



**REGOLAMENTO
PER LA CIRCOLAZIONE
DEI TRENI**

RCT

Linea Merano – Malles

Edizione 2025

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

BOZZA

Introduzione e procedure di interfaccia

Il presente testo normativo stabilisce, in merito alla gestione della circolazione, le procedure a uso del personale del Gestore dell'Infrastruttura nonché le procedure di interfaccia con il personale delle Imprese Ferroviarie.

Per quanto sopra, il presente testo normativo non è di per sé direttamente utilizzabile dal personale operativo delle Imprese Ferroviarie ma serve come riferimento per elaborare i relativi documenti.

Pertanto, il presente testo normativo è rivolto al personale del Gestore dell'Infrastruttura ed alle competenti strutture delle Imprese Ferroviarie; quest'ultime devono emanare, ciascuna, i propri documenti che costituiscono il testo normativo direttamente utilizzabile dal personale operativo delle Imprese stesse.

Le procedure di interfaccia relative al presente testo normativo sono di seguito indicate:

art. 1

art. 2

art. 3 commi 1 – 2 – 3 – 12

art. 4

art. 5

art. 6 commi 2 – 3 – 4 – 5

art. 7 commi da 1 a 8 – 12 – 15 – 18

art. 8 commi 19 – 20 – 21

art. 9 commi 1 – 2 – 3 – 5 – 6 – 7 – 8 – 9 – 9bis – 10 – 11 – 12 – 13 – 14 – 15 – 15bis – 16 – 17 – 18 – 19 – 20 – 21 – 22 – 23 – 24 – 25 – 27 – 28 – 31 – 33 – 34 – 35

art. 10

art. 13 commi 3 – 4

art. 14 commi 1 – 3 – 4 – 7

art. 15

art. 16

art. 20

art. 21

art. 22

Indice

Introduzione e procedure di interfaccia	3
Indice	4
Registrazione degli aggiornamenti	12
Acronimi	13
Articolo 1 – Disposizioni generali	15
Quadro normativo	15
Obblighi del personale	15
Articolo 2 – Infrastruttura ferroviaria	15
Infrastruttura ferroviaria	15
Linee	15
Località di Servizio	16
Stazioni	16
Altri punti caratteristici della linea	17
Posti di Blocco Intermedi	17
Fermate	17
Convoglio	17
Treni	17
Classificazione dei treni	18
Movimenti in modalità treno	18
Autorizzazione al movimento	19
Articolo 3 – Sistemi di esercizio	19
Definizione e tipologia	19
Comando a distanza	19
Regolatori della Circolazione. Norme generali.	20
Responsabile Circolazione	20
Articolo 4 – Regimi di circolazione	20
Regimi di circolazione	20
Blocco Radio	21
Giunto telefonico	21

Articolo 5 – Sistemi di protezione della marcia	21
Sistemi di protezione della marcia	21
Principi che regolano la circolazione di treni temporaneamente privi di protezione.....	22
Guasto SSB nella stazione di origine.....	22
Guasto SSB in corso di viaggio	22
Articolo 6 – Comunicazioni riguardanti la sicurezza dell’esercizio.....	23
Generalità	23
Comunicazioni registrate	23
Prescrizioni di movimento e tecniche.....	23
Sistema informatico “SKTM3M40”	24
Prescrizioni di movimento occasionali o improvvisate.....	24
Articolo 7 – Itinerari e dispositivi di sicurezza	24
Itinerario di arrivo	24
Itinerario di partenza	25
Itinerario di transito	26
Indipendenza.....	26
Itinerari deviati.....	26
Fermascambi di sicurezza.....	26
Il collegamento di sicurezza	26
Dispositivi di immobilizzazione dei deviatori	27
Condizioni di sicurezza per i movimenti contemporanei	27
Movimenti contemporanei con itinerari convergenti.....	27
Articolo 8 – Servizio deviatori e segnali.....	28
Visita agli impianti	28
Programma degli itinerari	28
Predisposizione e libertà degli itinerari.....	28
Manovra dei segnali fissi e movimenti di treni	29
Istruzione Servizio Deviatori	29
Modifica di itinerari già predisposti	30
Guasto ai segnali	30
Segnali virtuali	30

Articolo 9 – Arrivo, partenza e percorso dei treni.....	31
Velocità e rispetto dell’orario	31
Obblighi del personale nelle LdS	31
Partenza dei treni	31
Ricevimento dei treni	31
Termine corsa in stazione comandata a distanza	31
Comando degli itinerari	32
Marcia a vista	32
Marcia a vista nelle Località di Servizio	32
Ingombro	33
Ricevimento su binario passante parzialmente ingombro	34
Marcia a vista in corrispondenza dei PL	34
Marcia a vista in corrispondenza dei PL con barriere	34
Arresto di treni non aventi fermata	35
Soppressione delle fermate	35
Arresto della circolazione	35
Attività che possono essere richieste all’AdC	36
Rallentamenti	36
Comunicazione di giunto	38
Comunicazione di partenza	38
Allarme	38
Uso delle sabbie delle Unità di Trazione	39
Movimenti di convogli ambito LdS in modalità treno: rallentamenti e riduzioni di velocità	39
Impianti RTB	39
Articolo 10 – Manovre e stazionamento veicoli	40
Manovre	40
Stazionamento dei veicoli	40
Articolo 11 – Precedenze	40
Precedenze normali e anormali	40
Successione dei treni	40

Variata successione.....	41
Mancato avviso di successione o di variazione della stessa.....	41
Articolo 12 – Incroci	41
Incroci	41
Incroci normali.....	42
Spostamento degli incroci.....	42
Articolo 13 – Treni Straordinari e Supplementari	43
Generalità	43
Annuncio	43
Mancanza di annuncio	43
Treno seguito da supplementare.....	44
Articolo 14 – Soppressione, fusione, sostituzione e rieffettuazione di treni	44
Soppressione.....	44
Fusione	44
Sostituzione.....	45
Soppressione sino nuovo avviso	45
Rieffettuazione.....	45
Articolo 15 – Anticipo nella corsa dei treni	45
Articolo 16 – Agente di condotta e agente di accompagnamento dei treni	46
Agente di condotta	46
Accompagnamento dei treni.....	46
Articolo 17 – Mezzi d'opera	46
Articolo 18 – Interruzioni di circolazione e intervalli d'orario	47
Generalità	47
Tipologie di interruzioni	47
Divieto di invio treni o manovre	47
Delimitazione del tratto interrotto di un binario di linea.....	47
Delimitazione delle interruzioni ambito LdS.....	48
Interruzioni comprendenti tratte di linea	48
Interruzioni ambito LdS.....	48
Interruzioni comprendenti tratte di linea e di LdS interposte o limitrofe	49

Protezione del tratto interrotto	49
Programma d'interruzione	49
Richiesta.....	49
Annuncio	50
Accertamento della libertà della tratta	50
Dispositivi di fuori servizio.....	50
Conferma.....	50
Limitazioni e divieti	50
Compiti degli agenti che utilizzano l'interruzione	51
Riattivazione dopo una interruzione programmata.....	51
Intervalli d'orario	52
Interruzione accidentale.....	52
Riattivazione dopo una interruzione accidentale.....	53
Interruzioni di servizio per necessità di movimento	53
Interruzioni per necessità tecniche	53
Interruzioni durante i periodi di sospensione	54
Riattivazione dopo una interruzione.....	54
Dispositivi tecnologici	54
Interruzione ambito stazione di Merano che necessita dell'interruzione della linea tra Merano e Lagundo	54
Cessione della titolarità di una interruzione.....	55
Articolo 19 – Manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria	55
Informazioni.....	55
Articolo 20 – Guasti del Blocco Radio e delle telecomunicazioni	56
Guasto del sistema di Blocco Radio.....	56
Guasto delle telecomunicazioni.....	56
Articolo 21 – Ritardi e anomalie nella corsa dei treni	57
PARTE PRIMA: PRINCIPI GENERALI	57
Principi generali.....	57
PARTE SECONDA: SOBBALZI E ROTTURA ROTAIA	58
Anormalità al binario	58

Rottura di una rotaia	59
PARTE TERZA: INDEBITA PRESENZA DI PERSONE O ANIMALI DI GROSSA TAGLIA LUNGO LA LINEA	59
Indebita presenza di persone o animali di grossa taglia.....	59
Persone autorizzate estranee all'esercizio ferroviario.....	60
PARTE QUARTA: RETROCESSIONE DEI TRENI.....	60
Retrocessione dei treni.....	60
Treno con cabina di guida in testa al convoglio nel senso della retrocessione senza inversione del blocco radio.....	61
Treno privo di cabina di guida in testa al convoglio nel senso della retrocessione	61
Velocità massima.....	62
Rientro in stazione e ripresa della circolazione.....	62
Limitati movimenti di regresso in linea	63
Retrocessione in caso di imminente pericolo.....	63
Retrocessione con inversione del Blocco Radio	63
PARTE QUINTA: SPEZZAMENTO DEI TRENI	64
Spezzamento del treno.....	64
PARTE SESTA: RICOGNIZIONE IN LINEA.....	65
Ricognizione in linea.....	65
Allarme mancato riarmo freno	65
PARTE SETTIMA: CIRCOLAZIONE IN GALLERIA	66
Deficiente ventilazione.....	66
PARTE OTTAVA: INDEBITO SUPERAMENTO DI UNA "EoA" A VIA IMPEDITA DEI SEGNALI FISSI (SPAD) O INCIDENTI E INCONVENIENTI DI ESERCIZIO	66
SPAD, incidenti ed inconvenienti di esercizio attribuibili al personale di condotta	66
Caduta connessione radio in linea o nella LdS	67
PARTE NONA: PROLUNGATA SABBIAIATURA.....	68
Prolungata sabbaiatura.....	68
PARTE DECIMA: AVARIE DI UN'APPARECCHIATURA DI BORDO	68
Avarie di un'apparecchiatura di bordo	68
PARTE UNDICESIMA: AVARIA DEI SEGNALI DI TESTA E DI CODA DEI TRENI.....	68
Avaria dei segnali di testa e di coda dei treni.....	68

Articolo 22 – Soccorso ai treni	69
Direzione e coordinamento delle operazioni.....	69
Mezzi di soccorso	70
Preavviso di soccorso	70
Richiesta di soccorso.....	70
Invio del soccorso	71
Prescrizioni al convoglio che effettua il soccorso.....	71
INVIO DEL MEZZO DI SOCCORSO IN CODA AL TRENO FERMO.....	71
INVIO DEL MEZZO DI SOCCORSO IN TESTA AL TRENO FERMO.....	72
OPERAZIONI TECNICHE PROPEDEUTICHE ALLA RIPARTENZA.....	73
Aggancio	73
Ripresa della marcia.....	73
SOCCORSO CON TRENO AL SEGUITO	73
Soccorso con treno al seguito	73
Compiti delle IF	74
Trasbordo.....	74
Articolo 23 – p.m.....	75
Articolo 24 – Sospensione dal servizio sulla linea.....	75
Articolo 24 – Servizio in tempo di neve	75
Sgombro della neve.....	75
Circolazione del treno spartineve	75
Allegati	77
Allegato 1 – p.m.....	77
Allegato 1bis – Disposizioni per l’Esercizio in Telecomando.....	77
Allegato 2 – p.m.....	77
Allegato 3 – p.m.....	77
Allegato 4 – Comunicazioni Verbali Registrate	77
Allegato 5 – Repertorio dei Moduli di prescrizione ai treni.....	77
Allegato 6 – Registri, prospetti e avvisi	77
Allegato 7 – Determinazione delle precedenze in orario	78
Allegato 8 – Determinazione degli incroci d’orario e di fatto	78

Allegato 9 – p.m.....	78
Allegato 10 – p.m.....	78
Allegato 11 – p.m.....	78

BOLLA

Acronimi

ACC-M	Apparato Centrale Computerizzato-Multistazione
AdC	Agente di Condotta
AM	Agente della Manutenzione
ANSFISA	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali
BR	Blocco Radio
C.d.B.	Circuito di Binario
CVR	Comunicazioni Verbali Registrate
DCC	Dirigente Coordinatore Circolazione
DCO	Dirigente Centrale Operativo
DET	Disposizioni per l'Esercizio in Telecomando
DM	Dirigente Movimento
EoA	End of Authority – (Termine di una Autorizzazione al Movimento)
ERTMS/ETCS-L2	European Rail Traffic Management System / European Train Control System – Livello 2
FL	Fascicolo Linea
FS	Full Supervision – (Autorizzazione al Movimento in Supervisione completa)
GI	Gestore Infrastruttura
GSM-R	Global System Mobile Communication-Railway
ICMO	Istruzione per la Circolazione dei Mezzi d'Opera utilizzati per la costruzione e la manutenzione dell'Infrastruttura ferroviaria
IF	Impresa Ferroviaria
ISD	Istruzione per il Servizio dei Deviatori
ISM	Istruzione per il Servizio dei Manovratori
LdS	Località di Servizio
MdO	Mezzo d'Opera
OS	On Sight – (Autorizzazione al Movimento data dal Sistema, con marcia a vista)
PBI	Posto di Blocco Intermedio

PCF	Posto Cambio Fase
PIR	Prospetto Informativo Rete
PL	Passaggio a Livello
POC	Posto di Cambio Tensione
PGOS	Prefazione Generale all'Orario di Servizio
PVB	Posto Verifica Boccole
RFI	Rete Ferroviaria Italiana
RS	Regolamento sui Segnali
RTB	Rilevamento Temperatura Boccole
RTF	Dispositivo per il Rilevamento Temperatura degli assi Frenati
SCMT	Sistema Controllo Marcia Treno
SGS	Sistema di Gestione della Sicurezza
SPAD	Signal Passed At Danger – (Supero di un segnale in condizioni di pericolo)
SR	Staff Responsible – (Autorizzazione al Movimento concessa con prescrizione dal DCO)
SSB	Sottosistema di Bordo (di un Sistema di protezione marcia treno)
SST	Sottosistema di Terra (di un Sistema di protezione marcia treno)
STA	Strutture Trasporto Alto Adige
TbBA	Tasto binario Blocco Automatico
TI	Titolare dell'Interruzione

Articolo 1 – Disposizioni generali

Quadro normativo

1. Le norme del presente Regolamento sono integrate dal Regolamento sui Segnali (RS) nonché dalle Disposizioni ed Istruzioni particolari di servizio e, per quanto occorra, dalle Disposizioni e Prescrizioni di Esercizio emanate dal Gestore dell'Infrastruttura (GI).

Obblighi del personale

2. Il personale che svolge compiti connessi con la sicurezza dell'esercizio ferroviario, oltre a soddisfare agli obblighi di competenza derivatigli dalle norme di cui al comma 1, è tenuto ad intervenire ogni qualvolta rilevi, nell'espletamento delle sue mansioni, un fatto od evento che possa arrecare pregiudizio alla sicurezza della circolazione.
3. Nei casi non previsti ogni agente, nei limiti delle proprie attribuzioni, deve agire con senno e ponderatezza in analogia, per quanto possibile, alle norme che regolano i casi previsti.

Articolo 2 – Infrastruttura ferroviaria

Infrastruttura ferroviaria

1. L'Infrastruttura ferroviaria è composta dalle Località di Servizio (LdS), dalla linea a un binario che collega due o più Località di Servizio, da altri punti caratteristici ubicati in linea e dagli impianti e Apparati Centrali di sicurezza necessari a garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria.

Fanno parte dell'Infrastruttura ferroviaria anche le apparecchiature elettriche per la trazione dei treni.

Linee

2. La circolazione ferroviaria si svolge su una linea a semplice binario attrezzata per la circolazione dei treni nei due sensi sull'unica sede ferroviaria disponibile.

Lungo la linea sono presenti Località di Servizio con diverse caratteristiche e funzioni ed altri punti caratteristici (fermate, passaggi a livello).

3. p.m.

Località di Servizio

4. Le Località di Servizio svolgono le attività e le funzioni necessarie per la gestione del servizio ferroviario e sono denominate stazioni.

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

Stazioni

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

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

Alcune stazioni, definite "PdS PL", sono munite di segnali Stop Marker di protezione e partenza e svolgono la funzione di distanziamento treni. Sono sprovviste di impianti atti ad effettuare precedenza o incroci e di marciapiedi per effettuare servizio viaggiatori. Le particolari funzioni svolte devono essere specificate nell'Orario di Servizio.

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

6. Nell'ambito delle stazioni si distinguono i binari di circolazione (di arrivo, partenza o transito dei treni) ed i binari secondari (non adibiti al movimento dei treni ad eccezione di quanto previsto al comma 22 e riportato nell'Orario di Servizio).

Vengono denominati binari di corsa i binari di circolazione che costituiscono la diretta prosecuzione della linea nell'ambito della stazione. Tali binari, generalmente di più corretto tracciato, sono quelli utilizzati di regola per il transito dei treni senza fermata.

