

In vigore dal **12/04/2010** ore **05.00**

| Fascicolo Circolazione Linee | | CAGLIARI | |
|------------------------------|----------------------------------|-----------------------|--|
| N° fasc. | Linea interessata/Parte Generale | Tratto/i di linea | Località di servizio |
| 161 | Parte Generale | | |
| 163 | Macomer – Cagliari | Samassi - Decimomannu | Samassi Serramanna Villasor Decimomannu |

Attivazione / modifica
Impiantistica:



Variazione FCL:



| Oggetto | |
|----------------|---|
| 1 | Integrazione al segnalamento nelle stazioni di Decimomannu, Villasor, Serramanna e Samassi. |
| 2 | Attivazione del sistema di telecomando fra le stazioni di Decimomannu, Villasor, Serramanna e Samassi con Posto Centrale D.C.O. a Cagliari. |
| 3 | Soppressione del sistema di esercizio a Dirigenza Centrale nel tratto di linea compreso fra le stazioni di Decimomannu e Samassi. |
| 4 | Adeguamento delle apparecchiature telefoniche selettive nella tratta Decimomannu - Samassi. |
| 5 | Modifiche alla Parte Generale FCL 161. |

Descrizione dell'attivazione / modifica

1 Integrazioni al segnalamento nella stazione di Decimomannu.

Nella stazione di Decimomannu vengono apportate modifiche al segnalamento, come appresso indicato e riportato nel piano schematico allegato.

➤ **Segnalamento di protezione lato Villasor**

Sui segnali luminosi di protezione di 1^a categoria con avviso accoppiato, denominati "S" e "T", si attivano:

- i segnali di chiamata telefonica agente treno recanti la lettera luminosa "T" di cui all'Allegato 1/2 RS;
- le segnalazioni "C" luminose per movimenti di treni materiali e carrelli in regime di interruzione su linee telecomandate, di cui all'Allegato 1/23 del R.S. Le "C" luminose sono installate sul lato posteriore del segnale di protezione della stazione.

➤ **Segnalamento di protezione lato Siliqua**

Sul segnale luminoso di protezione di 1^a categoria con avviso accoppiato, denominato "U", si attiva:

- il segnale di chiamata telefonica agente treno recante la lettera luminosa "T" di cui all'Allegato 1/2 RS.

➤ **Segnalamento di protezione lato Elmas**

Sui segnali luminosi di protezione di 1^a categoria con avviso accoppiato, denominati "A" e "B", si attivano:

- i segnali di chiamata telefonica agente treno recanti la lettera luminosa "T" di cui all'Allegato 1/2 RS.

➤ **Segnalamento di partenza lato Villasor e lato Siliqua**

Sui segnali luminosi di partenza, denominati "P", "Q", "M", "N", "O" ed "R", si attivano:

- i segnali di chiamata telefonica agente treno recanti la lettera luminosa "T" di cui all'Allegato 1/2 RS.

Descrizione dell'attivazione / modifica

1 > **Segnalamento di partenza lato Elmas**

Sui segnali luminosi di partenza, denominati "D" ed "E", si attivano:

- i segnali di chiamata telefonica agente treno recanti la lettera luminosa "T" di cui all'Allegato 1/2 RS;
- le segnalazioni ausiliarie (Rappel) di cui al punto 5 dell'art. 51 bis RS.

Sui segnali di partenza, denominati "C", "F", "G" ed "H", si attivano:

- i segnali di chiamata telefonica agente treno recanti la lettera luminosa "T" di cui all'Allegato 1/2 RS.

Integrazioni al segnalamento nella stazione di Villasor

Nella stazione di Villasor vengono apportate modifiche al segnalamento, come appresso indicato e riportato nel piano schematico allegato.

> **Segnalamento di protezione lato Serramanna e lato Decimomannu**

Sui segnali luminosi di protezione di 1^a categoria con avviso accoppiato, denominati S01d, S06d, S02s e S05s, si attivano:

- le tabelle recanti la lettera luminosa "D" di cui all'art. 48 ter RS;
- i segnali di chiamata telefonica agente treno recanti la lettera luminosa "T" di cui all'Allegato 1/2 RS;
- le segnalazioni "C" luminose per movimenti di treni materiali e carrelli in regime di interruzione su linee telecomandate, di cui all'Allegato 1/23 del R.S. Le "C" luminose sono installate sul lato posteriore del segnale di protezione.

> **Segnalamento di partenza lato Serramanna e lato Decimomannu**

Sui segnali luminosi di partenza, denominati S04s, S03s, S03d e S04d, si attivano:

- le tabelle recanti la lettera luminosa "A" di cui all'art. 48 ter RS;
- i segnali di chiamata telefonica agente treno recanti la lettera luminosa "T" di cui all'Allegato 1/2 RS.

Integrazioni al segnalamento nella stazione di Serramanna

Nella stazione di Serramanna vengono apportate modifiche al segnalamento, come appresso indicato e riportato nel piano schematico allegato.

Descrizione dell'attivazione / modifica

1

➤ **Segnalamento di protezione lato Samassi e lato Villasor**

Sui segnali luminosi di protezione di 1^a categoria con avviso accoppiato, denominati S01d, S06d, S02s e S05s, si attivano:

- le tabelle recanti la lettera luminosa "D" di cui all'art. 48 ter RS;
- i segnali di chiamata telefonica agente treno recanti la lettera luminosa "T" di cui all'Allegato 1/2 RS;
- le segnalazioni "C" luminose per movimenti di treni materiali e carrelli in regime di interruzione su linee telecomandate, di cui all'Allegato 1/23 del R.S. Le "C" luminose sono installate sul lato posteriore del segnale di protezione.

➤ **Segnalamento di partenza lato Samassi e lato Villasor**

Sui segnali luminosi di partenza, denominati S04s, S03s, S03d e S04d, si attivano:

- le tabelle recanti la lettera luminosa "A" di cui all'art. 48 ter RS;
- i segnali di chiamata telefonica agente treno recanti la lettera luminosa "T" di cui all'Allegato 1/2 RS.

Integrazioni al segnalamento nella stazione di Samassi

Nella stazione di Samassi vengono apportate modifiche al segnalamento, come appresso indicato e riportato nel piano schematico allegato.

➤ **Segnalamento di protezione lato Sanluri**

Sui segnali luminosi di protezione di 1^a categoria con avviso accoppiato, denominati S01d e S06d, si attivano:

- le tabelle recanti la lettera luminosa "D" di cui all'art. 48 ter RS;
- i segnali di chiamata telefonica agente treno recanti la lettera luminosa "T" di cui all'Allegato 1/2 RS;
- le tabelle di individuazione PL di cui all'art. 48 ter punto 9 RS, relative ai passaggi a livello PL1 e PL2 della stazione.

➤ **Segnalamento di protezione lato Serramanna**

Sui segnali luminosi di protezione di 1^a categoria con avviso accoppiato, denominati S02s e S05s, si attivano:

- le tabelle recanti la lettera luminosa "D" di cui all'art. 48 ter RS;
- i segnali di chiamata telefonica agente treno recanti la lettera luminosa "T" di cui all'Allegato 1/2 RS;
- le segnalazioni "C" luminose per movimenti di treni materiali e carrelli in regime di interruzione su linee telecomandate, di cui all'Allegato 1/23 del R.S. Le "C" luminose sono installate sul lato posteriore del segnale di protezione;

- le tabelle di individuazione PL di cui all'art. 48 ter punto 9 RS, relative ai passaggi a livello PL1 e PL2 della stazione.

➤ **Segnalamento di partenza lato Sanluri e lato Serramanna**

Sui segnali luminosi di partenza, denominati S04s, S03s, S03d e S04d, si attivano:

- le tabelle recanti la lettera luminosa "A" di cui all'art. 48 ter RS, per l'impresenziamento della stazione;
- i segnali di chiamata telefonica agente treno recanti la lettera luminosa "T" di cui all'Allegato 1/2 RS.

Descrizione dell'attivazione / modifica

2 Attivazione del sistema di telecomando fra le stazioni di Decimomannu, Villasor, Serramanna e Samassi dal Posto Centrale D.C.O. di Cagliari.

Nel tratto di linea tra le stazioni di Decimomannu, Villasor, Serramanna e Samassi viene attivato il sistema di telecomando ed esercizio con Dirigente Centrale Operativo (D.C.O.) sito nel Posto Centrale di Cagliari e munito del complesso delle apparecchiature atte a gestire a distanza i Posti Periferici.

I PdS di Decimomannu, Villasor, Serramanna e Samassi sono muniti di Apparato Centrale Elettrico ad Itinerari, di apparecchiature per la manovra a mano dei deviatori centralizzati e di segnali di chiamata telefonica agente treno di cui all'allegato 1/2 RS posti in corrispondenza dei segnali di protezione, di partenza ed in prossimità del FV di ciascuna stazione.

Inoltre in prossimità dei Passaggi a Livello Km 37+403 e Km 37+640 della stazione di Samassi, vengono attivati degli apparati per la concessione manuale dei consensi in caso di guasto della chiusura elettrica delle barriere.

Descrizione dell'attivazione / modifica

3 Soppressione del sistema di esercizio a Dirigenza Centrale nel tratto di linea compreso fra le stazioni di Decimomannu e Samassi.

Contestualmente, alla stessa ora e data, nel tratto di linea tra le stazioni di Decimomannu e Samassi viene soppresso in via definitiva il sistema di esercizio con Dirigente Centrale (D.C.) delle stazioni di Decimomannu, Villasor, Serramanna e Samassi.

Descrizione dell'attivazione / modifica

4 Adeguamento delle apparecchiature telefoniche selettive nella stazione di Decimomannu

In aggiunta alle postazioni esistenti in piazzale, in corrispondenza del F.V., antistante il binario di circolazione, viene attivato un telefono da esterno in cassa stagna, posato a parete, inserito in un circuito selettivo, in comunicazione con:

- il Posto Centrale di Cagliari (DCO) quando la stazione è impresenziata;
- il D.M. quando la stazione è presenziata;
- altri telefoni della tratta mediante comunicazioni selettive.

Descrizione dell'attivazione / modifica

5 L'implementazione del sistema di esercizio a telecomando e la conseguente soppressione del sistema di esercizio con Dirigente Centrale apporta modifiche alle sezioni del FCL 161 Parte Generale riportate nelle pagine allegate.

Modifiche al FCL

| N° fasc. | pagine da sostituire | pagine da aggiungere | pagine soppresse senza sostituzione |
|----------|--|------------------------|-------------------------------------|
| 161 | 1/2 – 3/4 - 7/8 – 17/18 – 19/20 – 23/24 – 25/26 – 27/28 | 26 quater/26 quinquies | --- |
| 163 | 2 bis – 3/4 – 11/11 ₁ – 11 ₂ /11 ₃ - 11 ₅ bis/11 ₅ ter – 11 ₆ /11 ₇ – 13/14 – 15/16 – 17/18 – 19/20 – 23/24 – 25/26 – 27/28 – 29/30 – 53/54 – 55/56 – 57/58 – 59/60 | == | 56 bis |

Prescrizioni ai treni

“Come da Circolare Compartimentale n°05/2010 in Vostro possesso, integrato segnalamento di protezione e partenza delle stazioni di Samassi, Serramanna, Villasor e Decimomannu; attivato sistema di telecomando del tratto di linea Samassi – Decimomannu dal Posto Centrale (DCO) di Cagliari.

