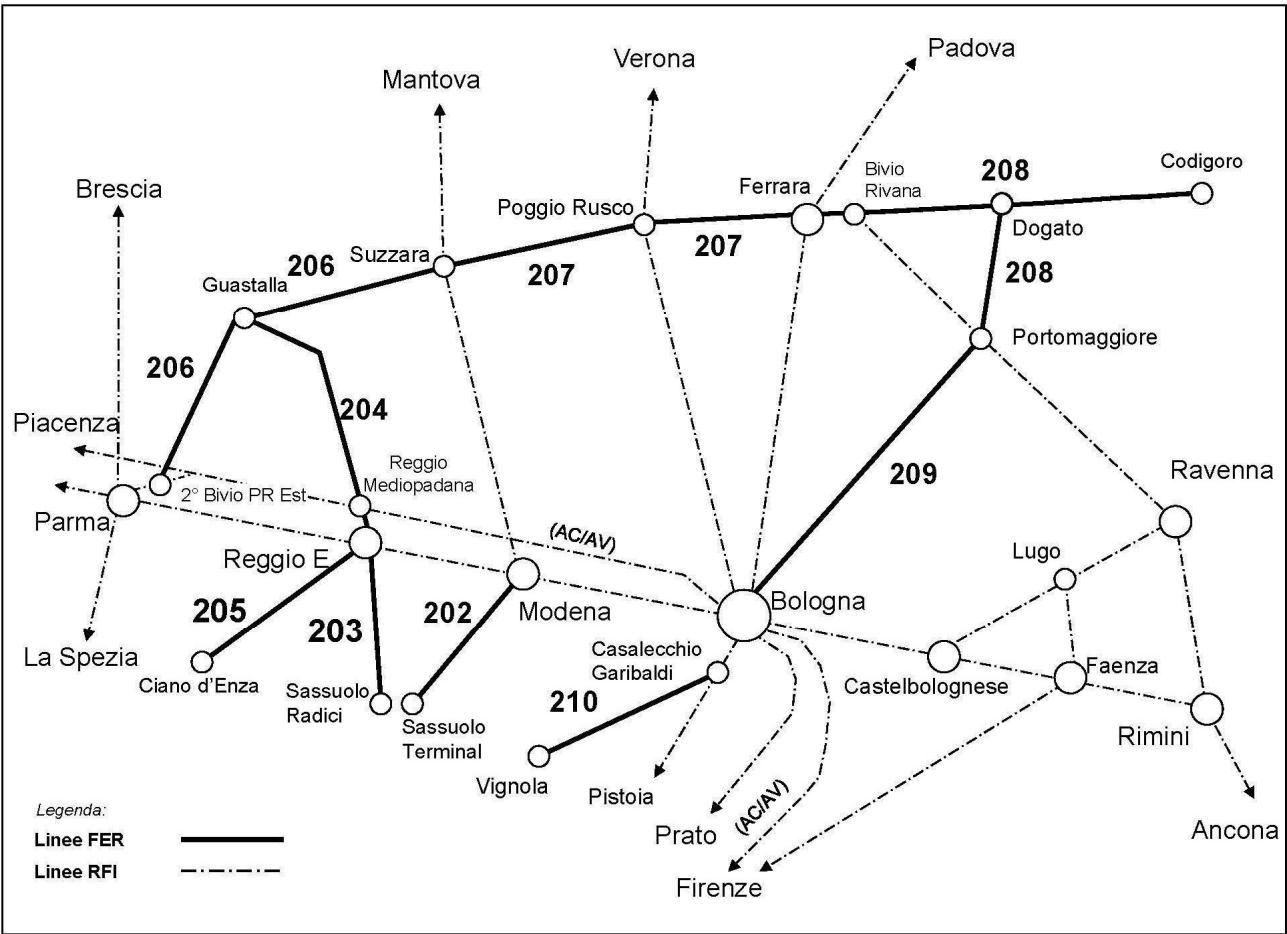


 FER FERROVIE EMILIA ROMAGNA	Codice SGS: FER.D.FL.001	
	Edizione:	Dicembre 2024
	Revisione:	09
	PARTE GENERALE FCL DI FER 201	

PARTE GENERALE FCL DI FER



CAPITOLO 1 - REGISTRAZIONE DELLE MODIFICHE FCL 201

App. (n° agg.)	FD	Modifiche	In vigore dal
01	22/2024	Nuova edizione FCL 201	15/12/2024 ore 04,00
02	02/2025	Sostituite pagine: 5, 27, 28 Aggiunte pagine: 31, 32, 33, 34, 35, 36 (e da 37 a 44 disponibili per futuri aggiornamenti) Aggiornati Allegati: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10	23/03/2025 ore 04,00
03	04/2025	Aggiornati Allegati: 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10	01/06/2025 ore 04,00
04	10/2025	Aggiornati Allegati: 4, 5	15/09/2025 ore 04,00
05	15/2025	Sostituite pagine: 1, 2, 3, 7, 9, 29, 34, 36, 37, 38, 39. Aggiornati Allegati: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10	09/11/2025 ore 04,00
06	18/2025	Aggiornati Allegati: 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10.	14/12/2025 ore 04,00
07	02/2026	Aggiornati Allegati: 2, 7, 8, 9.	01/03/2026 ore 04,00
08	05/2026	Scissione FCL 201 nei documenti "Parte Generale" e "Allegati" (1-10).	29/03/2026 ore 04,00
09	09/2026	Sostituite le pagine: 1, 2, 3, 4, 9, 12, 13, 25, 39, 40 Aggiunte le pagine: 15/1, 15/2	31/05/2026 ore 04,00

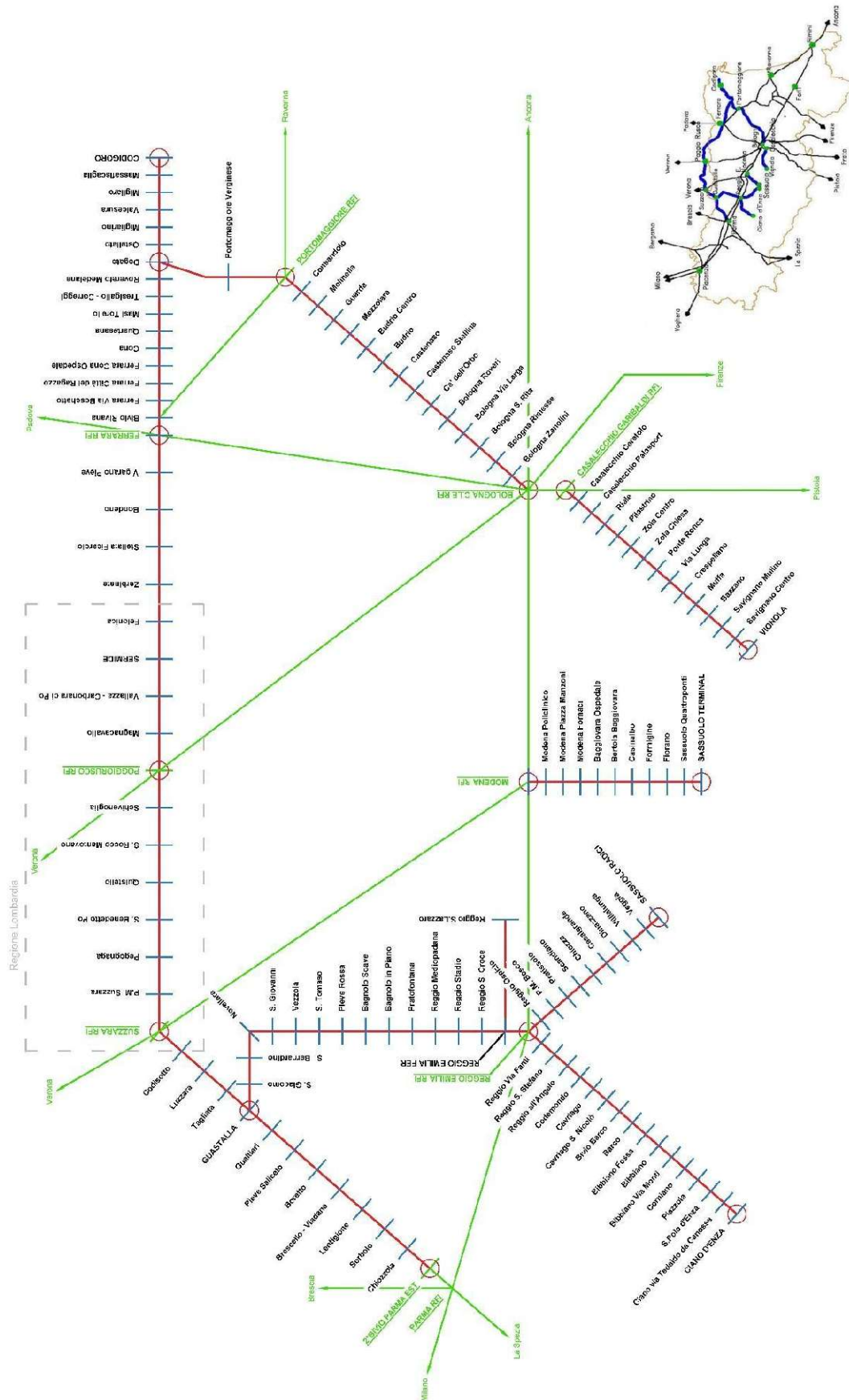
CAPITOLO 2 – INDICE DEL FCL

CAPITOLO	SEZIONE	TITOLO	PAG.
1	---	REGISTRAZIONE DELLE MODIFICHE FCL 201	2
2	---	INDICE DEL FCL	3
3	---	GRAFICO DELLE LINEE – INFRASTRUTTURA FERROVIARIA REGIONALE FER	6
4	---	ELENCO DEI FASCICOLI LINEA	7
5	---	SISTEMI PARTICOLARI DI ESERCIZIO DELLE LINEE	8
6	---	REGIMI DI CIRCOLAZIONE	10
7	---	STAZIONI ATTREZZATE CON SNEVATORI INSTALLATI IN CORRISPONDENZA DEI DEVIATOI	11
8	---	CARATTERISTICHE TECNICHE FUNZIONALI DELL' INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	12
	8.1	LIMITAZIONI E TABELLE	12
	8.2	MASSE MASSIME PER ASSE AMMESSE SULLE LINEE FER E CONDIZIONI DI AMMISSIONE	13
	8.3	LINEE DELL'INFRASTRUTTURA FER CODIFICATE PER IL TRASPORTO COMBINATO	15/1
9	---	SEDI E ZONE DI COMPETENZA DEI REFERENTI ACCREDITATI DELLE IMPRESE FERROVIARIE OPERANTI SULLE LINEE FER	16
10	---	SEDI E ZONE D'AZIONE DEI MEZZI DI SOCCORSO	17
11	---	NORME COMPORTAMENTALI DA SEGUIRE IN CASO DI EMERGENZA	18
12	---	RICOVERO MDO	20
13	---	SEDI E GIURISDIZIONE COORDINAMENTO CIRCOLAZIONE E DELLE STRUTTURE DI ESERCIZIO INFRASTRUTTURE	22
14	---	GIURISDIZIONI DEI POSTI CENTRALI DI TELECOMANDO TE	25
15	---	MODALITÀ E UFFICI AI QUALI VANNO NOTIFICATI I GUASTI AGLI IMPIANTI E MECCANISMI ELETTRICI E ALLE INFRASTRUTTURE	26
16	---	MANOVRA A MANO DEI DEVIATOI CON CASSA DI MANOVRA ELETTRICA	27
17	---	NORME PARTICOLARI PER L'EMISSIONE DELLE PRESCRIZIONI DI MOVIMENTO E DEI RELATIVI RIEPILOGHI	29
	17.1	INCARICO DI DISTRIBUZIONE DI NUOVE PRESCRIZIONI DAL GI RFI	29
	17.2	RICEZIONE DI CIRCOLARE DI ATTIVAZIONE DAL GI RFI	29
	17.3	PRESCRIZIONI DI MOVIMENTO A CARATTERE OCCASIONALE	30
	17.4	COMUNICAZIONE COMPOSIZIONE TRENI	30
18	---	NORME DI INTERFACCIA TRA IL CENTRO DI CONTROLLO CIRCOLAZIONE DI FER E LE SALE OPERATIVE DELLE IMPRESE FERROVIARIE	31
19	---	PROCEDURA D'INTERFACCIA PER L'ADOZIONE DELL'ORA LEGALE	34