Il binario di ricevimento o di stazionamento è il binario, delimitato generalmente da due deviatori estremi o da un deviatore e un paraurti, sul quale il treno espleta il servizio di stazione.

- 7. p.m.
- 8. p.m.
- 9. p.m.

Altri punti caratteristici della linea

- 10. Sulla linea sono presenti altri punti caratteristici:
 - a) Posti di Blocco Intermedi;
 - b) Fermate.

Posti di Blocco Intermedi

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

Fermate

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

- 13. p.m.
- 14. p.m.
- 15. p.m.
- 16. p.m.
- 17. p.m.

Convoglio

- 18. Un convoglio è un complesso di uno o più veicoli ferroviari, con almeno una Unità di Trazione, dotato di sistema di frenatura e cabina di guida e atto a svolgere un determinato servizio ferroviario (trasporto di persone o merci, manutenzione dell'infrastruttura, soccorso ad altri convogli, movimentazione di veicoli).

Treni

- 19. Un treno è un convoglio che si muove con una velocità massima ammessa per esso determinata preventivamente per ciascun punto dell'Infrastruttura da percorrere.

Ciascun treno deve essere identificato univocamente da un codice alfanumerico e dalla data di effettuazione, e deve essere scortato dalla documentazione prevista dall'Allegato 7 dell'IPCL-IF/ IPCL-STA e dall'Allegato IX della PGOS-IF/PGOS-STA.

20. La denominazione e la classificazione di un treno vengono assunte alla partenza dalla stazione di origine e conservate durante il viaggio, l'arrivo, la sosta e la partenza nei punti intermedi del percorso, fino all'arrivo nella stazione di termine corsa.

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

Classificazione dei treni

21. I treni sono contrassegnati con numeri e si distinguono in pari e dispari, in relazione al numero che portano.

Dal punto di vista dell'esercizio ferroviario i treni si classificano in:

- a) *ordinari*: i treni indicati come tali nell'Orario di Servizio. Il loro orario è diramato in occasione dell'attivazione dell'Orario di Servizio o nel corso della validità di questo e ne può essere prevista la soppressione in particolari giorni o periodi dell'anno; quando vengono effettuati in giorni diversi da quelli stabiliti dall'Orario di Servizio devono essere considerati a tutti gli effetti come treni straordinari;
- b) *straordinari*: i treni la cui effettuazione ha luogo soltanto in caso di necessità, secondo apposite modalità stabilite dal GI. L'orario di tali treni è compreso nell'Orario di Servizio oppure diramato a parte;
- c) *supplementari*: i treni che sono la ripetizione di altri treni (ordinari o straordinari) di cui assumono l'orario con relativi incroci e precedenza e possono essere messi in circolazione solo a seguito dei treni dei quali sono la ripetizione. I treni supplementari prendono il numero o la sigla del treno normale che li precede e del quale sono la ripetizione, seguito dalla indicazione "bis", "ter" (numero massimo consentito).

Movimenti in modalità treno

22. All'interno di una LdS un convoglio deve muoversi come treno ogniqualvolta possibile, inclusi i movimenti da un fascio di binari all'altro della medesima LdS. Le Autorizzazioni al Movimento concesse dal Sistema possono comprendere anche i binari secondari della LdS. I movimenti di cui al presente comma sono riportati nel Fascicolo Linea 45 (FL) con la denominazione di "Movimenti ambito LdS in modalità treno". Nell'effettuare i suddetti movimenti come treni, i convogli di cui al presente comma possono non essere scortati dalla documentazione prevista di competenza del GI.

Autorizzazione al movimento

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

Articolo 3 – Sistemi di esercizio

Definizione e tipologia

1. Un "sistema di esercizio" di una linea ferroviaria è un insieme costituito da Operatori, impianti tecnologici e procedure, finalizzato alla gestione in sicurezza della circolazione ferroviaria nelle LdS e, con l'ausilio dei sistemi di distanziamento, nei tratti di linea fra le LdS.
2. Il sistema di esercizio della linea Merano - Malles: si basa sulla logica funzionale del "Comando e Controllo a distanza Multistazione" (ACCM) degli enti di sicurezza delle LdS della linea e, sotto certe condizioni tecnologiche, anche della linea, da parte di un DCO in possesso della prescritta abilitazione, ubicato fisicamente in un "Posto Centrale" che impartisce i comandi a distanza e rileva i controlli di posizione degli enti di sicurezza (sistema di esercizio del "comando a distanza"), garantendo il medesimo livello di sicurezza degli ApparatI di stazione e dei sistemi di Blocco; in tale sistema di esercizio alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dal DCO all'AdC.

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

Comando a distanza

3. Le stazioni della linea Merano - Malles sono esercitate in comando a distanza, ad eccezione della stazione di Merano che è presenziata da un DM ed è denominata "Stazione Porta". In tal caso la giurisdizione del DM è limitata ai soli movimenti di treni e manovre nell'ambito della stazione stessa.
4. p.m.
5. p.m.
6. p.m.
7. p.m.
8. p.m.

Regolatori della Circolazione. Norme generali.

9. I DCO durante il loro turno di servizio, salvo dotazione di dispositivi informatici particolari, devono compilare i prescritti documenti secondo le specifiche modalità emanate a parte, in modo che da essi risulti costantemente la situazione esatta della circolazione ferroviaria.
10. Prima di lasciare il servizio, il DCO cessante deve compilare consegne scritte in forma chiara, succinta ed inequivocabile, in modo che il DCO subentrante possa rendersi conto senza incertezze della situazione del servizio per assicurarne prontamente la continuità. Le consegne devono essere firmate dal DCO anche quando non avvengono in contraddittorio.

Il DCO cessante risponde delle conseguenze delle consegne inesatte od incomplete. Deve però rispondere delle conseguenze anche il DCO subentrante quando risulti che avrebbe potuto, nell'espletamento delle sue mansioni, avvedersi delle irregolarità delle consegne e provvedere al riguardo.
11. Quando condizioni eccezionali di servizio lo consigliano, un agente con qualifica o funzioni superiori al DCO - purché abilitato al servizio - può avocare a sé la dirigenza del movimento, esonerandone con ordine scritto il DCO stesso.

Responsabile Circolazione

12. L'esercizio ferroviario è coordinato dal *Responsabile Circolazione*, il quale, in caso di anomalie successivamente trattate e/o emergenze interessanti la sicurezza dell'esercizio ferroviario, deve tenersi in contatto con il DCO per definire i provvedimenti più opportuni rispetto alla tipologia di anomalie, alle previsioni di durata, alle capacità residue degli impianti, alla disponibilità di itinerari alternativi in stazione.
13. p.m.

Articolo 4 – Regimi di circolazione

Regimi di circolazione

1. I sistemi che assicurano il distanziamento in sicurezza dei treni, denominati anche "regimi di circolazione" o "sistemi di blocco", sono:
 - a) il Blocco Radio;
 - b) il giunto telefonico.
2. p.m.

Blocco Radio

3. La linea esercitata con il regime del Blocco Radio è priva di segnali fissi luminosi. Essa è suddivisa in tratti (sezioni di blocco) delimitati da appositi segnali fissi definiti nel RS. Il Blocco Radio assicura il distanziamento dei treni per mezzo di informazioni trasmesse via radio a bordo dei treni con Sottosistema di Bordo (SSB) appositamente attrezzato, garantendo che ciascuna sezione sia impegnata da un treno per volta.

Le Istruzioni particolari per l'esercizio con il Blocco Radio sono emanate a parte.

Giunto telefonico

4. Il giunto telefonico è utilizzabile solo in caso di guasto del Blocco Radio, nelle situazioni previste dall'apposita Istruzione o in altre situazioni di circolazione in cui è necessario accertare la libertà della tratta fra due LdS.

Articolo 5 – Sistemi di protezione della marcia

Sistemi di protezione della marcia

1. Al fine di garantire la protezione della marcia dei treni (rispetto dei segnali, delle riduzioni di velocità, ecc.), sull'Infrastruttura ferroviaria sono implementati i seguenti Sistemi:
 - a) Sistema europeo di controllo della marcia dei treni, di distanziamento e di segnalamento in cabina di guida *ERTMS/ETCS (Livello 2)*;
 - b) Sistema di Controllo della Marcia dei Treni (*SCMT*) nell'ambito della Stazione Porta di Merano.

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

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

Principi che regolano la circolazione di treni temporaneamente privi di protezione

Guasto SSB nella stazione di origine

4. In caso di guasto al SSB che lo renda inefficiente, rilevato nella LdS di origine, il treno non può essere messo in circolazione; la responsabilità di tale incombenza è della IF che effettua il treno.

Guasto SSB in corso di viaggio

5. Fatte salve le modalità per la ripresa della marcia emanate nella specifica Istruzione, la circolazione di treni con SSB "isolato" per guasto verificatosi in corso di viaggio – che in base alle norme emanate dall'ANSFISA non possono superare la velocità di 50 km/h – deve essere limitata al percorso strettamente necessario per raggiungere la stazione più idonea a consentire la risoluzione del guasto o il ricovero del treno. Tale stazione deve essere individuata dal DCO, sentito il Referente dell'IF.
6. Il DCO nei casi in cui la necessità di isolare il SSB avvenga fra le stazioni di Lagundo e Merano, deve avvisare il DM di Merano circa il fatto che il treno circola con SSB isolato, ricevendone conferma con la seguente comunicazione registrata: "DCO MERANO INTESO TRENO ... VIAGGIANTE CON SISTEMA DI PROTEZIONE DELLA MARCIA ISOLATO FINO A ...".
7. Prima di consentire la ripresa della marcia del treno con SSB "isolato", il DCO deve verificare se sulla tratta interessata fino alla successiva LdS sono presenti rallentamenti con velocità inferiore a quella prevista dalla modalità di circolazione in "Staff Responsible" (SR); in caso affermativo, deve notificare all' AdC una riduzione di velocità, pari a quella prevista dal rallentamento più basso, dal punto in cui avviene la notifica fino alla Località di Servizio ubicata oltre il termine del rallentamento, utilizzando la prescrizione: "ADC TRENO ... NON SUPERATE VELOCITÀ DI ... KM/H DA ... A ... PER SISTEMA DI CONTROLLO VELOCITÀ DI RALLENTAMENTO NON ATTIVO".

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

8. p.m.
9. p.m.
10. p.m.

Articolo 6 – Comunicazioni riguardanti la sicurezza dell'esercizio

Generalità

1. Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione tra Operatori, sia quando si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato, qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.

Comunicazioni registrate

2. Alcune informazioni inerenti alla sicurezza possono essere comunicate per iscritto oppure in forma cosiddetta "verbale registrata".

Le comunicazioni per iscritto comprendono l'Orario di Servizio e gli specifici moduli/protocolli trasmessi secondo l'apposita Istruzione (ITLC).

Le comunicazioni cosiddette "verbali registrate" (CVR) riguardano comunicazioni tra DCO e AdC / AM, sono riportate nell'allegato n. 4 e devono essere scambiate con le modalità ivi stabilite.

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

Prescrizioni di movimento e tecniche

3. Tra le informazioni inerenti alla sicurezza vi sono:
 - a) *le prescrizioni di movimento*, cioè tutti gli ordini e disposizioni di servizio relativi all'Infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni. Esse possono essere comunicate mediante l'Orario di Servizio, l'aspetto specifico dei segnali (secondo le apposite norme del RS), i moduli di prescrizione ai treni (allegato n. 5), le Comunicazioni Verbali Registrate. (allegato n. 4);
 - b) *le prescrizioni tecniche*, cioè tutti gli ordini e le disposizioni di servizio che riguardano le caratteristiche, il carico e la compatibilità dei veicoli con il percorso (sono di competenza della IF).
4. Le prescrizioni di movimento sono definite a carattere permanente (fino ad avviso contrario) o di qualche durata (con un termine prefissato), quando la ragione che le ha determinate è comunque programmata e se conosce la necessità con congruo anticipo.

Sistema informatico "SKTM3M40"

La gestione informatica delle suddette prescrizioni da partecipare ai treni è affidata al personale individuato dal GI. Esse devono essere rese disponibili al treno, in via informatica, per l'intero percorso dello stesso. Le procedure per la gestione delle prescrizioni e le modalità di partecipazione delle stesse ai treni, anche in caso di indisponibilità del Sistema informatico, sono emanate a parte.

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

Prescrizioni di movimento occasionali o improvvise

5. Sono definite occasionali/improvvisate le prescrizioni di movimento la cui necessità intervenga senza pianificazione e senza indicazione precisa sulla durata. Esse non sono gestite dal Sistema informatico e devono essere notificate ai treni a cura del DCO.

Articolo 7 – Itinerari e dispositivi di sicurezza

Itinerario di arrivo

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

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

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

3. I deviatori dell'itinerario di arrivo devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno sul binario di ricevimento prestabilito. Per l'arrivo del treno su un binario passante (cioè non terminante con un paraurti) si devono inoltre disporre opportunamente, secondo le specifiche norme contenute nell' ISD, i deviatori compresi in una zona di sicurezza, detta "zona di uscita", oltre il termine degli itinerari definiti al comma 1 e 2.

Itinerario di partenza

4. L'itinerario di partenza unico di un treno si estende dal binario di ricevimento o di stazionamento fino alla piena linea. L'inizio della piena linea è individuato dal segnale Stop Marker di protezione per gli arrivi in senso opposto.
5. Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, gli itinerari di partenza sono denominati e si intendono delimitati come segue:
 - a) *itinerario di partenza interno:* si estende dal binario di ricevimento (o di stazionamento) fino al successivo segnale Stop Marker di partenza interno o esterno;
 - b) *itinerario di partenza intermedio:* si estende da un segnale Stop Marker di partenza interno successivo al primo fino al successivo segnale Stop Marker di partenza interno o esterno;
 - c) *itinerario di partenza esterno:* si estende dal segnale Stop Marker di partenza esterno fino alla piena linea.
6. p.m.
7. Per individuare il termine dell'itinerario di partenza esterno, coincidente con l'inizio della piena linea si deve fare riferimento all'apposita "tabella di individuazione del

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

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

I deviatori dell'itinerario di partenza devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno stesso sulla linea verso la quale è diretto.

Itinerario di transito

8. L'itinerario di transito di un treno che non ha fermata comprende i corrispondenti itinerari di arrivo e di partenza.

Indipendenza

9. I deviatori e le scarpe fermacarri sui binari laterali a quello percorso dal treno devono essere disposti in modo da realizzare l'indipendenza dell'itinerario del treno stesso; i primi rispetto ad altri movimenti che possono svolgersi sul piazzale o a fughe accidentali di veicoli in sosta, e le altre rispetto a fughe di quest'ultimi, secondo le specifiche norme contenute nell' ISD.

Itinerari devianti

10. Gli itinerari su deviazioni di scambi comportano per i treni le limitazioni di velocità indicate nella Prefazione Generale all'Orario di Servizio.

Fermascambi di sicurezza

11. Sono fermascambi di sicurezza i dispositivi di assicurazione dell'ago al contrago dei tipi esplicitamente designati dal GI. Tutti i deviatori delle LdS inseriti sui binari percorsi dai treni devono essere muniti di fermascambi di sicurezza. In caso di inefficienza dei fermascambi di sicurezza devono essere osservate le specifiche norme contenute nell' ISD.

Il collegamento di sicurezza

12. Il collegamento di sicurezza è un vincolo d'impianto tra le apparecchiature atte alla concessione di una Autorizzazione al Movimento e gli enti interessati dal movimento autorizzato, tale da soddisfare le seguenti condizioni:
 - a) per la concessione dell'Autorizzazione al Movimento è necessario che gli enti interessati al movimento siano disposti ed assicurati nella posizione voluta;

- b) per rimuovere gli enti da questa posizione occorre che la concessione dell'Autorizzazione al Movimento, relativa al tratto che interessa gli enti, sia stata annullata e, se il treno non ha ancora impegnato i deviatori, revocata a bordo;
- c) per rimuovere gli enti dalla posizione indicata al precedente punto a) occorre anche che il treno si trovi in posizione tale da garantire che la rimozione stessa si effettui in condizioni di sicurezza.

13. I deviatori e gli altri enti di sicurezza delle Località di Servizio interessati alla circolazione dei treni devono essere muniti di collegamenti di sicurezza con il sistema di segnalamento.

Dispositivi di immobilizzazione dei deviatori

14. I deviatori non in esercizio possono essere muniti di particolari dispositivi di immobilizzazione degli aghi, stabiliti dal GI. I deviatori così immobilizzati sono da considerarsi come normali giunzioni di rotaie. Le modalità di utilizzazione di tali dispositivi sono contenute nell' ISD.

Condizioni di sicurezza per i movimenti contemporanei

15. L'arrivo, partenza o transito di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno sono ammessi:

- a) quando i treni percorrono itinerari di per sé stessi indipendenti per disposizione d'impianto;
- b) quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisce, con la concessione di Autorizzazione al Movimento da parte del Sistema in supervisione completa o con marcia a vista, la completa indipendenza degli itinerari.

