

DEIF n° 41.4

del 16/05/2014

In vigore dalle ore 00.01 del 25/06/2014

RIORDINO NORMATIVO MODIFICHE AL REGOLAMENTO SUI SEGNALI INTRODOTTE DALLA DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO RFI N. 01/2014 E CORRELATE PROCEDURE APPLICATIVE DI TRENITALIA

Annulla e sostituisce	Recepisce/Integra
DEIF 41.3 del 31 marzo 2014	Disposizione di Esercizio n. 01/2014 di RFI del 27/01/2014
Le modifiche rispetto alla DEIF 41.3 sono riportate a margine con l'apposito simbolo	Disposizione di Esercizio n. 04/2014 di RFI del 26/03/2014

INDICE

1. PREMESSA.....	2
2. MODIFICHE AL REGOLAMENTO SUI SEGNALI (RS) INTRODOTTE DALLA DISP. RFI 01/2014 E CORRELATE PROCEDURE APPLICATIVE IN AMBITO TRENITALIA ...	6
2.1 MODIFICHE AL TITOLO DI RS.....	6
2.2 MODIFICHE ALL'ART. 19 RS.....	6
2.2.1 Procedura applicativa Trenitalia correlata a modifica art. 19 RS	6
2.3 MODIFICHE ALL'ART. 21 RS.....	6
2.3.1 Procedura applicativa Trenitalia correlata a modifica art. 21/1 RS	7
2.4 MODIFICHE ALL'ART. 21 BIS RS	7
2.5 MODIFICHE ALL'ART. 22 RS.....	8
2.6 MODIFICHE ALL'ART. 23 RS.....	8
2.7 MODIFICHE ALL'ART. 24 RS.....	8
2.7.1 Procedura applicativa Trenitalia correlata a modifica art. 24 RS	11

2.7.1.1	<i>Autorizzazione al movimento.....</i>	<i>11</i>
2.7.1.2	<i>Autorizzazione alla partenza da parte del regolatore della circolazione.....</i>	<i>12</i>
2.7.1.3	<i>Operazioni propedeutiche alla partenza.....</i>	<i>13</i>
2.7.1.4	<i>Procedura per la richiesta e la concessione del “pronti” del Capotreno (CT).....</i>	<i>14</i>
2.7.1.5	<i>Procedura per la partenza da una località di servizio senza la protezione offerta dal sistema SCMT/SSC.....</i>	<i>18</i>
2.8	<i>MODIFICHE ALL’ART. 24 BIS RS</i>	<i>20</i>
2.9	<i>MODIFICHE ALL’ART. 25 RS</i>	<i>20</i>
2.9.1	<i>Procedura applicativa Trenitalia correlata a modifica art. 25 RS.....</i>	<i>21</i>
2.10	<i>MODIFICHE ALL’ART. 41 RS.....</i>	<i>21</i>
2.11	<i>MODIFICHE ALL’ART. 48 RS.....</i>	<i>21</i>
2.12	<i>MODIFICHE ALL’ART. 48 TER RS.....</i>	<i>21</i>
2.13	<i>MODIFICHE ALL’ART. 49 RS.....</i>	<i>22</i>
2.14	<i>MODIFICHE ALL’ART. 51 RS.....</i>	<i>23</i>
2.15	<i>MODIFICHE ALL’ART. 51 BIS RS</i>	<i>24</i>
2.16	<i>MODIFICHE ALL’ART. 52 RS.....</i>	<i>25</i>
2.17	<i>MODIFICHE ALL’ART. 53 RS.....</i>	<i>26</i>
3.	<i>TABELLA DI COMPARAZIONE TRA LE OPERAZIONI.....</i>	<i>27</i>
4.	<i>DISTRIBUZIONE</i>	<i>28</i>
	<i>TABELLA</i>	<i>29</i>
	<i>ALLEGATO 1 - CRITERI PER L’AGGIORNAMENTO DEI FASCICOLI LINEA</i>	<i>30</i>

1. PREMESSA

Come previsto dalla DEIF 40 r. v., le modifiche normative derivanti dal recepimento dei nuovi principi/criteri del Regolamento Circolazione Ferroviaria emanato dall’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) con Decreto n. 4/2012 del 9 agosto 2012 (non consegnato al personale) per le quali è necessaria l’emissione da parte di RFI di apposite disposizioni/prescrizioni di esercizio (procedure di interfaccia), per quanto di applicazione da parte delle Imprese Ferroviarie vengono recepite in ambito Trenitalia attraverso l’emissione di apposite DEIF/PEIF.

In particolare, con la:

Disposizione di Esercizio RFI n. 01 del 27 gennaio 2014

“Procedura di interfaccia inerente a:

- **partenza dei treni;**

- **disciplina dei rapporti fra regolatore della circolazione e personale dei treni;**
- **Repertorio dei moduli;**
- **comunicazioni verbali registrate.**

Rifusione"

(non consegnata al personale) RFI recepisce in un unico documento, senza modificarli, i contenuti della Disposizione di Esercizio n. 12/2013 di RFI del 26 luglio 2013 aggiornata con nota RFI\DTC\A0011\P\2013\0003279 del 30/10/2013, della Disposizione di Esercizio n. 14/2013 di RFI del 04 novembre 2013 e relativi chiarimenti comunicati con nota RFI-DTC\A0011\P\2013\0003641 del 28/11/2013, della Disposizione di Esercizio n. 18/2013 di RFI del 26 novembre 2013, documenti (non consegnati al personale) già recepiti all'interno della DEIF 41.2 ¹.

Con la Disposizione di Esercizio n. 01/2014 del 27/01/2014, pertanto, RFI ribadisce le procedure d'interfaccia fra RFI e le Imprese Ferroviarie (IF) in applicazione dei seguenti principi contenuti nel Regolamento per la Circolazione Ferroviaria emanato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) con decreto n. 4/2012 del 9 agosto 2012:

- *lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione fra operatori, ... 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 (punto 1.7);*
- *la circolazione ferroviaria prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dal regolatore della circolazione all'agente di condotta. Qualora le incombenze di cui sopra non siano direttamente svolte dall'agente di condotta, devono essere emanate apposite procedure di dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'agente di condotta e gli altri agenti incaricati di svolgere le citate incombenze (punto 1.8);*
- *ogni indicazione fornita dal sistema di segnalamento deve essere visibile dall'agente di condotta con continuità dal proprio posto di guida, per tutto il tempo in cui è valida per quel treno e per un periodo di tempo che permetta all'agente di condotta stesso di receperne completamente e correttamente il significato (punto 5.3);*

¹ L'entrata in vigore della Disposizione di Esercizio RFI n. 01/2014 è rinviata alle ore 0,01 del 25 giugno 2014 come da Disposizione di Esercizio RFI n. 04/2014 del 26/03/2014 (non consegnata al personale).

