

REGISTRO

DELLE DISPOSIZIONI DI SERVIZIO

M47

Posto di Servizio:

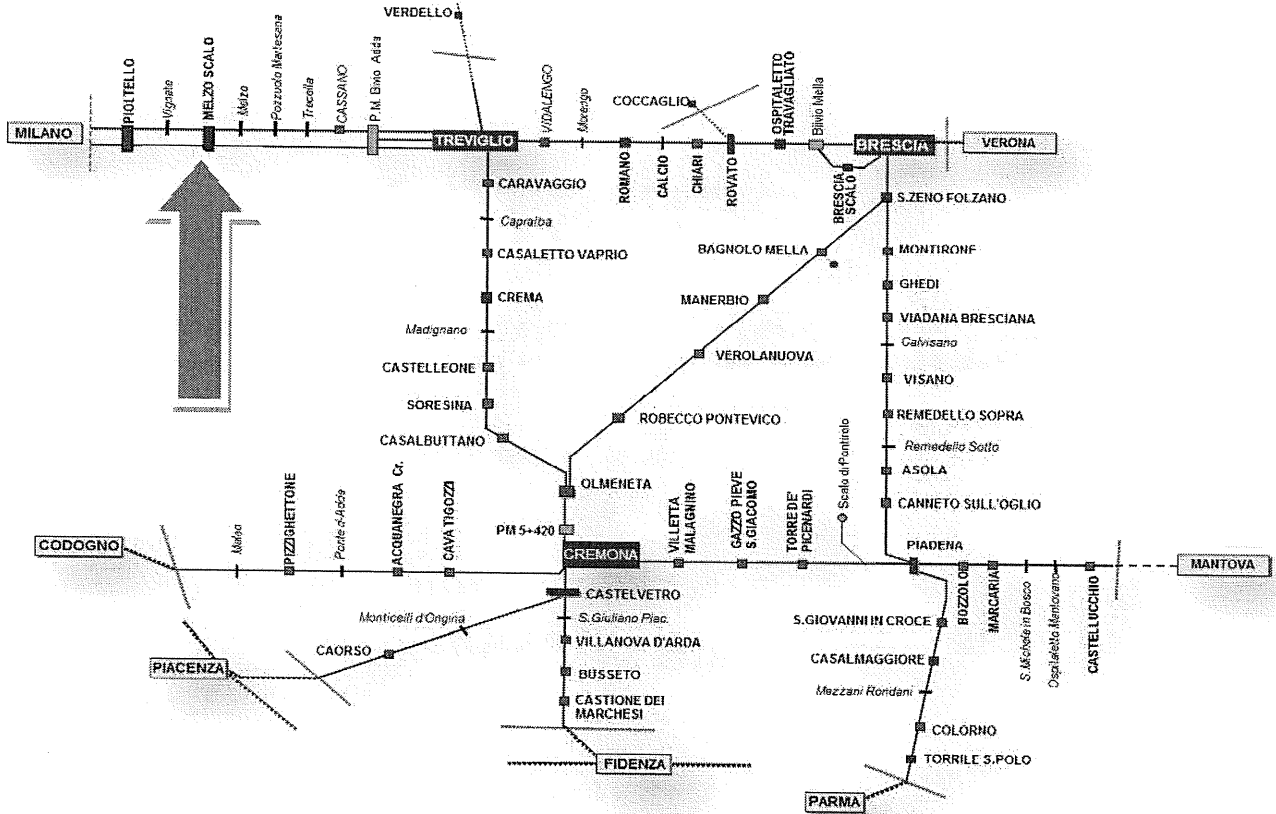
Stazione di

MELZO SCALO

Rev	Data	Descrizione delle modifiche
0	22/04/2016	Prima emissione.
1		
2		
3		
4		

PREMESSA

Il presente Registro delle Disposizioni di Servizio è stato compilato secondo le Linee Guida contenute nella Procedura Operativa **RFI DPR SIGS PO 04 1 1** del 23/06/2014 Allegato 06 1 1 (Linee Guida per la compilazione del RdS/M47).



Posto di Servizio	Melzo SCALO.
Tipologia del Posto di Servizio	Stazione abilitata al solo servizio merci.
Unità Periferica	Direzione Territoriale Produzione MILANO.
Struttura Organizzativa	Unità Territoriale Milano Linee SUD
Struttura Operativa	Reparto Territoriale Movimento Brescia
Linea	Milano-Brescia/ Bergamo ("Venezia DD" e "Venezia LL") a doppio binario.
Sistema di Esercizio	E' in esercizio il sistema SCC con DCO sezione 6 ^a avente sede a Milano Greco Pirelli.
Intervento del personale dei treni nel controllo degli incroci	Per memoria.

La Stazione di Melzo Scalo è raggiungibile dalla strada vicinale Cascina Paolina in Comune di Melzo.

COORDINATE GPS 45° 49' 87" NORD - 9° 40' 15" EST

Nell'ambito della stazione di Melzo Scalo, sulla linea "Venezia LL", è ubicata la fermata di Melzo, sita in via Cavour 35 nel comune di Melzo. Esiste un sentiero in sicurezza che conduce da Melzo fermata viaggiatori (punta scambi 16a/b) a Melzo Scalo, percorribile solo da personale FS o da personale IF debitamente istruito.

Il CRTM **Domenico Perricone**
Firma *Domenico Perricone*

ABBREVIAZIONI

ABBREVIAZIONE	DEFINIZIONE
A	Passaggio a livello con manovra automatica delle barriere complete
ACEI	Apparato Centrale Elettrico a Itinerari
ACC	Apparato Centrale Computerizzato
ACCM	Apparato Centrale Computerizzato Multistazione
AI	Apposito Incaricato
AM	Agente della Manutenzione
ANSF	Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria
Asb	Passaggio a livello con manovra automatica delle semi — barriere
AVR	Analisi Valutazione Rischi
BAcc	Blocco Elettrico Automatico a correnti codificate
Barr	Passaggio a livello con barriere
CCC	Centro Coordinamento Circolazione
CCL	Controllo Circolazione Linee
Cdb	Circuito di Binario
CEI	Coordinatore Esercizio Infrastrutture
CI	Coordinatore Infrastruttura
CRTM	Capo Reparto Territoriale Movimento
DBD	Dispositivo Bloccaggio Deviatori
DC	Dirigente Centrale
DCCM	Dirigente Coordinatore Movimento
DGI	Disposizione GI
DCO	Dirigente Centrale Operativo
DE	Disposizione di Esercizio del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale
DELB	Disposizione di Esercizio Linee Banalizzate
DGI	Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura
DM	Dirigente Movimento
DOTE	Dirigente Operativo Trazione Elettrica
DPC	Dirigente Posto di Comando
DPI	Dispositivi di Protezione Individuali
DPR	Decreto Presidente della Repubblica
DTP	Direzione Territoriale Produzione
DVR	Documento della Valutazione dei Rischi
FCL	Fascicolo Circolazione Linea
FD	Foglio Disposizioni
FL	Fascicolo Linea
FSI	Ferrovie dello Stato Italiane
GEPO	Gestione Esercizio Programmazione Orario
GI	Gestore Infrastruttura
GSM-R	Global System for Mobile Communication – Railways
IaP	Informazione al Pubblico
IEPL	Istruzione per l'esercizio dei Passaggi a livello
IF	Impresa Ferroviaria
IS	Impianti di Sicurezza e Segnalamento
ISD	Istruzione Servizio Deviatori
ISM	Istruzione Servizio Manovratori
LdS	Località di Servizio
Na	Passaggio a livello con manovra non automatica delle barriere complete

ABBREVIAZIONE	DEFINIZIONE
NEITE	Norme per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica
NT M3M40	Nucleo Territoriale M3M40
PC	Posto Centrale
PCM	Posto Centrale Multistazione
PdA	Personale di Accompagnamento
PdC	Personale di Condotta
PEI	Piani di Emergenza Interni
PGE	Piano Generale di Emergenza
PGOS	Prefazione Generale all'Orario Generale di Servizio
PIC	Piattaforma Integrata Circolazione
QL	Quadro Luminoso
RC	Regolatore della Circolazione (DM/DCO)
RCT	Regolamento Circolazione Treni
RdS	Registro delle disposizioni di Servizio
RFI	Rete Ferroviaria Italiana
RIC	Responsabile Informazione alla Clientela
RIP	Responsabile dell'Informazione al Pubblico
RLS	Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza
RMPM	Riepilogo dei moduli di prescrizione movimento
RS	Regolamento sui Segnali
RGEPO	Responsabile del Reparto Gestione Esercizio e Programmazione Operativa
RSM	Ripetizione Segnali in Macchina
RTM	Reparto Territoriale Movimento
SBARR	Passaggio a Livello senza barriere
SCMT	Sistema Controllo Marcia Treno
SIGS	Sistema Integrato Gestione Sicurezza
SMT	Scalo Merci Terminale
SSC	Sistema Supporto alla Condotta
SST-SCMT	Sotto Sistema di Terra - Sistema Controllo Marcia Treno
SST-SSC	Sotto Sistema di Terra - Sistema Supporto alla condotta
TDP	Train Descriptor Periferico
TE	Trazione Elettrica
TLC	Telecomunicazioni
UT	Unita Territoriale
VCO	Variazioni in Corso d'Orario

INDICE

Parte	Argomento	Pagine
Capitolo I	INFRASTRUTTURA	7
I.1	Documentazione per la rappresentazione dell'Infrastruttura	7
A)	Piani Schematici	7
B)	Impianti di Trazione Elettrica	7
C)	Intervie	7
C1)	Intervie L.191/1974 – DPR 469/1979	7
C2)	Intervie Trasporti Eccezionali	8 - 9
D)	Ostacoli a distanza ridotta	9
E)	Altre rappresentazioni schematiche (Per memoria)	=
I.2	Caratteristiche particolari dell'Infrastruttura	10
A)	Binari della LdS	10
A1)	Caratteristiche Tecniche	10 - 11
A2)	Caratteristiche di servizio	11 - 12
A3)	Attrezzature presenti sul binario	12 - 13
B)	Deviatoi della LdS	14-15
B1)	Dislocazione sul piazzale dei fermascambi a morsa	15
C)	Posti di Linea (Per memoria)	=
C1)	Passaggi a Livello (Per memoria)	=
C1. 1)	Passaggi a Livello ubicati nell'ambito della LdS (Per memoria)	=
C1. 2)	Passaggi a Livello di Linea (Per memoria)	=
C2)	Posti fissi di Vigilanza (Per memoria)	=
D)	Raccordi	16
D.1)	Raccordi allacciati nell'ambito del PdS	16 -17
D.2)	Raccordi allacciati in Linea (Per memoria)	=
E)	Altre caratteristiche infrastrutturali particolari	18
Capitolo II	TECNOLOGIA	19
II. 1	Apparati di Sicurezza e di Segnalamento	19
A)	Apparato	19
A1)	Binari centralizzati telecomandabili (Per memoria)	=
A2)	Binari centralizzati non telecomandabili	19
A3)	Indipendenza binario telecomandabile dai binari telecomandabili (Per memoria)	=
A4)	Installazioni autorizzate scarpe fermacarri (Per memoria)	=
A5)	Circuiti di binario con funzioni particolari (Per memoria)	=
A6)	Snevatori	19
B)	Tabella delle Condizioni	19
C)	Regimi di Esercizio	19
D)	Segnalamento	19-20
E1)	Segnalamento di manovra (Per memoria)	=
E2)	Movimenti di manovra con i segnali per i treni (Per memoria)	=
E3)	Ricevimento treni in binario ingombro (Per memoria)	=
II. 2	Regime di circolazione	20
II. 3	Ripetizione dei Segnali in Macchina	21
II. 4	Sistema di Protezione della Marcia dei Treni	21-22
II- 5	Protezione Posti di Linea (Per memoria)	=
A)	Protezione dei Passaggi a Livello (Per memoria)	=
A.1)	Passaggi a Livello ubicati nell'ambito del PdS (Per memoria)	=
A.2)	Passaggi a Livello di Linea (Per memoria)	=
II. 6	Altre attrezzature di sicurezza e di supporto per la circolazione	22
II. 7	Sistemi Informativi, Telecomunicazioni ed Informazioni al pubblico	22
A)	Sistemi informativi	22
B)	Telecomunicazioni	22-23
C)	Altre caratteristiche tecnologiche particolari (Per memoria)	-
Capitolo III	GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE	24
III. 1	Dirigenza del Movimento	24
A)	Esercizio della LdS	24
B)	Caratteristiche particolari di esercizio della LdS	224
B1)	Esercizio della LdS in regime di "Telecomando-Dirigenza Locale"	24-25
B2)	Telecomando da parte della LdS di altre LdS (Per memoria)	32
B3)	Remotizzazione nella LdS di ACC di altre LdS (Per memoria)	=