Movimenti contemporanei con itinerari convergenti

16. p.m.

17. p.m.

18. È ammesso l'arrivo contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno, pur essendo convergenti gli itinerari relativi, quando siano soddisfatte tutte le condizioni di sicurezza seguenti:

- a) il punto di convergenza sia protetto da segnale Stop Marker ubicato ad almeno 50 metri dal punto stesso. Ciò vale anche per itinerari di direzione opposta il cui punto di conflitto è il loro diretto proseguimento;
- b) gli impianti di stazione siano muniti di collegamenti di sicurezza, i quali, con la concessione di Autorizzazione al Movimento da parte del Sistema, in

supervisione completa o con marcia a vista, garantiscono l'indipendenza degli itinerari, fatta eccezione soltanto per il punto di convergenza protetto come il precedente punto a);

- c) nel tratto di arrivo compreso fra il segnale Stop Marker di protezione e quello di partenza, la pendenza media del binario non sia superiore al 6‰ in discesa salvo eccezioni gestite dal Sistema;
- d) entrambi i treni abbiano il SSB attivo ed efficiente in possesso di una Autorizzazione al Movimento in modo "FS" o in "OS", con calcolo a bordo della velocità di rilascio.

19.p.m.

Articolo 8 – Servizio deviatoi e segnali

Visita agli impianti

1. Il DCO deve assicurarsi del buono stato e del regolare funzionamento dei deviatoi e dei meccanismi compresi nelle zone di giurisdizione, rispettando i criteri e le modalità previsti dall' ISD.

Programma degli itinerari

2. Ad ogni modifica dell'Orario generale il GI predispone su apposito prospetto di stazione l'arrivo e la partenza dei treni in base all'orario, assegnando il binario di corsa quale binario di ricevimento; il binario stesso potrà essere variato dal DCO in relazione all'andamento reale della circolazione.

Predisposizione e libertà degli itinerari

3. Per ogni movimento di treno in stazione il DCO deve tempestivamente provvedere per la predisposizione dell'itinerario, integrato agli effetti del presente articolo, dalla zona di uscita di cui all'articolo 7, comma 3.
4. Chi effettua in tutto o in parte la predisposizione dell'itinerario deve constatare la regolare posizione e assicurazione dei deviatoi interessati, in relazione ai dispositivi in opera sui deviatoi stessi, nonché degli altri enti a lui affidati e, nell'ambito del settore di giurisdizione, deve acquisire la certezza che nessun veicolo sul binario ostacoli il sicuro passaggio del treno. L'accertamento suddetto può essere effettuato a mezzo di appositi dispositivi di controllo a distanza (Circuiti di Binario – C.d.B.).

Nel caso in cui un C.d.B. risulti occupato, il DCO, se l'Autorizzazione al Movimento non è data dal Sistema tecnologico, deve autorizzare il movimento del treno

sull'itinerario, comprendente il C.d.B. che risulta occupato, con segnale a via impedita e con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h.

In caso di SSB "isolato" il DCO prescriverà la marcia a vista non superando la velocità di 10 km/h per il movimento nelle Località di Servizio, ad eccezione dell'itinerario di partenza esterno.

5. Chi effettua in tutto o in parte la predisposizione dell'itinerario deve, in relazione all'organizzazione del servizio esistente nell'impianto e dalla tecnologia a disposizione, accertare che nessun impedimento o ostacolo di qualsiasi genere si trovi sull'itinerario.
6. Chi effettua o sorveglia direttamente qualsiasi operazione suscettibile di creare ostacoli sui binari percorsi dai treni è tenuto ad adottare preventivamente tutte le cautele stabilite dalle disposizioni regolamentari o richieste dalle circostanze di fatto.
7. La conferma di predisposizione di un itinerario o parte di esso viene fornita con le modalità stabilite dalle Istruzioni di servizio e comporta implicitamente anche la conferma della regolare assicurazione dei deviatori interessati, nonché della libertà dell'itinerario ai sensi dei commi 4 e 5.
8. p.m.

Manovra dei segnali fissi e movimenti di treni

9. Salvo i casi specifici previsti dal presente Regolamento o dalle apposite Istruzioni, i segnali fissi virtuali di protezione e di partenza delle stazioni sono normalmente disposti a via impedita.
10. Il DCO che manovra un segnale virtuale a via libera, oppure ordina il movimento di un treno, deve preventivamente accertare che sia stato regolarmente predisposto l'itinerario voluto provvedendo ai diretti controlli.
11. p.m.
12. Il DCO dopo la predisposizione dell'itinerario deve constatare la regolare disposizione a via libera del relativo segnale virtuale Stop Marker.
13. Il DCO che ha disposto a via libera un segnale virtuale deve manovrarlo o controllarne il ritorno a via impedita appena esso sia stato oltrepassato dal treno.

Istruzione Servizio Deviatori

14. Le specifiche modalità da eseguirsi per la visita agli impianti, per gli accertamenti della regolarità e libertà degli itinerari e per la manovra dei segnali virtuali, in relazione alle caratteristiche dei dispositivi in opera e delle organizzazioni di servizio, formano oggetto dell'ISD.

15.p.m.

16.p.m.

Modifica di itinerari già predisposti

17. Di regola non devono essere modificati gli itinerari dei treni quando sono già stati manovrati i relativi segnali virtuali, anche se questi ultimi non si sono ancora disposti a via libera. Quando si verifichi eccezionalmente tale necessità, occorre attenersi alle procedure stabilite nell' ISD.

18.p.m.

Guasto ai segnali

Nel caso di mancata disposizione a via libera del segnale virtuale di protezione e partenza, oppure nel caso di mancata concessione da parte del Sistema di Autorizzazione al Movimento ad un treno, pur essendo i segnali virtuali di protezione e partenza a via libera, oppure le ripetizioni dei segnali virtuali di avanzamento o di avvio forniscono l'aspetto di attivo, al treno deve essere prescritto di osservare la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato; in caso di SSB "isolato" il DCO prescriverà la marcia a vista non superando la velocità di 10 km/h per il movimento nelle Località di Servizio, ad eccezione dell'itinerario di partenza esterno.

19. Qualora sia possibile accertare la libertà del tratto di linea ("giunto" dell'ultimo treno che ha circolato) dal segnale unico o esterno fino alla successiva LdS o fino al successivo segnale di confine, al treno deve essere prescritto di non superare la velocità di 50 km/h dall'inizio della piena linea. Le modalità da osservare per i movimenti dei treni sono contenute nelle IEL-ETCS emanate a parte dal GI.

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

Segnali virtuali

20. Nelle stazioni la concessione o meno del consenso al Sistema in relazione alle condizioni di impianto esistenti, per autorizzare il movimento dei treni in base all'itinerario predisposto dal DCO, viene evidenziata sul Quadro Luminoso dell'Apparato mediante apposite segnalazioni definite "segnali virtuali". Sono previsti segnali virtuali di protezione, di partenza, di avanzamento e di avvio. I segnali virtuali di protezione e di partenza sono normalmente disposti a via impedita e si dispongono a via libera dopo la predisposizione del relativo itinerario; essi si ridispongono automaticamente a via impedita all'atto dell'occupazione dell'itinerario. Le ripetizioni

dei segnali virtuali di avanzamento e di avvio forniscono l'aspetto di attivo e di inattivo.

La concessione del "consenso" viene effettuata automaticamente d'impianto dopo la predisposizione dell'itinerario da parte del DCO.

Per la formazione degli itinerari valgono le norme previste dall' ISD e dalle altre apposite Istruzioni emanate a parte dal GI.

Articolo 9 – Arrivo, partenza e percorso dei treni

Velocità e rispetto dell'orario

1. La velocità di corsa di ciascun treno in ogni tratto della linea è quella assegnatagli dall'orario, salvo i casi in cui il presente Regolamento o le altre norme di cui all'articolo 1, comma 1, prevedano diversamente. In ogni caso non devono essere superati i limiti stabiliti dalla Prefazione Generale all'Orario di Servizio.

Obblighi del personale nelle LdS

2. L'AdC deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, senza oltrepassare il termine dell'itinerario di arrivo.
3. Partendo da una LdS, l'AdC deve assicurarsi del regolare ricevimento dell'Autorizzazione al Movimento concesso dal Sistema.
4. p.m.

Partenza dei treni

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

Ricevimento dei treni

6. Nelle stazioni i treni devono, di regola, essere ricevuti sul binario di corsa o, quando vi abbiano fermata, su quello che risulta più adatto al servizio, tenuto anche conto della composizione dei treni stessi.

Termine corsa in stazione comandata a distanza

7. A termine corsa, l'AdC deve trasmettere al DCO la conferma della completezza del proprio treno e della regolarità del segnalamento di coda attraverso la comunicazione registrata "DCO MERANO TRENO ... GIUNTO A ...".

Comando degli itinerari

8. Il comando degli itinerari di arrivo e partenza nelle LdS comandate a distanza, viene impartito direttamente dal DCO. A Merano, viene impartito dal DM dopo aver ottenuto il "consenso" da Sistema o con comunicazione registrata del DCO.

Marcia a vista

9. L'AdC di un treno che debba d'iniziativa osservare la marcia a vista o che ne abbia ricevuto specifico ordine, o che la marcia a vista sia data in modo automatico dal Sistema di gestione della circolazione, deve avanzare ad una velocità tale da poter arrestare il treno stesso entro il tratto di Infrastruttura ferroviaria che l'AdC vede libero, senza mai superare la velocità di 30 km/h, salvo limitazioni più restrittive. Tra gli obblighi derivanti dalla marcia a vista non rientra il controllo specifico della posizione dei deviatori incontrati. Tale controllo, quando richiesto, deve essere espressamente ordinato con prescrizione o con specifica MA.

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

- 9.bis Nelle stazioni in cui sono installati deviatori muniti di segnali indicatori da deviatoio di tipo permanentemente luminoso di cui all'articolo 69 B bis) o C) RS, nei casi in cui all'AdC è richiesta la verifica dell'itinerario di corretto tracciato, i suddetti deviatori non possono essere impegnati dal treno qualora i segnali indicatori da deviatoio permanentemente luminosi risultino spenti, a meno che l'AdC non riceva specifica prescrizione dal DCO:

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

Marcia a vista nelle Località di Servizio

10. Nell'ambito delle Località di Servizio la marcia a vista può essere prescritta:

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

11. Quando un treno debba, per un qualsiasi motivo, procedere con marcia a vista nell'ambito di una LdS, il DCO deve farlo avanzare con il corrispondente segnale virtuale disposto a via impedita.

Ingombro

12. Costituisce ingombro un qualsiasi ostacolo posto prima del o sul binario di ricevimento, oppure all'uscita di esso a meno di 20 metri oltre il termine dell'itinerario di arrivo di cui all'articolo 7 comma 2.
13. Nei casi previsti dal RS per indicare l'ingombro deve essere esposto un segnale di arresto a mano a 100 metri dall'ostacolo oppure in corrispondenza dello stesso.
14. Salvo i casi di cui al comma 15, i treni che devono essere ricevuti in stazione sul binario di ricevimento ingombro, anche solo all'uscita o tronco con paraurti, nei limiti anzidetti, devono essere avvisati del ricevimento su binario ingombro o tronco e ricevuti con Autorizzazione al Movimento con apposita prescrizione ("ADC TRENO ... A ... SARETE RICEVUTI SU BINARIO DI RICEVIMENTO INGOMBRO [o TRONCO]"). In tal caso il segnale d'arresto deve essere posto in corrispondenza dell'ostacolo e non deve essere utilizzato il segnale di avanzamento.

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

15. I treni possono essere ricevuti con il segnale virtuale di protezione a via libera e l'avviso di cui al precedente comma non occorre:
 - a) nella stazione di testa indicata come tale nell'Orario di Servizio (Malles), rispetto al paraurti di binario tronco;
 - b) quando il treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale virtuale di protezione previsto dal RS per ingresso su binario tronco o corto; in tal caso il segnale di arresto può essere presentato in corrispondenza dell'ostacolo;
 - c) quando il treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale virtuale di protezione previsto dal RS per ingresso su binario ingombro; in tal caso il segnale di arresto può essere presentato in corrispondenza dell'ostacolo.

Nel caso il treno sia ricevuto su binario tronco o corto, il segnale di arresto può essere sostituito dal segnale Stop Marker cui art. 43 bis comma 5 RS.

Nel caso il treno sia ricevuto su binario di ricevimento ingombro non sussidiato da segnale di arresto e l'inizio del tratto di binario effettivamente occupato da veicoli in sosta è delimitato dall'apposita tabella cui art. 79 RS nonché richiamata in FL, ricevuta l'Autorizzazione al Movimento dal Sistema, l'AdC deve avanzare in modo da portarsi alla velocità di 10 km/h in corrispondenza della citata tabella e procedere sul binario di ricevimento con cautela per poter arrestare il treno in prossimità

dell'ingombro posto a valle della stessa. Se l'Autorizzazione al Movimento è concessa con apposita prescrizione, il DCO dovrà prescrivere al treno anche il ricevimento su binario ingombro e l'AdC si atterrà a quanto indicato nel presente capoverso.

Ricevimento su binario passante parzialmente ingombro

- 15.bis Qualora un treno venga ricevuto su un binario passante dove il ricevimento con binario occupato da altri veicoli è ammesso tramite l'apposito aspetto dei segnali, il DCO, prima di autorizzare il movimento del secondo treno tramite il Sistema o con l'apposita prescrizione, deve chiedere e ottenere da parte dell'AdC del primo treno la conferma, con comunicazione registrata, che il proprio treno è fermo sullo specifico binario ("DCO MERANO TRENO ... GIUNTO A ... IN BINARIO ... ").
16. Rispetto al paraurti di un binario tronco i treni devono essere ricevuti a velocità non superiore a quella imposta dal Sistema o dall'Orario di Servizio.
17. In caso di guasto o anomalia al Sistema di protezione della marcia del treno, la suddetta velocità non deve essere superiore a 30 km/h, indipendentemente dalle indicazioni del segnalamento o dall'Orario di Servizio e salvo limitazioni più restrittive.

Marcia a vista in corrispondenza dei PL

18. L'ordine di marcia a vista in corrispondenza di un PL, impartito con comunicazione registrata in cui deve essere sempre indicata la progressiva chilometrica del PL stesso, deve essere rispettato in ogni caso dall'AdC, indipendentemente dall'Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema.

Marcia a vista in corrispondenza dei PL con barriere

L'AdC che debba d'iniziativa osservare la marcia a vista in corrispondenza di un PL o che ne abbia ricevuto specifico ordine deve fischiare ripetutamente nell'avvicinarsi ad esso e procedere in modo da poter arrestare tempestivamente il treno qualora rilevi che i dispositivi che inibiscono il transito lato strada del PL non siano in posizione di chiusura o la presenza di un ostacolo sul PL stesso. Nel caso in cui i dispositivi siano in posizione di chiusura e non vi siano ostacoli, il PL potrà essere oltrepassato con marcia a vista non superando la velocità di **4 km/h** nell'impegnarlo con la testa del treno. Nel caso in cui l'AdC rilevi l'inefficienza dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada di un PL deve darne comunicazione registrata al DCO, il quale deve richiedere comunque l'intervento dell'Agente della Manutenzione (AM) nei modi d'uso e segnalare l'anomalia agli Organi di Polizia. Qualora l'attraversamento a raso del PL sia relativo ad un solo binario (p.e. linee a semplice

binario prive di binari fisicamente adiacenti), la protezione del PL stesso può essere garantita direttamente dal personale dell'IF presente a bordo del treno; in tal caso l'AdC deve informarne verbalmente il suddetto DCO.

In ogni caso l'AdC del treno è autorizzato a riprendere la corsa d'iniziativa con le modalità sopra descritte dopo aver constatato la protezione o l'avvenuta protezione ¹ del PL da parte del personale del GI, dell'IF o degli Organi di Polizia.

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

Arresto di treni non aventi fermata

19. Il DCO che debba arrestare in una LdS un treno non avente fermata deve attenersi alle norme del RS. Il DCO può ordinare ai treni la fermata in altre LdS, oltre quelle previste dall'orario, per esigenze di servizio dei treni stessi. Il DCO, che ordina ad un treno la fermata anormale in una LdS, deve indicarne il motivo all'AdC.

Soppressione delle fermate

20. Al fine di garantire la regolarità del servizio, una o più fermate, che non siano per servizio viaggiatori o altrimenti necessarie, possono essere soppresse dal DCO dando comunicazione registrata ai treni ("ADC TRENO ... SOPPRESSA FERMATA A ...").

Arresto della circolazione

21. Il DCO che non possa, per qualsiasi impedimento, ricevere un determinato treno oppure più treni successivi ad un determinato treno, deve subito darne il relativo ordine al DM limitrofo con comunicazione verbale. Il DM deve confermare con il dispaccio: "DCO MERANO PER ... (motivo) INTESO DIVIETO DI INVIO TRENO ..." (oppure) TRENII SEGUENTI TRENO ...".