- *l'agente di condotta prima della partenza del treno deve acquisire evidenza che siano state consegnate a lui e agli altri agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno, il supporto di cui al punto 4.16, quando previsto, e le prescrizioni di movimento e tecniche necessarie; egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida punto (9.3);*
- *l'agente di condotta può partire solo dopo aver ricevuto conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza, incluso, per i treni viaggiatori, l'incarozzamento, e aver verificato che il sistema di segnalamento abbia concesso l'autorizzazione al movimento (punto 9.4);*
- *qualora l'autorizzazione al movimento non sia indirizzata dal sistema di segnalamento univocamente al treno a cui si riferisce, la partenza deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione (punto 9.5);*
- *qualora, in seguito ad una anomalia che interessi la sicurezza della circolazione, si verifichi l'arresto dei treni, la ripresa della corsa deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione di giurisdizione previa adozione di tutti i necessari controlli e provvedimenti atti ad assicurare il proseguimento del treno in condizioni di sicurezza e notifichi all'agente di condotta delle modalità per la ripresa ed il proseguimento della corsa (punto 10.5).*

La Disposizione di Esercizio RFI n. 01/2014 del 27/01/2014 (d'ora in avanti Disp. RFI 01/2014) è costituita da due parti concettualmente distinte:

- 1) modifica di alcune parti del Regolamento sui Segnali relativamente alla partenza dei treni e altri aspetti;
- 2) disciplina dei rapporti fra regolatore della circolazione e personale dei treni, che introduce il "Repertorio dei moduli" nonché le norme e il formulario per lo scambio delle comunicazioni verbali registrate fra il regolatore della circolazione e l'agente di condotta.

Per ottimizzare l'ergonomicità di applicazione da parte del personale, in ambito Trenitalia la Disp. RFI 01/2014 viene recepita attraverso due distinte disposizioni (redatte a seguito di valutazione del rischio) e in particolare:

- la citata parte 1) con la presente DEIF, come specificato nei successivi paragrafi, in cui si riportano le modifiche al Regolamento sui Segnali e, in corri-

spondenza delle stesse, ove previsto, le correlate procedure applicative in ambito Trenitalia;

- la citata parte 2) con la DEIF 42 r. v. a cui pertanto si rimanda per gli aspetti correlati.

Ai fini della Disp. RFI 01/2014 e, di conseguenza, della presente DEIF, per “regolatore della circolazione” deve intendersi: il Dirigente Movimento (DM), il Dirigente Centrale Operativo (DCO), il DM del Posto Comando (DPC), nonché l’agente di guardia (AG) delle stazioni disabilitate limitatamente ai movimenti sui binari di corretto tracciato ed esclusivamente nell’ambito della località di servizio da lui presenziata.

La DEIF 41 e la DEIF 42 entrano in vigore contestualmente all’entrata in vigore della Disp. RFI 01/2014.

Nell’attesa della modifica dei testi normativi, e a seguito della citata valutazione del rischio, si dispone che nell’ambito di applicazione della presente DEIF la bandiera verde e la lanterna verde in dotazione al Personale di Accompagnamento Treni vengano utilizzate per la concessione del “pronti” da parte del Capotreno all’Agente di Condotta, secondo la procedura di cui al successivo punto 2.7.1.4.

Sono escluse dall’applicazione della Disp. RFI 01/2014 e, di conseguenza, delle DEIF 41 r. v. e DEIF 42 r. v., la tratta di confine Gorizia – Nova Gorica e le linee nelle quali il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci.

Su tale tratta e su tali linee relativamente a:

- partenza dei treni;
- disciplina dei rapporti fra regolatore della circolazione e personale dei treni;
- repertorio dei moduli;

continuano a valere le norme previgenti all’entrata in vigore della Disp. RFI 12/2013.

In particolare su queste ultime linee la bandiera verde e la lanterna verde in dotazione al Personale di Accompagnamento Treni continuano a essere utilizzate da parte del Capotreno per impartire l’ordine di partenza nei casi previsti.

La DEIF 41.3 recepisce segnatamente al punto 2.7.1.5 “Procedura per la par-

tenza da una località di servizio senza la completa protezione offerta dal sistema SCMT/SSC", l'esplicitazione della procedura prevista dall'art. 8 della Disposizione di Esercizio RFI n. 01/2014 del 27/01/2014.

2. MODIFICHE AL REGOLAMENTO SUI SEGNALI (RS) INTRODOTTE DALLA DISP. RFI 01/2014 E CORRELATE PROCEDURE APPLICATIVE IN AMBITO TRENITALIA

2.1 MODIFICHE AL TITOLO DI RS

Il titolo è così modificato:

Regolamento sui segnali in uso sulla infrastruttura ferroviaria nazionale.

2.2 MODIFICHE ALL'ART. 19 RS

Il testo del primo capoverso dell'articolo 19 è così sostituito:

Quando la locomotiva deve lasciare tutto o parte del treno in linea per recarsi alla prossima stazione con ordine di ritornare a prendere i veicoli lasciati, la prima parte del treno non dovrà portare la segnalazione di coda.

2.2.1 Procedura applicativa Trenitalia correlata a modifica art. 19 RS

Poiché il dimezzamento dei treni non è più ammesso (ved. Manuale di Mestiere Condotta e DEIF 40 r. v.), il nuovo art. 19 RS deve intendersi applicabile nei casi previsti dal Manuale di Mestiere Condotta di Trenitalia punto 0.3.2 bis e ISPAT allegato 1 art. 1 c. 2 bis.

2.3 MODIFICHE ALL'ART. 21 RS

Il testo dell'articolo 21 è così sostituito:

1. L'agente che si accorge di qualche fatto per il quale si richiede o si ritenga prudente arrestare il treno sul quale egli presta servizio deve senz'altro azionare il freno continuo e attenersi alle procedure stabilite dall'IF di appartenenza al fine di richiamare l'attenzione dell'agente di condotta.

2. Quando il personale di un treno abbia rilevato l'esistenza di un pericolo su un binario della linea o altra anomalia che possa compromettere la sicurezza della circolazione deve provvedere ad arrestare la circolazione con i mezzi di cui dispone, adottando, in quanto applicabili, i provvedimenti di cui all'art. 27.

2.3.1 Procedura applicativa Trenitalia correlata a modifica art. 21/1 RS

L'agente che si accorge di qualche fatto per il quale si richiede o si ritenga prudente arrestare il treno sul quale egli presta servizio, dopo aver azionato il freno continuo deve porsi immediatamente in contatto telefonico col Personale di Condotta per comunicargli l'anomalia.

2.4 MODIFICHE ALL'ART. 21 BIS RS

All'articolo 21 *bis* sono apportate le seguenti modifiche:

- *Il quarto capoverso della lettera a) del comma 1 del paragrafo B) è così sostituito:*

Se il treno è fermo il personale di condotta riprenderà la corsa attenendosi alle procedure previste agli artt. 24 e 25.

- *Il terzo capoverso della lettera b) del comma 1 del paragrafo B) è così sostituito:*

Il personale di condotta, dopo la predetta conferma, riprenderà la corsa attenendosi alle procedure previste agli artt. 24 e 25 e proseguirà con marcia a vista non superando mai la velocità di 30 km/h fino al successivo segnale fisso.

- *Il terzo capoverso della lettera c) del comma 1 del paragrafo B) è così sostituito:*

Il personale di condotta, dopo la predetta richiesta e conferma, riprenderà la corsa attenendosi alle procedure previste agli artt. 24 e 25 e nel rispetto degli ordini ricevuti con l'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione.