Parte	Argomento	Pagine
B4)	Disposizioni particolari in caso di interruzione di binario della LdS (Per memoria)	=
B5)	Disposizioni particolari in caso di disalimentazione della linea di contatto (Per memoria)	=
B6)	Disposizioni particolari in caso di rapporto con personale vigilanza (Per memoria)	=
B7)	Disposizioni particolari per l'accesso alle intervie (Per memoria)	=
III. 2	Servizio Scambi e Segnali	25
A)	Organizzazione del Servizio Deviatori	25
B)	Particolarità di esercizio del Servizio Scambi e Segnali	25
B1)	Rapporti tra agenti addetti alle manovre e quelli della LdS addetti ai deviatori	25
B2)	Norme particolari per l'esecuzione di lavori di manutenzione/riparazione (Per memoria)	=
III. 3	Manovre	25
A)	Particolari modalità e vincoli nell'esecuzione delle manovre	25
A1)	Sospensione delle manovre	26
A2)	Binari non indipendenti dal movimento dei treni (Per memoria)	=
A3)	Binari con divieto di manovre in uscita atto ricevimento dei treni	26
A4)	Movimenti dei veicoli da e per i raccordi	26
A5)	Norme di esercizio dei Punti Determinati (Per memoria)	=
A6)	Norme di dettaglio utilizzo attrezzature presenti nella LdS (Per memoria)	=
A7)	Movimenti di manovra regolate da segnali fissi per i treni (Per memoria)	=
A8)	Disposizione a via libera dei segnali di manovra da parte dei manovratori (Per memoria)	=
A9)	Attivazione del freno continuo sulle colonne in manovra	27
A10)	Prescrizioni limitative riguardo la velocità di esecuzione delle manovre	27
A11)	Norme di dettaglio per l'impiego dei binari di scalo con mezzi a trazione elettrica (Per memoria)	27
A12)	Norme cautelative per l'impegno di zone/binari pericolose per le persone	27
A13)	Modalità per il superamento di un segnale basso spento o disposto a fermata (Per memoria)	27
A14)	Provvedimenti in caso di inconvenienti o incidenti che coinvolga MP	27
B)	Stazionamento dei Veicoli	27
B1)	Autorizzazione a non fermare le colonne in stazionamento con staffe fermacarri (Per memoria)	=
B2)	Condizioni restrittive per lo stazionamento dei treni navetta (Per memoria)	=
B3)	Modalità di utilizzo e custodia delle staffe fermacarri	27
C)	Organizzazione del "Processo Manovra"	27
C1)	Modalità operative dei "servizi di manovra" espletati nella LdS	27-28
C2)	Coordinamento dell'attività di manovra e documentazione relativa	28
C3)	Organizzazione adottata nell'ambito della LdS	28
III. 4	Valutazione dei Rischi – Gestione delle "Emergenze" – Merci Pericolose	29
A)	Valutazione dei Rischi	29
B)	Anormalità rilevanti, incidenti di esercizio e svii	29
C)	Piani di Emergenza	29
D)	Organizzazione del servizio in tempo di neve o gelo	29
E)	Merci Pericolose	29
Capitolo IV	DOCUMENTAZIONE COMPLEMENTARE	30
Capitolo V	Aggiornamenti	31
Capitolo VI	Prospetti per Firme	32-33

CAPITOLO I – INFRASTRUTTURA

Il presente Registro delle Disposizioni di Servizio è stato compilato secondo le Linee Guida contenute nella Procedura Operativa **RFI DPR SIGS PO 04 1 1** del 23/06/2014 Allegato 06 1 1 (Linee Guida per la compilazione del RdS/M47).

I.1) DOCUMENTAZIONE PER LA RAPPRESENTAZIONE DELL'INFRASTRUTTURA

A) PIANI SCHEMATICI

Il Piano Schematico unitamente al piano schematico SCMT completo di ogni indicazione e simbolo, sono inseriti nella Raccolta degli **ALLEGATI al RdS**, (*allegato n° 01*).

B) IMPIANTI DI TRAZIONE ELETTRICA

Il Piano di Elettrificazione ed il Piano Schematico TE sono esposti nell'ufficio del DM di Brescia Scalo per la consultazione da parte degli agenti interessati e sono inseriti nella Raccolta degli **ALLEGATI al RdS** (*allegato n° 03*).

C) INTERVIE

Per permettere al personale di raggiungere in sicurezza determinati posti o aree di servizio ubicate sul piazzale, esistono dei sentieri pedonali individuati quali **itinerari preferenziali**; mentre, per consentire di operare in sicurezza, sono riportate, nel presente RdS, le misure degli spazi esistenti fra due binari attigui definite **intervie** e le modalità per potervi accedere.

C. 1) Intervie L. 191/1974 – DPR 469/1979

La planimetria nella quale sono individuati, a norma dell'art. 8 della L. 191/1974 e dell'art. 6 del DPR 469/1979:

- gli itinerari per consentire al personale di servizio di spostarsi con sicurezza rispetto alla circolazione dei rotabili;
 - la classificazione delle intervie con relativa colorazione;
- trovati esposti in Ufficio Movimento.**

In ottemperanza a quanto sopra, nell'Ufficio Movimento di Melzo Scalo è esposto il prescritto "**Schema Planimetrico**" per l'esatta individuazione dei sentieri detto Schema Planimetrico comunque è inserito nella Raccolta degli **ALLEGATI al RdS**, (*allegato n° 05* al presente Registro).

Ad ogni buon fine sono riportate di seguito le norme di comportamento per l'utilizzazione dei singoli tipi d'intervia.

TIPO "A" (larghezza maggiore o uguale a 3165 mm): l'intervia può essere utilizzata, da parte degli operatori, nonostante che sui binari adiacenti si svolgano movimenti contemporanei (identificata con il colore **VERDE**).

TIPO "B" (larghezza compresa tra 2465 mm e 3164 mm): l'intervia può essere utilizzata, da parte degli operatori, a condizione che i movimenti si svolgano su uno solo dei binari adiacenti rispettando la velocità di 30 km/h (identificata con il colore **GIALLO**).

TIPO "C" (larghezza minore di 2465 mm): l'intervia può essere utilizzata, da parte degli operatori, a condizione che nessun movimento si svolga sui due binari adiacenti (identificata con il colore **ROSSO**).

C. 2) Intervie trasporti Eccezionali

Al fine di adempiere alle prescrizioni relative al ricevimento dei Trasporti Eccezionali non essendo al momento disponibile una Tabella con l'indicazione in metri dell'ampiezza delle intervie < 2,50 mt. il RC (DM/DCO) di Melzo Scalo per il ricevimento dei treni aventi in composizione un T. E., si adopererà al fine di garantire la libertà della sagoma mettendo in atto i dovuti provvedimenti di circolazione nel rispetto della normativa vigente.

Ad ogni buon fine sono riportate di seguito le norme di comportamento per l'utilizzazione dei singoli tipi d'intervia.

"Nei piazzali d'ogni impianto ferroviario, quando due binari adiacenti sono impegnati da veicoli ferroviari in manovra, la zona dell'intervia può essere accessibile al personale di servizio solo se rimane disponibile, rispetto alla sagoma limite dei due binari, uno spazio libero di almeno cm. 70 e purché lo spostamento dei veicoli in manovra - preventivamente annunciato al personale in servizio - avvenga su uno solo dei due binari e con velocità non superiore a 30 Km/h. Tali limitazioni non sono necessarie se lo spazio libero fra le due sagome limite risulta non inferiore a m. 1.40".

In conseguenza della suddetta normativa, è stata disposta una precisa classificazione delle intervie con i conseguenti comportamenti del personale interessato. In particolare per agevolare il lavoro del personale che opera sul piazzale è stata disposta un' apposita procedura come sotto riportata.

Il personale di manovra o delle IF che si reca ad effettuare una attività sul piazzale (spunta materiale , V.T.O., prova freno, immobilizzazione materiale) dovrà percorrere sempre l'intervia più larga.

Nel caso si debba percorrere un'intervia di tipo "B" o "C", dovrà aver richiesto e ricevuto il nulla osta iscritto dal RC (DM/DCO) in servizio.

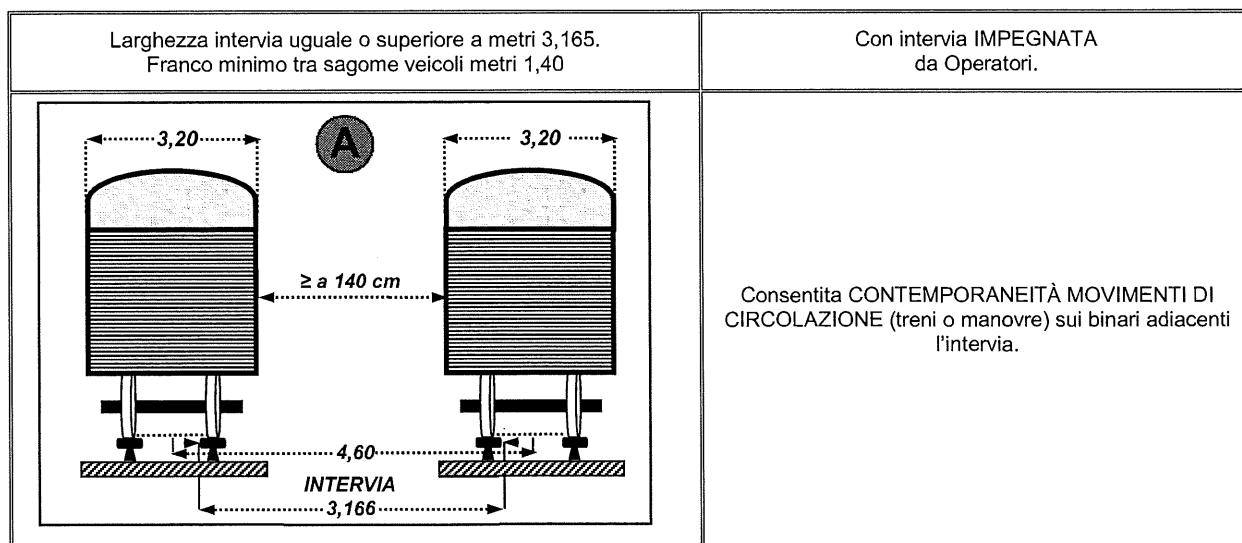
Nel caso si debba percorrere di tipo "B", il personale, dovrà sempre ritenere autorizzati i movimenti di manovra sul binario attiguo a quello interessato, tali movimenti, avverranno sempre a una velocità non superiore a 30 km/h; quindi a prescindere dalle specifiche disposizioni regolanti la materia, vale in ogni caso la seguente norma generale:

*" Tutto il personale che impegni un'intervia di tipo "B" con un binario adiacente occupato da rotabili, deve tenere **sempre** presente la possibilità di movimenti di treni o manovre sul binario attiguo e quindi è tenuto ad adottare tutte le cautele di prevenzione a salvaguardia della propria incolumità".*

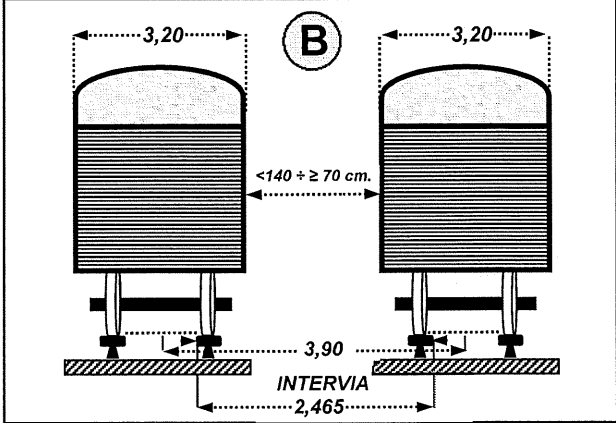
Nel caso si debba percorrere un'intervia di tipo "C", l'Operatore dovrà aver richiesto e ricevuto nulla osta iscritto dal RC (DM/DCO) dell'impianto interessato.