Se il treno (od uno dei treni) di cui sopra fosse già partito il DM deve informare verbalmente il DCO che ha dato l'ordine e, se è il caso, darà l'inteso di cui sopra per i treni seguenti il treno già partito. Il DCO che ha imposto il divieto, quando le cause di esso siano cessate, autorizza il DM interessato con il dispaccio: "DM MERANO INVIATE LIBERAMENTE TRENO (OPPURE: TRENII ...)".

¹ Per mezzi di protezione si intende qualunque tipo di chiusura del PL, che sbarrino in tutto o in parte la sede stradale (barriere, semibarriere, cancelli, cavalletti, ecc.).

Attività che possono essere richieste all'AdC

22. Il DCO può richiedere all'AdC:

- a. la conferma con comunicazione registrata della completezza del treno e della regolarità della coda da verificare in base alle specifiche procedure interne stabilite dall'IF di appartenenza, utilizzando la formula "DCO MERANO TRENO ... GIUNTO A ...";
- b. l'accertamento della regolare disposizione dell'itinerario di corretto tracciato nell'ambito di una LdS nei casi previsti dal RS;
- c. il controllo e la manovra a mano dei deviatori, dove previsto.

Qualora le incombenze attribuite all'AdC non siano direttamente svolte da tale agente, l'IF deve emanare apposite procedure di dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, in rapporto allo scambio di informazioni fra l'AdC e gli altri agenti dell'IF stessa incaricati di svolgerle.

Rallentamenti

23. Quando occorra istituire in linea o in una Località di Servizio (2) un rallentamento non indicato nell'Orario di Servizio, o notificare lo spostamento di un rallentamento già istituito (3), il Capo Tecnico Manutenzione ne deve dare tempestiva comunicazione, con l'indicazione di tutti gli estremi necessari, al Responsabile Circolazione, a mezzo di apposito modulo o utilizzando Sistemi informatici in uso secondo specifiche norme emanate dal GI.

Per l'identificazione del tratto di linea su cui è istituito un rallentamento, devono prendersi a riferimento le LdS. Secondo specifiche procedure stabilite dal GI, il Responsabile Circolazione deve avvisare, attraverso il modulo M50 (allegato n. 6.4), dell'attivazione o dello spostamento del rallentamento:

- a. il DCO, nel caso di rallentamenti che per la loro ubicazione sono completamente gestiti dal Sistema di gestione della Circolazione;
- b. il DCO ed il DM di Merano, nel caso di rallentamenti che per la loro ubicazione non sono completamente gestiti dal Sistema di gestione della Circolazione.

² Devono considerarsi interessanti anche una Località di Servizio i rallentamenti compresi, in tutto o in parte, fra i segnali imperativi di protezione che delimitano la località stessa.

³ I rallentamenti possono essere fissi o spostabili: nel secondo caso, quando lo spostamento supera i tre chilometri (o i quattro chilometri per i rallentamenti lunghi oltre 1000 metri) occorre far luogo ad una nuova notifica del rallentamento, secondo modalità stabilite dal Responsabile Circolazione.

I rallentamenti gestiti completamente dal Sistema non vengono notificati ai treni, ad eccezione di quando i treni debbano viaggiare con l'Autorizzazione al Movimento in modo "SR"; in tal caso il DCO, in aggiunta alle altre prescrizioni, deve prescrivere al treno gli eventuali rallentamenti ubicati nella tratta in cui il treno deve circolare con tale autorizzazione, la cui velocità di impegno sia inferiore a quella della modalità di circolazione. Le modalità per la gestione dei rallentamenti sono riportate nelle specifiche Istruzioni emanate a parte. Il DCO deve provvedere all'impostazione ed all'attivazione del rallentamento programmato mediante apposita Interfaccia del Sistema.

I rallentamenti tra Merano e Lagundo non gestiti completamente dal Sistema, la cui estesa deve comprendere l'intero tratto fra le due LdS, vengono notificati tramite apposito modulo di prescrizione (M3) a tutti i treni il cui orario di partenza o di transito dalla stazione attigua al tratto soggetto al rallentamento ricada dopo le "ore zero" del giorno di attivazione o di spostamento del rallentamento medesimo, indipendentemente dall'ora prevista di passaggio nella stazione stessa. Sull'apposito modulo di prescrizione ai treni, e per il solo giorno di attivazione o di spostamento del rallentamento, devono essere specificati l'ora ed il giorno di inizio del rallentamento.

24. In caso di attivazione o spostamento di un rallentamento, la competenza a provvedere per le prescrizioni ai treni interessati è disciplinata all'art. 6.
25. Modalità analoghe a quelle stabilite dai commi precedenti devono essere osservate per la cessazione di un rallentamento. L'annullamento dei rallentamenti da Sistema è riportato nelle specifiche Istruzioni emanate a parte.
26. In caso di urgenza, l'AM può disporre per un rallentamento attenendosi alle norme del RS, dando immediato avviso al DCO con comunicazione registrata, a cui fornirà tutte le notizie occorrenti. Il DCO, protetta la tratta interessata, inserirà a Sistema il rallentamento nel rispetto delle specifiche Istruzioni emanate a parte, dandone poi comunicazione registrata all'AM che ha segnalato la necessità. Nel caso il rallentamento non sia completamente gestito dal Sistema o nel caso di mancato inserimento del rallentamento a Sistema, il DCO deve notificare ai treni interessati, con comunicazione registrata, una riduzione di velocità pari alla velocità del rallentamento, da rispettare a partire dal punto in cui avviene la notifica e fino alla LdS ubicata oltre il termine del rallentamento stesso: "ADC TRENO ... NON SUPERATE VELOCITÀ DI ... KM/H DA ... A ... PER RALLENTAMENTO NON GESTITO DAL SISTEMA DI PROTEZIONE DELLA MARCIA".

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

27. Qualora il rallentamento non gestito dal Sistema di protezione della marcia, ricada completamente nell'ambito di una LdS, la riduzione di velocità di cui al precedente comma può essere limitata all'itinerario (di arrivo, partenza o transito) comprendente per intero l'estesa del rallentamento, con la seguente comunicazione

registrata: "ADC TRENO ... NON SUPERATE VELOCITÀ DI ... KM/H SULL'ITINERARIO DI ... (ARRIVO oppure PARTENZA oppure TRANSITO) A ..., PER RALLENTAMENTO NON GESTITO DAL SISTEMA DI PROTEZIONE DELLA MARCIA".

In tal caso i treni devono essere preventivamente fermati al segnale Stop Marker che comanda tale itinerario e, dopo la notifica della riduzione di velocità, fatti proseguire disponendo il segnale virtuale a via libera.

28. In caso di circolazione di treni con il Sistema di protezione della marcia "isolato", prima di consentire la partenza o la ripresa della corsa dei treni stessi, il DCO deve verificare se sulla tratta fino alla successiva LdS esistono rallentamenti la cui velocità di impegno sia inferiore a quella che dovrebbe prescrivere in modo "SR". In caso affermativo il DCO deve notificare all'AdC una riduzione di velocità, pari a quella prevista dal rallentamento più basso, rispetto la modalità di circolazione, dal punto in cui avviene la notifica fino alla LdS ubicata oltre il termine del rallentamento, con la seguente comunicazione registrata: "ADC TRENO ... NON SUPERATE VELOCITÀ DI ... KM/H DA ... A ... PER SISTEMA DI CONTROLLO VELOCITÀ DI RALLENTAMENTO NON ATTIVO".

29.p.m.

30.bis p.m.

Comunicazione di giunto

30. Nei casi in cui sia previsto che debba essere data conferma al DCO dell'arrivo di un treno, si deve provvedere mediante la seguente comunicazione registrata: "DCO MERANO ... TRENO ... GIUNTO A ...".

Comunicazione di partenza

31. Nei casi in cui sia previsto che debba essere comunicata al DCO l'ora di partenza o di transito dei treni, si provvede con la seguente comunicazione non registrata: "DCO MERANO TRENO ... ORARIO (oppure: PARTITO o TRANSITATO ORE ... ore effettive di partenza o di transito)".

Allarme

32. In situazioni di pericolo il segnale di allarme deve essere diramato, in base a specifiche Istruzioni emanate dal GI, dal primo agente che rilevi un'anormalità che possa compromettere la sicurezza della circolazione. Il DCO o il DM di Merano che percepiscano o siano avvisati della trasmissione del segnale di allarme devono sospendere le partenze dei treni fino a che non abbiano ricevuto notizie sull'accaduto.

Uso delle sabbie delle Unità di Trazione

33. Se il treno dispone di una sabbiera attivata manualmente, l'AdC deve sempre avere la possibilità di spargere sabbia sui binari, ma deve evitare di effettuare tale operazione, se possibile:

- nell'area dei deviatori e delle intersezioni;
- durante la frenatura a velocità inferiori a 20 km/h;
- a treno fermo.

Le eccezioni sono le seguenti:

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

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

Movimenti di convogli ambito LdS in modalità treno: rallentamenti e riduzioni di velocità

34. Per i movimenti di cui all'art. 2, comma 22, eventuali rallentamenti o riduzioni di velocità interessanti il percorso del convoglio devono essere comunicati all'AdC, con apposita comunicazione registrata a cura del DCO, solo qualora l'Autorizzazione al Movimento non sia concessa dal Sistema.

Impianti RTB

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

Articolo 10 – Manovre e stazionamento veicoli

Manovre

1. Fermo restando quanto riportato all'art. 2 comma 22, una manovra è un convoglio che si muove solo all'interno di una LdS con una velocità che deve essere determinata istante per istante dall'AdC, senza superare i 30 km/h.
2. Le modalità per l'effettuazione delle manovre sono disciplinate dall'Istruzione per il Servizio dei Manovratori (ISM).

Stazionamento dei veicoli

3. Un veicolo o un gruppo di veicoli si dice posto in stazionamento quando è immobilizzato, cioè gli è impedito qualsiasi movimento per un tempo indeterminato, indipendentemente dal freno continuo. Le modalità secondo le quali avviene lo stazionamento sono riportate nell'ISM e nella PGOS-IF/PGOS-STA.

Articolo 11 – Precedenze

Precedenze normali e anormali

1. In una stazione ha luogo una "precedenza normale" quando per disposizione d'orario un treno deve esservi trattenuto per lasciare proseguire un altro treno nello stesso senso. Le precedenze normali vengono determinate e fissate con le modalità previste nell'allegato n. 2.

Spetta al Responsabile Circolazione, avvalendosi dell'Orario grafico della linea, determinare e fissare le precedenze da indicare nell'apposito prospetto di stazione. Quando in una stazione, per ritardi o per altre contingenze della circolazione, venga a modificarsi la successione di due treni prevista dall'Orario di Servizio, si determina una "precedenza anormale".

Successione dei treni

2. Il DCO deve tenersi informato dell'andamento dei treni ed intervenire, quando sia opportuno per modificarne la successione. Pertanto, a seconda dei casi ed in relazione alla diversa importanza dei treni, egli provvederà a:
 - a) trattenere in detta stazione il treno che avrebbe dovuto partire o transitare per primo, per non pregiudicare la marcia del treno successivo;

- b) disporre la partenza del treno che avrebbe dovuto cedere il passo ad altro treno, nel caso di anticipo del primo o di ritardo del secondo.
3. La successione dei treni è normalmente rilevata attraverso appositi Sistemi informatici di trasmissione del numero del treno.
4. p.m.

Variata successione

5. In caso della indisponibilità dei suddetti Sistemi informatici il DCO ha l'obbligo di dare comunicazione della variata successione alla Stazione Porta interessata con il dispaccio: "DM MERANO TRENO ... PRECEDE TRENO ... DA ...".

Mancato avviso di successione o di variazione della stessa

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

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

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

I successivi treni devono essere fermati al segnale di protezione che potrà essere disposto a via libera solo dopo il riconoscimento da effettuarsi mediante scambio di comunicazioni registrate.

Articolo 12 – Incroci

Incroci

1. Sulla linea i treni circolanti in senso opposto si incrociano in stazioni prefissate. L'incrocio fra due treni può essere "normale" (indicato in orario o di fatto) oppure "anormale" (in seguito a spostamento) e la stazione in cui viene fissato è denominata "sede di incrocio".

Spetta al Responsabile Circolazione, avvalendosi dell'Orario grafico della linea, determinare e fissare gli incroci normali da indicare nell'apposito prospetto di stazione.

2. Nei casi previsti, il DCO che dispone per la partenza di un treno deve preventivamente assicurarsi che siano giunti completi tutti i treni incrocianti o comunque attesi in senso opposto con le modalità stabilite nell' ISD.

Quando il treno sia licenziato dall'AdC, il RdC, prima di disporre a via libera il segnale di partenza, deve aver provveduto agli accertamenti di cui sopra.

Incroci normali

3. Gli incroci normali d'orario vengono determinati e fissati con le modalità previste dall'allegato n. 3. Indipendentemente dagli incroci indicati in orario, una stazione deve ritenersi sede normale di incrocio di fatto quando, per limitazioni di percorso, ritardi o anticipi di corsa, venga a intercorrere nella stazione stessa, fra l'ora reale di arrivo di un treno e quella di partenza di altro in senso opposto, un intervallo di tempo uguale o inferiore a **15 minuti**. Le situazioni di circolazione in cui si determinano incroci di fatto sono indicate nell'allegato n. 3

Spostamento degli incroci

4. Nel caso di ritardo o di anticipo di uno dei due treni incrocianti od anche di entrambi i treni, ma in diversa misura, il DCO provvede a spostare l'incrocio o disporre lo spostamento in altra stazione dove risulti più conveniente.

La stazione sede del nuovo incrocio deve essere scelta tenendo conto dell'importanza dei treni.

Nessun avviso viene dato ai treni interessati per gli incroci o per i loro spostamenti.

5. Lo spostamento dell'incrocio tra la stazione di Marlengo e la stazione di Merano viene effettuato previe intese verbali.

Lo spostamento dell'incrocio impone al DM di Merano di provvedere all'arresto del treno da trattenere nella propria stazione rispetto al treno incrociante.

È ammesso che lo spostamento dell'incrocio interessi più di un treno da fare trattenere rispetto a un solo treno da far avanzare, o viceversa. In tal caso, nelle intese verbali deve essere specificato la quantità dei treni oltre al numero di ognuno.

Venendo a mancare il funzionamento delle telecomunicazioni, l'incrocio può essere spostato da stazione a stazione con il solo uso del Blocco Radio, purché sia efficiente; in caso contrario, la circolazione dei treni deve essere arrestata fino alla riparazione del guasto.

Articolo 13 – Treni Straordinari e Supplementari

Generalità

1. L'effettuazione di un treno straordinario o di un treno supplementare deve essere richiesta al DCO con le modalità e nel rispetto delle procedure previste dal Prospetto Informativo Rete (PIR).
2. Tali treni possono essere messi in circolazione dalle stazioni solo dopo la loro effettuazione da parte del DCO.
3. I treni supplementari prendono il numero del treno di cui sono la ripetizione, con l'aggiunta della parola *bis*, *ter*, *quater* e sono definiti supplementare a seguito.
4. Sono ammessi al massimo tre treni supplementari a seguito ad un determinato treno ordinario o straordinario.

Annuncio

5. La circolazione di treni straordinari o supplementari è normalmente rilevata attraverso appositi Sistemi informatici di trasmissione del numero del treno e l'annuncio della circolazione al DM di Merano può essere gestito tramite la messaggistica fornita dal Sistema.

In caso della indisponibilità dei suddetti Sistemi informatici il DCO deve comunicare l'effettuazione alla Stazione Porta di Merano con il dispaccio: "DM MERANO OGGI ... (DOMANI ... oppure NOTTE DAL ... AL ...) EFFETTUASI TRENO ... STRAORDINARIO (o SUPPLEMENTARE A SEGUITO) DA ... (stazione d'origine) A ... (stazione termine di corsa) PER ... (qualità del trasporto)".

6. p.m.
7. p.m.
8. p.m.
9. p.m.

Mancanza di annuncio

10. In caso di guasto al sistema delle telecomunicazioni che non consenta di completare il processo di annuncio, la circolazione del treno interessato deve essere sospesa in opportuna precedente stazione fino al ripristino del guasto.

Treno seguito da supplementare

11. Nelle comunicazioni registrate che riguardano la circolazione di un treno che sia seguito da supplementare, si deve sempre aggiungere, dopo il numero del treno, la parola " *Normale* " .

Articolo 14 – Soppressione, fusione, sostituzione e rieffettuazione di treni

Soppressione

1. Su richiesta delle IF o per iniziativa del GI secondo le modalità previste dal PIR, il DCO può far sopprimere un treno. Gli annunci devono essere dati con le stesse procedure previste per l'effettuazione dei treni straordinari o supplementari, adottando la seguente formula:

"DM MERANO OGGI ... (DOMANI ... oppure NOTTE DAL ... AL ...) TRENO ... SOPPRESSO DA ... A ...".