CAPITOLO	SEZIONE	TITOLO	PAG.
20	---	ACCESSO CABINE DI GUIDA DEI ROTABILI DELLE IF CIRCOLANTI SULL'INFRASTRUTTURA FER	35
21	---	MODALITÀ DI ACCESSO IN SICUREZZA AI BINARI DEGLI IMPIANTI FERROVIARI DI FER	36
22	---	UTILIZZO DELLE STAFFE FERMACARRO	39
23	---	ACCORDI DI INTERFACCIA CON LE IMPRESE FERROVIARIE	39
ALLEGATO	TITOLO		
1	GENERALITA' INTERRUZIONI PROGRAMMATE		
2	FL 202 - MODENA – SASSUOLO TERMINAL		
3	FL 203 - SASSUOLO RADICI – REGGIO EMILIA		
4	FL 204 - REGGIO EMILIA – GUASTALLA		
5	FL 205 - REGGIO EMILIA – CIANO D'ENZA		
6	FL 206 - 2° BIVIO/PC PARMA EST – SUZZARA		
7	FL 207 - SUZZARA – FERRARA		
8	FL 208 - FERRARA – CODIGORO e PORTOMAGGIORE – DOGATO		
9	FL 209 - BOLOGNA – PORTOMAGGIORE		
10	FL 210 - CASELECCHIO GARIBALDI – VIGNOLA		

ELENCO DELLE PRINCIPALI ABBREVIAZIONI	
PIC	Piattaforma Integrata Circolazione
VCO	Variazione in corso d'orario
RDC	Regolatore della circolazione
RPM	Riepilogo prescrizioni di movimento
M3M40	Sistema M3M40
RTB	Rilevamento temperature boccole
PdA	Personale di accompagnamento
PdC	Personale di condotta
PdB	Personale di bordo
DCO	Dirigente centrale operativo
TLC	Telecomunicazioni
SSB	Sottosistema di bordo
SCMT	Sistema controllo marcia treno
CEI	Coordinatore esercizio infrastrutture
CTC	Controllo del traffico centralizzato
ROS	Responsabile operazioni di soccorso

CAPITOLO 3 - GRAFICO DELLE LINEE – INFRASTRUTTURA FERROVIARIA REGIONALE FER



CAPITOLO 4 - ELENCO DEI FASCICOLI LINEA

FL 202	LINEA	MODENA - SASSUOLO TERMINAL
FL 203	LINEA	SASSUOLO RADICI - REGGIO EMILIA
FL 204	LINEA	REGGIO EMILIA - GUASTALLA
FL 205	LINEA	REGGIO EMILIA - CIANO D'ENZA
FL 206	LINEA	2° BIVIO/PC PARMA EST - SUZZARA
FL 207	LINEA	SUZZARA - FERRARA
FL 208	LINEE	FERRARA - CODIGORO PORTOMAGGIORE – DOGATO ¹
FL 209	LINEA	BOLOGNA - PORTOMAGGIORE
FL 210	LINEA	CASALECCHIO GARIBALDI - VIGNOLA

¹ La linea Portomaggiore - Dogato è interrotta alla circolazione dei treni dal 10/12/2017.

CAPITOLO 5 - SISTEMI PARTICOLARI DI ESERCIZIO DELLE LINEE

➤ Dirigente centrale operativo su linee CTC

SEDE	GIURISDIZIONE	DALLE	ALLE
Bologna Centrale	▪ Modena - Sassuolo Terminal	00:00	23:59
	▪ Sassuolo Radici - Reggio Emilia	00:00	23:59
	▪ Reggio Emilia FER - Guastalla	00:00	23:59
	▪ Reggio Emilia - Ciano d'Enza	00:00	23:59
	▪ 2° Bivio/PC Parma Est- Suzzara	00:00	23:59
	▪ Suzzara - Ferrara	00:00	23:59
	▪ Ferrara - Codigoro	00:00	23:59
	▪ Bologna - Portomaggiore	00:00	23:59
	▪ Casalecchio Garibaldi - Vignola	00:00	23:59

➤ Con norme particolari

- Circolazione

SEDE	GIURISDIZIONE	ANNOTAZIONI
Bologna Centrale	Tutte le linee FER	In orario lavorativo COORDINATORE MOVIMENTO 313 8812 810 nei restanti orari contattare il reperibile indicato in <i>Prospetto reperibilità</i>

- Infrastruttura

SEDE	GIURISDIZIONE	ANNOTAZIONI
Bologna Centrale	Tutte le linee FER	In orario lavorativo COORDINATORE ESERCIZIO INFRASTRUTTURE 339 7710 733 nei restanti orari contattare il reperibile indicato in <i>Prospetto reperibilità</i>

➤ **Linee, tratti di linea, località di servizio attrezzate con SCMT**

FL	LINEA	TRATTA
202	Modena - Sassuolo Terminal	Intera linea
203	Sassuolo Radici - Reggio Emilia	Intera linea
204	Reggio Emilia - Guastalla	Intera linea
205	Reggio Emilia - Ciano d'Enza	Intera linea
206	2° Bivio/PC Parma Est - Suzzara	Intera linea
207	Suzzara - Ferrara	Intera linea
208	Ferrara - Codigoro	Ferrara - Ferrara Città del Ragazzo
209	Bologna - Portomaggiore	Bologna Roveri – Portomaggiore ²
210	Casalecchio Garibaldi - Vignola	Intera linea

➤ **Linee e/o tratti di linea sulle quali è ammesso affidare i mezzi di trazione, muniti di SSB attivo ed efficiente, ad un solo agente di condotta³**

FL	LINEA	TRATTA
202	Modena - Sassuolo Terminal	Intera linea
203	Sassuolo Radici - Reggio Emilia	Intera linea
204	Reggio Emilia - Guastalla	Intera linea
205	Reggio Emilia - Ciano d'Enza	Intera linea
206	2° Bivio/PC Parma Est - Suzzara	Intera linea
207	Suzzara - Ferrara	Intera linea
208	Ferrara - Codigoro	Ferrara - Ferrara Città del Ragazzo
209	Bologna - Portomaggiore	Intera linea
210	Casalecchio Garibaldi - Vignola	Intera linea

² La tratta Bologna C. LE – Castenaso è interrotta alla circolazione dei treni per lavori di adeguamento infrastrutturale come da COM. DG in vigore.

³ Sul convoglio deve essere presente un ulteriore agente in possesso di idonea abilitazione all'arresto ed immobilizzazione del treno, all'attivazione dei soccorsi.

CAPITOLO 6 - REGIMI DI CIRCOLAZIONE

CONTA - ASSI	Modena - Sassuolo Terminal
	Sassuolo Radici - Reggio Emilia
	Reggio Emilia - Guastalla
	Reggio Emilia - Ciano d'Enza
	2° Bivio/PC Parma Est - Suzzara
	Suzzara - Ferrara
	Ferrara - Codigoro
	Bologna Zanolini - Portomaggiore
	Casalecchio Garibaldi - Vignola
AUTOMATICO NON ATTO ALLA RIPETIZIONE IN MACCHINA DEI SEGNALI	Bologna Centrale - Bologna Zanolini

CAPITOLO 7 - STAZIONI ATTREZZATE CON SNEVATORI INSTALLATI IN CORRISPONDENZA DEI DEVIATOI

FL	STAZIONI	PROGRESSIVA	MANUALE + TLC
FL 202	FORMIGINE	KM 9+745	MAN
FL 203	BOSCO	KM 14+670	TLC + MAN
FL 203	CASALGRANDE	KM 4+683	TLC + MAN
FL 203	SASSUOLO RADICI	KM 0+000	TLC + MAN
FL 203	SCANDIANO	KM 10+031	TLC + MAN
FL 204	BAGNOLO IN PIANO	KM 30+325	MAN
FL 204	NOVELLARA	KM 40+526	TLC + MAN
FL 204	REGGIO EMILIA FER	KM 22+561	TLC + MAN
FL 204	REGGIO MEDIOPADANA	KM 25+979	TLC + MAN
FL 205	BARCO	KM 13+108	TLC + MAN
FL 205	REGGIO S. STEFANO	KM 2+038	TLC + MAN
FL 207	BONDENO	KM 63+322	TLC + MAN
FL 207	QUISTELLO	KM 22+138	MAN
FL 208	BIVIO RIVANA	KM 2+460	TLC + MAN
FL 208	CODIGORO	KM 52+187	TLC + MAN
FL 208	FERRARA CITTÀ DEL RAGAZZO	KM 7+042	TLC + MAN
FL 209	BOLOGNA ROVERI	KM 6+058	TLC + MAN
FL 209	BUDRIO	KM 16+828	TLC + MAN
FL 209	CASTENASO	KM 11+108	TLC + MAN
FL 209	CONSANDOLO	KM 43+064	TLC + MAN
FL 209	MEZZOLARA	KM 23+892	TLC + MAN
FL 209	MOLINELLA	KM 33+106	TLC + MAN
FL 210	BAZZANO	KM 16+833	MAN
FL 210	CRESPELLANO	KM 12+579	MAN
FL 210	VIA LUNGA	KM 9+202	MAN
FL 210	VIGNOLA	KM 23+951	MAN

CAPITOLO 8 - CARATTERISTICHE TECNICHE FUNZIONALI DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

8.1 Limitazioni e tabelle

Le limitazioni previste dalle seguenti tabelle devono essere prescritte al treno dall' agente addetto alla formazione treni secondo i criteri della PGOS

– TABELLA 1 –

Linee di categoria D₄ sulle quali, per i carri con carico superiore al limite in categoria C₃, vigono le restrizioni sottoindicate

Linea o tratto di linea	Restrizioni da prescriversi
2° Bivio/PC Parma Est-Suzzara	A velocità non superiore a 40 km/h
Bivio Rivana (e)-Codigoro	A velocità non superiore a 50 km/h e riduzione di velocità a 10 km/h sul ponte Po di Volano alla progressiva km 51+650

– TABELLA 2 BIS –

Linee di categoria C₂ sulle quali, per i carri con carico superiore al limite in categoria B₁, vigono le restrizioni sottoindicate

Linea o tratto di linea	Restrizioni da prescriversi
Reggio Emilia-Ciano d'Enza	A velocità non superiore a 30 km/h da Reggio S. Stefano al cippo km 6+000 per veicoli con massa per metro da 2,5 t/m fino a 5 t/m

8.2 Masse massime per asse ammesse sulle linee FER e condizioni di ammissione



Linee di categoria D4 senza particolari limitazioni rispetto alle norme dell'articolo 117 della PGOS



Linee di categoria D4 con le limitazioni riportate nella Tabella 1, per carichi superiori al limite di carico relativo alla categoria C3 (Art. 117/3 bis della PGOS)



Linee di categoria C3 senza particolari limitazioni rispetto alle norme dell'articolo 117 della PGOS



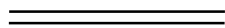
Linee di categoria C3 con le limitazioni riportate nella Tabella 2, per carichi superiori al limite di carico relativo alla categoria B2



Linee di categoria C2 senza particolari limitazioni rispetto alle norme dell'articolo 117 della PGOS



Linee di categoria C2 con le limitazioni riportate nella Tabella 2 BIS, per carichi superiori al limite di carico relativo alla categoria B2



Linee di categoria B2 senza particolari limitazioni rispetto alle norme dell'articolo 117 della PGOS