Lo svolgimento delle attività di competenza delle due parti potranno essere svolte solo ed esclusivamente dopo la formale consegna del materiale in arrivo o partenza.

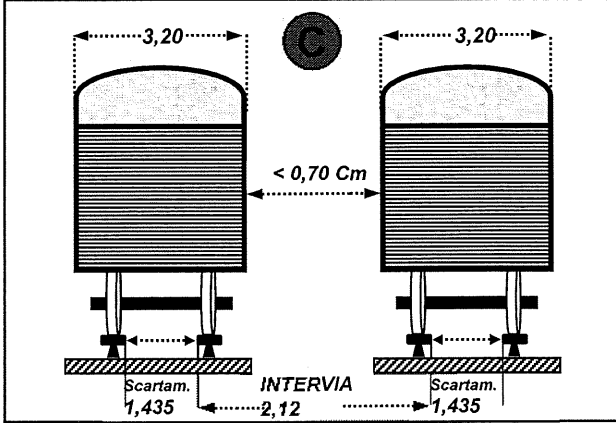
INTERVIA TIPO "A"(colore verde)



INTERVIA TIPO "B" (colore giallo)

Larghezza intervia compresa tra metri 2,465 e metri 3,164. Franco minimo tra sagome veicoli cm. 70	Con intervia IMPEGNATA da Operatori.
	<p>È consentito qualunque movimento di treni o manovre su UNO SOLO dei binari ADIACENTI l'intervia, purché a VELOCITÀ NON SUPERIORE A 30Km/h.</p>

INTERVIA TIPO "C" (colore rosso)

Larghezza intervia compresa tra metri 2,12 e metri 2,464 Franco minimo fra veicoli inferiore a cm. 70	Con intervia IMPEGNATA da Operatori.
	<p>Non è consentito alcun movimento di treni o manovra su entrambi i binari adiacenti l'intervia</p>

D) OSTACOLI A DISTANZA RIDOTTA

Si premette quanto disposto al riguardo dall'art. 9 DPR n. 469/1979:

"Gli ostacoli fissi ineliminabili (ad eccezione dei marciapiedi e dei piani caricatori) situati a distanza inferiore a m. 1,50 dalla più vicina rotaia, devono essere tinteggiati a strisce orizzontali gialle e nere in modo da riuscire ben visibili da entrambi i sensi di marcia dei veicoli ferroviari. La medesima segnaletica deve essere riportata sulla sagoma limite."

In corrispondenza di tali ostacoli è fatto divieto assoluto al personale di aprire qualsiasi tipo di porta dei veicoli e di sporgersi, a salvaguardia della sua incolumità

Nell'impianto di Melzo Scalo non sono presenti ostacoli a distanza ridotta.

I.2) CARATTERISTICHE PARTICOLARI DELL'INFRASTRUTTURA

A) BINARI della LDS

A1) CARATTERISTICHE TECNICHE

BINARI DI CIRCOLAZIONE

a) Melzo SCALO

N° / Denomin.	Funzione e utilizzazione	Capacità	Pendenza % e lato	Divieto manovre a spinta (lato)	Binario tronco il cui paraurti costituisce ingombro all'uscita	Esistenza del marciapiede	Uso promiscuo nei due sensi di circolazione	Ordine di partenza dato dal Capo treno
1 N	Circolazione/ Corsa dispari Linea "Venezia LL"	750 metri	Piano	SI Entrambi i lati	NO	NO	SI	SI
2 N	Circolazione/ Corsa pari Linea "Venezia LL"	750 metri	Piano	SI Entrambi i lati	NO	NO	SI	SI
1	Circolazione/ Corsa dispari Linea "Venezia DD"	750 metri	Piano	SI Entrambi i lati	NO	NO	SI	SI
2	Circolazione/ Corsa pari Linea "Venezia DD"	600 metri	Piano	SI Entrambi i lati	NO	NO	SI	SI
3	Circolazione/ precedenza Arrivo Partenza Merci Termine e Origine Corsa	750 metri	Piano	SI Entrambi i lati	NO	NO	SI	SI
4	Circolazione/ precedenza Arrivo Partenza Merci Termine e Origine Corsa	750 metri	Piano	SI Entrambi i lati	NO	NO	SI	SI
5	Circolazione/ precedenza Arrivo Partenza Merci Termine e Origine Corsa	750 metri	Piano	SI Entrambi i lati	NO	NO	SI	SI

b) MELZO (fermata)

N° / Denomin.	Funzione e utilizzazione	Capacità	Pendenza % e lato	Divieto manovre a spinta (lato)	Binario tronco il cui paraurti costituisce ingombro all'uscita	Esistenza del marciapiede	Uso promiscuo nei due sensi di circolazione	Ordine di partenza dato dal Capo treno
1 DISPARI "LL"	Fermata Servizio Viaggiatori	Sez BA	Piano	SI Entrambi i lati	NO	SI - 345 m ALTO	SI	SI
2 PARI "LL"	Fermata Servizio Viaggiatori	Sez BA	Piano	SI Entrambi i lati	NO	SI - 345 m ALTO	SI	SI

BINARI SECONDARI

a) Melzo SCALO

N°/Denominazione	Funzione e utilizzazione	Capacità	Pendenza % e lato	Divieto manovre a spinta (lato)	Elettrificato	Presenza di ostacoli a distanza ridotta
1 Appoggio Moneta	Formazione Treni	600 metri	Piano	SI da entrambi i lati	SI	NO
2 Appoggio Moneta	Formazione Treni	600 metri	Piano	SI da entrambi i lati	SI	NO
1 Ricovero	Ricovero Locomotori	130 metri	Piano	SI da entrambi i lati	SI	NO
2 Ricovero	Ricovero Locomotori	130 metri	Piano	SI da entrambi i lati	SI	NO
Asta Brescia	Asta di manovra per Presa/Consegna Raccordo Moneta	600 metri	Piano	SI da entrambi i lati	SI	NO
Asta Milano	Asta di manovra per Presa/Consegna Raccordo Moneta	300 metri	Piano	SI da entrambi i lati	SI	NO

b) MELZO (fermata)

N° / Denomin.	Funzione e utilizzazione	Capacità	Pendenza % e lato	Divieto manovre a spinta (lato)	Binario tronco il cui paraurti costituisce ingombro all'uscita	Esistenza del marciapiede	Uso promiscuo nei due sensi di circolazione	Ordine di partenza dato dal Capo treno
Dispari "DD"	Linea	Sez BA	Piano	===	NO	SI - 250 m di servizio	SI	==
Pari "DD"	Linea	Sez BA	Piano	===	NO	SI - 250 m di servizio	SI	==

A2) CARATTERISTICHE DI SERVIZIO

BINARI DI CIRCOLAZIONE

a) Melzo SCALO

N° / Denominazione	Striscia di sicurezza	Tabella RS 65 bis	Ascensore	Passaggio a raso	Sottopasso o sovrappasso	Indicatore alto di partenza (Art.51/2bis RS)
1 N	NO	NO	NO	NO	NO	NO
2 N	NO	NO	NO	NO	NO	NO
1	NO	NO	NO	NO	NO	NO
2	NO	NO	NO	NO	NO	NO
3	NO	NO	NO	NO	NO	NO
4	NO	NO	NO	NO	NO	NO
5	NO	NO	NO	NO	SI - Sottopasso di servizio collegamento con UM.	NO

b) MELZO (fermata)

N° / Denominazione	Striscia di sicurezza	Tabelle RS 65 bis	Ascensore	Passaggio a raso	Sottopasso o sovrappasso	Percorso Tattile	Indicatore alto di partenza (Art.51/2bis RS)
1	SI	NO	NO	NO	SI	SI	NO
2	SI	NO	NO	NO	SI	SI	NO

BINARI SECONDARI

a) Melzo SCALO

N° / Denominazione	Striscia di sicurezza	Tabelle RS 65 bis	Ascensore	Passaggio a raso	Sottopasso o sovrappasso	Percorso Tattile	Indicatore alto di partenza (Art.51/2bis RS)
1 Appoggio Moneta	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
2 Appoggio Moneta	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
1 Ricovero	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
2 Ricovero	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Asta Brescia	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Asta Milano	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO

b) MELZO (fermata)

N° / Denominazione	Striscia di sicurezza	Tabelle RS 65 bis	Ascensore	Passaggio a raso	Sottopasso o sovrappasso	Percorso Tattile	Indicatore alto di partenza (Art.51/2bis RS)
Dispari "DD"	===	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Pari "DD"	===	NO	NO	NO	NO	NO	NO

A3) ATTREZZATURE PRESENTI SUL BINARIO

BINARI DI CIRCOLAZIONE

a) Melzo SCALO

N° / Denomin.	Prese fisse per prova freno	Prese fisse per RE	Prese per rifornimento acqua	Piattaforma girevole	Ponti a bilico	Profilo limite di carico	Piano caricatore	Dispositivi per la manovra a gravità
1 N	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
2 N	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
1	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
2	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
3	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
4	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
5	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO

b) MELZO (fermata)

N° / Denomin.	Prese fisse per prova freno	Prese fisse per RE	Prese per rifornitura acqua	Piattaforma girevole	Ponti a bilico	Profilo limite di carico	Piano caricatore	Dispositivi per la manovra a gravità
1	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
2	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO

BINARI SECONDARI

a) Melzo SCALO

N° / Denomin.	Prese fisse per prova freno	Prese fisse per RE	Prese per rifornitura acqua	Piattaforma girevole	Ponti a bilico	Profilo limite di carico	Piano caricatore	Dispositivi per la manovra a gravità
1 Appoggio Moneta	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
2 Appoggio Moneta	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
1 Ricovero	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
2 Ricovero	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Asta Brescia	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Asta Milano	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO

b) MELZO (fermata)

N° / Denomin.	Prese fisse per prova freno	Prese fisse per RE	Prese per rifornitura acqua	Piattaforma girevole	Ponti a bilico	Profilo limite di carico	Piano caricatore	Dispositivi per la manovra a gravità
Dispari "DD"	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Pari "DD"	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO

B) DEVIATOI del PdS

N°	TIPOLOGIA						Cdb immob.	DBD	RFM	Tallonab. o Intallonab	Presenza Snevatore
	Armamento	Vel max in deviata	Sistema di manovra	Cassa di manovra	Ferma scambio	Ferma scambio a morsa					
1a	Semplice UNI 60	60 km/h	Elettrico	P80	Elettrico	Tipo 4	112, 162	NO	SI	Intallonab. a comando	SI elettrico
1b	Semplice UNI 60	60 km/h	Elettrico	MET2	Elettrico	Tipo 4	112, 162	NO	SI	Intallonab. a comando	SI elettrico
2a	Semplice UNI 60	60 km/h	Elettrico	MET2	Elettrico	Tipo 4	122, 152	NO	SI	Intallonab. a comando	SI elettrico
2b	Semplice UNI 60	60 km/h	Elettrico	MET2	Elettrico	Tipo 4	112, 162	NO	SI	Intallonab. a comando	SI elettrico
3a	Semplice UNI 60	60 km/h	Elettrico	P80	Elettrico	Tipo 4	162, 165	NO	SI	Intallonab. a comando	SI elettrico
3b	Semplice UNI 60	60 km/h	Elettrico	MET2	Elettrico	Tipo 4	112, 162	NO	SI	Intallonab. a comando	SI elettrico
4a	Semplice UNI 60	60 km/h	Elettrico	P80	Elettrico	Tipo 4	124, 122	NO	SI	Intallonab. a comando	SI elettrico
4b	Semplice UNI 60	60 km/h	Elettrico	MET2	Elettrico	Tipo 4	124, 122	NO	SI	Intallonab. a comando	SI elettrico
5a	Inglese semplice UNI 60	60 km/h	Elettrico	P80	Elettrico	Tipo 4	167, 165	NO	SI	Intallonab. a comando	SI elettrico
5b	Semplice UNI 60	60 km/h	Elettrico	P80	Elettrico	Tipo 4	165, 167	NO	SI	Intallonab. a comando	SI elettrico
6a	Inglese semplice UNI 60	60 km/h	Elettrico	P80	Elettrico	Tipo 4	126, 124	NO	SI	Intallonab. a comando	SI elettrico
6b	Semplice UNI 60	60 km/h	Elettrico	P80	Elettrico	Tipo 4	126, 124	NO	SI	Intallonab. a comando	SI elettrico
7a	Semplice UNI 60	60 km/h	Elettrico	P80	Elettrico	Tipo 4	166, 167	NO	SI	Intallonab. a comando	SI elettrico
7b	Inglese semplice UNI 60	30 km/h	Elettrico	P80	Elettrico	Tipo 4	167, 166	NO	SI	Tallonabile	SI elettrico
8a	Semplice UNI 60	60 km/h	Elettrico	P80	Elettrico	Tipo 4	125, 126	NO	SI	Intallonab. a comando	SI elettrico
8b	Inglese semplice UNI 60	30 km/h	Elettrico	P80	Elettrico	Tipo 4	125, 126	NO	SI	Tallonabile	SI elettrico
9	Semplice UNI 60	60 km/h	Elettrico	P80	Elettrico	Tipo 4	169	NO	SI	Intallonab. a comando	SI elettrico
10	Semplice UNI 60	60 km/h	Elettrico	P80	Elettrico	Tipo 4	129	NO	SI	Intallonab. a comando	SI elettrico
11	Semplice UNI 60	30 km/h	Elettrico	P80	Elettrico	Tipo 4	168	NO	SI	Tallonabile	SI elettrico
12	Semplice UNI 60	30 km/h	Elettrico	P80	Elettrico	Tipo 4	128	NO	SI	Tallonabile	SI elettrico
13a	Semplice UNI 60	60 km/h	Elettrico	MET2	Elettrico	Tipo 4	112, 261	NO	SI	Intallonab. a comando	SI elettrico
13b	Semplice UNI 60	60 km/h	Elettrico	MET2	Elettrico	Tipo 4	112, 261	NO	SI	Intallonab. a comando	SI elettrico
14a	Semplice UNI 60	60 km/h	Elettrico	MET2	Elettrico	Tipo 4	153, 224	NO	SI	Intallonab. a comando	SI elettrico
14b	Semplice UNI 60	60 km/h	Elettrico	P80	Elettrico	Tipo 4	153, 224	NO	SI	Intallonab. a comando	SI elettrico
15a	Semplice UNI 60	60 km/h	Elettrico	P80	Elettrico	Tipo 4	261, 211	NO	SI	Intallonab. a comando	SI elettrico
15a	Semplice UNI 60	60 km/h	Elettrico	P80	Elettrico	Tipo 4	261, 211	NO	SI	Intallonab. a comando	SI elettrico
16a	Semplice UNI 60	60 km/h	Elettrico	P80	Elettrico	Tipo 4	222, 252	NO	SI	Intallonab. a comando	SI elettrico

N°	TIPOLOGIA						Cdb immob.	DBD	RFM	Tallonab. o Intallonab	Presenza Snevatore
	Armamento	Vel max in deviata	Sistema di manovra	Cassa di manovra	Ferma scambio	Ferma scambio a morsa					
16b	Semplice UNI 60	60 km/h	Elettrico	P80	Elettrico	Tipo 4	222, 252	NO	SI	Intallonab. a comando	SI elettrico
101	Semplice UNI 60	30 km/h	A mano	===	===	Tipo 4	===	===	===	===	===
102	Inglese doppio UNI 60	30 km/h	A mano	===	===	Tipo 4	===	===	===	===	===
103	Inglese doppio UNI 60	30 km/h	A mano	===	A chiave Tipo FS n. 64	Tipo 4	===	===	===	===	===
104	Inglese doppio UNI 60	30 km/h	A mano	===	=====	Tipo 4	===	===	===	===	===
105	Inglese doppio UNI 60	30 km/h	A mano	===	A chiave Tipo FS n. 63/64	Tipo 4	===	===	===	===	===
106	Semplice UNI 60	30 km/h	A mano	===	A chiave Tipo FS n. 61- 70/62	Tipo 4	===	===	===	===	===
107	Semplice UNI 60	30 km/h	A mano	===	A chiave Tipo FS n. 62/63	Tipo 4	===	===	===	===	===
206	Semplice UNI 60	30 km/h	A mano	===	===	Tipo 4	===	===	===	===	===
207	Semplice UNI 60	30 km/h	A mano	===	===	Tipo 4	===	===	===	===	===

Tutti i deviatoi sono dotati di indicatori da deviatoio, segnali blu da deviatoio, che si attivano quando previsto dalla vigente normativa, e snevatori la cui accensione avviene tramite apposito comando ubicato presso l'Ufficio Movimento.

I deviatoi inglesi semplici 05a/07b e 06a/08b sono dotati degli stessi indicatori da deviatoio, su ogni cassa, come per i deviatoi semplici.

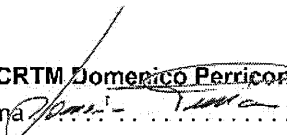
I deviatoi sono dotati di Unità bloccabile "UB" per l'autorizzazione alla manovra manuale di ciascun deviatoio con comando singolo (MMD).

Inoltre, per consentire al personale dei treni di individuare correttamente l'indicazione verso quale binario/gruppo di binari è stradato, in prossimità dei deviatoi sono presenti le Tabelle indicatrici di binario" per le stazioni telecomandate.

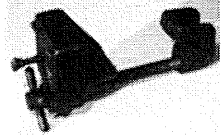

B. 1) DISLOCAZIONE SUL PIAZZALE DEI FERMASCAMBI A MORSA

I fermascambi a morsa nell' Impianto di Melzo Scalo sono custoditi in Ufficio Movimento in apposita rastrelliera.

Fermascambi a morsa tipo 4	Distanziatori	Tipo Armamento
Chiave F.s. n° 71	Chiave F.s. n° 76	Armamento 49 e 60 UNI
Chiave F.s. n° 72	Chiave F.s. n° 77	Armamento 49 e 60 UNI

Il CRTM Domenico Perricone
Firma 

Tipologia dei fermascambi e relativi distanziatori in consegna al Personale di Melzo Scalo

	FERMASCAMBIO A MORSA TIPO 4
	<ul style="list-style-type: none"> • Utilizzato per armamenti 49 e 60 UNI • Posa in opera fra il secondo ed il terzo cuscinetto
	APPARECCHIO DISTANZIATORE MODIFICATO (Specifico per Dev. con Cassa P80)
	<ul style="list-style-type: none"> • Utilizzato per armamenti 49 e 60 UNI • Posa in opera fra il secondo ed il terzo cuscinetto

D) RACCORDI**D1) RACCORDI ALLACCIATI nell'AMBITO DELLA LDS****Raccordo consorzio ferroviario "Moneta"**

Si allaccia all'asta di manovra lato Brescia tramite il deviatoio 106 e il deviatoio inglese doppio 104-105, con fermascambio di sicurezza a chiave marca rispettivamente n° 61-70/62 e 63/64.

L'ingresso nel raccordo prevede la manovra anche dei deviativi 107, 102 e 103, muniti di chiavi coniugate e ballerine come da Piano Schematico.

Detti deviativi permettono sia l'accesso ai due binari elettrificati denominati "Appoggio Moneta", utilizzabili per le attività di formazione treni, sia ai 10 binari tronchi non elettrificati di presa e consegna del raccordo "Moneta", le cui caratteristiche sono di seguito indicate:

N°/Denominazione	Funzione e utilizzazione	Capacità	Pendenza ‰ e lato	Divieto manovre a spinta (lato)	Elettrificato	Presenza di ostacoli a distanza ridotta
1 Asta	Asta di Manovra Raccordo	285 metri	Piano	SI da entrambi i lati	NO	NO
2 Asta	Asta di Manovra Raccordo	300 metri	Piano	SI da entrambi i lati	NO	NO
1 Raccordo Moneta	Presa/Consegna NON ELETTRIFICATA Raccordo Moneta	460 metri	Piano	SI da entrambi i lati	NO	NO
2 Raccordo Moneta	Presa/Consegna NON ELETTRIFICATA Raccordo Moneta	425 metri	Piano	SI da entrambi i lati	NO	NO
3 Raccordo Moneta	Presa/Consegna NON ELETTRIFICATA Raccordo Moneta	390 metri	Piano	SI da entrambi i lati	NO	NO
4 Raccordo Moneta	Presa/Consegna NON ELETTRIFICATA Raccordo Moneta	375 metri	Piano	SI da entrambi i lati	NO	NO
5 Raccordo Moneta	Presa/Consegna NON ELETTRIFICATA Raccordo Moneta	375 metri	Piano	SI da entrambi i lati	NO	NO
6 Raccordo Moneta	Presa/Consegna NON ELETTRIFICATA Raccordo Moneta	335 metri	Piano	SI da entrambi i lati	NO	NO
7 Raccordo Moneta	Presa/Consegna NON ELETTRIFICATA Raccordo Moneta	335 metri	Piano	SI da entrambi i lati	NO	NO
8 Raccordo Moneta	Presa/Consegna NON ELETTRIFICATA Raccordo Moneta	365 metri	Piano	SI da entrambi i lati	NO	NO

N°/Denominazione	Funzione e utilizzazione	Capacità	Pendenza ‰ e lato	Divieto manovre a spinta (lato)	Elettrificato	Presenza di ostacoli a distanza ridotta
9 Raccordo Moneta	Presa/Consegna NON ELETTRIFICATA Raccordo Moneta	300 metri	Piano	SI da entrambi i lati	NO	NO
10 Raccordo Moneta	Presa/Consegna NON ELETTRIFICATA Raccordo Moneta	300 metri	Piano	SI da entrambi i lati	NO	NO

Il servizio di presa e consegna carri avviene sui 10 binari tronchi NON ELETTRIFICATI del raccordo stesso, mentre i binari tronchi denominati I e II Appoggio Moneta vengono utilizzati per attività di formazione treni in partenza, con le modalità descritte nel presente RDS e nel rispetto del programma generale delle manovre emanato ad ogni cambio orario.