Nel caso in cui l'AdC sia già in possesso del Riepilogo dei Moduli delle Prescrizioni di Movimento, al treno interessato deve essere notificata la prescrizione di movimento: "ADC TRENO ... VOSTRO TRENO SOPPRESSO DA ... A ...".

2. p.m.

Fusione

3. Su richiesta delle IF o su ordine del DCO possono essere fusi due treni, sopprimendone uno di essi e facendone proseguire il materiale con altro treno. A quest'ultimo si deve notificare la seguente prescrizione:

"ADC TRENO ... VOSTRO TRENO SOPPRESSO DA ... A ... - DISIMPEGNARE IN SUA VECE SERVIZIO VIAGGIATORI (o MERCI) FERMANDO A ... (indicare le stazioni nelle quali il treno deve fermare per disimpegnare il servizio del treno soppresso)".

In tal caso la formula di cui al comma 1 va completata come di seguito: "OGGI ... (DOMANI ... oppure NOTTE DAL ... AL ...) TRENO ... SOPPRESSO DA ... A ... - MATERIALE (ed occorrendo: LOCOMOTIVA) VIAGGIA STESSO TRATTO CON TRENO ... (ed occorrendo: CHE FARÀ SERVIZIO VIAGGIATORI oppure MERCI A ...)".

Sostituzione

4. Il DCO può sopprimere un treno e sostituirlo, effettuando un opportuno straordinario. In tal caso la formula di cui al comma 1 va completata come di seguito:
"DM MERANO OGGI ... (DOMANI ... oppure NOTTE DAL ... AL ...) TRENO ...
SOPPRESSO DA ... A ... - EFFETTUASI SUA VECE STESSO TRATTO STRAORDINARIO
...".

Soppressione sino nuovo avviso

5. Il Responsabile Circolazione può provvedere alla soppressione di treni ordinari per tutti i giorni fino a nuovo ordine. In tal caso gli annunci devono essere dati una sola volta e la formula di cui al comma 1 va completata come di seguito:
"DM MERANO OGGI ... (DOMANI ... oppure NOTTE DAL ... AL ...) TRENO ...
SOPPRESSO DA ... A ... FINO A NUOVO AVVISO."
6. La ripresa della circolazione di treni soppressi fino a nuovo ordine deve essere notificata, su disposizione del Responsabile Circolazione secondo le norme previste per i treni straordinari adottando la seguente formula:
"DM MERANO DA OGGI ... (DOMANI ... oppure NOTTE DAL ... AL ...) RIEFFETTUASI TRENO ... ORDINARIO DA ... A ...".

Rieffettuazione

7. Qualora risulti necessario per esigenze di servizio e non possa provvedersi con altro straordinario, il DCO può disporre per la rieffettuazione di treni precedentemente soppressi (salvo il caso dei treni soppressi fino a nuovo ordine), secondo le norme previste per i treni straordinari. In tal caso gli annunci vanno completati come di seguito:
"DM MERANO OGGI ... (DOMANI ... oppure NOTTE ... DAL ... AL ...) RIEFFETTUASI TRENO ... ORDINARIO (oppure STRAORDINARIO) DA ... A ... PER ... (qualità del trasporto)".
8. p.m.
9. p.m.
10. p.m.

Articolo 15 – Anticipo nella corsa dei treni

1. Ai fini della regolarità dell'esercizio i treni possono viaggiare in anticipo sul proprio orario; a tal fine gli AdC possono attuare d'iniziativa, durante la marcia, ogni possibile anticipo di corsa, viaggiando alla massima velocità consentita.

2. Un treno che espleta servizio viaggiatori non può partire da una stazione o da una fermata per servizio viaggiatori prima dell'ora stabilita.

Articolo 16 – Agente di condotta e agente di accompagnamento dei treni

Agente di condotta

1. La condotta dei treni è affidata a un agente abilitato, secondo quanto previsto dalle leggi vigenti e/o dalle specifiche norme, denominato Agente di Condotta.

Accompagnamento dei treni

2. Sui treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, oltre all'AdC, l'IF deve valutare la presenza di altri agenti di accompagnamento necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio.
3. L'agente individuato dalle IF svolge, anche tramite il coordinamento degli eventuali altri agenti di accompagnamento presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, secondo le procedure emanate dalle IF.

Articolo 17 – Mezzi d'opera

1. I Mezzi d'Opera (MdO) sono veicoli ferroviari utilizzati per la costruzione e la manutenzione dell'Infrastruttura ferroviaria (compresi i rilievi diagnostici) e per il soccorso ai treni o la ricognizione in linea; possono essere dotati o non dotati di Unità di Trazione autonoma e di cabina di guida.
2. Ai fini della circolazione, i MdO o i convogli di MdO sono equiparati ai treni solo qualora in possesso degli specifici requisiti. In caso contrario devono circolare in regime di interruzione del binario, secondo l'Istruzione Circolazione Mezzi d'Opera (ICMO).
Nell'ambito delle LdS, i MdO, anche se privi di requisiti per la circolazione come treni, possono circolare in manovra o in regime di interruzione del binario, secondo la suddetta specifica Istruzione.

Articolo 18 – Interruzioni di circolazione e intervalli d'orario

Generalità

Tipologie di interruzioni

1. Sulla linea a semplice binario la circolazione dei treni può essere interrotta:
 - a) per disposizione prevista dall'Orario di Servizio (interruzioni programmate inserite nell'Orario di Servizio, intervalli d'orario);
 - b) per disposizione prevista da apposito programma (interruzioni programmate non inserite nell'Orario di Servizio);
 - c) per cause accidentali (interruzioni accidentali);
 - d) per necessità di movimento (interruzioni di servizio per motivi diversi da quelli dei punti precedenti);
 - e) per necessità tecniche (interruzioni di servizio per determinate esigenze non programmate).

Le interruzioni di cui agli alinea *a)* e *b)* sono delimitate da ore, indicate rispettivamente nell'Orario di Servizio o nel programma. Le interruzioni per necessità tecniche sono delimitate da ore, che vengono stabilite con la concessione delle interruzioni stesse.

La richiesta di conferma dell'interruzione da parte dell'agente autorizzato (denominato Titolare dell'Interruzione, "TI") e la relativa concessione da parte del DCO devono avvenire in forma registrata o attraverso gli appositi dispositivi di cui al comma 35.

Divieto di invio treni o manovre

2. Nessun treno o manovra può essere inoltrato su un tratto di binario interrotto, ad eccezione delle manovre riguardanti la movimentazione dei rotabili utilizzati per la costruzione e la manutenzione dell'Infrastruttura Ferroviaria, compresi i rilievi diagnostici.

Delimitazione del tratto interrotto di un binario di linea

3. L'interruzione di un binario di linea tra due LdS deve intendersi limitata al tratto di linea compreso fra i segnali Stop Marker di protezione delle due LdS che delimitano il tratto interrotto. Nel caso l'interruzione di binario abbia come LdS limitrofa la stazione di Merano, l'interruzione del binario di linea deve intendersi limitata al

tratto di linea compreso fra il segnale (di confine) di protezione della stazione di Merano ed il segnale Stop Marker di protezione della LdS limitrofa (Lagundo).

Delimitazione delle interruzioni ambito LdS

L'interruzione di binari o tratti di binario di una LdS deve essere delimitata da enti che permettano di individuare in maniera inequivocabile per tutti gli Operatori coinvolti il tratto in soggezione; i binari interrotti di una LdS, nonché gli eventuali enti che li delimitano, devono essere sempre esplicitati nelle relative comunicazioni registrate e, ove previsto, anche nel programma o nell'Orario di Servizio.

Specifiche Istruzioni devono essere emanate a parte dal GI con le procedure da osservare.

Interruzioni comprendenti tratte di linea

Il DCO, prima di concedere l'interruzione al TI richiedente, espletterà le seguenti procedure:

- deve disporre per l'esclusione dalla circolazione del binario interrotto con l'impiego del suddetto dispositivo, accertandone il regolare funzionamento o, in alternativa, con il comando di inibizione dell'apertura dei segnali che immettono sul tratto interrotto; qualora ciò non fosse possibile, deve vincolare con comunicazione registrata al proprio nulla osta la partenza dei treni da opportuna stazione.

Interruzioni ambito LdS

Per la richiesta e la concessione di interruzioni di binari di una LdS presenziata a distanza vanno osservate norme analoghe a quelle previste per le interruzioni dei binari di linea con le seguenti integrazioni:

- a. il DCO prima di concedere l'interruzione, che deve intendersi in ogni caso limitata entro le traverse limite del binario in soggezione, deve, al fine di proteggere il binario interrotto, comandare la funzione di inibizione apertura segnali sull'unico segnale di protezione o sul segnale di protezione interno da entrambi i lati della LdS, salvo l'esistenza di particolari dispositivi di esclusione di binario (ZB);
- b. il TI, ricevutane la concessione deve, prima di utilizzare l'interruzione, provvedere ad azionare i dispositivi a protezione del binario interrotto;
- c. l'inibizione apertura segnali potrà essere rimossa dal DCO, in occasione di arrivi di treni sui binari rimasti in esercizio, dopo aver acquisito la certezza della regolarità dell'itinerario. L'inibizione deve essere subito ripristinata dopo l'avvenuto movimento del treno.

Interruzioni comprendenti tratte di linea e di LdS interposte o limitrofe

Nei casi in cui un'interruzione comprenda più tratte di linea e le LdS interposte, o binario di linea e tratti di binari delle LdS limitrofe, i binari interrotti di tali LdS, nonché gli enti che li delimitano, devono essere sempre esplicitati nelle relative comunicazioni registrate e, ove previsto, anche nel programma o nell'Orario di Servizio.

Protezione del tratto interrotto

4. Per tutte le LdS il DCO deve disporre per l'esclusione dalla circolazione del binario interrotto con l'impiego di appositi dispositivi tecnologici (Fuori Servizio – "FS") che inibiscono la disposizione a via libera dei segnali di partenza interessati e la concessione all'Autorizzazione al Movimento tramite il segnalamento, accertandone il regolare funzionamento. In caso di mancato funzionamento o non sia disponibile, il DCO deve comandare la funzione di inibizione dell'apertura dei segnali che immettono sul tratto interrotto.

Nel caso l'interruzione di binario abbia come stazione limitrofa la stazione di Merano, il DM deve mantenere esposto sul binario interrotto un segnale d'arresto a mano oltre il deviatoio estremo dal lato dell'interruzione.

L'esposizione del segnale d'arresto non occorre se ci si può avvalere del suddetto dispositivo "FS" che inibisce la disposizione a via libera dei segnali di partenza interessati.

Programma d'interruzione

5. Per le interruzioni programmate non inserite nell'Orario di Servizio (comma 1 b)), il relativo programma viene emanato dal Responsabile Circolazione. Per le interruzioni programmate in orario (comma 1 a) devono osservarsi le disposizioni contenute nell'orario stesso.

Richiesta

6. La richiesta di conferma da parte del TI al DCO deve avvenire con comunicazione registrata:
"DCO MERANO CONFERMATE INTERRUZIONE LINEA FRA ... E ... COME DA PROGRAMMA N. ... DEL ... (o COME DA PROGRAMMA N. ... PREVISTO IN ORARIO)".

Annuncio

7. Il DCO, prima di concedere l'interruzione al TI, nel caso l'interruzione di binario abbia come stazione limitrofa la stazione di Merano deve avvisare con comunicazione registrata il DM.

"DM MERANO OGGI ... HA LUOGO INTERRUZIONE LINEA FRA ... E ... COME DA PROGRAMMA N. ... DEL ... (o COME DA PROGRAMMA N. ... PREVISTO IN ORARIO)".

8. p.m.

Accertamento della libertà della tratta

9. Spetta al DCO accertare preventivamente la libertà della tratta da interrompere, scambiando, quando occorra, i necessari dispacci di "giunto" per avere la conferma dell'avenuto transito del treno che precede l'inizio dell'interruzione.

Dispositivi di fuori servizio

10. L'interruzione di un binario si realizza attraverso l'impiego dei dispositivi cosiddetti di "Fuori Servizio" secondo le specifiche procedure emanate a parte dal GI. Il DCO ne deve accertare il regolare funzionamento; nel caso il suddetto dispositivo non funzioni o non sia disponibile, il DCO deve comandare la funzione di inibizione dell'apertura dei segnali che immettono sul tratto interrotto.

Conferma

11. La conferma al TI da parte del DCO deve avvenire con comunicazione registrata: "TI ... CONFERMO INTERRUZIONE LINEA FRA ... E ... COME DA PROGRAMMA N. ... DEL ... (o COME DA PROGRAMMA N. ... PREVISTO IN ORARIO) CON INIZIO DALLE ORE ... E FINO ALLE ORE ...".

12. p.m.

Limitazioni e divieti

13. L'interruzione programmata che prevede il completo arresto della circolazione su un determinato tratto di linea può avere di fatto inizio, salvo specifiche disposizioni in contrario inserite nel programma per occorrenze eccezionali, solo dopo il passaggio dei treni viaggiatori e dei relativi supplementari il cui transito verrebbe a cadere, per ritardo, entro i limiti previsti per l'interruzione stessa. Nel caso in cui il transito del treno in ritardo debba avvenire poco prima del previsto termine dell'interruzione, questa potrà essere concessa, ma se ne dovrà anticipare la fine in modo

da consentire il passaggio del treno in ritardo. I treni non compresi fra quelli sopra indicati devono essere trattenuti o soppressi a cura del DCO.

Quando siano interrotte le telecomunicazioni non può aver luogo alcuna interruzione programmata. Quando, per qualsiasi circostanza l'interruzione debba essere ritardata o non possa essere concessa, il DCO deve darne immediata comunicazione al TI.

14. Quando il TI non abbia richiesto di utilizzare l'interruzione nel termine previsto, o avendone fatta richiesta vi rinunci, il DCO può utilizzare per la circolazione il binario che avrebbe dovuto essere interrotto. L'interruzione, qualora sia stata annunciata al DM di Merano, deve essere annullata con dispaccio. Un'interruzione già concessa può essere annullata solo previo benestare registrato del TI che l'ha richiesta.

Compiti degli agenti che utilizzano l'interruzione

15. I rapporti fra il TI e il personale che utilizza l'interruzione devono avvenire nel rispetto delle specifiche procedure emanate a parte e contenute nell'Istruzione Protezione Cantieri.

Riattivazione dopo una interruzione programmata

16. Il TI, se non disposto diversamente, almeno **5 minuti** prima del termine dell'interruzione deve trasmettere al DCO il nulla osta per la ripresa della circolazione con comunicazione registrata: "DCO MERANO NULLA OSTA RIPRESA CIRCOLAZIONE LINEA FRA ... E ... DALLE ORE ...".

Il DCO viene così autorizzato a ripristinare la circolazione sul binario interrotto, al termine stabilito dal programma. Nel caso l'interruzione di binario abbia come stazione limitrofa la stazione di Merano, il DCO deve avisare con comunicazione registrata il DM: "DM MERANO DALLE ORE ... RIPRENDESI SERVIZIO NORMALE FRA ... E MERANO".

17. Quando eccezionalmente, per motivi di forza maggiore, il binario non possa essere restituito al normale esercizio nel termine stabilito, il TI deve darne avviso con comunicazione registrata al DCO, prima della fine dell'interruzione, precisando la presumibile ulteriore durata dell'interruzione.

Non riuscendo possibile dare il suddetto avviso, il TI deve subito provvedere alla protezione del tratto interrotto o ingombro nei modi prescritti dal RS. Il prolungamento dell'interruzione programmata è da considerarsi come "interruzione accidentale".

18. Quando le attività siano state ultimate in anticipo rispetto al termine stabilito, il TI deve avisarne con comunicazione registrata il DCO per la ripresa normale del servizio. Il DCO viene così autorizzato a ripristinare la circolazione. Nel caso

l'interruzione di binario abbia come stazione limitrofa la stazione di Merano, il DCO deve avvisare con comunicazione registrata il DM: "DM MERANO PER ANTICIPATO TERMINE DEI LAVORI DALLE ORE ... RIPRENDESI SERVIZIO NORMALE FRA ... E MERANO".