La prescrizione dovrà essere consegnata ai treni interessati per i 30 giorni successivi all'entrata in vigore.

Distribuzione e Conferme

- 1) Le Strutture di RFI alle quali la presente CC viene spedita dovranno consegnarla al personale dipendente interessato, ricevendone conferma.
- 2) Le Strutture destinatarie delle Imprese Ferroviarie dovranno consegnare la presente CC al personale dipendente interessato, ricevendone conferma.
- 3) Tutte le Strutture di cui ai precedenti punti 1) e 2) dovranno confermare il ricevimento della presente CC a questa Direzione Territoriale Produzione con l'apposito modulo al numero di fax 945-4230 (070/6794230).
- 4) La presente CC dovrà essere conservata per 30 giorni dall'entrata in vigore.

Questa Circolare è consultabile anche in internet all'indirizzo http://isoweb-filenet.rfi.it/cons_discom.

IL DIRETTORE TERRITORIALE PRODUZIONE CAGLIARI

Ing. Daniele Seglias

Linea: Golfo Aranci - Cagliari

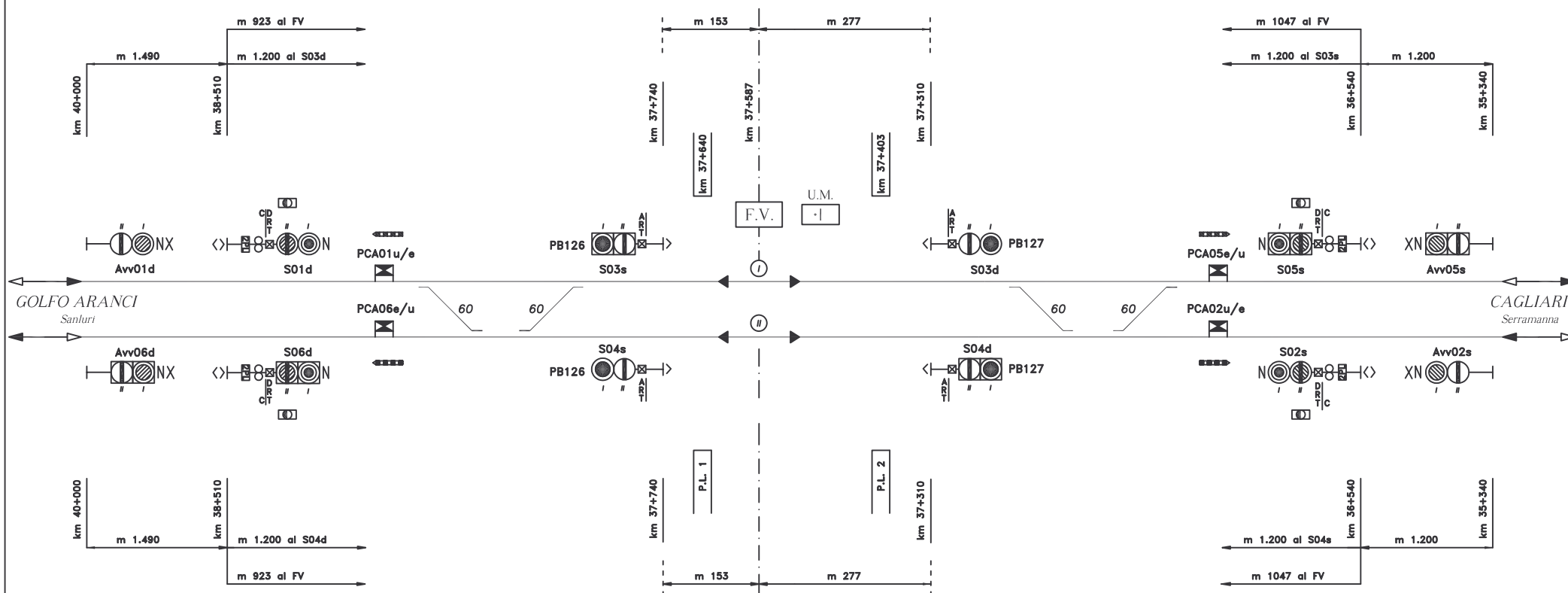
Regime di Circolazione: Blocco Conta - Assi

Allegato alla Circolare Compartmentale n° 05/2010

Stazione di
SAMASSI

Km 37+587

| DENOMIN. SEGNALI | ASPETTI DEI SEGNALI | DENOMIN. SEGNALI | ASPETTI DEI SEGNALI |
|------------------|-------------------------------|------------------|-------------------------------|
| Avv01d | G - Gx - V - Gx/Vx | Avv02s | G - Gx - V - Gx/Vx |
| Avv06d | G - Gx - V - Gx/Vx | Avv05s | G - Gx - V - Gx/Vx |
| S01d | R - G - V - R/G - R/V - Gx/Vx | S02s | R - G - V - R/G - R/V - Gx/Vx |
| S06d | R - G - V - R/G - R/V - Gx/Vx | S05s | R - G - V - R/G - R/V - Gx/Vx |
| S03s | R - V - R/V | S03d | R - V - R/V |
| S04s | R - V - R/V | S04d | R - V - R/V |



Linea: Golfo Aranci - Cagliari

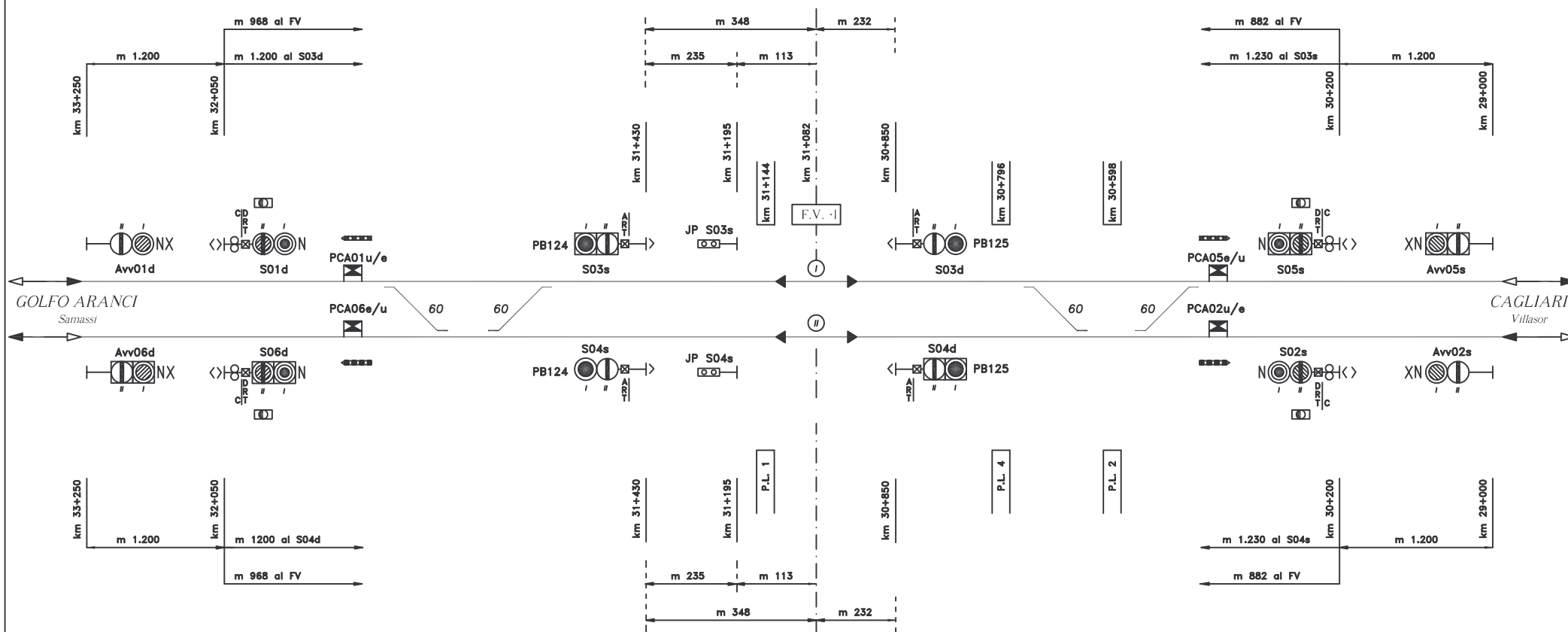
Regime di Circolazione: Blocco Conta - Assi

Allegato alla Circolare Compartmentale n° 05/2010

Stazione di
SERRAMANNA

Km 31+082

| DENOMIN. SEGNALI | ASPETTI DEI SEGNALI | DENOMIN. SEGNALI | ASPETTI DEI SEGNALI |
|------------------|-------------------------------|------------------|-------------------------------|
| Avv01d | G - Gx - V - Gx/Vx | Avv02s | G - Gx - V - Gx/Vx |
| Avv06d | G - Gx - V - Gx/Vx | Avv05s | G - Gx - V - Gx/Vx |
| S01d | R - G - V - R/G - R/V - Gx/Vx | S02s | R - G - V - R/G - R/V - Gx/Vx |
| S06d | R - G - V - R/G - R/V - Gx/Vx | S05s | R - G - V - R/G - R/V - Gx/Vx |
| S03s | R - V - R/V | S03d | R - V - R/V |
| S04s | R - V - R/V | S04d | R - V - R/V |



Linea: Golfo Aranci - Cagliari

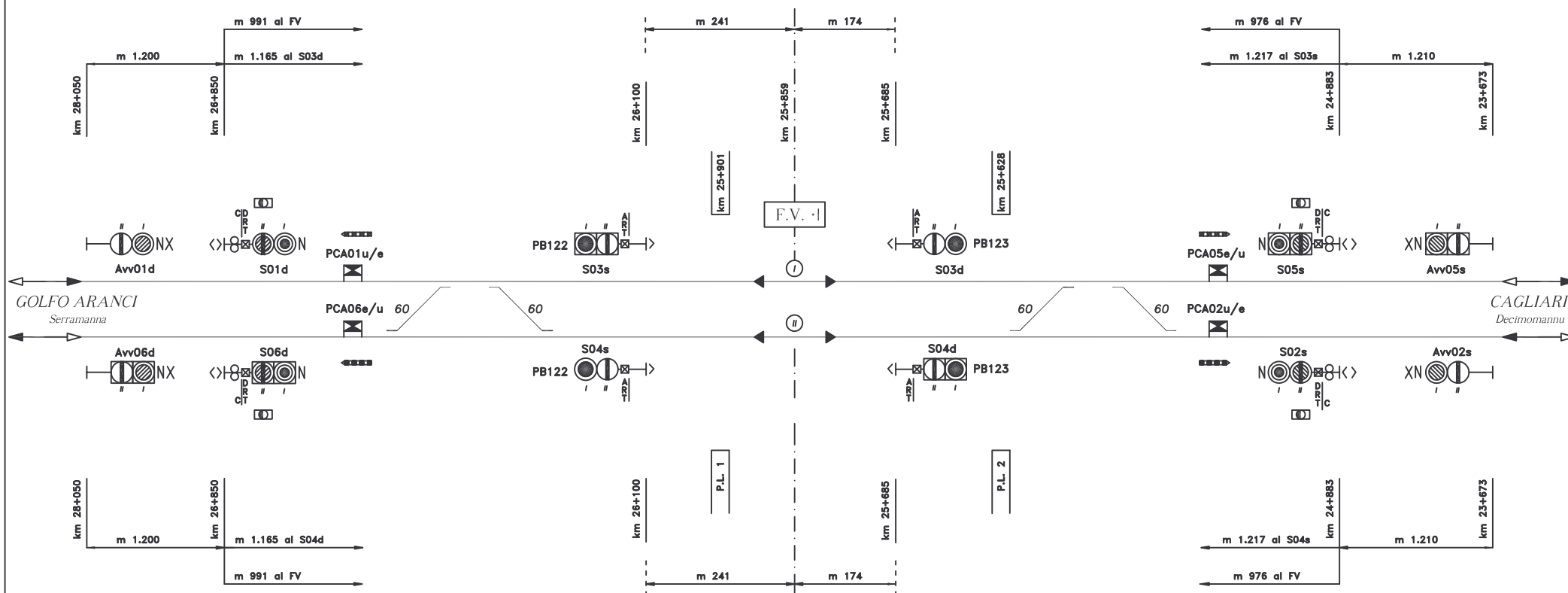
Regime di Circolazione: Blocco Conta - Assi

