intervalli nell'orario di servizio utilizzabili per lavori.

C2 Agenti autorizzati - Titolarità dell'interruzione

L'agente che ha ricevuto la conferma dell'interruzione deve sempre provvedere alla riattivazione; in casi assolutamente eccezionali è ammessa la sua sostituzione previa comunicazione scritta al DCO.

C3 Tempi e modalità per la richiesta

La richiesta dell'interruzione deve essere avanzata al DCO con anticipo minimo di 1 ora rispetto all'ora prevista di inizio dei lavori. In ogni caso nella richiesta dovranno essere indicati i binari (o parte di essi) da interrompere specificando punti di riferimento facilmente individuabili (paraurti, c.d.b., punta/Traversa limite di deviatoio, ecc.) e l'eventuale inclusione o esclusione dei deviatoli interposti.

linea Merano - Malles				
tratto	n.	ore delimitanti l'interruzione	treni incompatibili	note
Merano Marlengo	1	22.52 – 5.31	7090 7095 7092 7097 7094 7055 7096 7057 7098 7059 7056- 7061 7058 7063 7060 7065 7062 7067 7064 7069- 7066 7071 7068 7073 7070 7075	notturna
Marlengo Tel	2	22.59 – 5.37	7095 7092 7097 7094 7096 7055 7098 7057 7056 7059- 7058 7061 7060 7063 7062 7065 7064 7067 7066 7069- 7068 7071 7070 7073 7072 7075	notturna
Tel Stava	3	23.10 – 5.43	7092 7095 7094 7097 7096 7055 7098 7057 7056 7059- 7058 7061 7060 7063 7062 7065 7064 7067 7066 7069- 7068 7071 7070 7073 7072 7075 7074	notturna
Stava Laces	4	23.22 – 5.45	7095 7094 7097 7096 7055 7098 7057 7056 7059- 7058 7061 7060 7063 7062 7065 7064 7067 7066 7069- 7068 7071 7070 7073 7072 7075 7074	notturna
Laces Silandro	5	23.31 – 5.35	7096 7095 7098 7097 7056 7055 7058 7057 7060 7059- 7062 7061 7064 7063 7066 7065 7068 7067 7070 7069- 7072 7071 7074 7073	notturna
Silandro Lasa	6	23.39 – 5.28	7096 7098 7095 7056 7097 7058 7055 7060 7057 7062- 7059 7064 7061 7066 7063 7068 7065 7070 7067 7072- 7069 7074 7071 7073	notturna
Lasa Spondigna	7	23.46 – 5.21	7098 7095 7056 7097 7058 7055 7060 7057 7062 7059- 7064 7061 7066 7063 7068 7065 7070 7067 7072 7069- 7074 7071	notturna
Spondigna Malles	8	23.55 – 5.13	7056 7095 7058 7097 7060 7055 7062 7057- 7064 7059 7066 7061 7068 7063 7070 7065- 7072 7067 7074 7069	notturna

25.4 Cessione della titolarità di una interruzione

In casi particolari ed eccezionali (ad esempio interruzioni di durata particolarmente prolungata), la cessione della titolarità potrà essere effettuata dall'agente cessante, previa comunicazione registrata al RdC, specificando qualifica e cognome del subentrante mediante la formula: "RDC ... dal/le ore ... la titolarità dell'interruzione linea ... fra ... e ... passa a ...".

Sezione 26 – Gestione della circolazione perturbata

STA, in qualità di Gestore Infrastruttura (GI), assicura la circolazione dei treni in condizione di sicurezza e nel rispetto degli orari convenuti con la Provincia Autonoma di Bolzano PAB e le Imprese Ferroviarie (IF). In presenza di cause perturbative, ossia di eventi che riducono la capacità dell'infrastruttura, incidendo sulla regolarità della circolazione, qualunque ne sia l'origine, STA è tenuta ad applicare in maniera equa, trasparente e non discriminatoria, la normativa tecnica e di esercizio in vigore, assumendo tutte le iniziative necessarie ed opportune per ricondurre nel più breve tempo possibile la circolazione medesima a condizione di normalità e regolarità. Nella gestione di possibili conflitti di circolazione STA, nel rispetto delle finalità sopra richiamate, adotta i provvedimenti atti a garantire complessivamente il maggior contenimento possibile dei ritardi per i treni interessati. I conseguenti provvedimenti riguardanti la modifica delle tracce, le soppressioni totali e parziali, verranno proposti verbalmente dal DCO al referente accreditato dell'Impresa Ferroviaria che, quanto prima, sarà tenuto a comunicare la propria accettazione ovvero a formulare proposte alternative, informando altresì il DCO dell'effettuazione o meno di servizi sostitutivi a mezzo autobus in caso di soppressioni totali o parziali. In caso di mancato accordo il DCO potrà comunque disporre la soppressione delle tracce interessate dalla perturbazione. In relazione alle cause perturbative, il DCO ed il referente accreditato dell'Impresa Ferroviaria sono tenuti a fornirsi reciprocamente ogni notizia ed elemento in loro possesso necessario od utile a prevenire, contenere o superare le perturbazioni stesse. Il GI è tenuto ad assumere le conseguenti iniziative d'informazione ai viaggiatori negli impianti di terra interessati, l'IF è tenuta ad assumere le conseguenti iniziative d'informazione ai viaggiatori a bordo treno.

Se un treno si arresta all'interno della stazione di Merano RFI e necessita di soccorso, la richiesta di soccorso dovrà essere avanzata dall'agente di condotta al Regolatore della Circolazione di RFI (DM Merano) ed attendere i suoi ordini.

Approvato dal Direttore

dell'Esercizio

Disposizione x xxxx

Bolzano, xx xx xxxx