Per rendere indipendenti i binari di presa e consegna del raccordo "Moneta" dai binari di Appoggio Elettrificati e dalla stazione, il deviatoio n° 106 è assicurato in posizione normale per la destra con una serratura a due chiavi marca n° 61 e n° 70/62; la chiave n° 61 è inserita e custodita nell'unità bloccabile UBCh1 mentre la chiave n° 70 è in consegna al responsabile del raccordo "Moneta".

Per mezzo di questa indipendenza è possibile manovrare contemporaneamente dai binari di presa e consegna verso l'interno del terminal (Manovre Interne al Raccordo) e in stazione sui binari di circolazione e da questi da e verso i binari di appoggio elettrificati.

Per accedere dai binari di circolazione o dai binari di appoggio ai binari di presa e consegna il personale di manovra dovrà richiedere al RC la liberazione della chiave n° 61 e farsi consegnare dal responsabile del raccordo "Moneta" o suo incaricato la chiave n° 70. Con la cessione della chiave 70 il raccordatario DEVE SOSPENDERE TUTTE LE MANOVRE da e per i binari di presa e consegna.

Manovre Interne al Raccordo

Utilizzo dei Tracciati Permanenti di Manovra (TP/TPM) relativi al Posto Manovra PM1 e al Posto Manovra PM2.

Sulle due aste di manovra, in corrispondenza dei deviatori 11 e 12 sono installate due unità bloccabili rispettivamente "PM1" e "PM2". Lo scopo di queste due unità è di consentire la realizzazione di tracciati permanenti di manovra (TP/TPM) dalle aste verso il raccordo "Moneta" e viceversa permettendo l'indipendenza di tutte le manovre interessanti il raccordo, sia sui binari "Appoggio Moneta", sia sui binari di presa e consegna, con il movimento dei treni sui binari di circolazione. È pertanto obbligo del personale di manovra di utilizzare detti Tracciati Permanenti per tutte le manovre diverse dal piazzamento/ricovero dai binari di circolazione ai binari del raccordo.

Per la realizzazione di detti TPM il manovratore deve procedere come di seguito descritto:

Il manovratore ruota la maniglia M in posizione di "ac" (attesa consenso). Il RC (DM/DCO) dispone il deviatoio normale e concede il consenso con l'apposito comando. Il consenso del RC consente l'ulteriore rotazione della maniglia M (possibilità segnalata dall'accensione della lampada "cs") fino alla posizione di "bloccato", in tal modo il deviatoio viene bloccato in posizione normale e la chiave Yale può essere estratta e custodita dal manovratore (impedendo in questo modo la rotazione della maniglia M). Il possesso della chiave Yale estratta autorizza il manovratore ad impegnare il deviatoio centralizzato situato sul tracciato permanente senza l'autorizzazione del RC (DM/DCO).

Concluse le operazioni di manovra, il manovratore, reinerà la chiave Yale e ruoterà la maniglia M nella posizione di "libero". Tale operazione ripristina le condizioni di riposo del dispositivo (il deviatoio non è più bloccato ed è quindi disponibile per l'impianto).

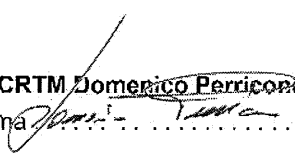
Le 2 aste di manovra, i due binari di appoggio e i 10 binari tronchi contengono curve di raggio non inferiore a metri 150, pertanto, a norma delle vigenti disposizioni, possono circolare con gli organi di attacco regolarmente agganciati tutti i carri, carrozze, bagagliai e postali ammessi sulle linee RFI e i trasporti su carri congiunti, a condizione che soddisfino le condizioni generali per la circolazione sulle linee FS.

E) ALTRE CARATTERISTICHE INFRASTRUTTURALI PARTICOLARI

Come detto, all'interno del Posto di Servizio di Melzo SCALO, sulla linea "LL", è ubicata la fermata di MELZO. Le caratteristiche della fermata sono esposte nei precedenti punti.

I treni aventi fermata devono percorrere la linea "LL".

Nell'ambito della fermata le due linee sono divise da una recinzione in modo tale che le persone estranee al servizio non possano accedere ai binari della linea "DD" e ai relativi marciapiedi di servizio.

Il CRTM Domenico Perricone
Firma 

CAPITOLO II - TECNOLOGIA

Il presente Registro delle Disposizioni di Servizio è stato compilato secondo le Linee Guida contenute nella Procedura Operativa **RFI DPR SIGS PO 04 1 1** del 23/06/2014 Allegato 06 1 1 (Linee Guida per la compilazione del RdS/M47).

II.1) APPARATI DI SICUREZZA E DI SEGNALAMENTO

A) APPARATO

L' Ufficio Movimento è munito di Apparato Centrale Computerizzato (ACC) con giurisdizione sull'intero piazzale, gestito come PP-ACC dall'Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACCM) ubicato nel Posto Centrale Multistazioni (PCM) di Milano Greco Pirelli.

Le istruzioni di dettaglio per l'esercizio dell'impianto ACC e dell'ACCM della linea Torino-Padova tratta Pioltello (i) -Bivio Adda (e) sono inserite nella Raccolta degli **ALLEGATI al RdS** (allegato n° 05).

A1) BINARI CENTRALIZZATI TELECOMANDABILI

Tutti.

A6) SNEVATORI

L'impianto è munito di snevatori elettrici a potenza costante, attivabili manualmente dall'AM/RC presente nell'impianto tramite il pannello di comando con relative istruzioni posto a sinistra dell'Apparato ACC.

B) TABELLA DELLE CONDIZIONI

Le Tabelle delle Condizioni sono inserite nella Raccolta degli **ALLEGATI al RdS** (allegato n° 02).

Ad essa è obbligo far riferimento per i movimenti a via impedita che dovessero occorrere senza l'uso di specifica funzione di soccorso mirato.

In tali circostanze, il RC (DM/DCO) osserverà le norme comuni regolamentari e quelle previste dalle Istruzioni ACC.

C) REGIMI DI ESERCIZIO

Nella LdS i regimi di Esercizio sono sostituiti dai seguenti STATI OPERATIVI:

- **PaD** (Presenziato a Distanza) – stato operativo di normale gestione dell'impianto, telecomandato a distanza tramite l'ACC locale;
- **PaD-TP** (Presenziato a Distanza in Tracciato Permanente) – impresenziamento con autocomando degli itinerari e con attivazione della permissività temporanea sui segnali di protezione e partenza; il tracciato permanente autocomanda gli itinerari di transito in corretto tracciato delle linee "Venezia LL" e "Venezia DD";
- **PsP** (Presenziato sul Posto) – stato operativo di gestione dell'impianto con operatore sul posto;
- **PsPdg** (Presenziato sul Posto in degrado) – stato operativo di gestione dell'impianto con operatore sul posto a seguito di disconnessione dell'impianto dal PCM durante PsP;
- **TP-Aut** (Tracciato Permanente in Automatico) – stato operativo che si attiva automaticamente a seguito di disconnessione dal PCM dallo stato di PaD.

Le procedure per l'istituzione e rimozione di ciascun stato operativo sono contenute nelle istruzioni di dettaglio per l'esercizio dell'impianto ACCM, inserite nella Raccolta degli **ALLEGATI al RdS** (allegato n° 04).

D) SEGNALAMENTO

Tipo di segnalamento

Da tutti i lati la stazione è munita di doppio segnalamento di protezione e partenza.

Tutti i segnali di partenza senso sono sussidiati da indicatore di direzione:

senso PARI:

- cifra 1 direzione Pioltello "Linea DD"
- cifra 2 direzione Pioltello "Linea LL"

Il CRTM **Domenico Perricone**
Firma 

senso DISPARI:

- cifra 1 direzione Cassano "Linea LL"
- cifra 2 direzione PM Adda "Linea DD".

Illuminazione dei segnali

I segnali sono del tipo permanentemente luminoso a specchi dicroici e a illuminazione LED.

Nel caso di mancanza di energia interviene automaticamente apposita centralina di riserva.

Nel caso di inefficienza dei segnali (spenti, guasti, mancanti ecc.) dovranno essere osservate le norme previste dalla vigente normativa.

Lo spegnimento dei segnali può essere rilevato sia dallo spegnimento del ripetitore ottico sul Q.L.v. che dall'AREA ALLARMI sul T.O..

D.1) SEGNALAMENTO DI MANOVRA

Per l'esecuzione dei movimenti di manovra, nei binari di circolazione III, IV e V, nelle aste di manovra e nell'uscita dal Raccordo Moneta e dai binari di ricovero locomotive esistono i segnali bassi luminosi come da vigente normativa.

Non esistono le condizioni per il segnalamento alto di manovra.

Zone di Manovra

L'effettuazione dei comandi di istradamento da PCM o la gestione sul posto delle operazioni di manovra durante stato operativo PaD, avvengono esclusivamente a seguito di esclusione di specifiche zone di piazzale dalla normale circolazione treni, al cui interno sono consentiti gli istradamenti, classici con l'utilizzo del segnalamento basso luminoso o virtuali in caso di assenza del segnalamento stesso, o la manovra elettrica dei deviatori sul posto.

Nella LdS di Melzo Scalo sono realizzate solo zone di manovra stabilizzabili dal PCM e non sono presenti i dispositivi per la manovra elettrica dei deviatori sul posto.

La tabella di corrispondenza delle "Zone di Manovra" è inserita nel Piano Schematico (*allegato n° 01 al RdS*).

Prima della transizione da "PaD" allo stato operativo "PsP" deve essere comandata dal PCM la rimozione delle zone di manovra eventualmente in atto.

Qualora sia eccezionalmente necessario il presenziamento sul posto con zona di manovra ancora esclusa, il DCO deve far sospendere le eventuali manovre in atto e assicurarsi che i rotabili siano debitamente ricoverati; solo successivamente potrà impartire il comando di attivazione dello stato operativo. In tal caso l'istituzione dello stato di "presenziamento sul posto" consente automaticamente la rimozione della zona di manovra, purché siano assenti bloccamenti interessanti movimenti interni alla zona stessa.

In caso di disconnessione della LdS di zona di manovra istituita precedentemente alla disconnessione, lo stato operativo di "*presenziato sul posto in degrado*" può avvenire a condizione che il DCO abbia fatto sospendere le eventuali manovre precedentemente autorizzate e che si sia assicurato che i rotabili siano debitamente ricoverati; solo successivamente potrà essere perfezionato il passaggio allo stato operativo di "*presenziato sul posto in degrado*". L'istituzione di tale stato consente automaticamente la rimozione della zona di manovra, purché siano assenti bloccamenti interessanti movimenti interni alla zona stessa.

II.2) REGIME DI CIRCOLAZIONE

La circolazione treni sulle tratte afferenti è regolata con il blocco elettrico automatico banalizzato a correnti codificate fino a 9 codici in tutte le direzioni.

La località di Melzo Scalo è un PdS di tipo B per tutte le direzioni.

Nello stato operativo di PaD-TP con Tracciato permanente i comandi Fuori Servizio e Inversione di BA vengono automaticamente estesi fino ai PdS limitrofi.

In tutte le direzioni è ammessa la marcia unidirezionale (parallela). Non è ammessa la marcia invertita (doppia destra).

Tra Melzo Scalo e P.M. Bivio Adda (linea "DD") vi sono 5 sezioni di BA, sia nel senso di sinistra sia nel senso di destra.

Tra Melzo Scalo e Cassano d'Adda (linea "LL") vi sono 5 sezioni di BA, sia nel senso di sinistra sia nel senso di destra.

Tra Melzo Scalo e Pioltello (sia linea "LL", sia linea "DD") vi sono 3 sezioni di BA, sia nel senso di sinistra sia nel senso di destra.