Linee di categoria B2 con le limitazioni riportate nella Tabella 3 per carichi superiori al limite di carico relativo alla categoria A



Linee che ammettono una massa per asse o una massa per metro corrente inferiore a quella della categoria A (Tabella 5)

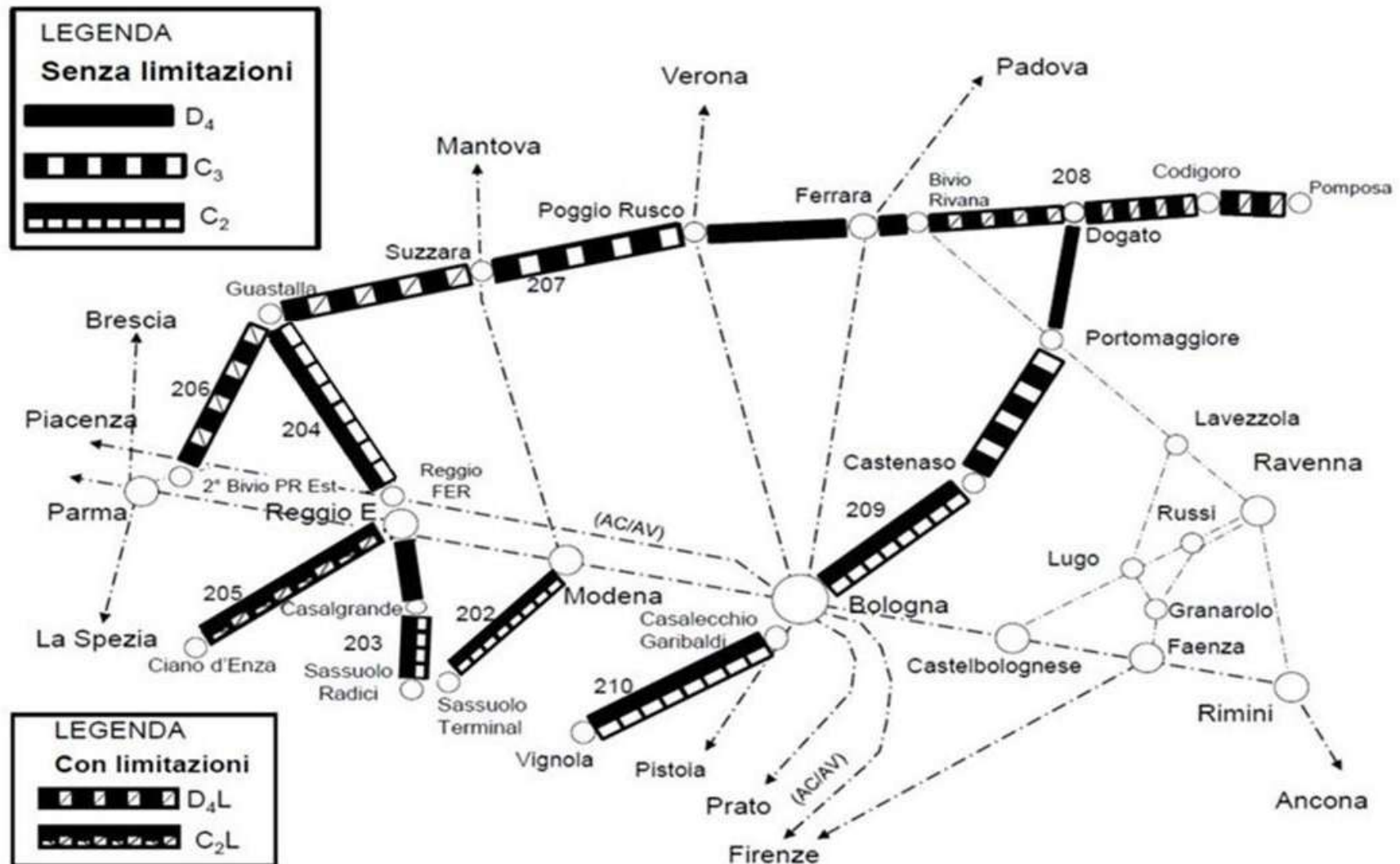
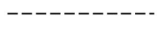
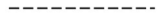


Tabella riepilogativa delle categorie delle linee FER (Masse massime ammesse per peso assiale e per asse)			
Categorie linee	Tratti di linee FER interessate e rispettivi FL	Limiti di peso assiale	Limiti di peso per metro corrente
D₄	Casalgrande-Reggio Emilia (FL 203) Poggio Rusco-Ferrara (FL 207) Ferrara-Bivio Rivana (FL 208) Dogato-Portomaggiore (FL 208)	22,5 t	8 t/m
D_{4L}	2°Bivio Parma Est-Suzzara (FL 206) Bivio Rivana-Codigoro (FL 208)	Con le limitazioni riportate nella Tabella 1, per carichi superiori al limite di carico relativo alla categoria C ₃ (PGOS)	
C₃	Suzzara-Poggio Rusco (FL 207) Castenaso-Portomaggiore (FL 209)	20 t	7,2 t/m
C₂	Modena-Sassuolo Terminal (FL 202) Sassuolo Radici-Casalgrande (FL 203) Reggio FER-Guastalla (FL 204) Bologna-Castenaso (FL 209) Casalecchio Garibaldi-Vignola (FL 210)	20 t	6,4 t/m
C_{2L}	Reggio Emilia-Ciano d'Enza (FL 205)	Con le limitazioni riportate nella Tabella 2 BIS, per carichi superiori al limite di carico relativo alla categoria B ₁	

8.3 Linee dell'infrastruttura FER codificate per il trasporto combinato

LEGENDA		
Simbolo	Codifica a P/C a	
	Due cifre	Tre cifre
	80	410
	60	390
	50	380
	45	364
	32	351
	30	349
	25	-
	22	341
	Su queste linee e sulle linee non visualizzate sulle cartine i trasporti devono rispettare il profilo-limite di carico FS	

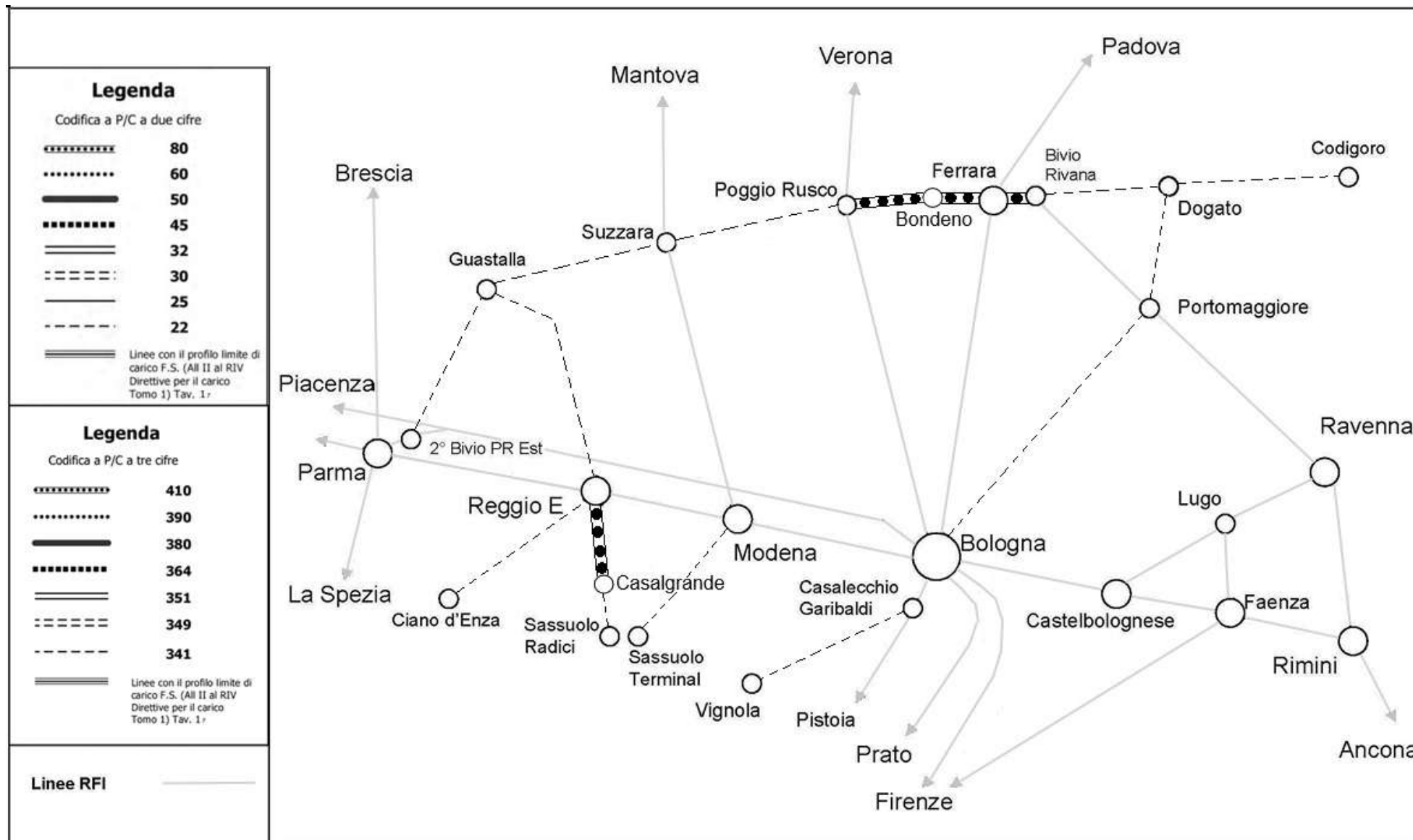
NOTE GENERALI

La simbologia in legenda rappresenta la codifica per il traffico combinato sia a due che a tre cifre: eventuali eccezioni sono regolate con note a margine.

La codifica degli scali e dei bivi corrisponde alla codifica maggiore delle linee che vi si immettono.

Il numero tecnico è composto dal codice di compatibilità del carro (lettera "C" per le casse mobili, lettera "P" per i semirimorchi) e dal numero del profilo di trasporto combinato standard (a due cifre quando la larghezza è minore o uguale a 2500 mm, o a tre cifre quando la larghezza è compresa tra 2500 e 2600 mm).

Linee dell'infrastruttura FER codificate per il traffico combinato delle casse mobili e dei semirimorchi con codifica a due e tre cifre.



CAPITOLO 9 - SEDI E ZONE DI COMPETENZA DEI REFERENTI ACCREDITATI DELLE IMPRESE FERROVIARIE OPERANTI SULLE LINEE FER

IMPRESA FERROVIARIA		TEL/FAX	SEDE REFERENTE ACCREDITATO ⁴	ZONE DI COMPETENZE ⁵
Trenitalia S.p.A.	Sala operativa Cityday Direttrice Adriatica	0559674926 3138146431	Firenze	Linee FER
	Sala operativa Citynights SOCN	0697024313 3138146221	Roma	Linee FER
	Sala operativa TCRE Treni Charter e Reti Estere	029122914 3138111792	Milano	Linee FER
Trenitalia TPER S.c.a.r.l.		3138864007 0512587189 0519212104 fax	Bologna	Linee FER
FS Treni turistici italiani S.r.l.		3138714767	Roma	Linee FER
Captrain Italia S.r.l.		3138806803 02538535 02534530 fax	Assago (MI)	Linee FER
Rail Traction Company S.p.A.		3138863600 0454856695 0458646119 fax	Verona	Linee FER
Oceanogate Italia S.r.l.		0187594212 3138869613 01871853347 fax	Melzo (MI)	Linee FER
InRail S.p.A.		3138808102 0100983870 0242108502 fax	Udine	Linee FER
Rail Cargo Carrier – Italy S.r.l.		3665831192 0415093937 0415093940 fax	Venezia	Linee FER
Dinazzano Po S.p.A.		0522445423 3138804136 0522540326 fax	Reggio Emilia	Linee FER
Mercitalia Rail S.r.l.		0519214471 3138348129 0519214323 fax	Bologna	Linee FER

⁴ I referenti accreditati sono l'interfaccia, per le IF, con il coordinatore movimento per tutti gli aspetti riguardanti la circolazione dei treni, compresa la richiesta e l'utilizzazione dei mezzi di soccorso

⁵ Per le sole linee indicate nel certificato di sicurezza unico

CAPITOLO 10 - SEDI E ZONE D'AZIONE DEI MEZZI DI SOCCORSO

LOCOMOTORE	TRAZIONE	SEDE	ORARI	REFERENTE	NOTE
G2000	DIESEL	Reggio Emilia	h24	Sala Controllo Dinazzano Po 3138804136	escluso festivi 120 minuti messa a disposizione
Cz Loko DE 744.1	DIESEL	Bologna Centrale	h24	Trenitalia Tper 921/6361	

Comunicazioni specifiche ambito ferroviario a cura del PdB

Poiché l'efficacia delle attività di soccorso dipende da un esauriente e puntuale flusso informativo tra operatori di bordo e di terra, al fine della migliore attivazione dell'organizzazione di soccorso, deve essere fornita una completa informazione sullo scenario verificatosi e sulla sua possibile evoluzione.