Allegato alla Circolare Compartimentale n° 05/2010

Stazione di
VILLASOR

Km 25+859

| DENOMIN. SEGNALI | ASPETTI DEI SEGNALI | DENOMIN. SEGNALI | ASPETTI DEI SEGNALI |
|------------------|-------------------------------|------------------|-------------------------------|
| Avv01d | G - Gx - V - Gx/Vx | Avv02s | G - Gx - V - Gx/Vx |
| Avv06d | G - Gx - V - Gx/Vx | Avv05s | G - Gx - V - Gx/Vx |
| S01d | R - G - V - R/G - R/V - Gx/Vx | S02s | R - G - V - R/G - R/V - Gx/Vx |
| S06d | R - G - V - R/G - R/V - Gx/Vx | S05s | R - G - V - R/G - R/V - Gx/Vx |
| S03s | R - V - R/V | S03d | R - V - R/V |
| S04s | R - V - R/V | S04d | R - V - R/V |



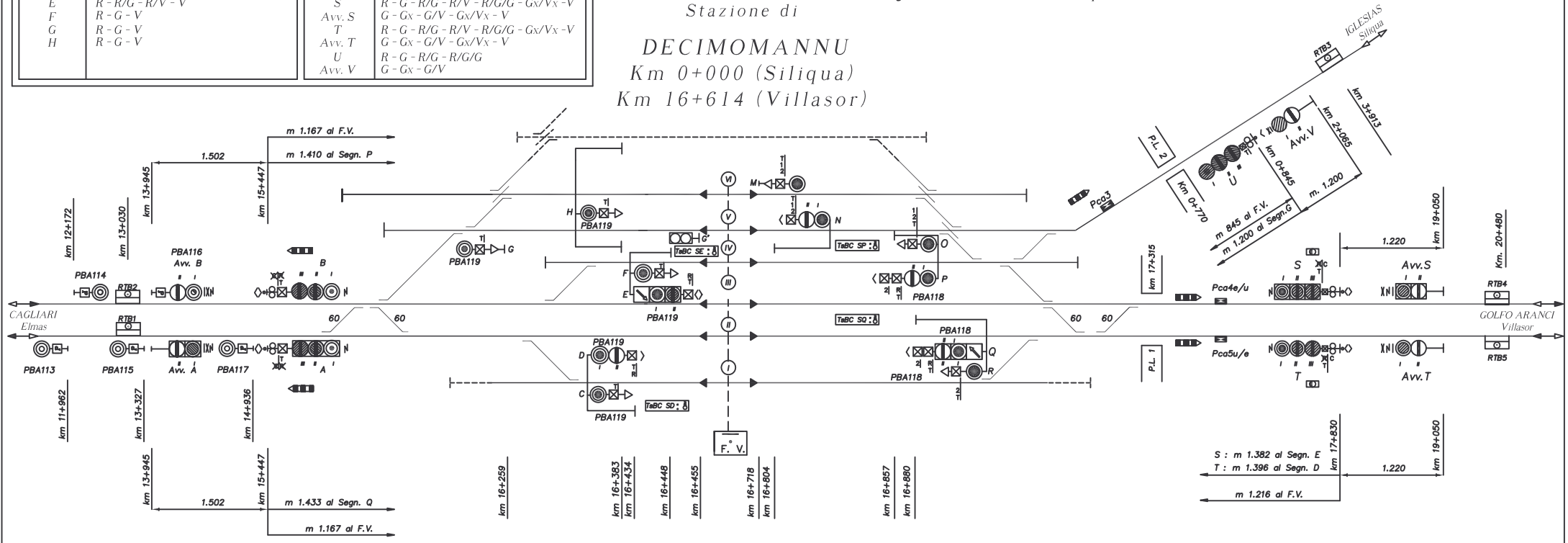
| DENOMIN. SEGNALI | ASPETTI DEI SEGNALI | DENOMIN. SEGNALI | ASPETTI DEI SEGNALI |
|------------------|---------------------------------------|------------------|---------------------------------------|
| Avv. A | G - Gx - G/V - Gx/Vx - V | M | R - V |
| A | R - G - V - R/G - R/G/G - R/V - Gx/Vx | N | R - R/V - V |
| Avv. B | G - Gx - G/V - Gx/Vx - V - R | O | R - V |
| B | R - G - V - R/G - R/G/G - R/V - Gx/Vx | P | R - R/V - V |
| C | R - G - V | Q | R - R/V - V |
| D | R - G - R/V - V | R | R - V |
| E | R - R/G - R/V - V | S | R - G - R/G - R/V - R/G/G - Gx/Vx - V |
| F | R - G - V | Avv. S | G - Gx - G/V - Gx/Vx - V |
| G | R - G - V | T | R - G - R/G - R/V - R/G/G - Gx/Vx - V |
| H | R - G - V | Avv. T | G - Gx - G/V - Gx/Vx - V |
| | | U | R - G - R/G - R/G/G |
| | | Avv. V | G - Gx - G/V |

Linea : Golfo Aranci - Cagliari

Regime di Circolazione : Blocco Automatico (lato Cagliari)
Blocco Conta Assi (lato Villasor e Siliqua)

Allegato alla Circolare Compartmentale n° 05/2010

Stazione di
DECIMOMANNU
 Km 0+000 (Siliqua)
 Km 16+614 (Villasor)



Sez. 1**REGISTRAZIONE DELLE MODIFICHE ALLA PARTE GENERALE**

| Circ. Comp. / App. | Pagine modificate | In vigore dal |
|---------------------------|---|-----------------------|
| Circ. Comp. n° 9/2003 | 1/2 - 3/4 - 7/8 - 19/20 - 21/22 - 26 | 18/01/03 ore 12,00 |
| Circ. Comp n° 3/2004 | Frontespizio - 1/2 - 3/4 - 7/8 - 11/12 - 13/14 - 15/16 - 19/20 - 21/22 - 25/26 - 35/36 | 15/04/04 ore 12,00(*) |
| Circ. Comp. n° 4/2004 | 1 - 18 | 29/04/04 ore 05,00 |
| Circ. Comp. n° 6/2004 | 1 - 19 - 21 | 06/05/04 ore 04,30 |
| Circ. Comp n° 12/2004 | 1/2 - 7/8 - 17/18 - 19/20 - 21/22 - 27/28 - 29/30 | 30/09/2004 (**) |
| Circ. Comp n° 14/2004 | 1/2 - 13/14 - 15/16 | 01/10/2004 |
| Circ. Attiv. n° 16/2004 | 1/2 - 7/8 | 20/12/2004 |
| Circ. Attiv. n° 17/2004 | 1/2 - 7/8 - 17/18 - 19/20 - 27/28 - 29/30 - 31/32 - 33/34 - 35/36 - 37/38 - 39/40 | 29/12/2004 |
| Circ. Attiv. n° 06/2005 | 1/2 - 7/8 - 31/32 - 33/34 - 37/38 - 39/40 | 25/07/2005 |
| Circ. Attiv. n° 09/2005 | 1/2 - 7/8 - 13/14 - 19/20 - 21/22 - 23/24 - 25/56 | 19/12/2005 |
| Circ. Attiv. n° 10/2005 | 1/2 - 27/28 - 29/30 - 31/32 - 33/34 - 35/36 - 37/38 | 22/01/2006 |
| Circ. Attiv. n° 02/2006 | 1/2 - 3/4 - 7/8 - 17/18 - 19/20 | 30/03/2006 |
| Circ. Attiv. n° 03/2006 | 1/2 - 7/8 | 27/04/2006 |
| Circ. Comp n° 04/2006 | 1/2 - 7/8 - 33/34 - 35/36 | 05/06/2006 |
| Circ. Comp n° 07/2006 | 1/2 - 25/26 - 26bis/26ter | 04/09/2006 |
| Circ. Comp n° 09/2006 | 1/2 - 7/8 - 9/10 | 09/11/2006 |
| Circ. Comp n° 10/2006 | 1/2 - 15 /16 - 17/18 | 30/11/2006 |
| Circ. Comp n° 01/2007 | 1/2 - 11/12 - 19/20 | 27/02/2007 |
| Circ. Comp n° 04/2007 | 1/2 - 19/20 - 27/28 - 29/30 - 31/32 (soppresse senza sostituzione: 33/34 - 35/36 - 37/38) | 10/06/2007 |
| Circ. Comp n° 09/2007 | 1/2 - 5/6 - 7/8 - 27/28 | 10/09/2007 |
| Circ. Comp n° 10/2007 | 1/2 - 5/6 - 7/8 - 27/28 | 04/11/2007 |
| Circ. Comp n° 11/2007 | 1/2 - 5/6 - 27/28 - 29/30 - 31/32 | 10/12/2007 |
| Circ. Comp n° 01/2008 | 1/2 - 7/8 - 27/28 | 18/02/2008 |
| Circ. Comp n° 02/2008 | 1/2 - 3/4 - 7/8 - 19/20 - 21/22 - 23/24 - 25/26 - 26bis/26ter - 27/28 | 12/05/2008 |
| Circ. Comp n° 03/2008 | 1/2 - 3/4 - 11/12 - 13/14 | 31/07/2008 |
| Circ. Comp n° 04/2008 | 1/2 - 7/8 - 27/28 | 22/09/2008 |
| Circ. Comp n° 05/2008 | 1/2 - 7/8 - 11/12 - 17/18 - 19/20 - 27/28 - 29/30 | 14/12/2008 |
| Circ. Comp n° 02/2009 | 1/2 - 17/18 | 27/07/2009 |
| | (*) posticipata al 22/04/2004 con Circ. Comp. n° 5/2004 | |
| | (**) anticipata al 27/09/2004 con Circ. Comp. n° 13/2004 | |