II.3) RIPETIZIONE DEI SEGNALI IN MACCHINA

Tra la stazione di Melzo Scalo e i PdS limitrofi è presente la R.s.m. del tipo a più di 9 codici. Nell'ambito della LdS, sono attrezzati per la ripetizione dei segnali in macchina i binari di corsa.

II.4) SISTEMI DI PROTEZIONE DELLA MARCIA DEI TRENI

Tutti i binari di circolazione sono attrezzati con SCMT.

Le istruzioni di dettaglio per l'esercizio SST-SCMT della LdS di Melzo Scalo sono riportate nella Raccolta degli **ALLEGATI al RdS** (allegato n° 15).

II.6) ALTRE ATTREZZATURE DI SICUREZZA E DI SUPPORTO PER LA CIRCOLAZIONE

Chiavi di zona IS

In UM è collocato un armadio con un "pannello topografico" su cui sono riportate le suddivisioni "Zone temporaneamente escludibili dalla Circolazione" e che raccoglie i seguenti dispositivi:

- Chiavi di Zona e relative ripetizioni luminose;
- Chiavi "TI" (Titolare Interruzione) di sbloccamento delle chiavi di zona.

Le serrature bloccabili e le relative chiavi di Zona permettono l'esclusione della circolazione treni e manovre sui binari di stazionamento e di determinati altri tratti di binario all'interno della stazione contenuti nelle zone ad esse corrispondenti.

A tal fine esiste una tabella di corrispondenza fra zone TE e chiavi di zone escludibili dalla circolazione serigrafata sul pannello ed inserita nel Piano Schematico (*allegato n° 01 al RdS*).

Se la LdS è nello stato operativo di "*presenziato a distanza*", l'eventuale attivazione del TP non permette l'esclusione delle zone che interessano il TP stesso.

L'esclusione di una Zona IS inibisce la possibilità di esclusione di Zone di manovra, coincidenti, in tutto o in parte, con la Zona IS in atto.

Chiavi di zona TE

In U.M., sotto il quadro luminoso, esiste il pannello delle **chiavi per Zona TE disalimentata** composto da levette con chiavi Yale per le inibizioni delle varie zone TE come da prospetto inserito nel Piano Schematico (*allegato n° 01 al RdS*).

In caso di disalimentazione di una o più zone TE, il RC provvederà all'estrazione ed alla custodia della chiave di zona interessata.

L'estrazione di dette chiavi inibisce la formazione degli itinerari e degli istradamenti incompatibili con la zona disalimentata.

Chiusura Segnali

Nel pannello topografico posto nell'UM è presente la maniglia CU di comando generale per la disposizione a via impedita di tutti i segnali della LdS.

L'azionamento avviene a cura del RC nei casi previsti dalla vigente normativa.

La funzione CU (chiusura urgente) agisce anche sulle "C luminose" spegnendole o impedendone l'apertura.

Circolazione Mezzi d'Opera (MD)

Gli impianti ricadenti nella giurisdizione ACCM sono tutti dotati di funzione "percorso MdO", tale percorso atto alla circolazione dei Mezzi d'opera mediante utilizzo delle "C lum" è utilizzabile anche con impianto in PsP. L'attuazione di detto percorso è vincolata alla selezione di entrambi i punti (PO e PF). Si precisa in oltre che il PO di detto percorso coincide sempre con uno dei punti di linea. Si precisa che diversamente da quanto stabilito dalle norme il solo comando di annullamento del percorso fatto dal DCO consente l'annullamento della stabilizzazione del percorso da parte dell'AM, la distruzione del comando si manifesta con lo spegnimento delle C.

E' presente la lettera "C" luminosa sullo stante dei seguenti segnali:

- Segnali di protezione lato Pioltello linea LL e linea DD (lettera C luminosa anteriore e posteriore);
- Segnali di partenza tutti;
- Segnali di protezione lato P.M. Bivio Adda linea LL e linea DD (lettera C luminosa anteriore e posteriore).

Le istruzioni per il comando del "Percorso MDO" sono inserite nelle Istruzioni di dettaglio per l'esercizio dell'impianto ACC e dell'ACCM della linea Torino-Padova tratta Pioltello (i) - Bivio Adda (e) (allegato n° 04 al RdS).

II.7) SISTEMI INFORMATIVI, TELECOMUNICAZIONI ED INFORMAZIONI AL PUBBLICO

A) SISTEMI INFORMATIVI

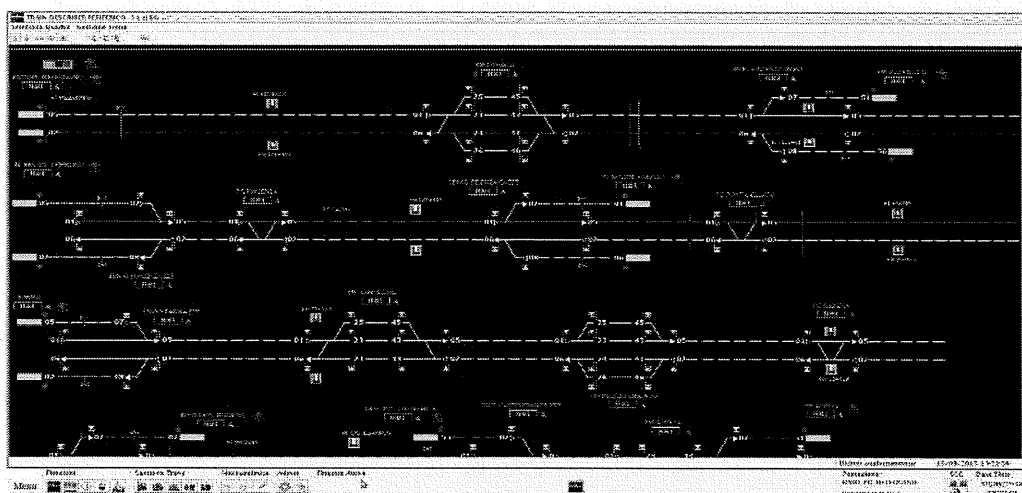
A. 1) POSTAZIONE TERMINALE DI PERIFERIA (TDP)

La stazione è fornita di postazione terminale di periferia TDP.

Quando la LdS è presenziata con DM, il terminale TDP gestisce le seguenti funzioni: Gestione Informazioni, Messaggistica, Lista treni, Identificazione treni, Train Descriptor, con le modalità contenute nel Manuale Utente Circolazione-TDP è inserito nella Raccolta degli **ALLEGATI al RdS**, (allegato n° 11).

La postazione TDP è fornita di stampante per la ricezione della messaggistica di movimento da parte del DCO 6^a sezione Pioltello-Bivio Adda (effettuazioni, soppressioni, annuncio trasporti eccezionali, variare utilizzazioni,).

Nella LdS per i treni aventi origine corsa è attiva la funzione "TRENO PRONTO", secondo le modalità previste nel Manuale Utente TDP.



A. 2) APPLICAZIONE ASTER - SCHEDA TRENO – M.3/M.40

La postazione di lavoro in dotazione all'Ufficio Movimento è utilizzabile per i sottoelencati supporti informatici:

- ASTER Scheda Treno;
- ASTER VCO;
- ASTER M3/M40 (per la produzione e la stampa dei copioni e dei moduli M3-M40);
- PicWeb;
- InfoMP.

Il Sistema è costituito da:

- Personal Computer denominato "client" attraverso il quale, a mezzo collegamento telefonico è possibile accedere ad una banca dati definita "server" utilizzando l'identificativo utente e password;
- Stampante per ottenere la riproduzione dei documenti;

Il Sistema ha come scopo la produzione delle prescrizioni di movimento, della scheda treno "Prescrizione di viaggio", della scheda orario ecc.....

Il CRTM Domenico Perricone
Firma *[Handwritten Signature]*

La Scheda Treno riporta le informazioni tecniche relative alla linea e quelle relative alla Tabella di Marcia nonché alcune prescrizioni a carattere antinfortunistico.

Nell'ambito del sistema Scheda Treno esiste l'applicazione **ASTER VCO**, che ha l'obiettivo di:

- diffondere le informazioni relative alle variazioni in Corso d'Orario (VCO) dei treni programmati, progettate dalla Direzione Commerciale Esercizio Rete, in collaborazione con le proprie strutture compartimentali (STDC) in base alle esigenze delle Imprese di Trasporto
- informatizzare le procedure di invio e conferma delle stesse VCO tra le unità operative di RFI secondo le norme vigenti

Attraverso la Piattaforma Integrata Circolazione (PIC) si accede all'applicativo **PicWeb**, che consente l'inserimento a sistema dei dati di composizione dei treni merci aventi in composizione Merci pericolose, permettendo la tracciabilità del trasporto.

Tale inserimento deve essere effettuato prima della partenza del treno, come previsto dalla vigente normativa.

L'applicativo informatico "**InfoMP**" viene utilizzato quale supporto per accedere alle informazioni tecniche relative al trasporto merci pericolose, con le prescrizioni previste dal RID.

In particolare il software consente di accedere alle principali informazioni tecniche relative alla natura delle merci e fornisce le principali cautele da adottare in caso di emergenza, permettendo altresì la stampa di apposite schede informative.

I manuali di utilizzo dei singoli software sono inseriti nella Raccolta degli **ALLEGATI al RdS**, (*allegati n° 12 e 13*) e sono inoltre accessibili e consultabili all'interno dei software stessi.

A. 3) APPLICAZIONE "InfoStazioni"

Postazione "InfoStazioni" con la quale il RC "DCO" di Melzo Scalo controlla l'informazione al Pubblico nelle fermate di Melzo, Vignate, Trecella e Pozzuolo Martesana, dotate dei teleindicatori previsti dalla vigente normativa.

A. 4) VIDEOSOVEGLIANZA ACCESSI

In Ufficio Movimento è presente un monitor per la videosorveglianza degli accessi alla LdS, la cui manutenzione è a cura AM.

In caso di intrusione il RC (DCO/DM) provvederà ad adottare i provvedimenti di emergenza previsti dalla vigente normativa.

B) TELECOMUNICAZIONI

Tutti i numeri di telefono, fax, cellulare e, comunque tutte le utenze che possano essere utili al Personale in Servizio, sono contenuti nell'apposita Rubrica Telefonica inserita nella Raccolta degli **ALLEGATI al RdS**, (*allegato n° 14*).

A) CHIAMATA D'EMERGENZA

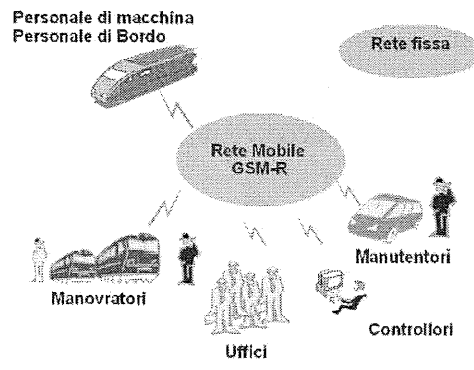
Il segnale di Prudenza Generalizzata e eventuali Chiamate di Emergenza, possono essere effettuate con il cellulare palmare GSM-R o da postazione fissa associata al numero funzionale secondo quanto previsto dalle norme.

➤ Sistema di collegamento Bordo-Bordo

Il sistema è costituito dal Telefono cellulare palmare il cui manuale contiene tutte le informazioni necessarie agli utenti ferroviari per la conoscenza ed il corretto utilizzo del sistema GSM-R e può essere utilizzato per lo scambio delle comunicazioni previste dall'attuale normativa (dispacci e notizie) nel rispetto di quanto previsto dalle Norme particolari per il collegamento via radio bordo-bordo.



Il Sistema GSM-R



CAPITOLO III – GESTIONE DELLA CIRCOLAZIONE

Il presente Registro delle Disposizioni di Servizio è stato compilato secondo le Linee Guida contenute nella Procedura Operativa **RFI DPR SIGS PO 04 1 0** del 01/07/2013 Allegato 06 (Linee Guida per la compilazione del RdS/M47).