Il PdB (PdC o PdA) deve individuare il modo più idoneo ed immediato affinché sia avvisato il DM/DCO della situazione di emergenza.

L'agente del treno (PdC/PdA) che per primo ne viene a conoscenza dell'emergenza, comunicherà all'attivatore dell'emergenza FER (**313/8812800**) le informazioni in suo possesso sull'evento in corso, quali ad esempio:

- la qualifica e le funzioni di chi chiama;
- i dati identificativi del treno (numero, tipo, composizione, peso, ecc.);
- (se avviene in galleria) la denominazione della galleria;
- la posizione del treno (progressiva km, n. nicchia, ecc.);
- il tipo di evento incidentale con particolare riferimento all'eventuale presenza di fiamme, fumi, spargimento di sostanze pericolose, altri treni coinvolti, ecc.);
- materiali e strutture coinvolte;
- il numero delle persone presenti sul convoglio evidenziando eventuali situazioni particolari (es. presenza di disabili con carrozzella);
- le conseguenze dell'evento e una eventuale prima valutazione del numero dei viaggiatori rimasti feriti nell'incidente;
- il numero di identificazione ed il codice delle merci pericolose eventualmente trasportate con eventuali iscrizioni o etichette di pericolo applicate al carro ed effetti/sintomi riscontrati;
- le previsioni per il ripristino del mezzo di trazione e/o del materiale trainato;
- eventuale preavviso di richiesta locomotiva di soccorso;
- eventuale necessità del carro soccorso.

Di norma i contatti successivi con il DM/DCO (o con l'attivatore) saranno tenuti dal PdA.

Richiesta intervento agente AM FER

L'avviso di richiesta di intervento dell'agente AM è inoltrato dall'Attivatore dell'emergenza al Coordinatore Esercizio Infrastrutture (CEI).

Il CEI, ricevuta la richiesta di intervento, contatterà gli agenti AM necessari, formati ai sensi della normativa vigente. L'elenco degli agenti che possono essere chiamati ad intervenire su una situazione di emergenza sono contenuti nell'Organigramma della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro distribuito al personale tramite Ordine di Servizio e pubblicato sull'applicativo di distribuzione documentale.

La chiamata ad intervenire su una situazione di emergenza è prioritaria rispetto alle attività lavorative nelle quali gli AM sono normalmente impegnati.

Gli AM devono indossare i previsti dispositivi di protezione individuale.

I compiti degli AM intervenuti sono stabiliti, di volta in volta, dal Referente dell'Emergenza (in sua assenza dall'Attivatore dell'Emergenza) e dal ROS, se presente sul luogo di intervento. In ogni caso non possono sostituirsi all'azione di chi svolge operazioni di soccorso per istituzione (VV.F., personale sanitario, ecc.) e non devono mai, con il loro operato, mettere a repentaglio la propria e l'altrui incolumità.

L'intervento sulla linea ferroviaria è subordinato al rispetto dei regolamenti ferroviari vigenti (ad esempio conferma interruzione).

Gli agenti AM addetti all'emergenza hanno il compito di:

- In generale:
 - o Comunicare con il PdB;
 - o Accertare la situazione a seguito dell'incidente ed informare il Referente per l'Emergenza (in sua assenza l'Attivatore dell'Emergenza);
 - o Collaborare, se richiesto, con le squadre di soccorso esterne ed il ROS, se attivato;
 - o Coadiuvare il PdB nell'assistenza ai viaggiatori;
 - o Mantenere la calma fra i viaggiatori;
 - o Far procedere all'evacuazione dell'area interessata dall'incidente;

Evitare l'accesso di estranei nell'area di pericolo.

Inoltre:

- In caso di Soccorso Tecnico, ha il compito di:
 - o Adoperarsi, nei limiti delle proprie competenze, per ripristinare l'esercizio ferroviario;
- In caso di esodo, ha il compito di coadiuvare il PdB ed il ROS, se attivato, per:
 - o Accertare la percorribilità della via di fuga individuata;
 - o Indirizzarvi il flusso di persone con ripetuti inviti alla calma ed all'ordine;
 - o Controllare l'esodo, assicurandosi che le persone più deboli, disabili, bambini ed anziani vengano aiutati da accompagnatori in grado di assisterli;
 - o Supportare l'Emergenza Sanitaria (118) nell'assistenza ai feriti o provvedere direttamente al trasporto dei feriti se richiesto da quest'ultima;
- In caso di operazioni di salvataggio deve:
 - o Valutare opportunamente se l'azione che sta per intraprendere possa essere eseguita senza mettere a repentaglio la propria e l'altrui incolumità;
- In caso di soccorso sanitario, ha il compito di:
 - o Intervenire per le emergenze gestibili direttamente;
 - o Fornire azione di supporto al personale sanitario;
 - o Allontanare le persone estranee dagli infortunati.

Informazioni ed istruzioni sul comportamento in caso di emergenza per i passeggeri

Le Imprese Ferroviarie devono fornire ai passeggeri informazioni e istruzioni in relazione a:

1. Dotazioni di sicurezza disponibili a bordo del treno;
2. Comportamenti da tenere a bordo del treno in caso di emergenza in galleria;
3. Dotazioni di sicurezza disponibili in galleria;
4. Comportamenti da tenere in galleria in caso di discesa dal treno a seguito del verificarsi di un'emergenza.

FER fornisce alle Imprese Ferroviarie le informazioni di cui ai punti 3 e 4 mediante la pubblicazione dei suddetti dati nel Fascicolo Linea.

Con riferimento al punto 4 dell'elenco sopra citato vengono riportate le indicazioni di carattere generale riguardanti le istruzioni sui comportamenti da tenere in galleria in caso di discesa dal treno al seguito di un'emergenza, al fine di favorire un ordinato e rapido esodo dalla galleria, che per completezza si elencano:

1. una volta discesi dal treno occorre dirigersi verso la direzione più opportuna per l'esodo seguendo le indicazioni fornite dal personale ferroviario e/o i cartelli segnaletici affissi sulla parete della galleria, ove presenti;
2. la galleria dovrà essere percorsa camminando esclusivamente sul marciapiedi laterale (ove presente) della stessa evitando di invadere i binari;
3. l'attraversamento dei binari, se necessario per raggiungere l'uscita, deve essere preventivamente autorizzato dal personale ferroviario;
4. durante l'esodo, occorre mantenere la calma, non spingere o accalcarsi con le persone che precedono, non creare all'allarmismo;
5. aiutare, per quanto possibile, le persone a mobilità ridotta.

Una volta raggiunta l'uscita, occorre non disperdersi e seguire le istruzioni impartite dalle squadre di soccorso.

CAPITOLO 12 – RICOVERO MdO
FL 202 MODENA - SASSUOLO TERMINAL
MODENA PIAZZA MANZONI
FL 203 SASSUOLO RADICI – REGGIO EMILIA
PM BOSCO
SASSUOLO RADICI
FL 204 REGGIO EMILIA - GUASTALLA
GUASTALLA
NOVELLARA
BAGNOLO IN PIANO
FL 205 REGGIO EMILIA – CIANO D’ENZA
BARCO
CIANO D’ENZA
FL 206 2° BIVIO/PC PARMA EST - SUZZARA
LUZZARA
GUASTALLA
BORETTO
BRESCELLO
SORBOLO
FL 207 SUZZARA - FERRARA
PEGOGNAGA
QUISTELLO
SCHIVENOGLIA
MAGNACAVALLLO
SERMIDE
BONDENO
VIGARANO PIEVE

FL 208 FERRARA - CODIGORO
• FERRARA CITTA' DEL RAGAZZO
• MIGLIARINO
• MASSA FISCAGLIA
• CODIGORO
FL 209 BOLOGNA - PORTOMAGGIORE
• CONSANDOLO
• BUDRIO
• BOLOGNA ROVERI
FL 210 CASALECCHIO - VIGNOLA
• BAZZANO
• VIGNOLA

CAPITOLO 13 - SEDI E GIURISDIZIONE COORDINAMENTO CIRCOLAZIONE E DELLE STRUTTURE DI ESERCIZIO INFRASTRUTTURE

STRUTTURE E LORO SEDI	GIURISDIZIONI
Unità organizzativa Gestione circolazione ferroviaria Via Pietro Pietramellara 18/3 40121 Bologna	• MODENA (e) – SASSUOLO TERMINAL • SASSUOLO RADICI - REGGIO EMILIA (e) • REGGIO EMILIA (e) – CIANO D'ENZA • REGGIO EMILIA – GUASTALLA • 2° BIVIO/PC PARMA EST (e) – SUZZARA (e) • SUZZARA (e) – POGGIO RUSCO (e) – FERRARA (e) • FERRARA (e) – CODIGORO • BOLOGNA (e) – PORTOMAGGIORE (e) • CASALECCHIO GARIBALDI (e)– VIGNOLA

Sede e impianti dell'Unità organizzativa IMPIANTI DI SEGNALEMENTO		
U.O.	LINEE IN GIURISDIZIONE	SEDE UNITÀ OPERATIVA
IS	Bologna – Portomaggiore	Bologna Roveri
IS	Ferrara - Codigoro	Ferrara
IS	Suzzara - Ferrara	Sermide
IS	2° Bivio/PC Parma Est – Suzzara	Guastalla
IS	Reggio Emilia - Guastalla	Reggio Emilia
IS	Sassuolo Radici - Reggio Emilia	Reggio Emilia
IS	Reggio Emilia – Ciano d'Enza	Reggio Emilia
IS	Modena – Sassuolo Terminal	Modena Piazza Manzoni
IS	Casalecchio Garibaldi - Vignola	Casalecchio Garibaldi

Sede e impianti dell'Unità organizzativa ENERGIA		
U.O.	LINEE IN GIURISDIZIONE	SEDE UNITÀ OPERATIVA
Energia	Bologna – Portomaggiore	Ferrara
Energia	Ferrara - Codigoro	Ferrara
Energia	Suzzara - Ferrara	Ferrara
Energia	2° Bivio/PC Parma Est – Suzzara	Reggio Emilia
Energia	Reggio Emilia - Guastalla	Reggio Emilia
Energia	Sassuolo Radici - Reggio Emilia	Reggio Emilia

Sede e impianti dell'Unità organizzativa ENERGIA		
U.O.	LINEE IN GIURISDIZIONE	SEDE UNITÀ OPERATIVA
Energia	Reggio Emilia – Ciano d'Enza	Reggio Emilia
Energia	Modena - Sassuolo Terminal	Reggio Emilia
Energia	Casalecchio Garibaldi - Vignola	Ferrara