| | | |
|-----------------------|---|------------|
| Circ. Comp n° 03/2009 | 1/2 – 25/26 – 26 bis/26 ter | 10/11/2009 |
| Circ. Comp n° 03/2010 | 1/2 – 9/10 – 11/12 - 27/28 – 29/30 (da aggiungere 31/32) | 15/03/2010 |
| Circ. Comp n° 05/2010 | 1/2 – 3/4 - 7/8 – 17/18 – 19/20 – 23/24 – 25/26 – 27/28 (da aggiungere 26 quater/26 quinquies) | 12/04/2010 |

| | |
|---------------|--|
| Sez. 2 | INDICE DELLA PARTE GENERALE DEL FCL DI CAGLIARI |
|---------------|--|

| Sez. | | Pag. |
|-----------|---|------|
| 3 | Grafico Compartimentale delle linee | 5 |
| 4 | Elenco degli FL/FO della DCM | 7 |
| 5 | Sistemi particolari di esercizio delle linee | 7 |
| | Dirigente Unico (per memoria) | - |
| | Dirigente Centrale (per memoria) | - |
| | Dirigente Centrale Operativo su linee CTC | 7 |
| | Dirigente Centrale Operativo su linee SCC (<i>per memoria</i>) | - |
| | con norme particolari (<i>per memoria</i>) | - |
| | Tratti di linea con SCMT, SSC e ATC | 8 |
| | Linee sulle quali è ammesso affidare i mezzi di trazione, muniti di dispositivo vigilante, ad un solo agente di condotta | 8 |
| 6 | Regimi di circolazione | 8 |
| | Blocco telefonico (per memoria) | - |
| | Blocco elettrico | 8 |
| | con norme particolari | 8 |
| 7 | Tratti di linea banalizzati e tratti di linea banalizzati ove è anche consentita la marcia parallela | 8 |
| 8 | Tratti di linea affiancati | - |
| | <i>(per memoria)</i> | |
| 9 | Limitazioni della composizione dei treni in rapporto alla distanza esistente fra i segnali di 2^a categoria ed i relativi punti protetti | - |
| | <i>(per memoria)</i> | |
| 10 | Stazioni nelle quali le manovre sui binari non indipendenti devono essere sospese almeno 5 minuti prima dell'ora reale di arrivo del treno proveniente dal lato indicato | 9 |
| 11 | Stazioni nelle quali sono vietate le manovre in uscita dal lato indicato, all'atto del ricevimento del treno | 9 |
| 12 | Stazioni capo circuito telefonico omnibus | 9 |
| 13 | Stazioni attrezzate con snevatori installati in corrispondenza dei deviatori | - |
| | <i>(per memoria)</i> | |
| 14 | Sedi e zone di competenza dei Referenti Accreditati delle Imprese Ferroviarie operanti sulle linee della DTP | 10 |
| 15 | Sedi e zone di azione dei mezzi di soccorso | 10 |
| 16 | Circolabilità delle sottostazioni elettriche mobili di trasformazione, carri alimentatori e carri filtro | 12 |
| 17 | Sedi e giurisdizioni dei Reparti Territoriali Movimento | 14 |
| 18 | Sedi e giurisdizioni delle strutture di Esercizio Infrastrutture | 14 |
| 19 | Giurisdizione dei posti centrali di telecomando TE | - |
| | <i>(per memoria)</i> | |
| 20 | Modalità ed uffici ai quali vanno notificati i guasti agli impianti e meccanismi elettrici e alle infrastrutture | 17 |

| | | |
|-----------|---|----|
| 21 | Linee con periodi di sospensione dal servizio <i>(per memoria)</i> | - |
| 22 | Elenco dei treni dichiarati coincidenti | 19 |
| 23 | Norme da osservare in caso d'interruzione di linea e istradamento anormale dei treni | 19 |
| 24 | Norme particolari per l'emissione dei Riepiloghi delle prescrizioni di movimento e delle prescrizioni di movimento | 19 |
| 25 | Interruzioni programmate e intervalli d'orario | 23 |

| | |
|---------------|--|
| Sez. 4 | ELENCO FASCICOLI LINEA/FO COMPARTIMENTALI |
|---------------|--|

| | | |
|----------|--------|---|
| F.L. 162 | LINEE: | GOLFO ARANCI M.MA – MACOMER PORTO TORRES M.MA – OZIERI CHILIVANI |
| F.L. 163 | LINEE: | MACOMER – CAGLIARI IGLESIAS – DECIMOMANNU CARBONIA - VILLAMASSARGIA |

| | |
|---------------|---|
| Sez. 5 | SISTEMI PARTICOLARI DI ESERCIZIO DELLE LINEE |
|---------------|---|

Dirigente Centrale Operativo su linee CTC

| SEDE | SEZIONE | GIURISDIZIONE | | ANNOTAZIONI |
|----------|----------------|-------------------|--------------------|-------------|
| Cagliari | 1 ^a | Macomer | Cagliari | |
| | | Iglesias | Decimomannu | |
| | | Carbonia | Villamassargia | |
| | 2 ^a | Porto Torres M.ma | Ozieri - Chilivani | |
| | | Golfo Aranci | Macomer | |

Dirigente Coordinatore

– *Movimento*

| SEDE | GIURISDIZIONE | ANNOTAZIONI |
|----------|----------------------------------|--|
| Cagliari | Tutte le linee del Compartimento | Preenziato dalle 06,00 alle 22,00. (Dalle 22,00 alle 06,00 le incombenze normalmente attribuite al DCCM riguardo la “Gestione delle anomalità rilevanti od incidenti di esercizio” sono espletate dal DCO di giurisdizione) |

– *Infrastrutture*

| SEDE | GIURISDIZIONE | ANNOTAZIONI |
|----------|----------------------------------|-------------|
| Cagliari | Tutte le linee del Compartimento | |

Tratti di linea attrezzati con SSC (Sistema di Supporto alla Condotta)

Porto Torres M.ma – Ozieri Chilivani;
Golfo Aranci – Macomer;
Macomer – Cagliari;
Carbonia – Villamassargia;
Iglesias – Decimomannu.

Linee sulle quali è ammesso affidare i mezzi di trazione, muniti di dispositivo vigilante, ad un solo agente di condotta.

| Linea | Annotazioni |
|--------------------------------------|-------------|
| Golfo Aranci – Oristano | |
| Iglesias – Decimomannu | |
| Carbonia - Villamassargia | |
| Porto Torres M.ma – Ozieri Chilivani | |

Sez. 6 REGIMI DI CIRCOLAZIONE

Blocco elettrico

| | |
|---|---------------------------|
| Conta assi | Porto Torres - Chilivani |
| | Golfo Aranci - Macomer |
| | Macomer - Decimomannu |
| | Iglesias - Decimomannu |
| | Carbonia - Villamassargia |
| Automatico atto alla ripetizione in macchina dei segnali | Decimomannu - Cagliari |

Con norme particolari

| | |
|--|----------------------------------|
| | Porto Torres M.ma – Porto Torres |
|--|----------------------------------|

Sez. 7 TRATTI DI LINEA BANALIZZATI E TRATTI DI LINEA BANALIZZATI OVE È ANCHE CONSENTITA LA MARCIA PARALLELA

| LINEA O TRATTI DI LINEA | CARATTERISTICHE DEGLI IMPIANTI E NORME PARTICOLARI | MARCIA PARALLELA |
|-------------------------|--|------------------|
| San Gavino - Cagliari | I PdS sono di tipo "B" | Non consentita |

| | |
|----------------|--|
| Sez. 20 | MODALITA' ED UFFICI AI QUALI VANNO NOTIFICATI I GUASTI AGLI IMPIANTI E MECCANISMI ELETTRICI E ALLE INFRASTRUTTURE |
|----------------|--|

| GUASTI AGLI IMPIANTI | AVVISO A MEZZO DI | | ANNOTAZIONI |
|--|--|--------|---|
| | TELEFONO | M.125a | |
| Condutture ed apparecchiature elettriche primarie. Condutture ed apparecchiature elettriche di contatto e sottostazione | Coordinatore Infrastrutture (Rep. C.E.I.) | SI | |
| Illuminazione elettrica Forza motrice | Coordinatore Infrastrutture (Rep. C.E.I.) | SI | |
| Impianti di segnalamento, sicurezza e blocco. SST-SSC Passaggi a livello, RTB | Coordinatore Infrastrutture (Rep. C.E.I.) Dirigente Centrale Coordinatore Movimento (DCCM) Reparto Terr.le Movimento di giurisdizione | SI | |
| Telefoni selettivi a B.L. e telefoni automatici | Coordinatore Infrastrutture (Rep. C.E.I.) | SI | |
| Telefoni rete radiomobile GSM-R | Coordinatore Infrastrutture (Rep. C.E.I.) | SI | Comunicazione da effettuarsi tramite apposito modulo secondo le norme vigenti |
| Teleindicatori ed impianti di diffusione sonora. | Coordinatore Infrastrutture (Rep. C.E.I.) | SI | |

Sez. 22**ELENCO DEI TRENI DICHIARATI COINCIDENTI**

L'elenco dei treni dichiarati coincidenti relativi ad ogni orario sarà comunicato a parte con apposito FD.

Dovrà essere comunque garantita la coincidenza del treno che assicura l'ultimo collegamento della giornata per ciascuna relazione (Art. 8/2 PGOS)

Sez. 23**NORME DA OSSERVARE IN CASO D'INTERRUZIONE DI LINEA E ISTRADAMENTO ANORMALE DEI TRENI**

In caso di interruzione di linea dovranno osservarsi le norme contenute nella Procedura Organizzativa Direzionale di cui alla C.O. n° 64 di RFI del 26/7/2001 e le disposizioni attuative locali.

Sez. 24**NORME PARTICOLARI PER L'EMISSIONE DEI RIEPILOGHI E DEI MODULI DI PRESCRIZIONE DI MOVIMENTO****1. Riepilogo prescrizioni di movimento.****a) Il Riepilogo singolo è emesso:**

- dal D.M. della stazione origine del treno fino a quella termine di corsa;
- dal capotreno, in base alle comunicazioni che riceve dal DCO, per i treni aventi origine in stazione NON PREZENZIATA da D.M. (p.1.1.8 I.E.T.).

b) Il Riepilogo multiplo è emesso dal DM della stazione origine del primo treno e può essere utilizzato per relazioni di andata e ritorno, oppure per relazioni diverse da quelle di andata e ritorno, effettuate o meno con lo stesso materiale, purché con orario prescritto di partenza dalle stazioni iniziali dei vari percorsi ricadenti nella stessa giornata solare.

Ai treni scortati da riepilogo multiplo può essere consegnato anche il riepilogo con le prescrizioni di movimento del primo treno della giornata successiva effettuato utilizzando un materiale avente le medesime caratteristiche tecniche dell'ultimo treno del giorno precedente ed avente origine da una stazione impresenziata. La consegna di tale riepilogo deve essere riportato nel riquadro "Annotazioni" del riepilogo multiplo delle prescrizioni.