III.1) DIRIGENZA DEL MOVIMENTO

A) ESERCIZIO DELLA LDS

POSTI DI MOVIMENTO

Esiste un Ufficio Movimento situato nel fabbricato raggiungibile dalla strada vicinale Cascina Paolina.

La Località di Servizio è normalmente impresenziata ed abilitata; la Dirigenza del Movimento viene assunta dal DCO 6 sez. tratta Pioltello-Bivio Adda con sede a Milano Greco Pirelli, che dal PCM interviene nella formazione degli itinerari/istadamenti nella LdS..

All'occorrenza la LdS può essere presenziata da un Regolatore della Circolazione (Dirigente Movimento), che deve essere in possesso delle abilitazioni previste dalla normativa vigente necessarie per prestare servizio (Modulo **GC2** con contesto operativo ACC e BA).

Il Regolatore della Circolazione (DCO/DM) è la figura di riferimento per il personale che svolge l'attività di sicurezza Formazione dei treni/Unione e distacco dei veicoli.

B) CARATTERISTICHE PARTICOLARI DI ESERCIZIO DELLA LDS

B.1) Norme particolari da applicare sia in regime di “telecomando” sia in regime di “presenziamento” tanto a “distanza” quanto sul “posto”

Tutte le transazioni fra gli stati operativi del PP devono sempre avvenire previe intese e specifiche comunicazioni verbali fra DM e DCO, in completa assenza di movimenti di treni e manovre.

Disposizioni particolari per l'accesso alle intervie

Tutto il personale operante nell'Impianto (sia agenti appartenenti ad RFI, sia agenti delle IF) deve rispettare per la salvaguardia della propria incolumità le direttive così come previsto dalla normativa vigente. Ogni irregolarità riscontrata dal personale (sia sul piano di calpestio, sia alle infrastrutture) che, potrebbero generare una situazione di potenziale pericolo deve essere segnalata al CRTM.

Norme antinfortunistiche per le operazioni sul piazzale

Gli agenti che normalmente operano sul piazzale o che sono preposti ad effettuare accertamenti sul piazzale stesso devono indossare i dispositivi di protezione individuali (**D.P.I.**) così come previsto dalla normativa e come spiegato nel manuale utente in dotazione all'impianto.

I dispositivi (**DPI**) previsti dalla normativa vigente e che ciascun operatore deve indossare sono:

- guanti
- scarpe
- giubbotto alta visibilità
- elmetto di protezione

Per **Dispositivo di Protezione Individuale** è da intendere qualsiasi attrezzatura destinata ad essere indossata e tenuta dal lavoratore allo scopo di proteggerlo contro uno o più rischi suscettibili di minacciarne la sicurezza o la salute durante il lavoro, nonché ogni complemento o accessorio destinato a tale scopo. (art. 74 D.lgs. 81/2008.) a tal fine si ricorda l'obbligo di utilizzare l'elmetto di protezione regolarmente consegnato a tutto il personale in servizio.

Gli agenti devono munirsi di telefono cellulare per poter assumere, in tempo reale, le notizie riguardanti la circolazione dei treni e lo svolgimento delle manovre, tenendosi in stretto contatto con il RC (DCO/DM).

L'impegno del binario per lo svolgimento delle attività è subordinato all'autorizzazione (in base alla giurisdizione), a mezzo telefono cellulare, da parte del RC (DCO/DM), il quale per garantire l'incolumità di chi opera sul piazzale autorizzerà le operazioni in intervalli liberi dalla circolazione di treni e manovre.

La permanenza sul binario deve essere limitata per il tempo strettamente necessario a eseguire la dovuta operazione.

Al termine di ogni singola operazione gli agenti devono sollecitamente portarsi fuori dai binari e avvisare il RC (DCO/DM).

Per una puntuale applicazione delle disposizioni antinfortunistiche, di seguito si riportano alcuni articoli delle "Norme di Comportamento per il personale circolante sulla sede ferroviaria":

- *Nelle stazioni e nei piazzali, per necessità di servizio e per la sicurezza del personale, devono, per quanto possibile, essere predisposti **sentieri** preferenziali definiti e concordati sul posto dagli uffici interessati, indicati in appositi schemi ed esposti nei locali frequentati dagli agenti*
- *Ogni qualvolta l'espletamento del servizio lo permetta, si devono seguire i sentieri e gli itinerari suddetti. Se non si conoscono i luoghi, è sempre opportuno informarsi preventivamente. In ogni caso quando si debba circolare al di fuori degli itinerari prestabiliti è necessario avere prima programmato il cammino da seguire, considerando preventivamente gli eventuali posti di ricovero fra un tratto e l'altro del percorso da compiere*
- *Gli spostamenti fuori dai sentieri sono consentiti solo agli agenti che debbano espletare compiti di servizio*
- *I sentieri che sono temporaneamente non percorribili per lavori in corso vengono segnalati a terra con un cartello di pericolo generico. Comunque è sempre necessario procedere con cautela, specie quando la visibilità sia insufficiente a causa di ostacoli imprevisti*

III.2) SERVIZIO SCAMBI E SEGNALI

A) ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO DEI DEVIATORI

Il servizio dei deviatori viene svolto dal Regolatore della Circolazione (DCO/DM).

Il Regolatore della Circolazione (DCO/DM) è la figura di riferimento per il personale che svolge l'attività di sicurezza Formazione dei treni/Unione e distacco dei veicoli.

B) PARTICOLARITA' DI ESERCIZIO DEL SERVIZIO SCAMBI E SEGNALI

B.1) Rapporti tra agenti addetti alla manovra ed addetti ai deviatori

Tutte le attività di manovra primaria nella LdS sono effettuate in autoproduzione dall'I.F. Oceanogate per tutte le I.F. operanti nell'impianto mentre le operazioni secondarie (pilotaggio locomotori, aggancio/sgancio locomotori ed applicazioni segnali di coda) sono svolte dalle singole I.F., con le modalità contenute nel Documento Organizzativo di ogni IF interessata, inserito nella Raccolta degli **ALLEGATI al RdS**, (*allegato n° 19*).

L'autorizzazione alla manovra è a cura del RC (DCO/DM) per la parte centralizzata del piazzale ed a cura dell'agente dell'IF interessata che predispose l'istadamento per la parte non centralizzata con deviatori a mano.

III.3) MANOVRE

A) PARTICOLARI MODALITA' E VINCOLI NELL'ESECUZIONE DELLE MANOVRE

A.1) SOSPENSIONE DELLE MANOVRE SULL'ITINERARIO DI ARRIVO E SUI BINARI NON INDIPENDENTI

La località di Melzo Scalo si trova nelle condizioni previste dalla vigente normativa, pertanto è autorizzata a manovrare sull'itinerario del treno atteso o sui binari da esso non indipendenti per tutto il tempo in cui i segnali di protezione rimangono disposti a Via Impedita, salvo che il RC, qualora lo ritenga a suo giudizio necessario, disporrà la sospensione delle manovre 5 minuti prima dell'ora reale d'arrivo del treno.

Quando eccezionalmente occorre superare con la manovra il picchetto limite, il manovratore dell'IF, prenderà accordi con il RC (DCO/DM), il quale, dopo aver espletato gli accertamenti di sua spettanza, autorizzerà il manovratore ad oltrepassare detto punto.

A3) BINARI DOVE SONO VIETATE LE MANOVRE IN USCITA ALL'ATTO DEL RICEVIMENTO DEL TRENO

Tutti i binari di circolazione.

A4) MOVIMENTI DEI VEICOLI DA E PER I RACCORDI

Le attività di manovra di introduzione ed estrazione da e per il Raccordo Moneta, per il posizionamento del materiale dal binario di arrivo ai binari di consegna individuati e il riposizionamento del materiale sul binario di partenza sono affidate all'IF Oceanogate, secondo le modalità indicate nel presente RDS M47.

L'IF Oceanogate, a seguito di specifica autorizzazione di RFI, inserita nella Raccolta degli **ALLEGATI al RdS** (allegato n° 16), è autorizzata a circolare per la manovra dei treni in arrivo/partenza dai binari III, IV, V ed aste di Manovra verso il raccordo Moneta e viceversa.

Modalità di manovra

L'agente di Oceanogate si annuncia al RC (DCO/DM) e verbalmente richiede l'accesso al/ai binario/ri concordato per il ritiro del materiale in arrivo o per il piazzamento del materiale in partenza.

Per il piazzamento del materiale in partenza dovrà fornire al RC (DCO/DM) le notizie inerenti la lunghezza della colonna di carri, l'Impresa Ferroviaria titolare del trasporto e il numero del treno in partenza.

LdS gestita nello Stato Operativo PsP (Presenziato sul Posto)

Non essendo disponibili le Zone di Manovra, il RC DM, dopo aver predisposto l'indipendenza dei binari in esercizio rispetto al binario interessato dal movimento di manovra, autorizzerà le operazioni di manovra con l'utilizzo del segnalamento basso luminoso, confermando implicitamente la sospensione della normale circolazione treni nella zona di piazzale interessata al movimento.

LdS gestita nello Stato Operativo PaD (Presenziato a Distanza)

Il RC DCO, dopo aver escluso la specifica Zona di Manovra, autorizzerà le operazioni di manovra con l'utilizzo del segnalamento basso luminoso, confermando implicitamente la sospensione della normale circolazione treni nella zona di piazzale interessata al movimento.

Per necessità contingenti, a insindacabile giudizio del RC (DM/DCO), il termine della manovra può essere concordato o richiesto anche durante lo stazionamento di Oceanogate sul binario di circolazione, dopo aver garantito l'immobilità del materiale in stazionamento e la sospensione delle attività.

Per i movimenti successivi si dovrà ripetere la procedura del caso sopra indicata.

A9) ATTIVAZIONE DEL FRENO CONTINUO SULLE COLONNE IN MANOVRA

Nel pieno rispetto della vigente normativa, tutte le operazioni di manovra dovranno essere eseguite sempre con la condotta generale del freno continuo attiva su tutta la colonna.

Eccezionalmente, in caso di carri con guasto alla condotta generale, è ammesso lo spostamento senza che la colonna sia completamente frenata con il freno continuo automatico, non superando la velocità di 6 km/h.

A12) NORME CAUTELATIVE RIGUARDANTI L'IMPEGNO DI ZONE E BINARI IN CUI LE MANOVRE POTREBBERO RIVELARSI PARTICOLARMENTE PERICOLOSE PER LE PERSONE

Le manovre sui binari di scalo e di introduzione/estrazione dei carri nei binari di raccordo devono essere effettuate a velocità ridotta (passo d'uomo) e sempre precedute dal manovratore che deve sorvegliare la marcia del convoglio e richiamare l'attenzione delle persone che si possono trovare accidentalmente o casualmente sui binari del piazzale ferroviario o addette ad operazioni di carico e scarico dei carri.

A13) MODALITA' PER IL SUPERAMENTO DEI SEGNALI BASSI SPENTI O DISPOSTI A FERMATA

Per il superamento dei segnali bassi spenti o disposti a fermata, l'agente che svolge le funzioni di "comando della manovra" comunicherà preventivamente al RC (DCO/DM) l'istradamento richiesto nonché il tipo di anomalìa riscontrata al segnale basso (luci spente, luci disposte a fermata, ecc.).

Il RC (DCO/DM), esperiti i necessari accertamenti, autorizzerà verbalmente (a mezzo telefono) il sopraccitato agente al superamento del segnale basso indicando esplicitamente il successivo punto di arresto della manovra o il successivo segnale basso da rispettare. In tali situazioni il personale di manovra, indipendentemente dagli obblighi spettanti al settore movimento, deve comunque verificare la posizione dei deviatori costituenti l'istradamento da percorrere, prima del loro impegno.