- *Il terzo capoverso del comma 2 del paragrafo B) è così sostituito:*

Il personale di condotta deve:

- porre le apparecchiature di bordo ERTMS/ETCS in stato "Isolato" solo dopo aver ricevuto l'Autorizzazione al Movimento con Apposita Prescrizione;

- riprendere la corsa attenendosi alle procedure previste agli artt. 24 e 25 e nel rispetto degli ordini ricevuti.

In tali condizioni non dovrà essere mai superata la velocità di 50 km/h.

2.5 MODIFICHE ALL'ART. 22 RS

All'articolo 22 è apportata la seguente modifica:

- *Il testo del comma 6 è così sostituito:*

6. La mancanza o l'imperfetta indicazione dei segnali prescritti dal presente Regolamento o eventualmente ordinati con disposizioni speciali, impongono l'arresto. Nel caso di segnali fissi l'agente di condotta dovrà regolarsi come prescritto agli artt. 58 e 59. Nel caso di segnali a mano l'agente di condotta non dovrà riprendere la corsa senza aver ricevuto l'autorizzazione con comunicazione registrata del regolatore della circolazione, tenendo presente che l'arresto può essere evitato nei soli casi specificati all'art. 32 comma 2 e all'art. 34 comma 2 del presente Regolamento.

2.6 MODIFICHE ALL'ART. 23 RS

All'articolo 23 è apportata la seguente modifica:

- *Il primo capoverso è così sostituito:*

I mezzi in uso per le segnalazioni a mano sulle linee e nelle stazioni sono: la bandiera, la lanterna, la tromba e la torcia a fiamma rossa.

2.7 MODIFICHE ALL'ART. 24 RS

Il titolo e il testo dell'articolo 24 sono così sostituiti:

Art. 24

PARTENZA DEI TRENI

1. La partenza dei treni avviene d'iniziativa dell'agente di condotta che può partire solo dopo aver ottenuto:

- a) **l'autorizzazione al movimento** concessa dal sistema di segnalamento o, in caso ciò non si verificasse, dal regolatore della circolazione con specifica prescrizione di movimento;
- b) **la conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza**, secondo le specifiche procedure stabilite dall'IF di appartenenza;
- c) **l'autorizzazione alla partenza** con comunicazione registrata del regolatore della circolazione (utilizzando la formula "*Con segnale disposto a via libera si autorizza partenza treno dal binario ...*"), nei casi specificati al successivo comma.

Inoltre, nelle stazioni dove ciò è previsto, l'agente di condotta può partire solo dopo aver acquisito l'evidenza che siano stati consegnati i documenti orario e le prescrizioni tecniche necessarie, nonché il Riepilogo delle prescrizioni di movimento e le eventuali prescrizioni di movimento.

2. L'autorizzazione alla partenza di cui alla lettera c) del comma 1 è richiesta qualora:

- a) il binario da cui avviene la partenza sia dotato di segnale di partenza comune a più binari non integrato da distinto segnale sussidiario di partenza o da indicatore basso di partenza o da segnale basso luminoso atto a fornire la segnalazione di due luci bianche verticali lampeggianti riferito al binario stesso;
- b) il binario da cui avviene la partenza sia dotato di segnale di partenza comune a più binari e il segnale sussidiario di partenza non si disponga a via libera o l'indicatore basso di partenza o il segnale basso luminoso non fornisca la segnalazione lampeggiante;
- c) il binario da cui avviene la partenza sia dotato di segnale di partenza comune a più binari e il segnale sussidiario di partenza o l'indicatore basso di partenza o il segnale basso luminoso atto a fornire la segnalazione lampeggiante non sia visibile dalla cabina di guida. Tale situazione contingente deve essere segnalata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione, affinché questi possa concedere l'autorizzazione alla partenza;
- d) il binario da cui avviene la partenza sia dotato di segnale di partenza comune a più binari e questo segnale e l'eventuale segnale sussidiario di partenza, l'indicatore basso di partenza o segnale basso luminoso atto a fornire la segnalazione lampeggiante non siano visibili dalla cabina di guida. Tale situazione contingente deve essere segnalata dall'agente di condotta al regolatore della circolazione, affinché questi possa concedere

- l'autorizzazione alla partenza o, se necessario, l'autorizzazione al movimento;
- e) il binario da cui avviene la partenza sia dotato di segnale di partenza distinto per binario e questo e l'eventuale indicatore alto di partenza, per situazioni contingenti, non siano visibili dalla cabina di guida.
3. Nei casi di cui al comma 2, lettere c), d) ed e) le IF possono prevedere, emanando apposite procedure, che l'agente di condotta si avvalga di altro personale delle IF stesse, purché debitamente istruito.
4. Nel Fascicolo Linea devono essere indicati i binari muniti di segnale di partenza comune, specificando l'esistenza o meno del segnale sussidiario di partenza (art. 51, comma 2), dell'indicatore basso di partenza (art. 51, comma 2ter) o del segnale basso luminoso atto a fornire la segnalazione di luci bianche verticali lampeggianti (art. 52, comma 3bis).
5. Il regolatore della circolazione, prima di concedere l'autorizzazione al movimento per mezzo del sistema di segnalamento o con apposita prescrizione, deve verificare che nulla osti alla partenza del treno, in base alle specifiche procedure per la gestione della circolazione.
6. Il personale del treno deve di propria iniziativa provvedere a tutto quanto è di sua spettanza perché il treno sia pronto a partire all'ora stabilita. Spetta unicamente al personale dell'IF interessata, in base alle specifiche procedure stabilite dall'IF stessa, confermare all'agente di condotta il completamento delle operazioni propedeutiche alla partenza del treno.
7. Nel caso di arresto di un treno a un segnale di una località di servizio, salvo i casi di cui al successivo comma 8, l'agente di condotta può riprendere la corsa dopo la disposizione a via libera del segnale, oppure, nel caso di movimento a via impedita, dopo l'attivazione del segnale di avanzamento o di avvio o il ricevimento delle prescrizioni necessarie.
- Analoga procedura deve essere rispettata, dopo il ricevimento dell'autorizzazione al movimento, anche nel caso di ripresa della corsa da un segnale imperativo di località di servizio su linea munita di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2.

8. Nei casi di cui al precedente comma 7, qualora l'arresto del treno avvenga sui binari di stazione oppure in corrispondenza di punti singolari in cui sia possibile svolgere servizio (e tali punti siano esplicitamente indicati nel Fascicolo Linea), l'agente di condotta può riprendere la corsa solo dopo aver ricevuto la conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza, secondo le specifiche procedure stabilite dall'IF di appartenenza e, nei casi previsti all'art. 24 comma 2, anche l'autorizzazione alla partenza da parte del regolatore della circolazione.

9. Le specifiche norme per l'indicazione nell'orario di servizio dei punti singolari in cui è possibile svolgere servizio sono emanate da RFI.

2.7.0 Premessa

Sui treni viaggiatori, oltre all'agente di condotta è obbligatoria la presenza del Capotreno (CT), che deve essere in possesso di abilitazione AT2 o modulo D del sistema previgente.