Il Riepilogo multiplo viene utilizzato per i treni delle seguenti relazioni:

| Stazione di consegna | Relazione | Annotazioni |
|----------------------|---|----------------------|
| CAGLIARI | CAGLIARI-ORISTANO | Treni pari e dispari |
| | CAGLIARI-SAN GAVINO | Treni pari e dispari |
| | CAGLIARI-DECIMOMANNU | Treni pari e dispari |
| | CAGLIARI-VILLAMASSARGIA-IGLESIAS | Treni pari e dispari |
| | CAGLIARI-VILLAMASSARGIA-CARBONIA | Treni pari e dispari |
| | CAGLIARI - MACOMER | Treni pari e dispari |
| | CAGLIARI – PORTO TORRES M.MA - SASSARI | Treni pari e dispari |
| MACOMER | MACOMER - ORISTANO | Treni pari e dispari |
| SASSARI | SASSARI – PORTO TORRES M.MA | Treni pari e dispari |
| | SASSARI – PORTO TORRES M.MA - CAGLIARI | Treni pari e dispari |
| | SASSARI – OZ. CHILIVANI – G. ARANCI | Treni pari e dispari |
| OLBIA | OLBIA – GOLFO ARANCI– OZ. CHILIVANI - SASSARI | Treni pari e dispari |

2. Prescrizioni di movimento.

L'art. 3/16 R.C.T. attribuisce, salvo disposizione contraria, alla stazione origine del treno di praticare allo stesso le prescrizioni di movimento che lo riguardano fino alla stazione di arrivo o a quella dove è programmato il cambio del "Riepilogo delle prescrizioni di movimento".

Pertanto, le stazioni interessate devono comunicare, con apposito dispaccio, le prescrizioni di movimento occorrenti alla stazione di origine o che effettua il cambio del "Riepilogo" delle prescrizioni stesse, ricevendone conferma.

Si precisa che per *stazione interessata* deve intendersi:

- quella il cui ambito è interessato dalla prescrizione;
- quella attigua al tratto di linea interessato dalla prescrizione, nei due sensi di marcia dei treni.

I moduli di prescrizione di movimento devono essere compilati in maniera distinta per ciascuno dei treni pari e dispari figuranti nel Riepilogo e consegnati, tutti insieme, al primo dei treni compresi nel Riepilogo da parte della stazione iniziale (stazione che emette il Riepilogo stesso).

1.1 Programmazione Operativa Lavori in Esercizio

La programmazione dei lavori che possono pregiudicare la regolarità della circolazione è curata dalle Strutture della Direzione Territoriale Produzione competenti per la programmazione e gestione delle interruzioni e dei rallentamenti necessari per l'esecuzione in esercizio dei lavori previsti all'infrastruttura.

Sono stabiliti i seguenti livelli di programmazione

- **Pianificazione d'Orario**: pianificazione dei lavori per il periodo di validità di un orario nell'ambito della definizione dello Scenario Tecnico.
- **Programmazione Annuale**: programmazione dei lavori per un anno solare da definirsi entro il mese di Dicembre dell'anno.
- **Programmazione Trimestrale**: programmazione operativa dei Lavori, provenienti dal programma annuale per un trimestre dell'anno, da approvare entro il terzo mese del trimestre precedente.
- **Programmazione Mensile**: mensilmente i partecipanti alle conferenze trimestrali si riuniranno per affinare la programmazione rispetto agli interventi autorizzati dalla Sede Centrale, ponendo particolare attenzione ai provvedimenti d'esercizio che limitano l'offerta di trasporto nonché al rispetto dei criteri di compatibilizzazione tra le interruzioni.
- **Programmazione Settimanale**: di regola ogni lunedì/martedì nella riunione fra Rep. Pianific. e Controllo e Rep. Produzione si analizzano le richieste e si autorizzano i lavori, provenienti dalla Programmazione Trimestrale/Mensile, che potranno effettuarsi nella seconda settimana successiva alle richieste; nella stessa riunione vengono esaminati l'andamento delle interruzioni e l'utilizzazione dei rallentamenti relativi alla settimana precedente.

Prima di autorizzare in sede di Programmazione Settimanale interventi di modifica negli impianti in esercizio, si dovrà verificare l'avvenuta approvazione e distribuzione da parte del settore Regolamenti e Impianti, della collegata documentazione Tecnica di Esercizio (es: Piani Schematici, Istruzioni di Esercizio, Circolari Compartmentali, etc).

1.2 Pianificazione d'Orario e Programmazione Annuale

Le strutture interessate della DTP redigono entro Ottobre, nell'ambito della definizione dello Scenario Tecnico, un documento annuale di programmazione certa, elaborata in base alle necessità segnalate dai "Referenti di Progetto" e dalle strutture interessate (Italferr ecc.) sulle linee di giurisdizione.

La struttura competente della DTP provvede ad indire apposite riunioni con le altre strutture interessate per l'esame delle eventuali criticità. Si procederà quindi alla stesura della relativa programmazione da sottoporre alla successiva approvazione da parte della Sede Centrale, affinché possano essere recepite e compatibilizzate in orario le relative esigenze (definizione dello Scenario Tecnico).

Programmazione Trimestrale

Attraverso apposite riunioni, da organizzarsi 30 giorni prima del trimestre interessato, cui parteciperanno gli stessi soggetti degli incontri annuali, verrà esaminato il documento trimestrale di programmazione dei lavori, con particolare riguardo alle eventuali variazioni intervenute dopo l'approvazione della Programmazione Annuale e quindi verranno concordate le priorità dei lavori e gli scostamenti.

Per le lavorazioni che nella programmazione trimestrale non trovano allocazione nelle Interruzioni Programmate in Orario e negli Intervalli d'Orario, le strutture interessate dovranno avanzare tempestivamente formale istanza per la successiva richiesta di autorizzazione alla Sede Centrale.

Nella suddetta istanza dovranno essere riportati tutti gli elementi utili per consentire una analisi delle ricadute sulla circolazione e di compatibilizzazione con gli altri lavori programmati, nonché per disciplinare in orario le variazioni all'offerta di trasporto.

Nei casi di lavori complessi interferenti con l'esercizio ferroviario, al fine di definire le modalità esecutive di realizzazione dell'intervento con congruo anticipo ed in precedenza all'inserimento in programmazione, le competenti strutture della DTP redigono un Verbale di Accordi di 1° livello.

Programmazione Mensile

Mensilmente i partecipanti alle conferenze trimestrali si riuniranno per verificare e affinare ulteriormente la Programmazione rispetto agli interventi autorizzati.

Programmazione Settimanale

Il lunedì/martedì dovranno pervenire dalla struttura competente della DTP, attraverso il suo rappresentante delegato, e saranno esaminate le richieste formali di Interruzione per la seconda settimana successiva, nel rispetto della programmazione trimestrale/mensile, corredate di tutte quelle notizie utili, che inviate al C.R.T.M. di giurisdizione serviranno ad emanare, insieme al C.R.E.I. interessato, il relativo Verbale di Accordi di 2° livello (programma di dettaglio).

La S.O.T.S. e la S.O.G.O.T. valutato, per quanto di competenza, il rispetto della normativa di esercizio e l'organizzazione del lavoro, approvano i Verbali Accordi di 2° livello (programma di dettaglio).

1.3 - Disposizioni normative

La concessione delle interruzioni finalizzate all'esecuzione dei lavori in esercizio è subordinata all'inserimento nel "Programma settimanale".

L'inserimento nel citato programma costituisce peraltro specifica richiesta d'interruzione; pertanto nel giorno previsto dal programma dovranno concretizzarsi, senza altre formalità, le procedure previste dall'art. 18/4 RCT (richiesta di conferma e concessione della interruzione).

Resta inteso che, in ogni caso, dovranno essere rispettate le precise disposizioni regolamentari che disciplinano interruzioni di circolazione e intervalli d'orario .

Per l'esecuzione dei lavori aventi interferenza con l'esercizio, relativi ad interventi manutentivi, di rinnovo e di potenziamento, si è provveduto alla programmazione delle interruzioni di seguito elencate:

- Intervalli d'Orario (I.O.), finalizzati all'esecuzione di interventi di manutenzione ordinaria, su linee a semplice binario;
- Interruzioni Programmate in Orario (I.P.O.), finalizzate all'esecuzione di interventi di manutenzione ordinaria, su linee a doppio binario;
- Per quanto riguarda le interruzioni sistematiche e/o puntuali di durata e con caratteristiche diverse da I.O. e I.P.O., per l'esecuzione di interventi di manutenzione straordinaria, di rinnovo e potenziamento, e per compatibilizzare le stesse interruzioni con i volumi dell'offerta di trasporto, si farà ricorso a puntuali programmi d'esercizio d'intesa con le Direzioni interessate.

INTERRUZIONI PROGRAMMATE IN ORARIO ED INTERVALLI D'ORARIO

- a) Tali interruzioni utilizzano "fasce d'orario" libere da treni ordinari o ottenute prevedendo in orario l'invio dei treni sul binario illegale (o di destra) o la loro sostituzione con automezzi quando le interruzioni stesse si effettuano. Il programma d'orario di dette interruzioni è quello inserito nel presente quadro. La concessione delle interruzioni è tassativamente subordinata al programma di utilizzazione stabilito settimanalmente dal G.C.C.I. e diramato ai Reparti Territoriali Movimento e agli Impianti interessati.
- b) Il programma di utilizzazione stabilisce fra l'altro le tratte sulle quali è da adottare l'utilizzazione "preferenziale" dell'interruzione; in tal caso il treno che delimita o precede per orario l'inizio dell'interruzione , se in ritardo, e tutti gli altri treni eventualmente in ritardo , compresi i treni viaggiatori, devono essere inviati sul binario illegale (o di destra). Se l'utilizzazione dell'interruzione non è preferenziale, l'inizio della stessa è subordinato al passaggio del treno che lo delimita o lo precede per orario, nonché degli eventuali treni viaggiatori, merci celeri o derrate in ritardo; possono invece essere inviati sul binario illegale (o di destra) tutti gli altri treni in ritardo.
- c) interruzioni programmate in orario, stabilite per entrambi i binari di una stessa tratta, se sovrapposte, non possono, comunque, essere concesse contemporaneamente quando si prevede l'invio di treni sul binario illegale (o di destra).
- d) Le interruzioni programmate in orario vanno concesse con la procedura prevista per le interruzioni programmate, sostituendo però nei dispacci di annuncio e conferma fra le stazioni e nelle comunicazioni di richiesta e conferma col personale tecnico, le parole "come da programma n....del...." con le parole "come da programma n previsto in orario".

e) Gli Agenti autorizzati a richiedere le I.P.O. e gli I.O. sono:

| | | | | | |
|--|---|------------------------------------|--------------------------------|---|---|
| PER LAVORI AGLI IMPIANTI ELETTRICI | { | Capo Zona o altro Agente Manut. | PER LAVORI INFRASTRUTTURALI | { | Dirigente Tronco Linea o altro Agente Manut. |
|--|---|------------------------------------|--------------------------------|---|---|

- f) Nei giorni lavorativi dal lunedì al venerdì dovrà evitarsi, per quanto possibile, la messa in circolazione di treni straordinari ricadenti nelle interruzioni .
Quando ciò non fosse possibile sulle linee a doppio binario, dovrà prevedersi per il treno straordinario la circolazione sul binario illegale (o di destra) in corrispondenza delle interruzioni utilizzate.
- g) La rinuncia o la parziale utilizzazione di un interruzione programmata deve essere un fatto eccezionale da notificare tempestivamente al G.C.C.I. ed al C.R.T.M. di giurisdizione (al fine di evitare inutili presenziamenti con personale). In ogni caso l'eventuale rinuncia o parziale utilizzazione dovrà essere immediatamente notificata per iscritto dal titolare al DM/DCO designato.