Sede e impianti dell'Unità organizzativa TELECOMUNICAZIONI		
U.O.	LINEE IN GIURISDIZIONE	SEDE UNITÀ OPERATIVA
TLC	Bologna – Portomaggiore	Bologna C.le
TLC	Ferrara - Codigoro	Bologna C.le
TLC	Suzzara - Ferrara	Bologna C.le
TLC	2° Bivio/PC Parma Est – Suzzara	Bologna C.le
TLC	Reggio Emilia - Guastalla	Bologna C.le
TLC	Sassuolo Radici - Reggio Emilia	Bologna C.le
TLC	Reggio Emilia – Ciano d'Enza	Bologna C.le
TLC	Modena – Sassuolo Terminal	Bologna C.le
TLC	Casalecchio Garibaldi - Vignola	Bologna C.le

Sede e impianti dell'Unità organizzativa ARMAMENTO		
U.O.	LINEE IN GIURISDIZIONE	SEDE UNITÀ OPERATIVA
ARM	Bologna – Portomaggiore	Molinella
ARM	Ferrara - Codigoro	Ferrara
ARM	Suzzara - Ferrara	Sermide
ARM	2° Bivio/PC Parma Est – Suzzara	Guastalla
ARM	Reggio Emilia - Guastalla	Reggio Emilia
ARM	Sassuolo Radici - Reggio Emilia	Reggio Emilia
ARM	Reggio Emilia – Ciano d'Enza	Reggio Emilia
ARM	Modena – Sassuolo Terminal	Modena Piazza Manzoni
ARM	Casalecchio Garibaldi - Vignola	Casalecchio Garibaldi

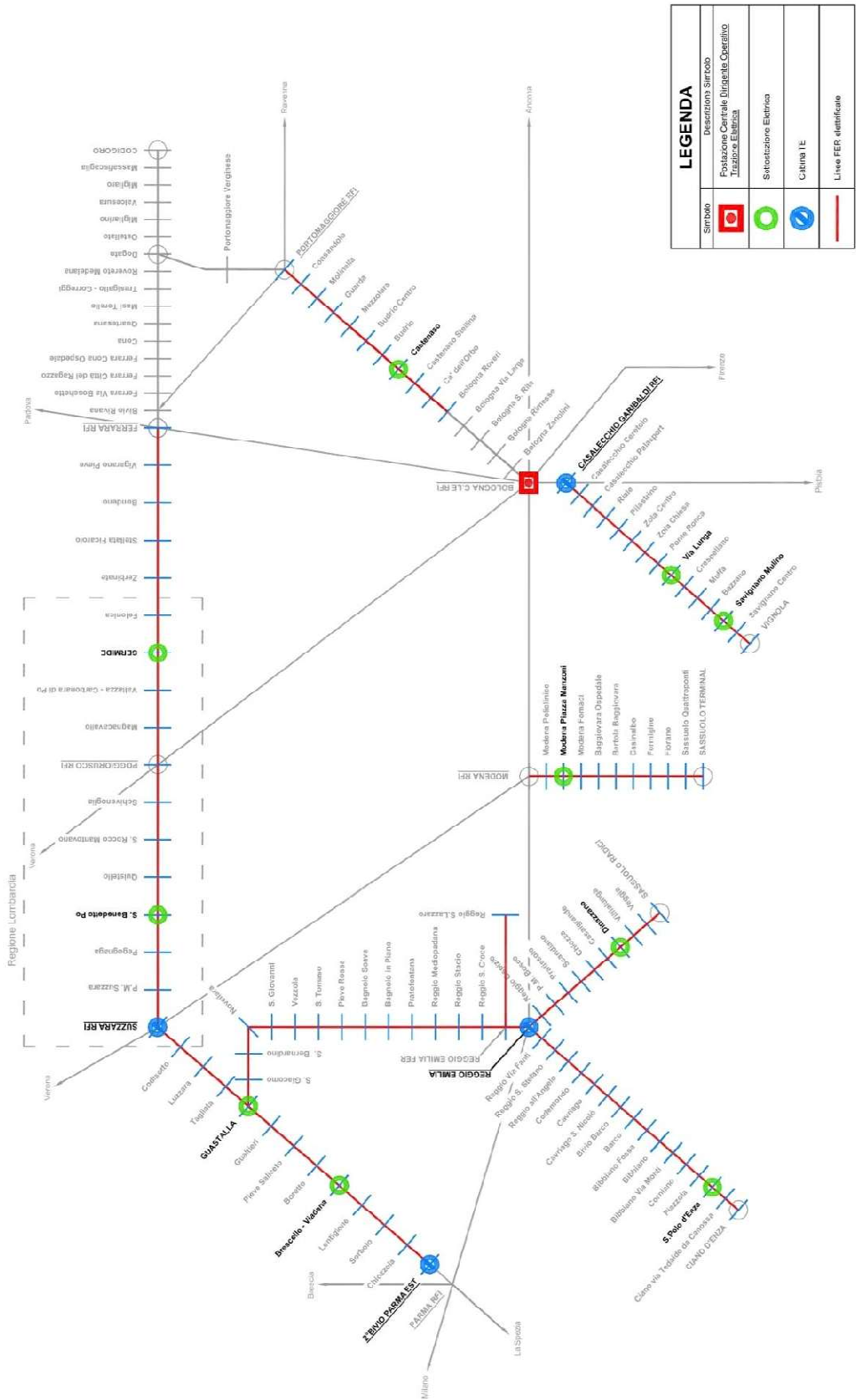
Sede e impianti dell'Unità organizzativa OPERE CIVILI		
U.O.	LINEE IN GIURISDIZIONE	SEDE UNITÀ OPERATIVA
O.C	Bologna – Portomaggiore	Molinella

Sede e impianti dell'Unità organizzativa OPERE CIVILI		
U.O.	LINEE IN GIURISDIZIONE	SEDE UNITÀ OPERATIVA
O.C	Ferrara - Codigoro	Ferrara
O.C	Suzzara - Ferrara	Sermide
O.C	2° Bivio/PC Parma Est – Suzzara	Guastalla
O.C	Reggio Emilia - Guastalla	Reggio Emilia
O.C	Sassuolo Radici - Reggio Emilia	Reggio Emilia
O.C	Reggio Emilia – Ciano d'Enza	Reggio Emilia
O.C	Modena – Sassuolo Terminal	Modena Piazza Manzoni
O.C	Casalecchio Garibaldi – Vignola	Casalecchio Garibaldi



FERROVIE EMILIA ROMAGNA

Planimetria
Giurisdizione dei posti centrali di telecomando TE



CAPITOLO 15 - MODALITÀ E UFFICI AI QUALI VANNO NOTIFICATI I GUASTI AGLI IMPIANTI E MECCANISMI ELETTRICI E ALLE INFRASTRUTTURE

GUASTI AGLI IMPIANTI	AVVISO A MEZZO TELEFONO
Condutture ed apparecchiature elettriche primarie Condutture ed apparecchiature di contatto e sottostazione	Coordinatore Esercizio Infrastruttura CEI
Illuminazione elettrica e forza motrice	
Impianti di segnalamento, sicurezza e blocco SST-SCMT Passaggi a livello, RTB	
Telefoni selettivi a B.L. Telefoni automatici e telefonia integrata	
Teleindicatori ed impianti di diffusione sonora	
Armamento, parallelismi ed attraversamenti, ostacoli sul binario	
Telefoni rete radiomobili "GSMR" e "GSM-TIM"	

CAPITOLO 16 - MANOVRA A MANO DEI DEVIATOI CON CASSA DI MANOVRA ELETTRICA

CASSA DI MANOVRA P.80 E L.90

Nei casi in cui il personale dei treni debba eseguire la manovra a mano dei deviatori, si dovranno eseguire nell'ordine le seguenti operazioni:

- a) Per eseguire la manovra a mano l'operatore deve estrarre, dopo lo sbloccamento, la chiave FS dall'unità bloccabile. La chiave viene sbloccata con apposito comando del Regolatore della circolazione. L'avvenuto sbloccamento della chiave si manifesta con l'accensione a luce bianca della "lampadina di liberazione" posta sul pannello della serratura. La serratura bloccabile è munita di un tasto di liberazione artificiale "TI" assicurato con sigillo ad aletta, che permette lo sbloccamento della chiave nei casi in cui sia inefficace il consenso per l'estrazione. L'uso del suddetto tasto da parte dell'agente di condotta, negli impianti impresenziati, è sempre subordinato ad apposito dispaccio di autorizzazione da parte del Regolatore della Circolazione.
- b) Alzare il coperchio posto sul dispositivo di manovra del deviatoio che protegge la serratura della chiave FS.
- c) Inserire la chiave FS nella serratura del fermascambio e ruotarla di 180° in senso orario.
- d) Ruotare la manovella in senso orario per avvicinare gli aghi o in senso antiorario per allontanarli. Se non si è ottenuta la posizione desiderata, invertire il senso di rotazione fino a raggiungere la posizione inversa. Se la rotazione è contraria a quella richiesta, la manovella si arresta senza alcun danno per la cassa.
- e) L'operatore, dopo aver seguito la manovra a mano del deviatoio, deve accertare che il telaio degli aghi e l'indicatore da deviatoio abbiano assunto la posizione voluta.
- f) Riportare la maniglietta in posizione normale di riposo e ruotare la chiave FS in senso antiorario ed estrarla (solo a controllo acquisito).
- g) Chiudere il coperchio che protegge la serratura chiave FS abbassandolo.
- h) Reintrodurre e ruotare verso sinistra la chiave FS nell'unità bloccabile.
- i) Informare verbalmente il Regolatore della circolazione del termine della manovra.

CASSA DI MANOVRA P.64, L.88 E L.63

Nei casi in cui il personale dei treni debba eseguire la manovra a mano dei deviatori, si dovranno eseguire nell'ordine le seguenti operazioni:

Per ALLONTANARE gli aghi:

- a) Sbloccamento della leva: inserire la chiave e ruotarla verso destra
- b) Sollevamento elettromagnete: liberata la chiave per Em dalla topa introdurla nell'apposito foro situato nella cassa dopo aver tolto il relativo tappo e avvitarela completamente sul perno filettato dell'Em.
- c) Innesto della leva: tirare a sé la leva con leggera rotazione verso l'alto
- d) Inizio della manovra: effettuato l'innesto e ruotare di 180° la leva fino a battuta.
- e) Completamento della manovra: Disinnestare la leva spingendola verso lo scambio, ruotarla di 180° fino a battuta, innestarla di nuovo e ripetere la rotazione come in "D".

- f) Posizionamento della leva: disinnestare la leva e riportarla nella posizione iniziale spingendola verso lo scambio.
- g) Abbassamento elettromagnete: svitare la chiave per Em, estrarla dal foro della cassa, rimettere il relativo tappo, inserirla nella toppa e ruotarla verso sinistra mantenendola in questa posizione.
- h) Bloccamento della leva: Ruotare la chiave verso sinistra. Quindi estrarla.

Per AVVICINARE gli aghi:

- a) Sbloccamento della leva: inserire la chiave e ruotarla verso destra.
- b) Sollevamento elettromagnete: liberata la chiave per Em dalla toppa introdurla nell'apposito foro situato nella cassa dopo aver tolto il relativo tappo e avvitarela completamente sul perno filettato dell'Em.
- c) Innesto della leva: ruotare la leva libera di 180 ° fino a battuta, tirarla a sé con leggera rotazione verso l'alto.
- d) Inizio della manovra: effettuato l'innesto ruotare di 180° la leva fino a battuta.
- e) Completamento della manovra: disinnestare la leva spingendola verso lo scambio, ruotare di 180° fino a battuta, innestarla di nuovo e ripetere la rotazione come in "D".
- f) Posizionamento della leva: Disinnestare la leva spingendola verso lo scambio.
- g) Abbassamento elettromagnete: Svitare la chiave per Em, estrarla dal foro della cassa, rimettere il relativo tappo, inserirla nella toppa e ruotarla verso sinistra mantenendola in questa posizione.
- h) Bloccamento della leva: ruotare la chiave verso sinistra quindi estrarla.