Intervalli d'orario

19. Nel progetto dell'Orario di Servizio possono essere previsti appositi periodi liberi da treni ordinari, denominati "intervalli d'orario". Durante tali intervalli, esplicitamente elencati nell'Orario di Servizio stesso, la circolazione può essere interrotta, a richiesta, per esigenze della manutenzione o per altre occorrenze, sul binario e nei giorni stabiliti dall'orario medesimo.
20. Le modalità per la concessione e per l'utilizzazione degli intervalli d'orario, nonché per la ripresa della normale circolazione, sono quelle indicate nei precedenti commi per le interruzioni programmate, con le seguenti varianti e norme particolari:
- la richiesta di utilizzazione dell'intervallo deve essere inoltrata dal TI al DCO almeno un'ora prima come indicato nell'Orario di Servizio;
 - la conferma da parte di quest'ultimo deve essere comunicata appena possibile e comunque dopo l'accertamento di cui al comma 9, salvo il caso dell'utilizzo dei dispositivi tecnologici di "Fuori Servizio" di cui al comma 10;
 - nelle formule di richiesta e relativa conferma, nonché in quelle di annuncio al DM della stazione di Merano, nel caso sia stazione limitrofa alla linea interrotta, deve essere usata la dizione "DM MERANO INTERVALLO D'ORARIO SULLA LINEA N. ... FRA ... E MERANO", in luogo di quella "DM MERANO INTERRUZIONE LINEA FRA ... E MERANO COME DA PROGRAMMA N. ... DEL ...".

Interruzione accidentale

21. Chiunque venga a conoscenza di un fatto anormale che imponga l'arresto della circolazione su un tratto di linea deve immediatamente avvertire verbalmente il DCO, qualificandosi.

Nel caso l'interruzione di binario abbia come stazione limitrofa la stazione di Merano, il DCO deve avvisare con comunicazione registrata il DM: "DM MERANO LINEA FRA ... E MERANO INTERROTTA PER ... (indicare il motivo)". L'avviso di interruzione deve essere esteso con comunicazione verbale al Responsabile Circolazione.

Il DCO deve avvisare l'AM competente con comunicazione registrata dell'interruzione accidentale della linea o della LdS.

22. Il DCO deve considerare le due stazioni estreme del tratto interrotto quali stazioni Capotronco origine treni ed intervenire per tutte le disposizioni di movimento che si rendessero necessarie in dipendenza dell'interruzione accidentale della linea. Il Funzionario preposto coordinerà le azioni in accordo con gli altri agenti interessati del GI e IF, per i provvedimenti indispensabili da adottare in dipendenza della situazione verificatasi.

Riattivazione dopo una interruzione accidentale

23. Il DCO, quando abbia ricevuto dagli agenti interessati avviso con comunicazione registrata che la circolazione può essere ripresa, deve avvisarne con comunicazione registrata il DM di Merano, nel caso l'interruzione della linea abbia come limitrofa la stazione di Merano, precisando le modalità di ripresa del servizio.

Interruzioni di servizio per necessità di movimento

24. In particolari situazioni stabilite dalle specifiche norme, se risulta più opportuno ai fini dello svolgimento del servizio, il DCO può interrompere d'iniziativa la circolazione dei treni fra due LdS (interruzione per necessità di movimento).

Alle interruzioni per necessità di movimento si applicano le procedure di cui al comma 21, con le particolarità seguenti:

- a) il DCO deve assicurarsi che il binario da interrompere sia libero da treni ("giunto");
- b) nel caso l'interruzione interessi la tratta fra la stazione di Merano e la limitrofa LdS, il DCO deve avvisare con comunicazione registrata il DM di Merano motivando l'interruzione per "necessità di movimento".

Il DCO, quando ne cessi la ragione e la stazione limitrofa all'interruzione sia quella di Merano, deve avvisare con comunicazione registrata della ripresa del servizio il DM della stazione di Merano: "DM MERANO DALLE ORE ... RIPRENDESI SERVIZIO NORMALE FRA ... E MERANO".

Interruzioni per necessità tecniche

25. A richiesta degli agenti autorizzati, in intervalli che di fatto sono liberi da treni, il DCO può concedere interruzioni per la circolazione dei Mezzi d'Opera, per lavori di manutenzione e riparazione degli impianti di sicurezza e di segnalamento o per altre esigenze tecniche (interruzioni tecniche). Dette interruzioni, delimitate fra due LdS attigue, possono essere richieste al DCO con congruo anticipo.

Le modalità per la concessione ed utilizzazione delle interruzioni stesse, nonché per la ripresa della normale circolazione sono quelle precedentemente indicate per le interruzioni programmate, con le seguenti particolarità:

- a. nelle formule di richiesta e relativa conferma, la dizione: "COME DA PROGRAMMA N ... DEL ..." va sostituita con la seguente: "DA ORE ... A ORE ... PER NECESSITÀ TECNICHE";
- b. nel caso l'interruzione interessi la tratta fra la stazione di Merano e la limitrofa LdS il DCO deve avvisare con comunicazione registrata il DM di Merano sostituendo la dizione "COME DA PROGRAMMA N ... DEL ..." con la seguente: "DA ORE ... A ORE ... PER NECESSITÀ TECNICHE".

Interruzioni durante i periodi di sospensione

26. Per l'effettuazione delle interruzioni durante i periodi di sospensione devono essere osservate le procedure delle specifiche Istruzioni emanate a parte dal GI.

27.p.m.

28.p.m.

29.p.m.

30.p.m.

Riattivazione dopo una interruzione

31. Il DCO, ricevuta la comunicazione registrata di nulla osta alla ripresa della circolazione dal TI, deve rimuovere la funzione di inibizione all'apertura dei segnali, o deve disporre per la riattivazione del binario fuori servizio a mezzo dell'apposito dispositivo; diramerà inoltre la riattivazione alle eventuali stazioni cui era stato notificato l'annuncio di interruzione.

32.p.m.

33.p.m.

34.p.m.

Dispositivi tecnologici

35. Nel caso la linea e le LdS siano dotate di particolari dispositivi tecnologici, le comunicazioni registrate previste fra gli operatori interessati (TI, DCO, DM della Stazione Porta di Merano) possono essere sostituite da intese verbali, secondo le specifiche Istruzioni emanate a parte dal GI.

Interruzione ambito stazione di Merano che necessita dell'interruzione della linea tra Merano e Lagundo

36. In caso di lavori di manutenzione e riparazione agli enti della stazione di Merano che hanno influenza sul Blocco, quest'ultimi devono essere eseguiti in regime di

interruzione secondo le specifiche Istruzioni presenti nell'accordo operativo tra i GI confinanti (RFI-STA).

Cessione della titolarità di una interruzione

37. 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 DCO, specificando qualifica e cognome del subentrante mediante la formula: "DCO ... DAL GIORNO ... / DALLE ORE ... LA TITOLARITÀ DELL'INTERUZIONE LINEA ... FRA ... E ... PASSA A ...".

Tale possibilità dovrà essere riportata nella sez. 25 del FCL.

Articolo 19 – Manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria

1. I lavori all'Infrastruttura ferroviaria e le attività di vigilanza e di controllo dell'Infrastruttura stessa che comportano almeno una delle seguenti soggezioni alla circolazione dei treni
 - a) occupazione con attrezzature, mezzi o uomini, del binario o della zona ad esso adiacente fino alla distanza di metri 1,50 dalla più vicina rotaia per velocità non superiori a 140 km/h;
 - b) possibilità di interferenza tra attrezzature e sagoma di libero transito del binario;
 - c) indebolimento o discontinuità del binario e più in generale della via,devono essere effettuati in assenza di circolazione dei treni, secondo le modalità indicate nelle specifiche Istruzioni emanate a parte dal GI.
2. Sugli eventuali binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori o dalle attività di cui al comma 1, deve essere interrotta la circolazione o, in alternativa, devono essere adottate le misure mitigative previste nelle apposite Istruzioni.

Informazioni

3. Il personale operante in linea può in qualunque momento chiedere al DCO informazioni verbali sulla situazione della circolazione ai soli effetti organizzativi. Tali informazioni non hanno carattere determinante ai fini della sicurezza e non comportano per il DCO obblighi di rettifica o d'interventi in caso di sopravvenute modificazioni nella situazione della circolazione.

Articolo 20 – Guasti del Blocco Radio e delle telecomunicazioni

Guasto del sistema di Blocco Radio

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

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

Nelle situazioni di esercizio di seguito riportate la circolazione deve essere regolata accertando la libertà del tratto di linea interessato (da LdS a LdS) procurandosi il "giunto" dell'ultimo treno circolato:

- a) lavori di manutenzione/riparazione delle attrezzature di Blocco Radio;
- b) guasto del Blocco Radio;
- c) mancata inversione dell'orientamento del Blocco Radio (ai treni percorrenti il binario nel senso in cui il Blocco Radio è efficiente non deve essere consegnata prescrizione);
- d) guasto del dispositivo di riattivazione di un binario;
- e) mancanza di Autorizzazione al Movimento in modalità "Full Supervision" in corrispondenza di POC o di PCF attivi (secondo le norme di esercizio della IEITE);
- f) guasto all'apparecchiatura di bordo (modalità "Isolation").

Il ricorso alle predette modalità di circolazione è disciplinato nelle apposite Istruzioni.

La gestione del guasto al Blocco Radio / conta-assi tra Merano e Lagundo viene disciplinato con apposite Istruzioni presenti nell'accordo operativo tra i GI confinanti (RFI-STA).

Guasto delle telecomunicazioni

2. In caso di guasto delle telecomunicazioni e, comunque, in caso di impossibilità di utilizzare i mezzi di comunicazione a disposizione, il personale del GI deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione allo scopo di assicurare per quanto possibile la continuità della circolazione dei treni. Parimenti anche l'AdC,

qualora rilevi in corso di viaggio l'avaria delle apparecchiature di comunicazione terra-treno, deve avvalersi di ogni più conveniente mezzo di comunicazione utilizzabile allo scopo e informare il DCO appena possibile.

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

Articolo 21 – Ritardi e anomalità nella corsa dei treni

PARTE PRIMA: PRINCIPI GENERALI

Principi generali

1. Il DCO, in relazione al servizio da svolgere, deve tenersi informato sulla marcia reale dei treni.
- 1.bis Quando un treno è in ritardo l'AdC ha l'obbligo di recuperare per quanto possibile il ritardo stesso. L'AdC che non possa mantenere la velocità d'orario deve avvisarne il DCO.
2. Chiunque, nell'ambito delle proprie competenze, rilevi un'anormalità che possa compromettere la sicurezza della circolazione deve provvedere ad arrestare la circolazione con i mezzi di cui dispone, incluse le funzioni a tal fine disponibili nel sistema di segnalamento utilizzato, nella maniera più sollecita e tempestiva, in relazione alle circostanze ed alle possibilità pratiche presenti al momento.
3. Il DCO che rilevi o venga a conoscenza di una anomalia alla circolazione di un treno deve attivarsi tempestivamente per contattare l'AdC. Nel caso in cui la comunicazione non sia possibile, il DCO deve attivare le procedure previste dal GI per il raggiungimento e l'immobilizzazione del treno e per l'eventuale soccorso dell'AdC.
4. In caso di anomalie che interessino la sicurezza della circolazione, fermo restando quanto previsto al comma 2, il DCO deve sospendere l'Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema tramite una funzione a ciò dedicata, e comportarsi di conseguenza, secondo le specifiche Istruzioni emanate a parte dal GI. Ove presente si deve inviare la "chiamata di emergenza" della rete GSM-R secondo le procedure riportate in FL.

5. Quando il personale dei treni noti qualche anomalia o irregolarità che possa compromettere la sicurezza del proprio o di altri treni, salvo disposizioni particolari, deve arrestare il treno e provvedere possibilmente per l'eliminazione dell'anomalia. Il personale dei treni deve inoltre comunicare l'evento il prima possibile al DCO, fornendo tutti i possibili elementi utili ed in particolare:
 - a) il ruolo di chi chiama e il numero del proprio treno;
 - b) il punto di arresto (segnale Stop Marker, progressiva chilometrica, LdS, punto singolare della linea come individuato nel RS, opera d'arte, galleria, ecc.);
 - c) la descrizione sintetica dei fatti accaduti, degli eventuali passeggeri coinvolti, dell'entità dei danni all'infrastruttura e al materiale rotabile;
 - d) gli eventuali altri treni interessati dall'anomalia;
 - e) la presenza o meno dell'Autorizzazione al Movimento;
 - f) ogni altra notizia ritenuta utile.

In tale evenienza, ove necessario, l'AdC deve anche assicurare l'immobilità del treno.

6. Quando si renda necessario l'arresto di un treno in linea, l'AdC deve evitare, compatibilmente con la situazione in atto, di arrestare il convoglio in corrispondenza dei viadotti o all'interno delle gallerie. Inoltre, se possibile, tale arresto deve avvenire in corrispondenza di una fermata.
7. È vietato far discendere per forza di gravità una colonna di veicoli o un veicolo isolato lungo la linea, regolandone la corsa con la sola manovra dei freni, salvo quanto previsto nel comma 22.

PARTE SECONDA: SOBBALZI E ROTTURA ROTAIA

Anomalia al binario

8. L'AdC che riscontri, in un determinato tratto di linea o nell'ambito di una LdS, anomalia nella marcia del proprio treno (salti, sobbalzi, sbandamenti, ecc.) di origine imprecisata, ma tali da far comunque ritenere possibile l'esistenza di anomalia al binario, deve notificare tempestivamente, tramite gli strumenti di comunicazione disponibili e comunque non oltre la prima LdS incontrata, l'anomalia al DCO, concordando con lo stesso, con criteri prudenziali, l'entità di una riduzione di velocità giudicata idonea per percorrere il tratto interessato e sempre che nella circostanza non siano giudicati necessari provvedimenti più cautelativi (interruzione della circolazione). L'AdC deve indicare al DCO i cippi chilometrici che delimitano il tratto interessato o, se ciò non risulta possibile, le LdS limitrofe.

9. Ricevuta la comunicazione di cui al comma precedente, il DCO deve provvedere all'inibizione dell'inoltro dei treni sul binario interessato e richiedere al Responsabile Infrastruttura informazioni circa la presenza, nel tratto indicato dall'AdC, di un "punto singolare" dell'infrastruttura, di cui alla "Disposizione Operativa per la Visita Linea Ordinaria", e registrato come tale nelle apposite banche dati di STA; deve infine provvedere alla richiesta di intervento dell'AM. In caso in cui il Responsabile Infrastruttura notifichi con comunicazione registrata la presenza di un "punto singolare" di cui sopra, il DCO, disposta la ripresa della circolazione, deve istituire, nei modi d'uso, una riduzione di velocità a 30 km/h da rispettarsi sul binario interessato. In presenza di PCF o POC nel tratto interessato, devono essere osservate anche le norme di esercizio della IEITE. Qualora invece il Responsabile Infrastruttura notifichi con comunicazione registrata l'assenza di un "punto singolare", il DCO deve prescrivere ai treni interessati la riduzione di velocità concordata con l'AdC di cui al comma precedente.

Rottura di una rotaia

10. Nel caso in cui si riscontri la rottura di una rotaia, la circolazione deve essere arrestata, salvo che l'AM non abbia dato le necessarie istruzioni per l'eventuale inoltro dei treni verso il tratto in soggezione, notificando per iscritto al DCO la riduzione di velocità, il tratto di binario interessato, le LdS o i cippi chilometrici delimitanti il tratto in soggezione. Il DCO deve provvedere per l'avviso ai treni nei modi d'uso.

PARTE TERZA: INDEBITA PRESENZA DI PERSONE O ANIMALI DI GROSSA TAGLIA LUNGO LA LINEA

Indebita presenza di persone o animali di grossa taglia

11. L'AdC che rilevi l'indebita presenza o l'attraversamento della sede ferroviaria da parte di persone o animali di grossa taglia deve comunicare immediatamente tale anomalia al DCO, fornendo tutte le informazioni necessarie per la puntuale localizzazione dell'evento e attivando, se necessario, contestualmente la funzione GSM-R della "chiamata di emergenza".

La segnalazione di cui sopra può essere effettuata, secondo le specifiche procedure emanate dalle IF, anche a seguito del rilevamento in corso di viaggio di porte non correttamente chiuse e quindi riguardare la presunta caduta di viaggiatori da un treno.

12. Il DCO che venga a conoscenza dell'indebita presenza o dell'attraversamento della sede ferroviaria da parte di persone o animali di grossa taglia, qualora non risulti necessario attivare misure più restrittive (interruzione della circolazione), deve praticare ai treni interessati, fino al ripristino delle normali condizioni, la seguente prescrizione:

“ADC TRENO ... NON SUPERATE VELOCITÀ DI 30 KM/H EMETTENDO RIPETUTI FISCHI DA ... A ... (oppure: SULL’ITINERARIO DI ARRIVO/PARTENZA DI ...) PER ... (motivo)”.

La riduzione di velocità di cui sopra deve essere delimitata dal punto in cui avviene la notifica fino al primo cippo chilometrico o LdS ubicati oltre il termine del tratto in soggezione. In presenza di “PCF” o “POC” nel tratto interessato, devono essere osservate anche le norme di esercizio della IEITE.

13. Lo stesso RdC deve inoltre provvedere per l’avviso ai treni circolanti sul tratto in soggezione, in ambedue i sensi e successivi a quello che ha fatto la segnalazione, al fine di avere informazioni riguardo al persistere dell’anormalità precedentemente segnalata.