1.4 - Intervalli ed Interruzioni per lavori nelle stazioni.

I lavori ambito stazione che non comportano soggezione alla circolazione treni o alla organizzazione del lavoro possono essere eseguiti in qualunque giorno, possibilmente con preavviso di 24 ore al C.R.T.M. il quale, nel caso, concorderà gli interventi richiesti compatibilmente e subordinatamente a quanto già previsto dal programma settimanale delle interruzioni.

1.5 - Lavori di manutenzione e riparazione ad impianti di sicurezza e di segnalamento in regime di interruzione.

In base a quanto previsto negli artt. 24 – 25 e 26 dell'I.S.D. e nelle Norme Generali per la Manutenzione degli Apparati Centrali – Libro I – Generalità – Sezione 2^a, i lavori di manutenzione e riparazione di enti o meccanismi di linea o di Località di Servizio che possono pregiudicare la sicurezza dell'esercizio **possono essere svolti anche in regime di interruzione di servizio per necessità tecniche** di uno o più binari di stazione o di linea, in intervalli che di fatto sono liberi da treni.

Quelle che seguono sono le linee guida alle quali potrà farsi riferimento per l'effettuazione dei lavori di manutenzione/riparazione di enti in regime di interruzione.

1.6 - Interruzioni dei binari di linea e dei binari di stazione nel tratto di linea telecomandata a doppio binario dotata di lettera "C" luminosa

Negli impianti del tratto di linea telecomandata a doppio binario banalizzato San Gavino - Decimomannu sono installate le "C" luminose, di cui al p. 23 dell'Allegato 1 R.S., poste sugli stanti dei segnali di protezione delle stazioni, verso la piena linea.

In corrispondenza dei segnali provvisti di "C" luminosa sono ubicati, su apposite piantane, particolari dispositivi, ad uso del personale di scorta carrelli, treni M.L. o altro Agente della manutenzione, che hanno le funzioni di:

- Stabilizzazione del fuori servizio (f.s.) di binario di linea;
- Liberazione del fuori servizio (f.s.) di binario di linea.

L'accensione della "C" luminosa avviene a seguito di comando di f.s. effettuato dal DCO o dal DM, a seconda del regime d'esercizio dell'impianto, e di successiva operazione di stabilizzazione effettuata dall'Agente di scorta o manutenzione. Lo spegnimento normale della "C" avviene a seguito di consenso specifico del DCO/DM e di successiva operazione di liberazione del f.s. effettuata dall'agente di scorta o manutenzione. Si fa eccezione per l'accensione e lo spegnimento della "C" luminosa negli impianti in TP/EDCO o AutA/EDCO, in cui è sufficiente la sola manipolazione dei dispositivi effettuata dall'Agente di scorta o manutenzione. L'accensione di una lettera "C" luminosa è sempre contemporanea all'accensione della "C" luminosa posta nello stante del segnale di protezione della stazione limitrofa che delimita lo stesso binario fuori servizio.

a) - Modalità per attuare le interruzioni

Per le modalità di attuazione delle interruzioni si rimanda alle norme contenute nelle DISPOSIZIONI PER L'ESERCIZIO SULLE LINEE A DOPPIO BINARIO BANALIZZATE (DELB Art. 4/14) e a quelle contenute nell'ISTRUZIONE PER LA PROTEZIONE DEI CANTIERI (IPC Allegato 7 Art.4/14), con le seguenti precisazioni:

- Quando nel tratto di linea o nel binario di stazione è guasta o non esistente la segnalazione di cui al p. 23 dell'Allegato 1 R.S. ("C" luminosa), la richiesta di conferma dell'interruzione da parte dell'agente di scorta o manutenzione e la relativa concessione da parte del DCO/DM, devono avvenire per iscritto;
- Al termine dell'interruzione il titolare della stessa deve comunicare per iscritto il Nulla Osta per la ripresa della circolazione sul binario precedentemente interrotto. Se le operazioni di liberazione del fuori servizio del binario tramite gli appositi dispositivi si completano regolarmente e la stazione in cui viene azionato il dispositivo è presenziata, il Nulla Osta per la ripresa della circolazione sul binario precedentemente interrotto può essere sostituito da comunicazione verbale.

b) - Circolazione carrelli e treni M.L. durante le interruzioni

Quando nei tratti di linea interrotti circolano carrelli o treni M.L. occorre fare uso dei dispositivi di fuori servizio e di stabilizzazione dello stesso: accensione della "C" luminosa. Il movimento di un carrello o treno M.L. comandato dalla "C" luminosa si estende dallo stante del segnale di protezione della stazione d'innoltramento allo stante del segnale di protezione della stazione limitrofa. I movimenti in linea dei carrelli e dei treni M.L. devono avvenire nel rispetto delle norme previste dalle Disposizioni per l'Esercizio in Telecomando.

Analogamente, dovrà farsi riferimento alle Disposizioni per l'Esercizio in Telecomando per i movimenti dei carrelli e dei treni materiali nell'ambito delle stazioni, per l'uscita verso la linea e per il loro ricovero nelle stesse.

1.7 - Interruzioni comprendenti più tratti di linea telecomandata a semplice binario non munita di "C" luminosa

Per l'effettuazione delle interruzioni comprendenti più tratti, oltre alle norme generali di pertinenza, devono essere osservate le norme specifiche contenute di seguito.

Il DCO, prima di confermare l'interruzione comprendente tutte le tratte interessate, deve aver provveduto, in tutti i posti telecomandati intermedi:

- a predisporre l'istradamento che consente il libero passaggio dei mezzi d'opera nel tratto interrotto;
- a comandare l'inibizione apertura segnali che immettono nei tratti interrotti;
- ad effettuare l'operazione di ricontrollo della posizione dei deviatori interessati dal movimento dei mezzi d'opera e di inibizione apertura dei segnali.

Dopo tali operazioni non devono essere comandati itinerari ed effettuate manovre individuali dei deviatori nei posti di servizio intermedi.

Il titolare dell'interruzione, ricevuta la conferma d'interruzione per l'intero percorso, può impartire agli agenti di scorta ai mezzi d'opera gli ordini necessari per il superamento, d'iniziativa, dei segnali dei PdS telecomandati intermedi con l'obbligo di accertare la regolare disposizione di ogni singolo deviatore, dopo aver superato il picchetto speciale e prima d'impegnarlo. Nell'ambito dei PdS, il movimento deve comunque avvenire non superando la velocità di 30 Km/h.

Qualora i mezzi d'opera sostino per l'esecuzione di lavori nell'ambito di un posto telecomandato, l'agente di scorta dovrà, limitatamente ai periodi della sosta, applicare il dispositivo di occupazione dei circuiti di binario, al fine di assicurare l'occupazione degli stessi oppure, previa intesa con il DCO, ritirare le chiavi dalle unità bloccabili dei deviatori eventualmente interessati.

INTERRUZIONI PROGRAMMATE IN ORARIO

Per l'utilizzazione delle Interruzioni Programmate in Orario (I.P.O.), finalizzate all'esecuzione di interventi di manutenzione ordinaria, sulla linea a doppio binario, devono essere adottate le norme previste dal R.C.T. e dalle D.E.T. con le modalità sotto riportate.

Gli agenti autorizzati a richiedere le interruzioni sono:

- Per Lavori agli Impianti Elettrici: Capo Zona o altro Agente Manutenzione;
- Per Lavori Infrastrutturali: Dirigente Tronco Linea o altro Agente Manutenzione.

Linea CAGLIARI – MACOMER TRATTO A DOPPIO BINARIO

| GIORNI FERIALE: BINARIO DEI DISPARI | | | | |
|-------------------------------------|----------------------|--|--|-------------|
| N. | TRATTO | Ore delimitanti l'interruzione Inizio - Fine | Treni ordinari da istradare sul binario illegale o di destra (1) | Annotazioni |
| 1 | Sanluri – Samassi | 22.02 – 05.18 | --- | |
| 3 | San Gavino – Sanluri | 21.58 – 05.15 | --- | |

| GIORNI FERIALE: BINARIO DEI PARI | | | | |
|----------------------------------|----------------------|--|--|-------------|
| N. | TRATTO | Ore delimitanti l'interruzione Inizio - Fine | Treni ordinari da istradare sul binario illegale o di destra (1) | Annotazioni |
| 2 | Samassi – Sanluri | 21.17 – 06.35 | --- | |
| 4 | Sanluri – San Gavino | 21.23 – 06.42 | --- | |

(1) Tutti i treni il cui orario ricade nella fascia.

Linea CAGLIARI – MACOMER
TRATTO A DOPPIO BINARIO

| GIORNI FESTIVI - BINARIO DEI DISPARI | | | | |
|---|------------------------|--|--|-------------|
| N. | TRATTO | Ore delimitanti l'interruzione Inizio - Fine | Treni ordinari da istradare sul binario illegale o di destra (1) | Annotazioni |
| 5 | Elmas – Cagliari | 7.11 – 08.56 | --- | |
| 7 | Elmas – Cagliari | 11.34 – 13.15 | --- | |
| 9 | Decimomannu – Elmas | 07.02 – 08.49 | --- | |
| 11 | Decimomannu – Elmas | 11.26 – 13.07 | --- | |
| 13 | Villasor - Decimomannu | 06.50 – 08.42 | --- | |
| 15 | Villasor - Decimomannu | 11.18 – 12.58 | --- | |
| 17 | Villasor - Decimomannu | 13.13 – 15.37 | --- | |
| 19 | Serramanna - Villasor | 06.42 – 08.37 | --- | |
| 21 | Serramanna - Villasor | 11.10 – 12.52 | --- | |
| 23 | Serramanna - Villasor | 13.04 – 15.32 | --- | |
| 25 | Samassi - Serramanna | 06.37 – 8.31 | --- | |
| 27 | Samassi - Serramanna | 11.05 – 12.46 | --- | |
| 29 | Samassi - Serramanna | 12.58 – 15.25 | --- | |
| 31 | Sanluri – Samassi | 06.31 – 08.26 | --- | |
| 33 | Sanluri – Samassi | 10.59 – 12.40 | --- | |
| 35 | Sanluri – Samassi | 12.52 – 15.20 | --- | |
| 37 | San Gavino – Sanluri | 06.25 – 08.21 | --- | |
| 39 | San Gavino – Sanluri | 10.55 – 12.37 | --- | |

| GIORNI FESTIVI - BINARIO DEI PARI | | | | |
|--|------------------------|--|--|-------------|
| N. | TRATTO | Ore delimitanti l'interruzione Inizio - Fine | Treni ordinari da istradare sul binario illegale o di destra (1) | Annotazioni |
| 6 | Cagliari – Elmas | 11.47 – 14.30 | --- | |
| 8 | Cagliari – Elmas | 14.51 – 16.31 | --- | |
| 10 | Elmas – Decimomannu | 11.54 – 14.37 | --- | |
| 12 | Elmas – Decimomannu | 14.57 – 16.36 | --- | |
| 14 | Decimomannu – Villasor | 12.02 – 14.51 | --- | |
| 16 | Decimomannu – Villasor | 15.05 – 16.42 | --- | |
| 18 | Villasor - Serramanna | 12.07 – 14.59 | --- | |
| 20 | Villasor - Serramanna | 15.11 – 16.47 | --- | |
| 22 | Serramanna - Samassi | 12.13 – 15.05 | --- | |
| 24 | Serramanna - Samassi | 15.17 – 16.50 | --- | |
| 26 | Samassi – Sanluri | 12.19 – 15.11 | --- | |
| 28 | Samassi – Sanluri | 15.24 – 16.54 | --- | |
| 30 | Sanluri – San Gavino | 12.24 – 15.18 | --- | |