2.7.1 Procedura applicativa Trenitalia correlata a modifica art. 24 RS

2.7.1.1 Autorizzazione al movimento

L'autorizzazione al movimento concessa dal sistema di segnalamento:

- sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 corrisponde all'autorizzazione al movimento concessa da detto sistema;
- sui segnali di 1^a categoria delle altre linee l'autorizzazione al movimento corrisponde alla indicazione di "via libera" con o senza limitazioni di velocità oppure alla indicazione di "via libera" con o senza avviso di via impedita; su determinati segnali di 1^a categoria, quando disposti a via impedita, si può ricevere una "specificata" autorizzazione al movimento concessa dal sistema attraverso l'accensione di particolari segnalazioni (segnali di avanzamento e di avvio a luci fisse, lettere luminose "A" e "D" a luce fissa o lampeggiante, segnale di "prosecuzione d'itinerario" attivo²).

Nel caso in cui, per situazioni non programmabili (come ad esempio condizioni atmosferiche avverse), il segnale che comanda la partenza del proprio

² I segnali di avanzamento e di avvio a luci lampeggianti e le lettere "P" luminose e non, poste sui segnali permissivi, non rappresentano autorizzazioni al movimento.

treno o il suo aspetto di concessione dell'autorizzazione al movimento non siano visibili dall'agente di condotta, egli deve comunicare tale anormalità al regolatore della circolazione, affinché quest'ultimo provveda ad autorizzare la partenza del treno (comma 2 dell'art. 24 del RS in uso sull'infrastruttura ferroviaria nazionale); nel comunicare tale anormalità l'agente di condotta deve anche specificare la località di servizio, il binario e la direzione d'oltro del treno.

Qualora il sistema di segnalamento non sia in grado di concedere l'autorizzazione al movimento e nemmeno la specifica autorizzazione al movimento di cui al precedente alinea, il regolatore della circolazione potrà concedere, previ accertamenti e provvedimenti di sua competenza, **autorizzazione al movimento tramite specifica prescrizione di movimento.**

2.7.1.2 Autorizzazione alla partenza da parte del regolatore della circolazione

L'**autorizzazione alla partenza** corrisponde al benessere del regolatore della circolazione alla partenza del treno interessato, ovvero alla conferma al PdC da parte del regolatore della circolazione stesso che, per quanto di propria competenza (comandi per la formazione dell'itinerario e la disposizione del segnale per la concessione dell'autorizzazione al movimento e relative verifiche eseguite in base alle indicazioni in suo possesso), l'autorizzazione al movimento è stata concessa. In tale evenienza l'agente di condotta, dopo avviato il treno, deve comunque verificare l'effettiva disposizione per la concessione dell'autorizzazione al movimento del segnale che comanda la partenza del proprio treno e mettersi in condizione di rispettarne le indicazioni.

L'autorizzazione alla partenza da parte del regolatore della circolazione è indispensabile quando l'autorizzazione al movimento non sia indirizzata dal sistema di segnalamento univocamente al treno a cui si riferisce, ovvero nei casi elencati nell'art. 24/2 del *Regolamento sui Segnali in uso sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale*³.

Nel Fascicolo Linea (ved. criteri di aggiornamento in Allegato 1 alla presente DEIF) devono essere indicati i binari muniti di segnale di partenza comune,

³ In ambito Trenitalia non si applica quanto previsto all'art. 24/3 del *Regolamento sui Segnali in uso sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale*.

specificando l'esistenza o meno del segnale sussidiario di partenza (art. 51, comma 2), dell'indicatore basso di partenza (art. 51, comma 2 ter) o del segnale basso luminoso atto a fornire la segnalazione di luci bianche verticali lampeggianti (art. 52, comma 3 bis).

2.7.1.3 Operazioni propedeutiche alla partenza

Le *operazioni propedeutiche alla partenza* sono le attività che devono essere espletate preventivamente alla partenza di un treno e cioè:

1. la formazione del treno nel rispetto dei vincoli derivanti dal numero e ubicazione delle unità di trazione, dalle caratteristiche dei veicoli in composizione e del loro carico, dalla massa e lunghezza del convoglio, dalla massa frenata prescritta e dalle norme di frenatura;
2. la visita tecnica dei veicoli per i treni di materiale ordinario o la visita dell'agente designato per i treni merci aventi origine da località non presenziate da verificatore o per treni merci accantonati da più di 4 e meno di 48 ore;
3. le operazioni ed i controlli sul mezzo di trazione di competenza del Personale di Condotta;
4. gli accertamenti sui veicoli di competenza del Personale di Accompagnamento;
5. la prova del freno;
6. la partecipazione al personale del treno dei documenti orario (scheda treno/scheda orario per il PdC e il CT), dei documenti di scorta (BFC, Lista Veicoli/Foglio Veicoli per il CT quando previsto), delle prescrizioni tecniche e delle prescrizioni di movimento (di queste ultime – tranne quelle legate all'autorizzazione al movimento, che vengono impartite al solo PdC – viene consegnata anche al CT una copia identica a quella del PdC);
7. le operazioni di incarrozzamento dei viaggiatori e di chiusura delle porte.

Le attività che costituiscono le operazioni propedeutiche alla partenza devono essere espletate, tutte o solo alcune, a seconda del contesto (località di origine corsa, località di variazione della composizione, località di fermata di orario; fermata straordinaria) e della tipologia di treno (viaggiatori, merci), da parte del Personale di Formazione Treni, di Verifica, di Condotta e di

Accompagnamento, secondo le procedure stabilite nelle specifiche Disposizioni e Prescrizioni di esercizio di Trenitalia.

Il Personale di Condotta (PdC) acquisisce la conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza, nei casi nei quali le stesse sono previste:

- i) direttamente, per quanto riguarda le attività 3, 5 e 6 (limitatamente a scheda treno/scheda orario, prescrizioni di movimento e tecniche); relativamente alla partecipazione dei documenti treno il PdC dovrà accertare che il treno abbia fermata d'orario o prescritta nella stazione che delimita il percorso indicato nel riepilogo delle prescrizioni di movimento; inoltre dovrà acquisire evidenza che siano stati consegnati i documenti treno agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno;
- ii) con la partecipazione delle prescrizioni tecniche per quanto riguarda le attività 1 e 2; nel caso particolare in cui le prescrizioni tecniche siano già state partecipate al PdC, ed il Verificatore (o l'agente designato nei casi previsti) debba ancora effettuare la visita tecnica, quest'ultimo dovrà avvisare con comunicazioni registrate il PdC sia dell'inizio che del termine della visita stessa; dovrà anche avvisare verbalmente, se presente, il Capotreno; nel caso di più unità di trazione attive presenziate, il Formatore Treno consegnerà copia di tutte le prescrizioni di movimento e tecniche al PdC di dette unità di trazione, dando conferma scritta al PdC di testa (*Formula: Consegnata copia della scheda treno, delle prescrizioni di movimento e tecniche al PdC delle ... (indicare quantità) ... unità di trazione attive in composizione*).
- iii) per quanto riguarda le attività 4, 6 (limitatamente a BFC e Lista Veicoli/Foglio Veicoli) e 7 attraverso il "pronti" del Capotreno, che viene concesso dal Capotreno al PdC, su richiesta di quest'ultimo, con le modalità descritte al successivo punto 2.7.1.4 e valide in ambito Trenitalia.

2.7.1.4 Procedura per la richiesta e la concessione del "pronti" del Capotreno (CT)

Il PdC deve di propria iniziativa provvedere a quanto è di sua spettanza perché il treno sia pronto a partire all'ora stabilita.