Nel caso di manovre eseguite con il solo agente di condotta il superamento dei segnali bassi deve essere autorizzato con ordine scritto.

A14) PROVVEDIMENTI DA ADOTTARE IN CASO DI INCONVENIENTE O INCIDENTE CHE COINVOLGA MERCI PERICOLOSE

La stazione di Melzo Scalo è individuata come "Scalo Merci Terminale" Raccordato ai sensi del DM 20/10/1998 di trasporti di merce pericolosa per ferrovia e, pertanto, le **operazioni di manovra relative ai carri contenenti "Merci Pericolose" devono essere eseguite con le modalità previste dall'allegato n. 3 ISM.**

In caso di emergenza in stazione, il personale di manovra dovrà avvisare immediatamente il RC (DCO/DM), attivatore dell'emergenza, fornendogli tutte le notizie utili per un intervento agevole ed efficace, basandosi sulle indicazioni contenute nel Piano di Emergenza e nelle Procedure Operative Scalo Merci Terminale allegate al RdS.

B) STAZIONAMENTO DEI VEICOLI

Quando la LdS è esercitata nello stato operativo PaD, è ammesso lo stazionamento dei rotabili nei binari 3°, 4° e 5°, come riportato in FCL Milano/FL 29, purché il materiale giacente sia immobilizzato come dalle norme vigenti.

B3) MODALITA' DI UTILIZZO E CUSTODIA DELLE STAFFE FERMACARRO

L'immobilizzazione dei materiali è a cura dell'Impresa Ferroviaria Oceanogate, come da vigente normativa.

C) ORGANIZZAZIONE DEL "PROCESSO MANOVRA"

C.1) Modalità operative relative ai "servizi di manovra" espletati nell'ambito della LdS

Tutte le attività di manovra primaria nella LdS sono effettuate in autoproduzione dall'I.F. Oceanogate per tutte le I.F. operanti nell'impianto mentre le operazioni secondarie (pilotaggio locomotori, aggancio/sgancio locomotori ed applicazioni segnali di coda) sono svolte dalle singole I.F., con le modalità contenute nel Documento Organizzativo di ogni IF interessata, inserito nella Raccolta degli **ALLEGATI al RdS**, (*allegato n° 19*).

Il prospetto "M53 Manovre Integrato", elaborato in base ai dati contenuti nel Programma di manovra dell'IF Oceanogate, è inserito nella Raccolta degli **ALLEGATI al RdS**, (*allegato n° 18*).

C.2) Coordinamento dell'attività di manovra e documentazione relativa

Il coordinamento delle manovre nell'impianto è di competenza di RFI.

Il RC (DCO/DM) di Melzo Scalo, quale rappresentante nonché regolatore dell'impianto di RFI, assume la funzione responsabile del coordinamento dei Servizi di Manovra incaricato di tenere i rapporti con le corrispondenti figure dell'I.F. e con il Referente Accreditato del Gestore Infrastrutture; inoltre interviene per la risoluzione di eventuali priorità sulla movimentazione dei carri, derivanti da ritardi dei relativi treni in arrivo e/o partenza per circolazione perturbata o per altre circostanze.

C.3) Organizzazione adottata nell'ambito della LdS

Nel Documento Organizzativo dell'IF Oceanogate, inserito nella Raccolta degli **ALLEGATI al RdS** (*allegato n° 19*), è descritta l'organizzazione da essa adottata nell'impianto.

III.4) VALUTAZIONE DEI RISCHI – GESTIONE DELLE "EMERGENZE" – MERCI PERICOLOSE

A) VALUTAZIONE DEI RISCHI

Il documento di **VALUTAZIONE DEI RISCHI (DVR)**, è custodito presso gli uffici dell'**RTM di BRESCIA**, mentre in consegna al Personale che opera nella stazione di Melzo Scalo viene consegnato il Manuale Operatore comprensivo delle schede **AVR** per l'esecuzione delle attività operative in sicurezza nell'impianto e l'elenco dei lavoratori con lavorazioni assegnate regolarmente inserito nella Raccolta degli **ALLEGATI al RdS**, (*allegato n° 06*).

B) ANORMALITA' RILEVANTI, INCIDENTI DI ESERCIZIO E SVIO

La CO 309/RFI del 07/08/2013 " Gestione anormalità rilevanti e incidenti d'esercizio ", la DE n° 02 del 17/02/2016 "Misurazione rilievi da eseguire a seguito di un incidente ed il relativo Manuale Operativo sono inseriti nella Raccolta degli **ALLEGATI al RdS**, (*allegato n° 11*). (*allegato n° 08*).

C) PIANI DI EMERGENZA

Le misure organizzative e gestionali da adottare in materia di sicurezza antincendio e per la gestione dell'emergenza nei luoghi di lavoro, comprese le procedure Organizzative cui DM 28/10/1998 sono inserite nella Raccolta degli **ALLEGATI al RdS**, (*allegato n° 08*).

D) ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO IN TEMPO DI NEVE O GELO

Il "Verbale per il servizio in tempo di neve e/o gelo" vigente, redatto secondo la "**Procedura Operativa Subdirezionale RFI DMA PS IFS 004 A**" del 31.10.2002, e annualmente consegnato come da vigente normativa, è inserito nella Raccolta degli **ALLEGATI al RdS** (*allegato n° 9*).

E) MERCI PERICOLOSE

La stazione di Melzo Scalo è individuata come “**Scalo Merci Terminale**” **Raccordato** ai sensi del DM 20/10/1998 di trasporti di merce pericolosa per ferrovia e, pertanto, le **operazioni di manovra relative ai carri contenenti “Merci Pericolose”** devono essere eseguite con le modalità previste dall'**allegato n. 3 ISM**.

In caso di emergenza in stazione, il **RC (DCO/DM)**, **attivatore dell'emergenza**, dovrà fornire al **Coordinatore Movimento ed ai Vigili del Fuoco tutte le notizie utili per un intervento agevole ed efficace**, basandosi sulle indicazioni contenuti nel Piano di Emergenza e nelle Procedure Operative Scalo Merci Terminale allegate al RdS.

I RC operanti nell'impianto sono muniti di profilo in PIC per l'inserimento delle merci pericolose in PicWeb, come disposto dalla vigente normativa. In PicWeb, con le modalità indicate nel manuale operativo allegato, ricevuta la composizione del treno dal Formatore dell'IF il RC interessato deve provvedere all'inserimento della composizione **PRIMA** della partenza del treno. In caso di malfunzionamento delle postazioni o qualora eccezionalmente un agente in servizio non fosse profilato, l'inserimento delle merci pericolose dovrà essere richiesto al DCO 6 sez. Brescia.

Per accedere alle informazioni sulla natura delle merci e sulle precauzioni da adottare in caso di emergenza o necessità, oltre all'edizione vigente del RID hanno a disposizione anche l'applicativo InfoMP. In caso di indisponibilità di InfoMP sulla postazione locale le informazioni necessarie devono essere richieste al Dirigente Coordinatore Movimento.

La normativa completa e dettagliata relativa al trasporto delle merci pericolose (prevenzione e gestione dell'emergenza) è inserita nella Raccolta degli **ALLEGATI al RdS (allegato n° 07)**.

Attività e funzioni	Rete Ferroviaria Italiana	Impresa Ferroviaria
Irregolarità durante i trasporti	L'attivatore dell'emergenza è il Regolatore della Circolazione, questa incombenza viene assunta dal DCO/DM se in stazione e dal DCO se in linea.	Il personale dell'I.F. nel rispetto della vigente normativa (RID), provvederà per le segnalazioni delle anomalie.
Soste nelle stazioni non terminali del trasporto	Il Regolatore della Circolazione avvisa il DC Coordinatore Movimento gestore dell'emergenza	Personale di scorta (Agente treno o Capotreno) avvisa la Sala Operativa IF. Se la sosta si prolunga la Sala Operativa I.F. indicherà le soluzioni idonee per l'inoltro o per la restituzione al mittente.
Emergenze In linea	Chiunque rilevi una emergenza dovrà avvisare il Regolatore della Circolazione (DCO) Il RC attiva l'emergenza ed avvisa il DCCM (gestore dell'emergenza) che attiva il PGE e le procedure “ InfoMP ” Il DCCM avvisa: <ul style="list-style-type: none"> • il NUE (112) • i funzionari reperibili RFI • la Sala Operativa dell'I.F. 	Il personale di condotta dell'I.F. venuto a conoscenza dell'anormalità, provvede ad avvisare immediatamente il Regolatore della Circolazione (DCO) comunicando il fatto accaduto e fornendo con precisione il tipo di merce trasportato completo di codice ONU e codice di pericolo, l'ubicazione del veicolo rispetto alla composizione del treno, vicinanza o meno a centri abitati, prossimità a corsi d'acqua ecc. La Sala Operativa I.F. provvede a reperire o contattare i mittenti o destinatari del trasporto.
Emergenze In stazione	Chiunque si accorga di una emergenza dovrà avvisare il Regolatore della Circolazione (DM/DCO) informandolo sulla natura delle merci trasportate Il RC attiva il PGE avvisando: <ul style="list-style-type: none"> • il DCO (se stazione presenziata) • il DCCM che attiva la procedura “InfoMP” Il DCCM avvisa: <ul style="list-style-type: none"> • il NUE (112) • i funzionari reperibili RFI La Sala Operativa dell'I.F.	Il personale di condotta, manovra, e/o di formazione treni della I.F., venuto a conoscenza dell'emergenza, provvede a comunicare al Regolatore della Circolazione (DM/DCO) l'accaduto fornendo con precisione il tipo di merce trasportata completa di numero ONU ed il codice di pericolo, la posizione del trasporto riferita alla composizione del treno, ecc. La Sala Operativa I.F. provvede a reperire o contattare il mittente o il destinatario.

IV) DOCUMENTAZIONE COMPLEMENTARE

Il presente Registro delle Disposizioni di Servizio è stato compilato secondo le Linee Guida contenute nella Procedura Operativa RFI DPR SIGS PO 04 1 1 del 23/06/2014 Allegato 06 1 1 (Linee Guida per la compilazione del RdS/M47).

Elenco degli Allegati

- 1) Piani schematici.
- 2) Tabelle delle Condizioni.
- 3) Piano schematico T.E
- 4) Istruzioni di dettaglio per l'esercizio dell'ACC e istruzioni di servizio per l'esercizio dell'ACCM tratta Pioltello-P. M. Bivio Adda;
- 5) Planimetria " itinerari sicuri " ed " intervie "
- 6) DVR della DTP - Manuale Operatore (Schede AVR).
- 7) Piano Generale di Emergenza (PGE) e Procedure Operative per Scalo Merci Terminale.
- 8) Comunicazione Organizzativa 309/RFI del 07/08/2013: " Gestione anomalità rilevanti e incidenti d'esercizio " e DE n° 02 del 17/02/2016 "Misurazione rilievi da eseguire a seguito di un incidente Verbale per il "Servizio in tempo di neve o gelo" (Procedura RFI DMA PS IFS 004 A).
- 9) Manuale utente sistema CCL
- 10) Manuale Operativo PicWeb
- 11) Scheda Treno: Manuale ad uso delle stazioni - Aster applicazione V.C.O
- 12) Manuale annunci sonori.
- 13) Fascicolo del Raccordo Sogemar consorzio Moneta.
- 14) Istruzioni di dettaglio per l'esercizio SST-SCMT.
- 15) Disposizioni particolari per lo svolgimento delle manovre.
- 16) Nota RFI-DPR/A0011/2013/0006493 del 24/11/2013.
- 17) M53 Manovre Integrato.
- 18) Documento Organizzativo della IF Oceanogate.