(1) Tutti i treni il cui orario ricade nella fascia.

| | | |
|------------------------|---|------------|
| Circ. Comp. n° 01/2009 | 1/2 - 10bis/10ter - 23/24 - 27/28 - 29/30 - 53/54 - 55/56 (Sigle Complementari 101/102 - 103/104 - 107/108 - 109/110) | 14/06/2009 |
| Circ. Comp. n° 02/2009 | 1/2 - 27/28 - 29/30 - 63/64 | 27/07/2009 |
| Circ. Comp. n° 03/2009 | 1/2 - 2bis - 25/26 - 57/58 | 10/11/2009 |
| Circ. Comp. n° 04/2009 | 1/2 - 2bis - 11 ₁₈ /12 | 23/11/2009 |
| Circ. Comp. n° 01/2010 | 2 bis - 23/24 - 57/58 | 01/02/2010 |
| Circ. Comp. n° 05/2010 | 2 bis - 3/4 - 11/11 ₁ - 11 ₂ /11 ₃ - 11 ₅ bis/11 ₅ ter - 11 ₆ /11 ₇ - 13/14 - 15/16 - 17/18 - 19/20 - 23/24 - 25/26 - 27/28 - 29/30 - 53/54 - 55/56 - 57/58 - 59/60 (pagina 56 bis soppressa senza sostituzione) | 12/04/2010 |

| Cap. Sez. | | Pag. |
|-------------|--|---------|
| 3 | DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITÀ DI SERVIZIO | 6 |
| 3.1 | Norme particolari che interessano i treni, da osservarsi in determinate località di servizio | 6 |
| 3.2 | Norme particolari che interessano le manovre e le attività da svolgersi prima della partenza o dopo l'arrivo dei treni, da osservarsi in determinate località di servizio | 9 |
| 4 | DISPOSIZIONI VARIE PER TRATTI DI LINEA | 11 - 20 |
| 4.1 | Tratti di linea sui quali è ammessa la marcia parallela <i>(per memoria)</i> | - |
| 4.2 | Tratti di linea con blocco elettrico automatico dove il macchinista può riprendere la corsa, dopo 3 minuti di sosta al segnale permissivo disposto a via impedita, senza comunicare con la stazione successiva <i>(per memoria)</i> | - |
| 4.3 | Tratti di linea sui quali anche di giorno si deve usare la segnalazione notturna e debbono essere mantenute accese le luci delle carrozze <i>(per memoria)</i> | - |
| 4.4 | Tratti di linea sui quali si possono omettere gli indicatori di velocità massima quando le variazioni di velocità sono riferite a punti singolari facilmente individuabili <i>(per memoria)</i> | - |
| 4.5 | Ubicazione delle locomotive dei treni materiali su linee con pendenza maggiore del 15% e tratti di linea sui quali è ammesso il dimezzamento dei treni materiali | 11/18 |
| 4.6 | Tratti di linea affiancati <i>(per memoria)</i> | - |
| 4.7 | Tratti di linea per i quali la nebbia è considerata fenomeno eccezionale | 11/18 |
| 4.8 | Disposizioni restrittive per i brevi movimenti di regresso <i>(per memoria)</i> | - |
| 4.9 | Località e punti della linea ove esistono segnali a distanza di visibilità ridotta o a distanza ridotta rispetto ai relativi avvisi o situati in posizione particolare | 12 |
| 4.10 | Norme particolari per l'esercizio dei mezzi di trazione elettrici <i>(per memoria)</i> | - |
| 4.11 | Norme particolari per l'esercizio dei mezzi di trazione termici | 12 |
| 4.12 | Norme particolari per l'esercizio con mezzi leggeri <i>(per memoria)</i> | - |
| 4.13 | Norme particolari per l'esercizio delle linee o tratti di linea <i>(per memoria)</i> | - |

| Cap. Sez. | | Pag. |
|--------------|---|---------|
| 4.14 | Scambio materiali fra stazioni e fra queste e i raccordi (per memoria) | - |
| 4.15 | Ubicazione, lunghezza ed attrezzaggio delle gallerie (per memoria) | - |
| 4.16 | Ordine di partenza dato dal capotreno | 13 |
| 4.17 | Disabilitazione dal servizio (per memoria) | - |
| 4.18 | Linee sulle quali è ammesso affidare i mezzi di trazione, muniti di dispositivo vigilante, ad un solo agente di condotta | 14 |
| 4.19 | Ubicazione posti telefonici in linea | 14 |
| 4.20 | Principali utenze telefoniche | 20 |
| 4.21 | Linee sulle quali sono attivi particolari sistemi di collegamento terra-treno (per memoria) | - |
| 4.22 | Norme particolari per il passaggio dei rotabili sulle navi traghetto (per memoria) | - |
| 4.23 | Disposizioni e/o indicazioni particolari (per memoria) | - |
| 4.24 | Linee sulle quali è ammesso notificare ai treni le prescrizioni di movimento con comunicazioni verbali registrate e relative procedure (per memoria) | - |
| 5 | GRAFICO SCHEMATICO DEI PRINCIPALI NODI (per memoria) | - |
| 6.1 | LINEA MACOMER – CAGLIARI (senso dispari) | 21 - 29 |
| 6.1.1 | Schema unifilare (senso dispari) | 21 |
| 6.1.2 | Fiancata di linea (senso dispari) | 23 |
| 6.1.3 | Fiancata principale (senso dispari) | 24 |
| 6.2 | LINEA IGLESIAS – DECIMOMANNU (senso dispari) | 31 - 34 |
| 6.2.1 | Schema unifilare (senso dispari) | 31 |
| 6.2.2 | Fiancata di linea (senso dispari) | 33 |
| 6.2.3 | Fiancata principale (senso dispari) | 34 |
| 6.3 | LINEA CARBONIA – VILLAMASSARGIA (senso dispari) | 41 - 44 |
| 6.3.1 | Schema unifilare (senso dispari) | 41 |
| 6.3.2 | Fiancata di linea (senso dispari) | 43 |
| 6.3.3 | Fiancata principale (senso dispari) | 44 |
| 7.1 | LINEA CAGLIARI – MACOMER (senso pari) | 51 - 60 |
| 7.1.1 | Schema unifilare (senso pari) | 51 |
| 7.1.2 | Fiancata di linea (senso pari) | 53 |
| 7.1.3 | Fiancata principale (senso pari) | 54 |
| 7.2 | LINEA DECIMOMANNU - IGLESIAS (senso pari) | 61 - 64 |
| 7.2.1 | Schema unifilare (senso pari) | 61 |

In questa sezione sono riportate particolari disposizioni che riguardano determinati tratti di linea.

Quando una disposizione interessa entrambi i sensi di marcia, tra i nomi delle località (indicando per primo quello della località che per prima viene incontrata nel senso di marcia dispari) che delimitano tale tratto deve essere inserito il segno “↔”.

Quando invece una disposizione interessa un solo senso di marcia, tra il nome della località incontrata per prima, nel senso di circolazione per il quale la disposizione è da osservare, e quello della seconda delimitante il tratto deve essere inserito il segno “®”.

Infine, quando una stessa norma interessa più tratti di linea, questa è riportata una sola volta in corrispondenza del tratto che si incontra per primo. Negli altri tratti che seguono si rinvia al primo.

ESERCIZIO COL SISTEMA C.T.C.

Macomer ↔ Cagliari

Iglesias ↔ Decimomannu

Carbonia ↔ Villamassargia

Sui tratti di linea conservano pieno valore e devono essere osservati i regolamenti ed ogni altra prescrizione di esercizio in quanto non siano modificati dalle Disposizioni per l'Esercizio in Telecomando (D.E.T.) e dalle Istruzioni per l'Esercizio in Telecomando ad uso del personale dei treni (I.E.T.).

In casi eccezionali le Unità Periferiche possono disporre il temporaneo passaggio al sistema con Dirigenza locale: in tal caso i treni interessati dovranno essere avvisati con opportuna prescrizione a cura delle stazioni porta del tratto interessato.

Il Dirigente Centrale Operativo assume personalmente la dirigenza movimento di tutti i posti di servizio della linea a lui affidata; si avvale della collaborazione dei dirigenti movimento delle stazioni porta e, per determinate operazioni previste in situazioni particolari, si avvale anche della collaborazione del personale dei treni, nonché di quello che, eventualmente, presenzia i posti di servizio o di agenti del servizio “I.E. e Lavori”.

L'intervento dell'Agente Treno può essere richiesto dal Dirigente Centrale Operativo a mezzo dell'apposito segnale di chiamata telefonica. La chiamata si disattiva con il sollevamento del microtelefono o, in mancanza di risposta, dopo 5 minuti.

L'Agente Treno di un treno fermo ad un segnale a via impedita, di protezione o partenza di un posto di servizio, in caso di mancata chiamata telefonica deve annunciarsi d'iniziativa al relativo telefono dopo 3 minuti dalla fermata. Qualora non sia possibile la comunicazione a causa di un'interruzione dei circuiti o a guasto degli apparati telefonici, l'Agente Treno potrà utilizzare il telefono cellulare in dotazione, altri telefoni o avvalersi di ogni altro mezzo di comunicazione.

L'Agente Treno su richiesta del Dirigente Centrale Operativo:

- riceve le prescrizioni;
- verifica e conferma al Dirigente Centrale Operativo le condizioni di esercizio relative a determinati enti del posto, desumibili direttamente o tramite apposite ripetizioni;
- effettua la manovra a mano dei deviatoi;
- adempie alle altre particolari incombenze previste dalle I.E.T. o che si rendessero necessarie per contingenze particolari.

Per esigenze imposte dai suoi compiti d'istituto e connesse con la sicurezza dell'esercizio, il DCO può chiedere all'Agente Treno il giunto di un treno. A tale richiesta si dovrà ottemperare dopo gli accertamenti del caso, trasmettendo il dispaccio: DCO Cagliari treno..... giunto a.....in..... binario.

STAZIONI

La stazione di Cagliari è esercita come Stazione Porta permanente (SP).

La stazione di Siliqua può essere esercita solo in Telecomando. Le rimanenti stazioni possono essere esercite in Telecomando, in Telecomsenso o come stazione porta temporanea.