Per richiedere, quando necessario, il "pronti" del CT:

- x) nel caso che il PdC abbia ottenuto l'**autorizzazione al movimento concessa dal sistema, anche "specifica"** (ved. par. 2.7.1.1), **eccezion fatta per la situazione di cui al punto 2.7.1.5**, nell'imminenza dell'ora stabilita per la partenza:
- il PdC deve affacciarsi dalla parte dalla quale si svolge il servizio e richiamare l'attenzione del CT, esponendo dalla cabina di guida il braccio e muovendolo, se occorre, due o tre volte verticalmente, dall'alto verso il basso;
 - il CT, verificato l'aspetto del segnale in presenza di segnalamento luminoso, si deve porre in posizione tale da essere chiaramente visibile da parte del PdC.

Affacciarsi e muovere il braccio vale come conferma al CT del fatto che il PdC ha ottenuto l'autorizzazione al movimento concessa dal sistema (anche "specifica")⁴.

In caso di difficoltà a seguire la procedura di cui sopra il "pronti" può essere richiesto dal PdC verbalmente, anche attraverso apparecchiature telefoniche o citofoniche, a condizione che la comunicazione fra PdC e CT avvenga in modo certo ed inequivocabile. Se vengono utilizzate apparecchiature telefoniche il PdC rimarrà in comunicazione con il CT senza interruzione fino alla ricezione del "pronti".

- y) nel caso che il PdC abbia ottenuto l'**autorizzazione al movimento concessa dal sistema integrata da autorizzazione alla partenza (ved. par. 2.7.1.2)**, il "pronti" deve essere richiesto dal PdC verbalmente, anche attraverso apparecchiature telefoniche o citofoniche, procurando che la comunicazione fra PdC e CT avvenga in modo certo ed inequivocabile; **in tal caso assieme alla richiesta del pronti il PdC deve confermare verbalmente al CT di aver ottenuto l'autorizzazione alla partenza (Formula: Con segnale disposto a via libera ottenuta autorizzazione alla partenza dal regolatore della circolazione. Se nulla osta concedete "pronti")**; se vengono utilizzate apparecchiature telefoniche il PdC rimarrà in comunicazione con il

⁴ Il PdC, dopo essersi affacciato, può evitare di muovere il braccio solo qualora sussistano tutte le seguenti condizioni:

- il segnale che comanda la partenza è luminoso, distinto per binario e disposto a via libera (con o senza limitazioni di velocità, con o senza avviso di via impedita);
- esistono condizioni di perfetta visibilità, sia di giorno che di notte;
- il CT concede regolarmente il "pronti".

CT senza interruzione fino alla ricezione del "pronti";

- z) **nel caso che il PdC abbia ottenuto l'autorizzazione al movimento concessa con specifica prescrizione (ved. par. 2.7.1.1), il "pronti" deve essere richiesto dal PdC verbalmente**, anche attraverso apparecchiature telefoniche o citofoniche, procurando che la comunicazione fra PdC e CT avvenga in modo certo ed inequivocabile; **in tal caso assieme alla richiesta del pronti il PdC deve confermare al CT di aver ottenuto l'autorizzazione al movimento concessa con specifica prescrizione**, che può essere ricevuta mediante modulo o mediante comunicazione verbale registrata (*Formula: Ottenuta autorizzazione al movimento con specifica prescrizione dal regolatore della circolazione, dispaccio n. .../... del regolatore della circolazione e n. .../... del PdC* (se ricevuta con modulo), oppure *procedura da applicare codice ... trasmessa alle ore ...* (se ricevuta con comunicazione verbale registrata). *Se nulla osta concedete "pronti".*); se vengono utilizzate apparecchiature telefoniche il PdC rimarrà in comunicazione con il CT senza interruzione fino alla ricezione del "pronti".

Il Personale di Accompagnamento deve eseguire di propria iniziativa le operazioni propedeutiche alla partenza di sua spettanza disciplinate dall'ISPAT di Trenitalia, ed informare tempestivamente il PdC e il Regolatore della Circolazione in caso di difficoltà/criticità che potrebbero pregiudicare la partenza del treno all'ora stabilita.

Il CT, appena ricevuta la richiesta di "pronti" da parte del PdC, deve, senza frapporre indugio e in sequenza:

- prendere atto del caso particolare x), y) o z) in cui avviene la partenza;
- solo **nei casi di autorizzazione al movimento (anche "specifica") concessa dal sistema tramite segnalamento luminoso** (caso particolare del precedente punto x), **accertare visivamente la sussistenza della stessa;**
- ricevere il "pronti" (eventualmente sollecitandolo avvalendosi del fischiello a trillo) da parte degli altri Agenti di Accompagnamento se presenti, che viene dato dagli stessi alzando il braccio di giorno e la lanterna a luce bianca di notte e muovendoli lentamente in senso trasversale;
- comandare la chiusura centralizzata delle porte del treno tranne quella da

lui presenziata;

- in caso di esecuzione con esito positivo delle fasi precedenti **concedere il "pronti" al PdC:**
 - o **nel caso x) di cui sopra esponendo la bandiera verde di giorno/lanterna a luce verde di notte e muovendola**, se occorre, alcune volte verticalmente dall'alto al basso; in caso di difficoltà a seguire la procedura di cui sopra verbalmente, a condizione che la comprensione sia garantita in modo inequivocabile, anche attraverso apparecchiature telefoniche o citofoniche. Se vengono utilizzate apparecchiature telefoniche il PdC rimarrà in comunicazione con il CT senza interruzione fino alla ricezione del "pronti";
 - o **nei casi y) e z) di cui sopra verbalmente**, a condizione che la comprensione sia garantita in modo inequivocabile, anche attraverso apparecchiature telefoniche o citofoniche (*Formula: Inteso ottenuta autorizzazione alla partenza oppure autorizzazione al movimento con specifica prescrizione. Pronti.*); se vengono utilizzate apparecchiature telefoniche il PdC rimarrà in comunicazione con il CT senza interruzione fino alla ricezione del "pronti";
- salire a bordo e chiudere anche la porta presenziata sorvegliando il completamento dell'operazione prima di allontanarsi;
- in caso di esecuzione con esito negativo di una o più fasi precedenti non concedere il "pronti" e applicare le procedure previste.

Nei treni viaggiatori con controllo centralizzato di chiusura porte in cabina di guida regolarmente funzionante, dopo la ricezione del "pronti" il PdC deve acquisire la segnalazione "porte chiuse" prima di avviare il treno.

Nel caso particolare di arresto di un treno che non ha fermata d'orario o prescritta ad un segnale di una località di servizio, qualora l'arresto avvenga in corrispondenza di marciapiedi sui binari di una stazione o in corrispondenza di punti singolari in cui sia possibile svolgere servizio (e tali punti siano esplicitamente indicati nel Fascicolo Linea), il PdC, dopo aver ottenuto l'autorizzazione al movimento e l'autorizzazione alla partenza se necessaria, può riprendere la corsa dopo aver richiesto e ricevuto il "pronti" dal CT, se presente.

In tal caso il CT dovrà aprire una porta dal lato del marciapiedi o del punto singolare, accertarsi che non vi siano impedimenti, confermare il "pronti" al PdC con le modalità sopra descritte, salire a bordo e chiudere la porta

sorvegliando il completamento dell'operazione prima di allontanarsi.
Se invece l'arresto è avvenuto sui binari di una stazione, ma non in corrispondenza di marciapiedi, il PdC può riprendere la corsa, dopo aver ottenuto l'autorizzazione al movimento e l'autorizzazione alla partenza se necessaria, senza richiedere il "pronti" al CT.