L’AdC, percorso il tratto indicato nella prescrizione, qualora non abbia rilevato la presenza di persone o animali di grossa taglia, ne dovrà informare tramite comunicazione registrata il DCO, che potrà disporre per la cessazione della prescrizione.

Persone autorizzate estranee all’esercizio ferroviario

14. Le procedure di cui alla presente Parte devono essere adottate anche nel caso di presenza, lungo la linea, di persone estranee all’esercizio ferroviario, ma autorizzate per situazioni di emergenza.

PARTE QUARTA: RETROCESSIONE DEI TRENI

Retrocessione dei treni

15. Un treno può retrocedere nella precedente LdS solo in casi eccezionali, a seguito dell’autorizzazione del DCO.
16. Prima di autorizzare la retrocessione, il DCO deve:
- a) inibire con l’apposita funzione l’inoltro dei treni da entrambe le LdS limitrofe non coincidenti con LdS “PdS PL” e Stazioni di regresso;
 - b) vincolare la ripresa della marcia del treno da retrocedere a proprio specifico nulla osta scritto nel caso la retrocessione avvenga previa inversione dell’orientamento del blocco utilizzando l’apposita funzione di soccorso (TbBA);
 - c) accertare la libertà da veicoli del tratto di linea dalla LdS verso cui il treno retrocede, non coincidente con un “PdS PL” o stazione di regresso, al punto in cui il treno è fermo;
 - d) predisporre l’itinerario di arrivo nella LdS verso cui il treno retrocede mantenendo comunque a via impedita il relativo segnale virtuale di protezione;

- e) attenersi alle eventuali disposizioni in FL interessanti "punti singolari" della linea;
- f) notificare all'AdC le eventuali necessarie prescrizioni di movimento (es.: presenza di rallentamenti la cui velocità di impegno sia inferiore alla velocità prescritta dal DCO in modo "SR");
- g) in presenza di "PCF" o "POC" nel tratto interessato, devono essere osservate anche le norme di esercizio della IEITE.

16.bis Nel caso il treno debba retrocedere nella Stazione Porta di Merano, il DCO, prima di concedere l'autorizzazione all'AdC, deve avvisare verbalmente il DM ed ottenere da quest'ultimo la conferma con comunicazione registrata: "DCO ... - PREDISPOSTO ITINERARIO DI ARRIVO PER RETROCESSIONE TRENO ... CON SEGNALE DI PROTEZIONE A VIA IMPEDITA".

Treno con cabina di guida in testa al convoglio nel senso della retrocessione senza inversione del blocco radio

17. Qualora il treno sia dotato di cabina di guida in testa e in coda, la retrocessione deve essere eseguita dalla cabina di guida che si trova in testa al convoglio nel senso della retrocessione. L'AdC deve richiedere al DCO l'autorizzazione alla retrocessione, con comunicazione registrata, utilizzando la seguente formula: "DCO ... AUTORIZZATE RETROCESSIONE TRENO ... CON CABINA DI GUIDA IN TESTA SENSO RETROCESSIONE". Il DCO autorizza quindi la retrocessione con comunicazione registrata all'AdC utilizzando la seguente formula:

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

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

18. Nel caso in cui in coda al convoglio non sia presente una cabina di guida, il veicolo di coda del treno, che costituirà la testa durante la retrocessione, deve essere presenziato da un agente appositamente abilitato a mansioni di sicurezza. Quest'ultimo deve rimanere in contatto continuo con l'AdC a mezzo di comunicazioni dirette telefoniche, in modo che il movimento sia tempestivamente arrestato qualora si dovessero interrompere le comunicazioni. L'AdC deve richiedere al DCO l'autorizzazione alla retrocessione, con comunicazione registrata, utilizzando la seguente formula: "DCO ... AUTORIZZATE RETROCESSIONE TRENO ... CON VEICOLO IN TESTA PRESENZIATO". Il DCO deve preventivamente richiedere la rialimentazione di eventuali "PCF" attivi. **In presenza di "POC" o di "PCF" attivi la retrocessione non può essere autorizzata.** Il DCO autorizza quindi la retrocessione con

comunicazione registrata all'AdC utilizzando la seguente formula: "ADC TRENO ... SIETE AUTORIZZATO A RETROCEDERE CON VEICOLO IN TESTA AL CONVOGLIO PRESENZIATO FINO AL SEGNALE DI PROTEZIONE DI ... NON RISPETTANDO I SEGNALI LOCATION MARKER DI FINE SEZIONE INTERMEDI".

19.p.m.

Velocità massima

20. In entrambi i casi di cui al comma 17 e 18:

- a) durante il movimento di retrocessione il convoglio non deve superare la velocità di **30 km/h**, salvo limitazioni più restrittive, dovute a prescrizioni di movimento notificate dal DCO o a prescrizioni tecniche stabilite dall'IF interessata che l'AdC deve notificare con comunicazione registrata al DCO.

In presenza delle suddette limitazioni e nel caso di treni a trazione elettrica:

- a. per i treni di cui al comma 17, il DCO deve preventivamente richiedere la rialimentazione di eventuali "PCF" attivi, fermo restando che per i treni di cui al comma 18 tale operazione dev'essere eseguita in ogni caso;
- b. per i treni di cui al comma 17, in caso di presenza di POC la retrocessione può essere autorizzata solo dopo la valutazione del Referente Accreditato dell'IF, fermo restando che per i treni di cui al comma 18 la retrocessione non può essere mai autorizzata;
- b) la circolazione deve avvenire nel modo Staff Responsible (SR). A seguito dell'autorizzazione ricevuta dal DCO, l'AdC deve abilitare la cabina di guida di testa nel senso della retrocessione ed effettuare la procedura di "Inizio Missione". Nel caso non sia possibile attivare tale modo, a seguito della comunicazione verbale dell'AdC, il DCO, in aggiunta alla comunicazione di autorizzazione alla retrocessione ed alle altre occorrenti prescrizioni, deve ordinare di isolare il SSB con comunicazione registrata: "ADC TRENO ... DA ... A ... VIAGGIATE CON IL SSB NELLO STATO DI ISOLATO".

Rientro in stazione e ripresa della circolazione

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

Nel caso di cui al comma 17, l'ingresso del treno avverrà secondo le norme comuni, considerando il convoglio non protetto dal Sistema di protezione della marcia.

Nel caso di cui al comma 18, il convoglio raggiungerà il binario stabilito con movimento di manovra spinta.

L'ingresso del treno nella stazione avviene secondo le norme comuni.

Al termine della retrocessione l'AdC deve comunicare con comunicazione registrata al DCO l'avvenuto ricovero completo del convoglio: "DCO MERANO TRENO ... RICOVERATO COMPLETO A ... ". Nel caso il ricovero avvenga nella stazione di Merano, l'AdC comunicherà per iscritto l'avvenuto ricovero completo del convoglio al DM, il quale a sua volta ne darà avviso con comunicazione registrata al DCO. La successiva ripresa della circolazione può avvenire solo dopo il ricevimento di tale comunicazione. Il proseguimento del treno, nel senso della retrocessione, oltre la LdS verso cui è retrocesso deve avvenire come nuovo treno straordinario. La comunicazione registrata di avvenuto ricovero può essere sostituita, secondo apposite procedure riportate nell'Orario di Servizio, dall'accertamento della libertà della sezione di Blocco Radio, tramite le eventuali ripetizioni in sicurezza dell'Apparato.

Limitati movimenti di regresso in linea

22. Sono ammessi limitati movimenti di regresso in piena linea per facilitare l'avviamento di un treno, per portare un treno fuori galleria o in particolari casi di effettiva necessità, purché il movimento non superi l'estesa di 700 m., si arresti comunque ad almeno 100 m. dal primo segnale Stop Marker e sia possibilmente preceduto, a 200 m., da un agente con segnale di arresto a mano.

Retrocessione in caso di imminente pericolo

23. In caso d'imminente pericolo la retrocessione di un treno può essere effettuata anche in deroga alle disposizioni di cui ai commi precedenti per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentono e facendo possibilmente precedere il convoglio da un agente con segnale a mano. Se il treno in retrocessione deve superare un segnale Location Marker, la protezione di cui sopra sarà portata quanto prima possibile al limite di 1200 m, salvo autorizzazione contraria da parte del DCO.

Retrocessione con inversione del Blocco Radio

24. La retrocessione dev'essere eseguita dalla cabina di guida che si trova in testa al convoglio nel senso della retrocessione. L'AdC deve richiedere al DCO l'autorizzazione alla retrocessione, comunicazione registrata, utilizzando la seguente formula: "DCO ... AUTORIZZATE RETROCESSIONE TRENO ... CON CABINA DI GUIDA IN TESTA SENSO RETROCESSIONE". Dopo tale richiesta, in aggiunta a quanto previsto agli alinea del comma 16:

- a) verificare lo stato degli allarmi RTB/RTF;

- b) procedere all'inversione del Blocco Radio utilizzando la prevista funzione di soccorso "TbBA" rispettando le procedure previste per l'uso di tale funzione.

Il DCO deve successivamente autorizzare la retrocessione con comunicazione registrata all'AdC utilizzando la seguente formula: "ADC TRENO ... SIETE AUTORIZZATO A RETROCEDERE CON CABINA DI GUIDA IN TESTA AL CONVOGLIO FINO AL SEGNALE DI PROTEZIONE, UBICATO AL KM ... RISPETTANDO L'AUTORIZZAZIONE AL MOVIMENTO CONCESSA DAL SISTEMA. NULLA OSTA ALLA RIPRESA DELLA MARCIA". A seguito di tale nulla osta l'AdC deve abilitare la cabina di guida di testa nel senso della retrocessione ed effettuare la procedura di "Inizio Missione". La ripresa della marcia deve avvenire nel rispetto delle norme comuni, fino al punto indicato nella suddetta comunicazione. Resta inteso che, in mancanza di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, il treno deve essere autorizzato dal DCO con apposita prescrizione, secondo le norme comuni. L'ingresso del treno nella LdS avviene secondo le norme comuni. Non è necessaria la comunicazione registrata di ricovero completo del convoglio, se al termine della retrocessione al DCO risulta libera la sezione di Blocco Radio.

In caso di necessità di retrocedere due o più treni, il DCO deve fornire il nulla osta alla retrocessione dei treni successivi dopo aver accertato il termine del movimento di retrocessione precedente.

Il proseguimento del treno, nel senso della retrocessione, oltre la LdS verso cui è retrocesso deve avvenire come nuovo treno straordinario.

Nel caso di treno con allarme RTB/RTF devono essere seguite le apposite procedure emanate dal GI.

PARTE QUINTA: SPEZZAMENTO DEI TRENI

Spezzamento del treno

- 25. In caso di spezzamento di un treno, l'AdC deve comunicare l'anormalità al DCO ai sensi dell'articolo 25 del RS, e disporre per l'immobilizzazione e per la protezione dei veicoli ai sensi del RS.
- 26. Nel caso lo spezzamento si verifichi fra la stazione di Merano e la LdS limitrofa, il DCO che viene a conoscenza dello spezzamento del treno deve subito darne avviso con apposita comunicazione registrata al DM di Merano.
- 27. Se le condizioni degli organi di attacco lo permettono, le due parti del treno devono essere ricongiunte con le debite cautele e secondo le procedure interne dell'IF interessata.
- 28. Una volta ricongiunto, il treno può riprendere la marcia previa autorizzazione ai sensi dell'art. 25 RS.

29. Non potendosi effettuare il ricongiungimento, l'IF deve disporre per il ricovero nella stazione limitrofa delle due parti del treno.
30. Il recupero della parte lasciata in linea deve avvenire secondo le procedure per il soccorso.
31. Se lo spezzamento di un treno avviene all'atto della partenza dalla stazione senza che si possa arrestare tempestivamente la prima parte, il DCO deve provvedere a far retrocedere questa o ad inoltrare la seconda, prendendo i necessari accordi per la regolarità della circolazione.

PARTE SESTA: RICOGNIZIONE IN LINEA

Ricognizione in linea

32. Il DCO che rilevi o venga a conoscenza di un indebito arresto di un treno in linea deve contattare tempestivamente l'AdC del treno stesso o, in caso di sua mancata risposta, il restante personale del treno. Non riuscendo a mettersi in contatto con il personale del treno, il DCO deve informare dell'accaduto il Responsabile Circolazione che provvede ad avvisare il Referente Accreditato dell'IF; quest'ultimo, se necessario e d'intesa con il Responsabile Circolazione, deve attivare le specifiche procedure per la gestione dell'emergenza.
33. Per il raggiungimento e la successiva immobilizzazione del treno possono essere utilizzati, a seconda delle circostanze, mezzi di ricognizione quali le locomotive isolate o i Mezzi d'Opera scortati da personale di STA, nonché mezzi stradali.
34. L'inoltro del mezzo di ricognizione deve essere effettuato solo con l'invio a seguito del treno fermo in linea.
35. p.m.
36. Il DCO, sulla base delle informazioni ricevute dal Responsabile Circolazione deve prescrivere al mezzo di ricognizione:
 - a) l'effettuazione della ricognizione tra le due località interessate, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h ed emettendo segnalazioni acustiche;
 - b) l'arresto in prossimità del treno fermo in linea. Nel caso per la ricognizione sia utilizzato un mezzo di ricognizione elettrico, in presenza di "PCF" o "POC" nel tratto interessato, devono essere osservate anche le norme di esercizio della IEITE.

Allarme mancato riarmo freno

37. L'arresto di un treno in linea può anche essere rilevato dall'invio di una segnalazione automatica di allarme da parte del treno a seguito dell'attivazione della

frenatura di emergenza e della mancata operazione di riarmo della frenatura da parte dell'AdC (funzione del GSM-R "allarme mancato riarmo freno"). Tale allarme può essere inviato, in funzione dell'organizzazione dell'IF, ad altro agente presente sul treno o al Referente Accreditato dell'IF. Della notifica dell'allarme il Referente Accreditato dell'IF deve informare il Responsabile Circolazione concordando le modalità per il raggiungimento e l'immobilizzazione del treno fermo in linea, delle quali il Responsabile Circolazione deve portarne a conoscenza il DCO, fornendo tutte le informazioni necessarie per l'attivazione delle procedure di cui al precedente comma 32.

PARTE SETTIMA: CIRCOLAZIONE IN GALLERIA

Deficiente ventilazione

38. Nel caso in cui siano state riscontrate cattive condizioni di respirabilità in galleria, l'AdC ne deve dare tempestiva comunicazione al DCO che deve provvedere ad avvisare il Responsabile Circolazione e l'AM per l'adozione delle azioni necessarie. In ogni caso deve essere inibito l'invio di treni a trazione termica.
39. Il personale dei treni, di stazione e di linea, che abbia fondati motivi per considerare pericolose le condizioni di respirabilità all'interno di una galleria, deve subito provvedere per l'arresto dei treni che si dirigono verso di essa. La percorribilità della galleria può essere ripristinata solo dopo benessere dell'AM-SL.

PARTE OTTAVA: INDEBITO SUPERAMENTO DI UNA "EoA" A VIA IMPEDITA DEI SEGNALI FISSI (SPAD) O INCIDENTI E INCONVENIENTI DI ESERCIZIO

SPAD, incidenti ed inconvenienti di esercizio attribuibili al personale di condotta

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

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

- a) arrestare o richiedere l'arresto del treno o della manovra qualora non fossero già fermi;

- b) notificare con comunicazione registrata l'evento all'AdC;
- c) attivare gli avvisi e i flussi di comunicazione previsti dalle norme di esercizio e dalle procedure di STA.

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

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

- 41. Il DCO avviserà il Responsabile Circolazione e resterà in attesa di sue disposizioni.
- 42. Il Responsabile Circolazione, ricevuta notizia dell'evento, si dovrà interfacciare immediatamente con il Referente Accreditato dell'IF per comunicare l'evento.
- 43. Il Referente Accreditato dell'IF, assunte le informazioni necessarie, dovrà provvedere in tempi brevi alla sostituzione del personale di condotta. Tuttavia, previa comunicazione al Responsabile Circolazione, il Referente Accreditato dell'IF potrà, valutato lo stato psico-fisico dell'AdC coinvolto, in coerenza con quanto previsto dal SGS della propria IF:
 - a) in caso di arresto in stazione, richiedere all'AdC l'esecuzione delle manovre per il ricovero del materiale;
 - b) in caso di arresto in piena linea, disporre la prosecuzione del treno fino alla prima LdS utile per effettuare incroci e precedenza, indicata dal Responsabile Circolazione, purché il SSB sia presente e regolarmente inserito ed efficiente.

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

- 44. In ogni caso, il Responsabile Circolazione, se i tempi di sostituzione dell'Agente di Condotta risultassero incompatibili con le esigenze di circolazione, o in assenza delle determinazioni da parte del Referente Accreditato dell'IF, potrà adottare le procedure per lo sgombero della linea.
- 45. Il Responsabile Circolazione indicherà al DCO le determinazioni dell'IF e le decisioni assunte.