N.B.: La chiave può essere estratta solo se la manovra è stata completata.

CAPITOLO 17 - NORME PARTICOLARI PER L'EMISSIONE DELLE PRESCRIZIONI DI MOVIMENTO E DEI RELATIVI RIEPILOGHI

Il sistema M3M40 assicura la produzione dei moduli M3/M40 e dei "Riepiloghi dei moduli di prescrizione di movimento". La funzione di gestore del sistema è affidata al "Presidio FER" operante presso la sala circolazione del posto centrale.

313/8812810

circolazione@fer.it

Le Imprese Ferroviarie acquisiscono, direttamente dal sistema, le prescrizioni e i riepiloghi dei treni ordinari e straordinari. Esse sono responsabili della loro consegna, su supporto cartaceo o su altro tipo di supporto, all'agente di condotta.

Con riferimento a quanto previsto dall'art. 6 FER.D.TN.002 Regolamento per la Circolazione dei Treni in caso di indisponibilità del RPM per mancato funzionamento del sistema informativo M3M40, le prescrizioni saranno notificate dal RdC.

Quest'ultimo prenderà visione di ciò che deve prescrivere all'AdC, interrogando l'applicativo M3M40 ed integrandolo con le eventuali prescrizioni in consegna. In caso di malfunzionamento dell'applicativo M3M40, il RdC si avvarrà della versione elettronica del copione delle prescrizioni presente sull'applicativo di ricezione documentale aziendale (cartella INCARICHI).

In caso di malfunzionamento del sistema informativo dell'IF, qualora l'applicativo M3M40 funzioni regolarmente, il Coordinatore movimento provvederà ad estrarre i documenti dal sistema, a firmarli digitalmente ed a trasmetterli via e-mail al Centro di coordinamento circolazione della IF per il seguito di competenza.

17.1 Incarico di distribuzione di nuove prescrizioni dal GI RFI

Come enunciato all'art. 2 bis della PGOS FER, per i treni percorrenti la rete FER con origine/termine corsa nelle stazioni confinanti RFI, è previsto che anche le prescrizioni inerenti alla stazione RFI di confine (esclusa Ferrara per i treni percorrenti la tratta Ferrara-Bivio Rivana) o le interconnessioni di Bologna e Parma, vengano trasmesse ai treni nel RPM consegnato dal Presidio FER.

L'incarico dovrà essere inviato dal pertinente indirizzo RFI a circolazione@fer.it: se non firmato digitalmente, il mittente garantisce la conformità del documento trasmesso al documento cartaceo riportante la firma autografa e che sarà conservato presso i propri uffici.

Il coordinatore movimento che riceve il documento, provvederà a controfirmare digitalmente ed a trasmetterlo per ricevuta al mittente.

Successivamente sarà pubblicato sugli applicativi di distribuzione e ricezione documentale.

17.2 Ricezione di circolare di attivazione dal GI RFI.

Nel caso specifico in cui il documento ricevuto dal Presidio FER sia una Circolare territoriale RFI, questa non trova immediata applicazione da parte del Presidio FER.

Compete, infatti, al Dirigente Area Produzione valutare la necessità di inglobare i contenuti della Circolare territoriale RFI all'interno di Foglio Disposizioni di FER, nel caso questo vada integrato con ulteriori informazioni che riguardano la rete FER.

Pertanto, la e-mail di conferma ricevimento al mittente andrà indirizzata anche al Dirigente Area Produzione, che dovrà esprimersi in tempo utile per la gestione del documento da parte del Presidio FER in interfaccia con le IIFF.

17.3 Prescrizioni di movimento a carattere occasionale
Rete FER In presenza di prescrizioni improvvise o non ancora gestite dal Presidio FER mediante l'applicativo M3M40, il RdC provvederà d'iniziativa a parteciparle ai treni, fino alla cessazione delle stesse o fino a che queste non verranno prese in carico dal Presidio FER. Stazioni di confine RFI In presenza di prescrizioni improvvise riguardanti le stazioni di confine RFI le stesse devono essere notificate ai treni a cura del RdC di RFI.
17.4 Comunicazione composizione treni
L'addetto alla formazione treni è responsabile di comunicare la composizione di tutti i treni merci e dei treni viaggiatori (qualora sia diversa da quella programmata) ai RdC. In particolare, per i treni merci che viaggiano su rete FER, le IF (Imprese Ferroviarie) devono: 1. Inserire le tracce su PIC (Applicativo RFI), aggiungendo nel campo note la dicitura: "inviata mail riguardante la composizione dei treni merci". 2. Inviare una mail al RdC di FER con i dati di composizione, aggiungendo nel campo note del riepilogo specificando che i treni merci in questione sono stati inseriti su PIC. Per l'inoltro dei trasporti eccezionali e/o delle merci pericolose restano invariate le competenze e le responsabilità previste dalla vigente normativa.

CAPITOLO 18 – NORME DI INTERFACCIA TRA IL CENTRO DI CONTROLLO CIRCOLAZIONE DI FER E LE SALE OPERATIVE DELLE IMPRESE FERROVIARIE

PROVVEDIMENTI DI EFFETTUAZIONE TRENI

Variazione tracce in corso d'orario

Ogni richiesta di modifica della traccia assegnata, presentata sino a 7 giorni lavorativi dall'orario programmato di partenza del treno dalla stazione di origine è oggetto di accordo tra le parti e, se condivisa, viene formalizzata con la predisposizione di un provvedimento di variazione in corso d'orario (VCO) a cura dell'Ufficio Pianificazione di rete di FER.

Richiesta tracce in gestione operativa

Per le tracce non trattate come VCO, la richiesta dovrà essere effettuata in gestione operativa.

In deroga a quanto dichiarato all'art. 13 comma 3 del FER.D.TN.002 Regolamento per la Circolazione dei Treni, su rete FER non è ammessa l'effettuazione di treni supplementari, per incompatibilità con il sistema di annuncio treni. Tutte le comunicazioni tra FER e le imprese ferroviarie dovranno essere documentate con e-mail trasmesse dagli indirizzi di posta elettronica aziendali accreditati.

Qualora la traccia richiesta a FER interessi anche le località di servizio di interconnessione col gestore RFI, l'operazione si articolerà nelle seguenti fasi:

1. L'IF verifica informalmente la disponibilità del canale con il GI RFI;
2. L'IF invia una e-mail di richiesta traccia a FER con indicazione di richiedente, percorso, orario e veicoli;
3. Se la richiesta può essere accettata, il RdC FER risponde con e-mail indicando il numero del treno, oppure contatta telefonicamente il richiedente per valutare altre soluzioni;
4. L'IF provvede all'inserimento, nei propri sistemi informativi di interfaccia con PIC, della richiesta traccia per la tratta RFI indicando il numero del treno rilasciato da FER.

Il personale di FER desumerà le ulteriori informazioni sul convoglio (lunghezza, massa, velocità, tipo trazione, ecc.) dall'apposita tabella fornita a cura dell'impresa ferroviaria.

A seguito della richiesta di traccia, il RdC provvederà a:

1. Richiedere l'autorizzazione al rilascio al Coordinatore movimento in sala;
2. Verificare dal FER.F.MC.172 *Prospetto Interruzioni* che non siano state richieste delle interruzioni non compatibili con l'eventuale traccia straordinaria richiesta e ad inviare una e-mail al CEI riguardante l'effettuazione del treno;
3. Verificare la presenza di vincoli di inoltro, quali trasporti eccezionali (nel caso l'IF deve aver indicato il numero di autorizzazione nella e-mail di richiesta) o presenza di merci pericolose (nel qual caso dar seguito alle specifiche istruzioni);
4. Comunicare il numero del treno e l'ora di partenza al mittente, mediante la funzione "RISPONDI A TUTTI" dalla e-mail di richiesta, dopo aver verificato la validità dell'eventuale autorizzazione TE, agli indirizzi dell'IF e di FER indicati al successivo paragrafo "Prospetto recapiti per la procedura";
5. Indicare profilo e nominativo in calce al messaggio;
6. A trasmettere con dispaccio l'effettuazione ai RdC delle stazioni porta FER e RFI (rif. FER.D.TN.002 Regolamento per la Circolazione dei Treni, art 13 e accordo di interfaccia FER-RFI);

7. Nel caso nella richiesta siano presenti TE, il RdC dovrà verificare, prima della partenza, che il personale del treno sia in possesso di copia dell'autorizzazione TE contenente le restrizioni di circolazione previste.

Interfacce verso il personale del treno

Il provvedimento di effettuazione verrà notificato al personale del treno a cura dell'impresa ferroviaria. Le relative prescrizioni di movimento saranno rese disponibili alla IF come al capitolo 18.

PROVVEDIMENTI DI SOPPRESSIONE TRENI

Provvedimenti programmati

Le soppressioni programmate vengono concordate dalle imprese ferroviarie con l'Ufficio Pianificazione di rete di FER, che le ufficializza con provvedimento di variazione in corso d'orario (VCO).

Provvedimenti in gestione operativa

Per quanto riguarda i provvedimenti di soppressione non gestiti in programmazione, le relative tracce potranno essere soppresse a seguito di:

1. Richiesta dell'IF per esigenza propria;
2. Richiesta dell'IF per esigenza del gestore RFI (gestita per tramite dell'IF);
3. Richiesta dell'IF per le variazioni condivise con FER del programma di esercizio;
4. Disposizione di FER (in caso di mancato accordo sulle modalità di regolarizzazione di circolazione perturbata);
5. Richiesta di FER per esigenza propria;
6. Causa di forza maggiore.

Tutte le comunicazioni tra FER e le imprese ferroviarie dovranno essere documentate con e-mail, trasmesse dagli indirizzi di posta elettronica accreditati.

La e-mail di richiesta dovrà riportare la dicitura SOPPRESSIONE nell'oggetto.

Il RdC provvederà a gestire in autonomia i provvedimenti di cui ai precedenti punti 1, 2 e 3, mentre dovrà richiedere autorizzazione al Coordinatore Movimento FER per dar seguito alle richieste di cui ai restanti punti 4, 5 e 6; sarà il Coordinatore Movimento FER (o reperibile) a formalizzare all'IF le soppressioni disposte da FER di cui ai p. 4, 5 e 6.

Le soppressioni disposte per causa di forza maggiore (p. 6) saranno formalizzate in nome e per conto del Responsabile del Centro di Controllo appartenente al soggetto (IF o GI) prioritariamente impossibilitato allo svolgimento del proprio compito istituzionale.

Il RdC provvederà a:

1. Dare comunicazione del provvedimento al mittente, mediante la funzione RISPONDI A TUTTI dalla e-mail di richiesta, quando non vi abbia già provveduto il Coordinatore Movimento (indicare il proprio profilo e nominativo in calce al messaggio);
2. A trasmettere con dispaccio la soppressione ai RdC delle stazioni porta FER e RFI (rif. FER.D.TN.002 Regolamento per la Circolazione dei Treni, art 14 e accordo di interfaccia FER-RFI);

L'IF riceverà da FER, tramite e-mail, conferma dell'accettazione del provvedimento. Nel caso il provvedimento interessi anche la rete o stazioni confine RFI, l'IF dovrà provvedere alla richiesta di

cancellazione della traccia nel proprio applicativo di interfaccia con PIC al fine di renderne edotto anche il GI nazionale.

Interfacce verso il personale del treno

Il provvedimento di soppressione verrà notificato al personale del treno a cura della propria IF.