2.7.1.5 Procedura per la partenza da una località di servizio senza la protezione offerta dal sistema SCMT/SSC

In recepimento della procedura prevista dall'art. 8 della Disp. RFI 01/2014, è stabilita la seguente procedura interna a Trenitalia, che si applica per la partenza di un treno da una località di servizio senza la protezione offerta dal sistema SCMT/SSC, rilevabile dalle segnalazioni del sottosistema di bordo, ovvero nelle località di servizio in cui si verifica una delle seguenti condizioni:

Condizioni normali	Condizioni di anomalità
<ul style="list-style-type: none">- il treno ha origine corsa;- il treno ha effettuato inversione di marcia (cambio banco);- il treno ha effettuato movimenti di manovra;	il treno parte senza la protezione offerta dal sistema SCMT/SSC a seguito di anomalità di terra o di bordo.

Verificandosi uno dei predetti casi, la partenza dovrà avvenire:

- nei casi y) e z) di cui al paragrafo 2.7.1.4, secondo le procedure ivi previste;
- nel caso x) di cui al paragrafo 2.7.1.4, solo dopo che l'Agente di Condotta abbia ricevuto conferma della disposizione del segnale che comanda la partenza per la concessione dell'autorizzazione al movimento e di eventuali limitazioni di velocità inferiori a 30 km/h sull'itinerario di partenza.

Quest'ultima conferma, su richiesta verbale del PdC che deve dichiarare esplicitamente di trovarsi nella situazione di cui al presente paragrafo, deve essere fornita:

- a) nei treni non adibiti al servizio viaggiatori verbalmente dal secondo agente di condotta se presente;
- b) nei treni viaggiatori, dal CT contestualmente al "pronti" che, in partenza da una località di servizio senza la protezione offerta dal sistema SCMT/SSC, deve essere dato esclusivamente con comu-

nicazione verbale (in tal caso è tassativamente vietato l'utilizzo della bandiera verde/lanterna a luce verde) e quindi procurando che la comprensione sia garantita in modo inequivocabile. Se vengono utilizzate apparecchiature telefoniche il PdC rimarrà in comunicazione con il CT senza interruzione fino alla ricezione del "pronti".

- c) nei treni ad agente solo non adibiti al servizio viaggiatori (es. merci), deve sempre intervenire il Regolatore della circolazione con le procedure previste dall'art. 24 comma 1 lettera c) del *Regolamento sui Segnali in uso sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale*;

applicando le procedure appresso descritte.

Nei casi a) e b):

- l'Agente di Condotta, dopo aver individuato – se del caso previa consultazione del FL - il segnale che comanda la partenza del proprio treno (segnale di partenza, segnale sussidiario di partenza, indicatore alto, indicatore basso di partenza, segnale basso luminoso che può fornire l'aspetto lampeggiante) e aver accertato che lo stesso sta concedendo l'autorizzazione al movimento (anche "specificata") deve richiederne conferma verbale all'agente designato, ovvero secondo agente (caso a) o, contestualmente alla richiesta del "pronti", al CT (caso b);
- dopo tale richiesta l'Agente designato di cui al precedente alinea, dopo aver individuato direttamente – se del caso previa consultazione del FL - il segnale che comanda la partenza del proprio treno (segnale di partenza, segnale sussidiario di partenza, indicatore alto, indicatore basso di partenza lampeggiante, segnale basso luminoso che può fornire l'aspetto lampeggiante) e aver accertato che lo stesso sta concedendo l'autorizzazione al movimento (anche "specificata") deve darne conferma all'Agente di Condotta (nel caso b alle condizioni ivi specificate);
- se sussistono altre eventuali limitazioni presenti sull'itinerario di partenza (es. rallentamenti a velocità inferiore a 30 km/h sul binario di stazionamento o sull'itinerario di partenza) disposte con prescrizione di movimento, l'agente designato, ovvero secondo agente (caso a) o CT (caso b) deve darne conferma all'Agente di Condotta contestualmente alla conferma di cui al precedente alinea;

Nel caso b) PdC e CT utilizzeranno le seguenti formule:

- b) Formula da PdC a CT: Treno privo della protezione SCMT/SSC. Confermate aspetto del segnale che comanda la partenza. Se nulla osta concedete "pronti";*

*k) Formula da CT a PdC: Segnale che comanda la partenza con aspetto:...
(specificare)... Se del caso aggiungere: si conferma riduzione di limitazione di
velocità inferiore a 30 km/h sull'itinerario di partenza. Pronti.*

Nel caso c) l'agente di condotta:

- segnalerà la necessità di ricevere l'autorizzazione alla partenza al regolatore della circolazione, che la comunicherà, ribadendo anche le eventuali limitazioni esistenti sull'itinerario di partenza, dopo avere effettuato gli accertamenti e provvedimenti di sua competenza. In tale evenienza l'Agente di Condotta, dopo avviato il treno, deve comunque verificare l'effettiva disposizione per la concessione dell'autorizzazione al movimento del segnale che comanda la partenza del proprio treno e mettersi in condizione di rispettarne le indicazioni.

Resta inteso che in tutti i casi di partenza di un treno da una località di servizio senza la completa protezione offerta dal sistema SCMT/SSC l'Agente di Condotta, dopo aver avviato il treno, dovrà avvicinarsi a velocità non superiore a 30 km/h (salvo limitazioni più restrittive) al segnale di partenza e mettersi in condizione di rispettarne le indicazioni.

2.8 MODIFICHE ALL'ART. 24 BIS RS

L'articolo 24 bis è soppresso.

2.9 MODIFICHE ALL'ART. 25 RS

Il testo dell'articolo 25 è così sostituito:

Dopo una fermata straordinaria in linea l'agente di condotta può riprendere la corsa attenendosi alle procedure previste dall'IF di appartenenza.

Salvo il caso di arresto ad un segnale di 1^a categoria disposto a via impedita che successivamente si disponga a via libera, qualora la fermata straordinaria sia dovuta ad una anomalia che interessi la sicurezza della circolazione rilevata dall'agente di condotta, questo non deve riprendere la corsa senza aver ricevuto l'autorizzazione con comunicazione registrata del regolatore della circolazione, che può concederla dopo aver verificato, sulla base degli elementi forniti dall'agente di condotta e degli altri elementi relativi alla situazione della circolazione da lui rilevabili, che nulla osta al proseguimento del treno.

2.9.1 Procedura applicativa Trenitalia correlata a modifica art. 25 RS

Dopo una fermata straordinaria in linea, che non sia dovuta ad una anomalia che interessi la sicurezza della circolazione, il PdC può riprendere la corsa dopo aver acquisito verbalmente la conferma da parte del CT, se presente, che non vi siano impedimenti a sua conoscenza.

Peraltro il PdC potrà ripartire senza richiedere la suddetta conferma qualora la fermata abbia avuto luogo a un segnale fisso della linea o di protezione di stazione disposto a via impedita, che successivamente si disponga a via libera, se tale segnale non è posto in corrispondenza di punti singolari in cui sia possibile svolgere servizio (e tali punti siano esplicitamente indicati nel Fascicolo Linea).