Caduta connessione radio in linea o nella LdS

- 46. I commi precedenti non si applicano qualora cada la connessione radio nelle modalità operative Supervisione Completa (FS) o con Marcia a Vista (OS) con l'intervento della frenatura d'emergenza fino all'arresto del treno. In tal caso, per la ripresa della corsa l'AdC dovrà essere autorizzato dal DCO con apposita prescrizione.

PARTE NONA: PROLUNGATA SABBIATURA

Prolungata sabbiatura

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

PARTE DECIMA: AVARIE DI UN'APPARECCHIATURA DI BORDO

Avarie di un'apparecchiatura di bordo

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

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

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

Avaria dei segnali di testa e di coda dei treni

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

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

in cui sia possibile riparare o sostituire le luci anteriori o sostituire il veicolo interessato.

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

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

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

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

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

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

Articolo 22 – Soccorso ai treni

Direzione e coordinamento delle operazioni

1. In caso di impossibilità di marcia di un treno per cui si renda necessario procedere allo sgombero dell'Infrastruttura, il ruolo di direzione e coordinamento è assunto da STA, che stabilisce la modalità più idonea per l'attività in questione, secondo quanto stabilito nel PIR.

Mezzi di soccorso

2. Per il soccorso ai treni possono essere utilizzati unità di trazione o treni circolanti a seguito del treno da soccorrere, sulla base di accordi tra il DCO ed il Referente Accreditato dell'IF.

Preavviso di soccorso

3. Al verificarsi di inconvenienti che lascino presumere la necessità di dover richiedere soccorso, l'AdC deve darne immediato preavviso verbale al DCO, fornendo tutte le informazioni necessarie, per gli adempimenti di competenza del DCO.

Richiesta di soccorso

4. L'AdC che ha dato il preavviso verbale di soccorso, se il problema permane, deve fare richiesta di soccorso entro il tempo stabilito nel PIR, con le modalità di cui al successivo comma 5; in caso contrario deve comunicare la disdetta e, se necessario, notificare con comunicazione registrata le eventuali limitazioni di velocità relative al successivo percorso. Se entro il suddetto tempo stabilito il DCO non ha ricevuto ulteriori informazioni dall'AdC (richiesta di soccorso con comunicazione registrata o disdetta verbale) deve ordinare con comunicazione registrata all'AdC di mantenere il treno fermo.
5. La richiesta di soccorso, completa di tutti i dati, deve essere indirizzata, con comunicazione registrata, dall'AdC al DCO che ha ricevuto il preavviso, utilizzando la seguente formula: "DCO MERANO TRENO ... (numero) TONN. ... (massa del treno) FERMO PER GUASTO (precisare il guasto quando possibile) (oppure: PER SVIO, INVESTIMENTO, ecc.) PROSSIMITÀ KM ... (indicare il punto singolare più vicino quando possibile) (oppure: NELLA STAZIONE DI ...). OCCORRE SOCCORSO (aggiungendo, quando ne sia il caso: CARRO ATTREZZI, MEZZI PER IL TRASBORDO, MEDICI, ecc.)".
6. L'AdC di un treno che ha richiesto soccorso deve provvedere a esporre o far esporre in punto opportuno un segnale di arresto a mano che servirà da orientamento per il convoglio di soccorso.
7. Fatta la domanda di soccorso, ancorché venga in seguito a cessarne il bisogno, il treno fermo in linea non deve più muoversi in nessuna direzione prima dell'arrivo del soccorso stesso o di una specifica comunicazione registrata del DCO. Solo in caso di imminente pericolo è ammesso, in entrambi i sensi, lo spostamento del treno per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentono e facendo possibilmente precedere il convoglio da un agente con segnale a mano ad una distanza di 1200 metri.

8. Nel caso la richiesta di soccorso riguardi il treno fermo fra la stazione di Merano e Lagundo, il DCO deve informare il DM di Merano, trasmettendogli la seguente comunicazione registrata: "DM MERANO TRENO ... FERMO IN LINEA PROSSIMITÀ KM ... - CHIESTO SOCCORSO (e occorrendo: CARRO ATTREZZI, MEZZI PER IL TRASBORDO, MEDICI, ecc.)" e prendere con la stazione stessa gli eventuali accordi del caso.

Invio del soccorso

9. Per l'invio del convoglio di soccorso deve essere effettuato un treno straordinario, ad eccezione del caso di cui al comma 18. Il convoglio di soccorso deve essere inoltrato in linea da una delle LdS attigue al binario occupato. Il DCO deve autorizzare di iniziativa, per iscritto, il convoglio di soccorso o deve darne incarico scritto al DM della stazione di Merano dalla quale viene effettuato l'inoltro.

Prescrizioni al convoglio che effettua il soccorso

10. Il DCO/DM che invia il convoglio di soccorso sul binario occupato deve impartire, con comunicazione registrata, le necessarie istruzioni all'AdC del convoglio di soccorso stesso, che circola in ogni caso come treno, come di seguito precisato. In presenza di "PCF" o "POC" nel tratto interessato, devono essere osservate anche le norme di esercizio della IEITE.

INVIO DEL MEZZO DI SOCCORSO IN CODA AL TRENO FERMO

11. Nel caso in cui il treno da soccorrere sia fermo sull'unica sezione di Blocco, il DCO/DM deve notificare all'AdC del mezzo di soccorso, con comunicazione registrata, oltre alle ulteriori prescrizioni occorrenti, le seguenti prescrizioni:
 - ADC TRENO ... SARETE ISTRADATI SUL BINARIO DI LINEA PER SOCCORRERE TRENO ... FERMO IN PROSSIMITÀ KM ... FRA ... E ...;
 - SUPERATE IL SEGNALE O STOP MARKER DI PARTENZA (unico o ESTERNO) DI ...;
 - MARCIA A VISTA NON SUPERANDO LA VELOCITÀ DI 30 KM/H SULL'ITINERARIO DI PARTENZA;
 - PROSEGUITE CON MARCIA A VISTA NON SUPERANDO LA VELOCITÀ DI 30 KM/H E ARRESTATEVI AL SEGNALE D'ORIENTAMENTO POSTO A PROTEZIONE DEL TRENO FERMO DA DOVE AVANZERETE CON LE NECESSARIE CAUTELE PER ACCOSTARVI ALLO STESSO PER LE OPERAZIONI DI AGGANCIAMENTO;
 - DOPO L'AGGANCIAMENTO LA RIPRESA DELLA CORSA VERSO ... POTRÀ AVVENIRE A SEGUITO AUTORIZZAZIONE DEL ... (DCO/DM).

12. Nel caso in cui il treno da soccorrere sia fermo su una sezione di Blocco intermedia, il DCO deve notificare all'AdC del mezzo di soccorso, con comunicazione registrata, oltre alle ulteriori prescrizioni occorrenti, le seguenti prescrizioni:

- ADC TRENO ... SARETE ISTRADATI SUL BINARIO DI LINEA PER SOCCORRERE TRENO ... FERMO IN PROSSIMITÀ KM ... FRA ... E ...;
- AVANZATE FINO AL SEGNALE LOCATION MARKER DI FINE SEZIONE (segnale di blocco che protegge la sezione occupata dal treno da soccorrere) CON LA MODALITA' OPERATIVA CONCESSA DAL SISTEMA;
- AVANZATE DAL SEGNALE STOP MARKER DI FINE SEZIONE ... CON MARCIA A VISTA NON SUPERANDO LA VELOCITÀ DI 30 KM/H E ARRESTATEVI AL SEGNALE D'ORIENTAMENTO POSTO A PROTEZIONE DEL TRENO FERMO DA DOVE AVANZERETE CON LE NECESSARIE CAUTELE PER ACCOSTARVI ALLO STESSO PER LE OPERAZIONI DI AGGANCIAMENTO;
- DOPO L'AGGANCIAMENTO LA RIPRESA DELLA CORSA VERSO ... POTRÀ AVVENIRE A SEGUITO AUTORIZZAZIONE DEL ... (DCO).

INVIO DEL MEZZO DI SOCCORSO IN TESTA AL TRENO FERMO

13. Il DCO/DM, dopo aver accertato che il treno precedente a quello fermo in linea è giunto nella LdS da dove sarà inviato il mezzo di soccorso, deve notificare all'AdC del mezzo di soccorso, con comunicazione registrata, oltre alle ulteriori prescrizioni occorrenti, le seguenti prescrizioni:

- ADC TRENO ... SARETE ISTRADATI SUL BINARIO DI LINEA PER SOCCORRERE TRENO ... FERMO IN PROSSIMITÀ KM ... FRA ... E ...;
- SUPERATE IL SEGNALE O STOP MARKER DI PARTENZA DI ... (unico o ESTERNO);
- MARCIA A VISTA NON SUPERANDO LA VELOCITÀ DI 30 KM/H SULL'ITINERARIO DI PARTENZA;
- PROSEGUITE CON MARCIA A VISTA NON SUPERANDO LA VELOCITÀ DI 30 KM/H E ARRESTATEVI AL SEGNALE D'ORIENTAMENTO POSTO A PROTEZIONE DEL TRENO FERMO DA DOVE AVANZERETE CON LE NECESSARIE CAUTELE PER ACCOSTARVI ALLO STESSO PER LE OPERAZIONI DI AGGANCIAMENTO;
- DOPO L'AGGANCIAMENTO LA RIPRESA DELLA CORSA VERSO ... POTRÀ AVVENIRE A SEGUITO AUTORIZZAZIONE DEL ... (DCO/DM).

OPERAZIONI TECNICHE PROPEDEUTICHE ALLA RIPARTENZA

Aggancio

14. In tutti i casi di soccorso, all'aggancio dei due convogli deve provvedere il personale del treno che ha richiesto soccorso.

Ripresa della marcia

15. Al termine delle operazioni tecniche necessarie, l'AdC del treno soccorso ne darà comunicazione registrata al DCO/DM: "DCO/DM MERANO TRENO SOCCORSO N. ... COMPLETE OPERAZIONI PROPEDEUTICHE ALLA RIPARTENZA. RICHIESTA AUTORIZZAZIONE AL MOVIMENTO DI RETROCESSIONE / ALLA RIPRESA DELLA MARCIA VERSO ...". L'AdC del treno unito rispetterà le prescrizioni di movimento in suo possesso per la tratta ed il senso di marcia interessati, unitamente a quelle ulteriori notificate dal DCO/DM all'atto dell'autorizzazione alla ripresa della corsa. Il numero del treno unito è quello del treno che ha richiesto il soccorso.

16. Nel caso di prosecuzione verso la stazione successiva, nel senso della marcia del treno soccorso, il treno, dopo aver ricevuto l'autorizzazione dal DCO/DM di competenza: "TRENO N. ... - SIETE AUTORIZZATO A RIPRENDERE LA MARCIA" riprenderà la marcia secondo le norme comuni.

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

17. Nel caso di movimento di retrocessione, rispetto al senso della marcia del treno soccorso, il treno si muoverà con le norme previste per la retrocessione dei treni.

SOCCORSO CON TRENO AL SEGUITO

Soccorso con treno al seguito

18. È consentito il soccorso di un treno viaggiatori fermo in linea con un altro treno circolante a seguito qualora esistano le seguenti condizioni:

- a) assenza di guasti o anomalità al Blocco Radio già a conoscenza del personale del treno o del DCO;
- b) la possibilità del soccorso con treno al seguito sia ammessa dalle procedure dell'IF coinvolta;
- c) la pendenza massima dei tratti di linea interessati non sia superiore al 15‰.
- d) p.m.

19. Il provvedimento deve essere autorizzato d'intesa tra il DCO ed il Referente Accreditato dell'IF interessata, la quale indicherà anche la LdS fino alla quale i due convogli devono viaggiare uniti.
20. Le norme di esercizio sono analoghe a quelle previste per il caso di soccorso con mezzo di soccorso in coda al treno fermo, ad eccezione del numero del treno unito che, in questo caso, è quello del treno che ha prestato soccorso. Resta inteso quindi che l'eventuale comunicazione di "giunto" debba essere richiesta, dal DCO, all'AdC del treno che ha prestato soccorso.

Compiti delle IF

21. In tutti i casi di soccorso, l'IF dovrà elaborare apposite procedure interne per disciplinare tutti gli aspetti relativi alle operazioni di aggancio ed ai controlli del proprio personale. Resta inteso che in tutti i casi il convoglio unito deve rispettare i limiti stabiliti dalle norme tecniche di esercizio della PGOS-IF/PGOS-STA.
22. p.m.

Trasbordo

23. Il trasbordo può essere effettuato previ accordi tra il Referente Accreditato dell'IF e il DCO con un altro treno sullo stesso binario utilizzando il marciapiede secondo le procedure della IF interessata.
24. Il trasbordo in linea o in LdS sprovvisto di marciapiede dei viaggiatori su un altro treno attiene esclusivamente all'ambito di competenza dell'IF che deve definire specifiche procedure interne che comprendano anche la preventiva verifica, da parte del personale dell'IF interessata, di tutte le condizioni di sicurezza (utilizzabilità della sede ferroviaria per la discesa dei viaggiatori, condizioni ambientali in cui si effettua il trasbordo, ecc.) per i viaggiatori e per il personale dei treni. Le comunicazioni all'AdC del treno soccorritore fra cui, in particolare, il punto di fermata di quest'ultimo più adatto allo scopo e le modalità di avvicinamento, sono disciplinate dalle specifiche procedure dell'IF interessata.
25. p.m.
26. L'IF deve prevedere delle procedure interne finalizzate all'accertamento, prima della richiesta di autorizzazione alla ripresa della corsa a conclusione delle operazioni di trasbordo, che la sede ferroviaria sia libera da persone, attrezzature o altri ostacoli.
27. La ripresa della corsa del treno su cui sono stati trasbordati i viaggiatori può avvenire solo dopo autorizzazione, con comunicazione registrata, del DCO all'AdC del treno soccorritore, integrata con eventuali ulteriori prescrizioni occorrenti relative alla circolazione in linea.

Articolo 23 – p.m.

Articolo 24 – Sospensione dal servizio sulla linea

1. In orario sono previsti dei periodi di sospensione, durante i quali non circolano treni ed i passaggi a livello restano in posizione di apertura. Il DCO può lasciare il servizio dopo l'arrivo dell'ultimo treno nella LdS termine corsa.
2. Durante il periodo di sospensione i segnali virtuali di protezione delle stazioni devono essere mantenuti a via impedita, mentre i deviatori allacciati ai binari di corsa e quelli realizzanti l'indipendenza da essi devono essere assicurati per il libero percorso sui binari stessi.
3. Le specifiche procedure per la ripresa della circolazione sono disciplinate dal G.I..

Articolo 24 – Servizio in tempo di neve

Sgombro della neve

1. Per lo svolgimento del servizio in tempo di neve, devono essere emanate specifiche disposizioni organizzative da parte del GI.

Circolazione del treno spartineve

2. L'iniziativa per la richiesta della circolazione del treno spartineve spetta agli Agenti del Servizio Lavori.

Il treno spartineve:

- a. se sprovvisto di SBB adeguato circola secondo le norme previste per i Mezzi d'Opera sul tratto di binario interrotto;
- b. deve essere scortato da un Agente del Servizio Lavori.

Il treno spartineve circola sempre isolato.

3. L'Agente del Servizio Lavori di scorta al treno spartineve qualora accerti che, in conseguenza del lavoro svolto, in una LdS un tratto di binario affiancato sia stato ingombrato in misura da impedirne la circolabilità, deve avvisare subito il DCO.

BOZZA

Allegati

Allegato 1 – p.m.

Allegato 1bis – Disposizioni per l’Esercizio in Telecomando

Allegato 2 – p.m.

Allegato 3 – p.m.

Allegato 4 – Comunicazioni Verbali Registrate

Allegato 4.1 - M40 manovra

Allegato 5 – Repertorio dei Moduli di prescrizione ai treni

Allegato 5.1 - M3

Allegato 5.2 - M40

Allegato 5.3 - M40a

Allegato 5.4 - M40 ETCS (MA - RS)

Allegato 5.5 - M40 RTB

Allegato 5.6 - RMPM

Allegato 5.7 - M100b

Allegato 5.8 – L249

Allegato 6 – Registri, prospetti e avvisi

Allegato 6.1 - M42

Allegato 6.2 - M55

Allegato 6.3 - M53

Allegato 6.4 - M50

Allegato 6.5 - M50a

Allegato 6.6 - M100h

Allegato 6.7 - M40 INT LdS

Allegato 6.8 - M40 INT Linea

Allegato 6.9 - M40 DISAL

Allegato 7 – Determinazione delle precedenze in orario

Allegato 8 – Determinazione degli incroci d'orario e di fatto

Allegato 9 – p.m.

Allegato 10 – p.m.

Allegato 11 – p.m.

BOLLA

Approvato dal Direttore

dell'Esercizio

Disposizione x xxxx

Bolzano, xx xx xxxx