PROSPETTO RECAPITI

FL	Nominativo Recapito	e-mail	Recapito telefonico
201	Centro controllo circolazione FER	<u>circolazione@fer.it</u>	313/8812810
202	Modena - Sassuolo Terminal	<u>modenasassuolo@fer.it</u>	313/8812817
203	Sassuolo Radici - Reggio Emilia	<u>sassuoloreggio@fer.it</u>	313/8812803
204	Reggio Emilia - Guastalla	<u>reggioguastalla@fer.it</u>	313/8812804
205	Reggio Emilia - Ciano d'Enza	<u>reggiociano@fer.it</u>	313/8812803
206	2° Bivio/PC Parma Est - Suzzara	<u>parmasuzzara@fer.it</u>	313/8812804
207	Suzzara - Ferrara	<u>suzzaraferrara@fer.it</u>	313/8804401
208	Ferrara - Codigoro	<u>ferraracodigoro@fer.it</u>	313/8812805
209	Bologna - Portomaggiore	<u>bolognaportomaggiore@fer.it</u>	313/8804478
210	Casalecchio Garibaldi - Vignola	<u>casalecchiovignola@fer.it</u>	313/8804472

CAPITOLO 19 – PROCEDURA D'INTERFACCIA PER L'ADOZIONE DELL'ORA LEGALE

Il presente capitolo stabilisce la procedura d'interfaccia fra FER e le Imprese Ferroviarie (IF) per l'adozione dell'ora legale e il ripristino dell'ora solare sull'intera infrastruttura ferroviaria nazionale. In base a quanto previsto dalla direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 2000/84/CE del 19 gennaio 2001, si intende per:

- «ora solare»: l'orario coincidente con del fuso di riferimento per i paesi dell'Europa Centrale (UTC+1);
- «ora legale»: l'orario anticipato di 60 minuti rispetto all'«ora solare» adottato nel periodo che inizia alle ore 02:00 del mattino dell'ultima domenica di marzo e termina alle ore 02:00 del mattino dell'ultima domenica di ottobre

REGOLAZIONE DEGLI OROLOGI

Ogni anno, alle ore 02:00 del mattino dell'ultima domenica di marzo occorre portare avanti di un'ora gli orologi, regolandoli sulle ore 03:00. Viceversa, alle ore 03:00 (ora legale) del mattino dell'ultima domenica di ottobre occorre portare indietro di un'ora gli orologi regolandoli sulle ore 02:00. L'applicazione di tale provvedimento non richiede ulteriori comunicazioni specifiche da parte di questo gestore.

Le IF devono emanare autonomamente apposite procedure interne al fine di assicurare i corretti riferimenti d'orario per il proprio personale addetto alla condotta dei treni e alle altre attività di sicurezza. Qualora le suddette procedure richiedessero il temporaneo arresto dei treni, lo stesso deve avvenire d'iniziativa dell'agente di condotta che dovrà informarne preventivamente il regolatore della circolazione.

Tutti gli agenti addetti alla circolazione dei treni e alle altre attività di sicurezza all'ora prevista del passaggio da ora solare a ora legale, e viceversa, devono, di propria iniziativa, regolare i propri orologi.

L'Area Produzione resta incaricata di impartire le necessarie disposizioni di dettaglio per la verifica degli orologi e dei registratori cronologici di eventi collegati a sistemi di sincronizzazione e per la regolazione di quelli che ne sono sprovvisti.

Nei manuali operativi dei sistemi informativi in uso in FER deve essere sempre fornita evidenza di come avviene la regolazione dell'orario nel sistema e le eventuali operazioni da compiere a cura dell'utente FER.

PROVVEDIMENTI INERENTI ALLA CIRCOLAZIONE DEI TRENI CONNESSI CON L'ATTIVAZIONE DELL'ORA SOLARE

Nell'ultima domenica di ottobre, l'intervallo orario dalle 02:00 alle 03:00 del mattino si ripete due volte. In considerazione di ciò i treni che hanno origine in tale fascia oraria dovranno essere messi in circolazione in base all'orario regolato sull'ora solare. I treni in circolazione tra le ore 02:00 e le ore 03:00 (ora legale) dovranno essere arrestati d'iniziativa dall'agente di condotta - informato a cura del referente dell'IF di appartenenza - nelle opportune stazioni stabilite d'intesa tra il Coordinatore Movimento e il Referente dell'IF interessata, tenendo conto dei provvedimenti all'occorrenza disposti dalle competenti strutture dell'U.O. Commerciale e dell'Area Produzione.

D'intesa tra il Coordinatore Movimento e il Referente dell'IF interessata, tenuto conto dei provvedimenti d'orario all'occorrenza disposti, ove nulla osti, può essere disposto il proseguimento immediato dei treni o il loro inoltro in anticipo rispetto agli orari suddetti. È vietata la programmazione di rallentamenti con ora di attivazione o cessazione compresa fra le ore 02:00 e le ore 03:00 del mattino dell'ultima domenica di ottobre e di rallentamenti limitati a determinati periodi della giornata, quando l'ora di inizio o termine di tale periodo possa ricadere anche nella medesima fascia oraria. È altresì da evitare la concessione di interruzioni e intervalli d'orario con inizio o termine compresi nella medesima fascia oraria.

CAPITOLO 20 – ACCESSO ALLE CABINE DI GUIDA DEI VEICOLI DELLE IF CIRCOLANTI SULL'INFRASTRUTTURA FER

Il presente capitolo, in applicazione del Decreto ANSF n. 5/2010 del 25/5/2010, stabilisce le modalità per il rilascio e la gestione delle autorizzazioni riguardanti l'accesso del personale FER alle cabine di guida dei veicoli delle IF circolanti sulla Infrastruttura FER.

Accesso del Personale autorizzato di FER alla cabina di guida dei veicoli delle IF circolanti sull'infrastruttura FER e modalità di comportamento in cabina di guida

L'accesso del personale autorizzato di FER alle cabine di guida dei treni delle IF è consentito, in applicazione del Decreto ANSF n.5/2010 del 25/5/2010, per la verifica programmata e straordinaria dello stato manutentivo dell'infrastruttura e attività di monitoraggio. Il personale autorizzato di FER, durante la permanenza in cabina di guida dei treni delle IF, non deve per alcuna ragione interferire con l'attività di condotta e con le apparecchiature di bordo, attenendosi alle indicazioni del PdC. In casi eccezionali è consentito ad agenti di FER, in possesso di autorizzazione, l'accesso alla cabina di guida posteriore rispetto al senso di marcia del treno di veicoli di FER o delle IF, per controlli particolari all'infrastruttura. In tali evenienze devono essere preventivamente concordate le modalità di accesso con la Struttura assegnataria del mezzo di trazione.

Personale che può essere autorizzato:

Può essere autorizzato ad accedere alle cabine delle IF il seguente personale:

- Dirigenti e Responsabili Unità Organizzative che svolgono mansioni attinenti all'attività di controllo sullo stato manutentivo dell'infrastruttura e sulla circolazione treni oppure che intervengono per la gestione delle emergenze;
- Responsabili Unità Operativa e loro addetti.

Strutture preposte al rilascio delle autorizzazioni:

I responsabili delle unità organizzative sono preposti al rilascio delle autorizzazioni, mediante l'emissione di cartellini identificativi da richiedere all'U.O. Organizzazione e sviluppo del personale.

L'autorizzazione per l'accesso alla cabina di guida è di tipo nominativo, concessa individualmente, con fotografia (v.figura sottostante). Consente l'accesso incondizionato alle cabine di guida, previo preventiva comunicazione, dei mezzi delle IF, per la verifica programmata o straordinaria dell'infrastruttura e attività di monitoraggio.



Modalità di registrazione delle persone autorizzate e di conservazione degli elenchi

Tutto il personale autorizzato dovrà sottoscrivere una dichiarazione, da conservare a cura dell'Area di appartenenza, attestante la conoscenza dei rischi e dei comportamenti di emergenza connessi alla presenza a bordo dei mezzi di trazione e del divieto di interferire, durante la permanenza in cabina, con l'attività di condotta e le apparecchiature di bordo. Le autorizzazioni di carattere nominativo dovranno contenere nome e cognome dell'agente interessato, data e luogo di nascita, ruolo rivestito.

Comunicazione alle IF del personale FER autorizzato ad accedere alla cabina di guida dei loro veicoli

I responsabili delle strutture preposte ad effettuare le verifiche programmate dello stato manutentivo dell'infrastruttura dovranno predisporre una pianificazione periodica (data, treno utilizzato, motivazione della visita) che andrà di norma partecipata per iscritto con almeno una settimana di anticipo al CEI. Quest'ultimo

lo comunicherà via e-mail alle Strutture di Coordinamento dell'esercizio delle IF interessate, precisando le generalità degli agenti muniti di regolare cartellino identificativo. Solo a fronte di situazioni di emergenza che impongano verifiche straordinarie ed improvvise è consentito derogare ai suddetti termini di preavviso e dare verbalmente la comunicazione di cui sopra. Eventuali ed eccezionali variazioni al programma settimanale sopra illustrato dovranno essere gestite come situazioni di emergenza.

CAPITOLO 21 – MODALITÀ DI ACCESSO IN SICUREZZA AI BINARI DEGLI IMPIANTI FERROVIARI DI FER

Il presente capitolo disciplina le modalità di accesso in sicurezza ai binari degli impianti ferroviari di FER per il personale delle Imprese Ferroviarie.

Con riferimento alla Figura 1 e Figura 2 sottostanti, in un impianto ferroviario l'intervia è la distanza delle due rotaie più vicine di due binari attigui, mentre un sentiero pedonale è normalmente costituito da lastre o cunicoli.

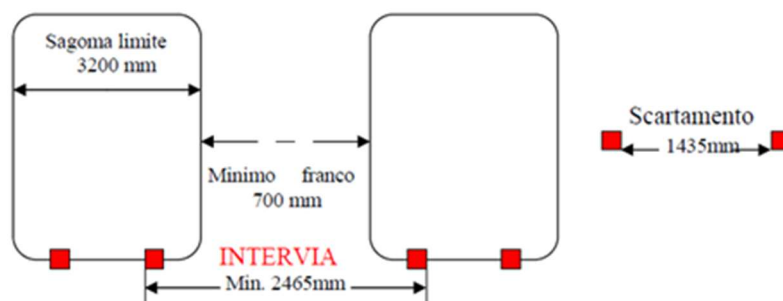


Figura 1 - Intervia (art. 6 del DPR 469/1979)

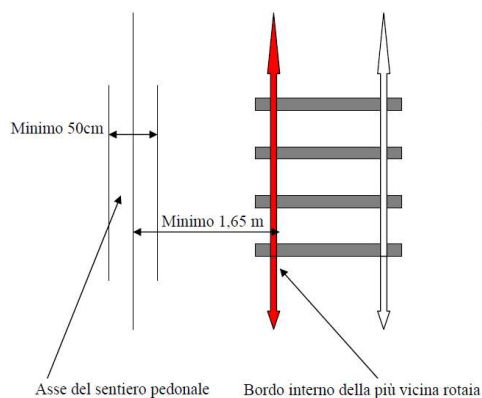


Figura 2 - Sentieri pedonali (capo I punto 6 del DPR 469/1979)

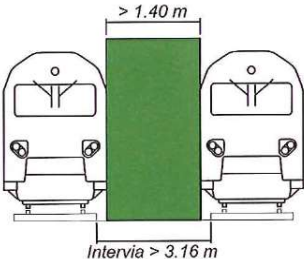
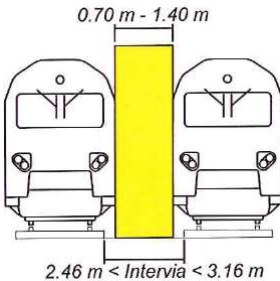
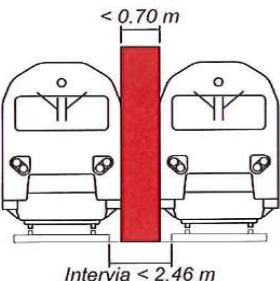
Istruzione operativa ad uso del Personale delle Imprese Ferroviarie

Ai sensi della Legge 191/1974 (art. 8) e del DPR 469/1979 (art. 6), il personale delle IF addetto alle attività di sicurezza (Preparazione dei Treni, Accompagnamento dei Treni, Condotta e Manutenzione Veicoli) che per necessità di servizio debba recarsi nel piazzale di un impianto ferroviario di FER, dovrà preventivamente annunciarsi al Regolatore della Circolazione (di seguito RdC) o altro operatore responsabile dell'impianto.