2.10 MODIFICHE ALL'ART. 41 RS

All'articolo 41 è apportata la seguente modifica:

- *Il secondo capoverso del punto c) inerente ai segnali di 1ª categoria è così sostituito:*

Quando il segnale è a via libera (casi *b* e *c*), l'agente di condotta, se il treno è in moto, è autorizzato a proseguire; se il treno è fermo, può avanzare attendendosi alle procedure previste agli artt. 24 e 25.

2.11 MODIFICHE ALL'ART. 48 RS

All'articolo 48 è apportata la seguente modifica:

- *Nel testo del comma 5, le dizioni “capotreno” e “macchinista” sono entrambe sostituite con “agente di condotta”*
- *Nel testo del comma 8 la dizione “capotreno” è sostituita con “agente di condotta”.*

2.12 MODIFICHE ALL'ART. 48 TER RS

All'articolo 48 ter sono apportate le seguenti modifiche:

- *Nel testo dei commi 16 e 17 la dizione “capotreno” è sostituita con “agente di condotta”.*

2.13 MODIFICHE ALL'ART. 49 RS

All'articolo 49 sono apportate le seguenti modifiche:

- *Il comma 4 è così sostituito:*

Un treno che si è fermato ad un segnale di 1^a categoria di protezione di una stazione abilitata disposto a via impedita può, senza attendere che il segnale assuma l'indicazione di via libera, entrare in stazione con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h nei seguenti casi:

- a) quando presso il segnale si trovi un agente che dia l'autorizzazione di proseguimento consegnando all'agente di condotta regolare ordine scritto;
- b) quando l'agente di condotta possa procurarsi dal regolatore della circolazione l'autorizzazione al movimento con prescrizione di movimento;
- c) quando il treno possa essere fatto avanzare mediante segnale di avanzamento di cui all'art 51 bis.

Nei casi a) e b), l'agente di condotta si regolerà in base alle prescrizioni ricevute. Nel caso c), l'agente di condotta non deve proseguire oltre il termine dell'itinerario di arrivo. Per la ripresa della corsa dovrà rispettare le modalità di cui all'art. 24.

- *Nel testo dei commi 4 bis e 5, le dizioni "capotreno" e "macchinista" sono entrambe sostituite con "agente di condotta".*

- *Il comma 6 è così sostituito:*

6. Un treno fermo ad un segnale a via impedita di protezione di una stazione disabilitata e presenziata da Agente di Guardia può essere fatto avanzare con le modalità di cui al comma 4, punti b) e c).

- *Il secondo capoverso del comma 6 bis è così sostituito:*

Qualora la stazione sia munita di segnalamento plurimo di partenza, per il superamento a via impedita dei segnali di partenza successivi al primo le relative prescrizioni possono essere praticate al momento della partenza dal primo segnale a condizione che anche quest'ultimo debba essere superato a via impedita. In tal caso, l'agente di condotta dovrà comunque arrestare il treno in corrispondenza dei predetti successivi segnali a via impedita dai quali potrà ripartire attenendosi alle procedure previste all'art. 24 e alle prescrizioni ricevute.

- *Il comma 6 quinquies è così sostituito:*

6 quinquies. Quando la partenza di un treno avviene con la cabina di guida ubicata oltre il segnale di partenza che porti accoppiato l'avviso del successivo segnale, l'agente di condotta deve sempre considerare tale segnale come avviso di via impedita, salvo quanto previsto dalle apposite istruzioni per i treni serviti da rotabili muniti di apparecchiatura di ripetizione continua dei segnali in macchina.

- *Il primo capoverso del comma 6 sexies è così sostituito:*

6 sexies. In tutti i casi di arrivo o partenza da una località di servizio con segnale a via impedita o, eccezionalmente, di partenza da binario sprovvisto di segnale di partenza, in cui l'autorizzazione al movimento venga data per iscritto, al treno deve essere sempre prescritta, oltre alle specifiche prescrizioni occorrenti, anche la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato.

2.14 MODIFICHE ALL'ART. 51 RS

All'articolo 51 sono apportate le seguenti modifiche:

- *Alla fine del testo del comma 2-bis è inserito il seguente nuovo capoverso:*

Ad eccezione dei casi di cui al precedente capoverso, l'agente di condotta che per la partenza si avvalga dell'indicazione fornita dall'indicatore alto di partenza è tenuto ad assicurarsi, dopo aver avviato il treno, dell'effettivo aspetto del segnale di partenza.

- *Dopo il primo capoverso del comma 2-ter è inserito il seguente nuovo capoverso:*

L'agente di condotta, nel caso in cui il segnale di partenza comune non sia visibile, è tenuto ad assicurarsi, dopo aver avviato il treno, dell'effettivo aspetto del segnale di partenza.

- *Il comma 8 è così sostituito:*

8. Il segnale di «avvio» quando è attivo a luci fisse autorizza l'agente di condotta, dopo la fermata, a partire attenendosi alle procedure previste all'art. 24 e procedendo con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di partenza interessato, dove può non essere stata accertata la libertà da rotabili.

Qualora trattasi di segnale di «avvio» applicato sullo stante dell'indicatore alto di partenza, l'agente di condotta deve comunque, dopo aver avviato il treno, verificare l'effettiva attivazione del segnale di «avvio» applicato sul successivo segnale di partenza; in tal caso non occorre arrestare il treno in corrispondenza di quest'ultimo segnale.

Il segnale di «avvio» quando è attivo a luci lampeggianti autorizza l'agente di condotta, dopo aver ricevuto dal regolatore della circolazione gli ordini relativi all'itinerario da percorrere, a partire attenendosi alle procedure previste all'art. 24 e impone, oltre a tutti gli obblighi di cui ai precedenti capoversi, anche l'accertamento della regolarità dell'itinerario di partenza interessato. In questo caso l'agente di condotta dovrà avanzare in manovra sull'itinerario da percorrere, fermando il treno prima di impegnare ciascun deviatoio che dovrà poi oltrepassare d'iniziativa, con cautela e comunque senza superare i 30 km/h, dopo averne accertata la regolare disposizione per l'inoltro sul binario della linea che deve percorrere, secondo le modalità stabilite dalle apposite procedure.

2.15 MODIFICHE ALL'ART. 51 BIS RS

All'articolo 51 bis è apportata la seguente modifica:

- *Il comma 3 è così sostituito:*

3. Il segnale di «avanzamento» applicato ai segnali di protezione o ubicato in corrispondenza del primo deviatoio di stazione nel caso di arrivi dal binario illegale, quando è attivo a luci fisse, autorizza l'agente di condotta, dopo la fermata, a riprendere la marcia attenendosi alle procedure previste all'art. 24 e proseguire fino al successivo segnale (di partenza o di protezione), al quale dovrà comunque arrestarsi anche se disposto a via libera. Se il segnale di «avanzamento» comanda l'ingresso su binario di stazione privo di segnale di partenza o con segnale di partenza comune ad altri binari, il treno non deve proseguire oltre il termine dell'itinerario di arrivo.

Il segnale di «avanzamento» applicato ai segnali di partenza interni, quando è attivo a luci fisse, autorizza l'agente di condotta, dopo la fermata, a partire attenendosi alle procedure previste all'art. 24 e proseguire fino al successivo segnale di partenza, interno o esterno, al quale dovrà comunque arrestarsi anche se disposto a via libera.

Il segnale di «avanzamento» applicato al segnale ripetitore di partenza, quando è attivo a luci fisse, autorizza l'agente di condotta, dopo la fermata, a partire attenendosi alle procedure previste all'art. 24 e proseguire fino al succes-

sivo segnale di 1^a categoria, al quale dovrà comunque arrestarsi anche se disposto a via libera.

Il segnale di «avanzamento» applicato sullo stante dell'indicatore alto di partenza, quando è attivo a luci fisse, autorizza l'agente di condotta, dopo la fermata, a partire attenendosi alle procedure previste all'art. 24 e proseguire fino al segnale di partenza (interno o esterno), successivo a quello preceduto dall'indicatore alto di partenza stesso, al quale dovrà comunque arrestarsi anche se disposto a via libera. L'agente di condotta deve comunque, dopo avviato il treno, verificare l'effettiva attivazione del segnale di «avanzamento» applicato sul segnale di partenza preceduto dall'indicatore alto di partenza; in tal caso non occorre arrestare il treno in corrispondenza di quest'ultimo segnale.

Il segnale di «avanzamento» quando è attivo a luci lampeggianti, autorizza l'agente di condotta, dopo aver ricevuto dal regolatore della circolazione gli ordini relativi all'itinerario da percorrere, a riprendere la corsa attenendosi alle procedure previste all'art. 24 e impone, oltre a tutti gli obblighi di cui ai precedenti capoversi, anche l'accertamento della regolarità dell'itinerario interessato. In questo caso l'agente di condotta dovrà avanzare in manovra sull'itinerario da percorrere, fermando il treno prima di impegnare ciascun deviatoio che dovrà poi oltrepassare d'iniziativa, con cautela e comunque senza superare i 30 km/h dopo averne accertata la regolare disposizione, secondo le modalità stabilite dalle apposite procedure.

Il movimento autorizzato dal segnale di «avanzamento» dovrà avvenire in ogni caso con marcia a vista non superando comunque la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato, dove può non essere stata accertata la libertà da rotabili.

2.16 MODIFICHE ALL'ART. 52 RS

All'articolo 52 è apportata la seguente modifica:

- *Dopo il primo capoverso del comma 4 è inserito il seguente nuovo capoverso:*

L'agente di condotta, nel caso in cui il segnale di partenza comune non sia visibile, è tenuto ad assicurarsi, dopo aver avviato il treno, dell'effettivo aspetto del segnale di partenza.

2.17 MODIFICHE ALL'ART. 53 RS

All'articolo 53 è apportata la seguente modifica:

- *Il primo capoverso del comma 2 è così sostituito:*

2. In caso di fermata al segnale di cui al punto *a)* del comma 1 disposto a via impedita, l'agente di condotta, trascorsi 3 minuti dall'arresto del treno, deve mettersi in comunicazione con il regolatore della circolazione della stazione successiva per ricevere le occorrenti prescrizioni per il proseguimento.

3. TABELLA DI COMPARAZIONE TRA LE OPERAZIONI

In attesa dell’aggiornamento delle rimanenti DEIF/PEIF di Trenitalia, i riferimenti alla operazione “ordine di partenza” ivi citati devono intendersi sostituiti, fatte salve le esclusioni di cui alla presente DEIF, dai riferimenti alle operazioni corrispondenti risultanti dalla seguente tabella:

Operazioni prima dell’entrata in vigore della presente DEIF	Operazioni dall’entrata in vigore della presente DEIF
Ordine di partenza del Capotreno	“Pronti” del Capotreno

4. DISTRIBUZIONE

La presente DEIF è distribuita da DT - Sicurezza di Esercizio:

1. in formato elettronico al personale in possesso di Tablet (COCS 52/DT r.v.) il quale fornisce conferma di ricevimento mediante l'apposita funzione dell'applicativo “La mia borsa”;
2. mediante il sistema informatico REDINI, a tutte le Strutture Riceventi (SR) e Strutture Riceventi di Presidio (SRP) di Trenitalia, di cui alla COCS 37/DT r.v. (strutture dirigenziali centrali e territoriali), che provvedono a richiedere la stampa della DEIF, in formato A5, in un numero di copie pari al proprio fabbisogno determinato dal numero di agenti, in possesso di abilitazioni/competenze, destinatario della DEIF (vedere paragrafo TABELLA) ⁵. La distribuzione della DEIF deve avvenire con modalità descritte nel Sottoprocesso A03 della suddetta COCS 37/DT r.v.;

In particolare, le competenti SR/SRP e SRS assicurano la distribuzione:

- alle Sale Operative (SOR/SOD/Presidi) delle Divisioni Passeggeri Regionale e Passeggeri Nazionale/Internazionale;
- a tutti i Coordinamenti Operativi Territoriali (COT) della Divisione Cargo;
- agli Impianti Formazione Treno (IFT), agli Impianti Equipaggi di ciascuna Divisione.

F.to Marco Caposciutti

⁵ Gli agenti in possesso di Tablet (COCS 52/DT r.v.) sono esclusi dalla determinazione del fabbisogno.

TABELLA

Personale, in possesso di abilitazioni/competenze, destinatario della DEIF

Condotta	A	B	C	D	E	F	2° Ag.
	39.3	39.3	39.3	39.3	39.3	39.3	39.3
Accompagnamento e formazione treno	A	B	C	D			
	39.3	39.3	39.3	39.3			
Verifica	A	B	C				
	42.3	42.3	42.3				
Manutenzione	SRMA di cui alla COCS 37 r. v.						

Nota: si rammenta che la cifra riportata all'interno di ogni casella indica il numero progressivo della DEIF di competenza immediatamente precedente alla presente e destinata al medesimo personale.

ALLEGATO 1 - CRITERI PER L'AGGIORNAMENTO DEI FASCICOLI LINEA

Procedura d'interfaccia inerente alla partenza dei treni.

Nuova SEZIONE 4.16 FL

- Il titolo della sezione 4.16 dei FL è modificato in "Autorizzazione alla partenza con comunicazione registrata del regolatore della circolazione"

- Nella sezione 4.16 dei FL interessati deve essere riportato, in ordine alfabetico, l'elenco delle stazioni munite di segnali di partenza comuni a più binari, con l'indicazione dei binari interessati per ogni senso di marcia, raggruppati in base al segnale comune e specificando per ciascuno di essi l'esistenza o meno del segnale sussidiario di partenza, dell'indicatore basso di partenza o del segnale basso luminoso atto a fornire la segnalazione di luci bianche verticali lampeggianti.

Di seguito si riporta il fac-simile della nuova Sezione 4.16 FL:

SEZIONE 4.16 FL AUTORIZZAZIONE ALLA PARTENZA CON COMUNICAZIONE REGISTRATA DEL REGOLATORE DELLA CIRCOLAZIONE

In questa sezione è riportato, secondo l'ordine alfabetico, l'elenco delle stazioni relative al FL, munite di segnali di partenza comuni a più binari, nelle quali la partenza del treno è subordinata all'autorizzazione del regolatore della circolazione nei casi previsti dal Regolamento sui segnali in uso sulla infrastruttura ferroviaria nazionale.

Stazione	Binari muniti di segnale di partenza comune	Segnalamento integrativo	Destinazione o senso di marcia