Il personale addetto alle attività di sicurezza summenzionato, munito di tesserino di riconoscimento aggiornato e in corso di validità, indossando la divisa e/o i DPI previsti dal servizio che è comandato a svolgere, presa conoscenza del punto esatto in cui dovrà operare, potrà recarsi sul posto solo dopo aver ricevuto l'autorizzazione verbale dal RdC, con le specifiche indicate nella planimetria degli itinerari che dovrà essere esposta e consultabile nell'ufficio movimento.

Pertanto, presa visione del percorso da effettuare su detta planimetria, opererà nel rispetto della simbologia di cui alla Tabella 1.

Tabella 1 – Legenda della planimetria degli itinerari

	Linea verde scuro tratteggiata: sentieri e marciapiedi percorribili in sicurezza
	Linea rossa tratteggiata: attraversamenti a raso percorribili con cautela
	Campitura verde: intervvia maggiore di 316 cm, lo spazio libero tra le sagome dei rotabili è superiore a 140 cm. Sono consentiti movimenti contemporanei di treni sui binari attigui a tale intervvia, anche quando quest'ultima è impegnata dal personale
	Campitura gialla: intervvia compresa tra 246 cm e 316 cm, lo spazio libero tra le sagome dei rotabili è compreso fra i 70 e i 139 cm. Chi comanda tali movimenti, qualora sia a conoscenza della presenza di personale in tale tipo di intervvia, potrà consentire movimenti su un solo binario a velocità non superiore a 30 km/h
	Campitura rossa: intervvia inferiore a 246 cm, lo spazio libero tra le sagome dei rotabili è inferiore a 70 cm. Il RdC dovrà garantire l'immobilità delle manovre o dei treni sui binari adiacenti alla zona rossa interessata con apposito M40

In ogni caso, il personale che si trovi nella necessità di doversi introdurre tra i binari dovrà preventivamente essere autorizzato dal RdC, con le formalità previste nella planimetria degli itinerari esposta presso l'Ufficio Movimento.

Qualora tale planimetria risulti illeggibile o mancante per qualsiasi motivo, tutte le intervie vanno considerate come colorate in rosso e pertanto soggette alle limitazioni di cui alla precedente Tabella 1.

Si riepilogano di seguito alcune misure di prevenzione:

1. Accedere al piazzale ferroviario solo dopo aver preso accordi con il RdC, assicurandosi la possibilità di poter comunicare tempestivamente con lo stesso a mezzo radiotelefono o telefono cellulare;
2. Indossare le opportune protezioni antinfortunistiche;
3. È vietato utilizzare per gli spostamenti biciclette, ciclomotori, autoveicoli se non previa specifica autorizzazione del RdC;

4. Attraversare i binari in esercizio utilizzando gli appositi sottopassaggi. In mancanza degli stessi o in caso di eccezionale necessità per l'attraversamento dei binari di stazione in esercizio devono essere utilizzate le apposite passatoie a raso rispettando tutte le cautele e accorgimenti personali del caso;
5. È vietato attraversare i binari in prossimità dei deviatori elettrici manovrati a distanza. In corrispondenza degli scambi è necessario tenersi lontano dal telaio degli aghi e dai cuscinetti di scorrimento dei deviatori centralizzati, per evitare che, in caso di manovra, il piede rimanga intrappolato;
6. Al momento del transito dei treni o al passaggio di manovre o altri convogli ferroviari, voltare le spalle al convoglio per evitare possibili infortuni accidentali agli occhi e al viso a causa di indebito lancio di oggetti o dalla proiezione di corpuscoli e scorie di frenatura;
7. È vietato camminare sulle rotaie e se possibile evitare di farlo sulle traverse, poiché potrebbero essere rese scivolose da olio e grasso rilasciato accidentalmente dai rotabili;
8. È vietato indossare capi di vestiario sulle spalle, non infilati, sbottonati, muniti di cappuccio o di altri elementi che presentino facilità di aggancio a parti sporgenti dei rotabili;
9. È vietato sostare o camminare in mezzo ai binari dinanzi a colonne in movimento od attraversare il binario quando i rotabili stanno per sopraggiungere;
10. Evitare di attraversare il binario tra rotabili fermi e poco distanti, nel caso ciò sia indispensabile abbassarsi sotto i respingenti durante il passaggio utilizzando gli appositi sostegni;
11. È vietato salire sui rotabili o discenderne quando sono in movimento, alla discesa si deve prestare attenzione alla praticabilità della zona sottostante ed all'eventuale circolazione sul binario attiguo;
12. Salendo le scalette dei rotabili prestare attenzione alla presenza di ghiaccio od altro materiale che renda meno affidabile l'appoggio o la presa, prestare particolare attenzione ad eventuali sporgenze che potrebbero ferire il capo quali portelloni o altro;
13. Sui binari elettrificati ritenere che i conduttori elettrici siano sempre sotto tensione, astenersi dai contatti diretti ed indiretti con gli stessi e con qualsiasi corpo che potesse trovarsi in contatto con i medesimi, evitare assolutamente di salire sul tetto dei mezzi di trazione e dei veicoli;
14. Nel caso di trasporto di merci pericolose, tutti riconoscibili dalle apposite tabelle di pericolo applicate ai carri, evitare di venire a contatto con materiali o di respirare gas che accidentalmente fuoriuscissero dagli stessi ed avvisare immediatamente il RdC. È vietato fumare ed accendere fiamme libere in prossimità dei carri carichi delle suddette materie.

Formula per l'autorizzazione di accesso al piazzale in area con intervia rossa

SI AUTORIZZA L'AGENTE _____ DELL'IMPRESA FERROVIARIA _____ A
RECARSI AL BINARIO _____ PER ATTIVITÀ DI ESTRAZIONE/RICOVERO VEICOLI.
CONTESTUALMENTE SI CONSEGNA LA CHIAVE MARCA _____ CHE DOVRÀ ESSERE RICONSEGNA
A MANOVRA ULTIMATA.

CAPITOLO 22 – UTILIZZO DELLE STAFFE FERMACARRO

Il presente capitolo, in applicazione del Decreto ANSF n. 4/2012 del 09/08/2012 e alla raccomandazione di cui all'art. 16 comma 2 lettera z) del D.lgs. 50/2019 riguardante la corretta gestione delle staffe fermacarro (R.U. ANSFISA 0004811 del 17/03/2021), stabiliscono le disposizioni sull' utilizzo delle staffe fermacarro utilizzate per l'immobilizzazione dei veicoli delle imprese ferroviarie (IIFF) e i mezzi d'opera (MdO) di FER.

Considerato che, in tutti gli uffici movimento sono state rimosse le staffe fermacarro presenti:

- Con riferimento all'art. 28 dell'Istruzione per il servizio dei manovratori (FER.D.TN.011 – ISM), il personale incaricato dell'immobilizzazione dei veicoli ferroviari in stazionamento deve utilizzare le staffe fermacarro in dotazione ai veicoli.
- Con riferimento all'art. 6 dell'Istruzione per la circolazione dei mezzi d'opera (FER.D.TN.014 – ICMO), il personale di FER addetto alla scorta dei mezzi d'opera (autoscale e motocarrello) deve frenare e immobilizzare i mezzi d'opera ricoverati con le staffe fermacarro in dotazione ai veicoli.

CAPITOLO 23 – ACCORDI DI INTERFACCIA CON LE IMPRESE FERROVIARIE

Le imprese ferroviarie in possesso di certificato di sicurezza unico (CSU) comprendente l'area di esercizio "FER" o che hanno avviato una pratica per l'estensione del proprio CSU sull'area di esercizio "FER", prendono prontamente contatto con il Referente SGS di FER (mail: sgs@fer.it) per redigere una procedura (accordo di interfaccia) che definisce le modalità per l'applicazione del sistema di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria nell'effettuazione di servizi ferroviari sull'infrastruttura e negli impianti in gestione a FER. Gli accordi di interfaccia permettono di individuare canali di comunicazione univoci ed efficaci tra FER e le imprese ferroviarie e di scambiare le informazioni pertinenti in materia di sicurezza derivanti dall'applicazione del processo di monitoraggio (art. 4 del Reg. (UE) n. 1078/2012).

Negli accordi di interfaccia sono disciplinati almeno i seguenti elementi e le responsabilità delle due Parti a riguardo:

- Modalità di comunicazione tra le parti
- Disposizioni in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario
- Disposizioni in materia di sicurezza del lavoro
- Parte FER
 - PIR/Condizioni di accesso
 - Procedure di interfaccia normative e loro distribuzione: fascicoli linea (FL), regolamenti e altre disposizioni/prescrizioni, in situazione normali e di anormalità
 - Gestione del soccorso
 - Piani di emergenza
 - Messa in servizio di sottosistemi strutturali nuovi o modificati
 - Collaborazione/messa a disposizione dati in caso di inconveniente/incidente
- Parte impresa ferroviaria
 - Utilizzo di disposizioni/prescrizioni del SGS vigente per la circolazione su rete RFI, anche a compensazione di eventuali fattispecie per le quali il GI non abbia completato l'adeguamento al Decreto ANSF n. 4/2012 e non abbia emanato specifiche norme di gestione di sistemi obsoleti
 - Comunicazioni attinenti alle estensioni del servizio
 - Recepimento delle procedure di interfaccia del gestore dell'infrastruttura
 - Utilizzo di personale qualificato secondo quadro normativo vigente per il sistema ferroviario nazionale

- Utilizzo di veicoli che rispettano gli standard del quadro normativo vigente per il sistema ferroviario nazionale
- Veicoli: AISM e compatibilità veicolo – tratta
- Collaborazione/messa a disposizione dati in caso di inconveniente/incidente
- Rischi e indicatori di prestazioni di sicurezza
 - Gestione dei rischi
 - Indicatori e target di prestazioni di sicurezza. modalità di gestione del monitoraggio e misure mitigative
 - Tavoli tecnici o altre modalità per lo scambio di informazioni in materia di rischi
- Specificità da gestire nell'accordo di interfaccia dove presenti
 - Comunicazione composizione del treno alla partenza
 - Trasporto di merci pericolose
 - Comunicazione pronto treno
 - Associazione del personale del treno al numero funzionale
 - Richiesta di autorizzazione dei trasporti eccezionali
 - Svolgimento delle attività di manovra
- Analisi dei rischi di interfaccia:
 - Rischi normalmente determinati dalle operazioni del gestore infrastruttura che possono produrre ripercussioni sull'impresa ferroviaria
 - Rischi normalmente determinati dalle operazioni dell'impresa ferroviaria che possono produrre ripercussioni sul gestore infrastruttura.
- Norme di esercizio di interfaccia (testi normativi, disposizioni e prescrizioni di esercizio)
- Nominativi e recapiti dei referenti dell'accordo di interfaccia di entrambe le Parti.

Resta inteso che nello svolgimento delle attività di sicurezza, i rapporti fra le Parti sono regolati attraverso norme di esercizio di interfaccia (testi normativi, disposizioni e prescrizioni di esercizio) emanate da FER che l'impresa ferroviaria rispetta e recepisce nell'ambito del proprio sistema di gestione della sicurezza.

[Pagina disponibile per futuri aggiornamenti]

[Pagina disponibile per futuri aggiornamenti]

[Pagina disponibile per futuri aggiornamenti]

[Pagina disponibile per futuri aggiornamenti]

[Pagina disponibile per futuri aggiornamenti]