In caso di inefficienza dei collegamenti con il posto centrale, tutte le stazioni possono escludersi dal sistema centralizzato a mezzo dell'apposito tasto EDCO.

Quando la stazione di Siliqua è esercita in EDCO può essere presenziata da DM (regime di stazione porta temporanea) oppure da A.I. (regime di stazione presenziata da Apposito Incaricato).

Quando una stazione è telecomandata il locale dell'ufficio movimento (U.M.) è chiuso. La chiave universale per aprire gli U.M. delle stazioni telecomandate è in dotazione anche al personale dei treni che normalmente circola sulla linea. Copie di tali chiavi sono assegnate alle stazioni Porta e al Posto Centrale del DCO.

Le stazioni intermedie di Pabillonis, Uras, Marrubiu, S.Anna, Solarussa, Paulilatino, Abbasanta, Borore, Siliqua e le stazioni di Iglesias e Carbonia sono munite di comandi locali di emergenza degli itinerari di partenza (CLE), ad uso del personale dei treni, utilizzabili su ordine scritto del Dirigente Centrale Operativo quando la stazione è in Telecomando.

I segnali di protezione delle stazioni telecomandabili sono muniti di segnali di avanzamento attivabili dal Posto presenziato.

Le stazioni telecomandabili sono provviste delle necessarie apparecchiature per la manovra a mano degli scambi, nonché dei segnali di chiamata telefonica dell'Agente Treno.

Alle estremità del quadro luminoso degli A.C.E.I. delle stazioni telecomandabili della linea a semplice binario sono opportunamente evidenziate le indicazioni ad uso del Capotreno (consensi di chiusura dei P.L., allarme dei P.L. automatici, freccia di consenso di blocco, tasto Tl.B.ca per la liberazione artificiale del blocco).

In corrispondenza dei segnali di protezione delle stazioni esiste apposita postazione telefonica in cassa stagna, dotata di fascicolo M.40 TELEC e di un protocollo M.100b. Nel cassetto del banco A.C.E.I. posto nell'Ufficio Movimento è custodita una serie di sigilli ad aletta, una pinza PP e lo spago rosso necessari per sigillare i tasti di soccorso e di liberazione del B.ca.

I riepiloghi ed i relativi moduli delle prescrizioni di movimento riguardanti i treni che hanno origine da stazione telecomandata o presenziata da Apposito Incaricato devono essere compilati in tempo utile dai Capitreno in base alle comunicazioni che riceveranno dal Dirigente Centrale Operativo. Le prescrizioni di movimento praticate dovranno dal Capotreno essere confermate al Dirigente Centrale Operativo.

Le prescrizioni previste dal mod. M.40 TELEC possono essere partecipate tramite l'Apposito Incaricato quando la stazione è presenziata.

I BFC ed i relativi moduli delle prescrizioni tecniche riguardanti i treni che hanno origine da stazioni telecomandate o presenziate da Apposito Incaricato devono essere compilati in tempo utile dal Capotreno.

Il Dirigente Movimento di una stazione porta utilizzerà il modulo M.40 TELEC, compilandolo autonomamente per quanto di sua competenza e aggiungendovi eventualmente le prescrizioni impartite con dispaccio dal Dirigente Centrale Operativo. Il modulo M.40 TELEC può anche essere trasmesso per telefono dal Dirigente Movimento di una stazione all'Agente Treno.

Se un treno ha fermata d'orario solo per incrocio, questa, quando non necessaria, può essere evitata predisponendo i segnali della stazione per il libero transito.

Al licenziamento dei treni nelle stazioni, anche se presenziate da A.I., provvede il Capotreno con la disposizione a via libera del segnale di partenza.

Nel caso di partenza con segnale a via impedita nelle stazioni telecomandate o presenziate da A.I., il Capotreno provvederà al licenziamento dopo aver ricevuto la relativa prescrizione (Mod. M40 TELEC).

Nelle stazioni presenziate da Dirigente Movimento, per il licenziamento dei treni valgono le norme comuni.

È consentito inoltrare i treni in anticipo sul proprio orario con l'osservanza delle norme stabilite dal Regolamento per la circolazione dei treni.

MANOVRE E STAZIONAMENTO DEI VEICOLI

Le manovre nelle stazioni telecomandate o presenziate da A.I. devono essere sempre autorizzate dal Dirigente Centrale Operativo. Alle operazioni per l'effettuazione delle manovre deve provvedere il Capotreno coadiuvato, sotto la sua direzione e sorveglianza, dal personale di scorta del treno o dal personale addetto alla formazione treni dell'Impresa Ferroviaria eventualmente presente. L'Apposito Incaricato nelle stazioni presenziate provvede alla manovra degli enti dal banco dell'apparato di stazione.

Quando la manovra debba superare il picchetto limite, o quando si tratti di stazione di cui all'Art. 7 comma 6 del Regolamento per la circolazione dei treni, il Dirigente Centrale Operativo, prima di autorizzarla con dispaccio, deve comandare l'inibizione apertura segnali nel posto di servizio limitrofo e mantenerla fino all'ultimazione della manovra.

Quando la manovra debba superare il picchetto limite di stazione impresenziata o presenziata da Apposito Incaricato, non occorre che sia preceduta a 200 metri da agente con segnale di arresto a mano; è comunque necessario che, nelle stazioni su linea con Bca, tutti i veicoli componenti la colonna in manovra superino i pedali del blocco conta assi, evidenziato sul posto da apposito picchetto, onde evitare un possibile anomalo funzionamento del dispositivo di conteggio. Nel caso in cui non avvenga la regolare liberazione del blocco, si dovrà procedere alla liberazione artificiale.

Nelle stazioni impresenziate non possono aver luogo manovre con i treni senza Capotreno, salvo casi di emergenza.

Nelle stazioni telecomandate può essere considerato manovra, su specifico ordine del Dirigente Centrale Operativo, il movimento di un treno con segnali disposti a via impedita; in tal caso vanno osservate le sole prescrizioni impartite con M.40 TELEEC.

Nelle stazioni porta le manovre si svolgono secondo le norme comuni.

ESECUZIONE DELLE MANOVRE NELLE STAZIONI IMPRESENZIATE

Quando si presenta l'esigenza di effettuare una manovra in una stazione impresenziata, il Capotreno deve chiedere verbalmente l'autorizzazione al DCO precisandone i motivi.

Nel caso in cui la manovra debba superare il picchetto limite la richiesta va fatta col dispaccio: "DCO Cagliari chiedo autorizzazione alla manovra oltre il picchetto limite nella stazione di.....lato " Il DCO la confermerà col dispaccio: "C.T. treno.....autorizzo effettuazione manovra oltre picchetto limite nella stazione di.....lato..... (firma) ".

La manovra degli scambi centralizzati può essere effettuata in telecomando dal DCO. In tal caso il DCO, dopo aver comandato l'inibizione apertura segnali da ambo i lati della stazione, che dovrà mantenere finché il Capotreno non abbia comunicato con dispaccio di aver ultimato la manovra, dovrà concedere l'autorizzazione all'esecuzione della manovra col dispaccio "Capotreno treno.....autorizzo manovrare nella stazione di".

Quando la manovra dei deviatori è effettuata dal Dirigente Centrale Operativo, questi dovrà autorizzare verbalmente ogni singolo movimento dopo la predisposizione dell'istradamento; l'agente che comanda la manovra dovrà sempre accertare, per ogni singolo deviatore, dopo il superamento del relativo picchetto speciale e prima di impegnare gli aghi, la regolare disposizione del deviatore.

Se il movimento di manovra interessa un P.L., il Capotreno deve far arrestare la manovra prima di impegnarlo e farla proseguire solo dopo aver provveduto alla protezione dell'attraversamento.

MANOVRE IN STAZIONI IMPRESENZIATE O PRESENZIATE DA A.I. DI LINEA TELECOMANDATA DELLA RETE SARDA CON TRENI MERCI SENZA CAPOTRENO APPARTENENTI A "TRENITALIA DGOL DIREZIONE PRODUZIONE AREA CAGLIARI/ROMA".

Verificandosi l'esigenza di effettuare una manovra in una stazione telecomandata o presenziata da A.I. per aggiunta e/o scarto veicoli con treno merci senza capotreno, "Trenitalia Dgol Direzione Produzione Area Cagliari/Roma" può autorizzare specifico agente abilitato al Mod. D ed appositamente istruito, a chiedere l'effettuazione della manovra.

La richiesta: "DCO.....chiedo autorizzazione alla manovra nella stazione di.....per ...(motivo)..... con treno n°..... senza capotreno. Agente autorizzato... (qualifica e firma in chiaro)..." sarà presentata direttamente con dispaccio al DCO quando la stazione è telecomandata, per il tramite dell'A.I. quando la stazione fosse presenziata.

Nel caso in cui la manovra debba superare il picchetto limite, la richiesta stessa sarà completata dalla dicitura "Chiedo autorizzazione alla manovra oltre il picchetto limite lato.....(indicare la stazione attigua).

Il DCO, valutata la situazione della circolazione treni, predisposti gli enti secondo quanto previsto per l'effettuazione di manovre in impianti di linea telecomandata, l'autorizzerà col dispaccio: "Agente (Qual., Cognome e nome).....autorizzo manovra nella stazione di....., (aggiungendo se del caso "oltre il picchetto limite lato....."stazione attigua) che trasmetterà direttamente all'Agente autorizzato quando la stazione è telecomandata o per il tramite dell'A.I. quando la stazione fosse presenziata.

Ricevuta l'autorizzazione, tale Agente opererà svolgendo le mansioni e con le responsabilità previste per il Capotreno.

La manovra sarà quindi eseguita secondo la norma comune.

Terminata la manovra e ricevuti i documenti di scorta, il personale di condotta, dopo aver effettuato la prova freno, dovrà darne conferma al DCO, direttamente, o per il tramite dell'A.I. quando la stazione fosse presenziata, col dispaccio: "Treno pronto a partire da.....".

CIRCOLAZIONE CARRELLI E TRENI MATERIALI SUL TRATTO DI LAVORO

La circolazione in linea deve sempre avvenire in regime di interruzione di binario.

I carrelli devono essere dotati di dispositivo portatile per l'occupazione dei circuiti di binario. Nella richiesta di circolazione di un carrello in linea deve essere indicata anche la località di destinazione finale dello stesso.

Per l'uscita in linea da una stazione l'agente di scorta, previi accordi verbali con il D.C.O./D.M./A.I., posizionerà il carrello o il treno materiale sul binario di circolazione indicatogli, se già non vi si trovi. Prima di ogni singolo movimento di manovra occorre verificare la posizione dei deviatori e la regolarità dell'istradamento; in particolare per i deviatori centralizzati tale verifica deve essere eseguita prima di impegnare ogni deviatoio (dopo il superamento del relativo picchetto speciale) avvalendosi dell'indicazione del segnale indicatore da deviatoio.

Dopo che il carrello o treno M.L., uscendo in linea ha liberato la stazione, l'agente di scorta, giunto nei pressi del segnale di protezione in uscita, avviserà il D.C.O. con dispaccio utilizzando la seguente formula: "Stazione di..... liberata. Carrello (o treno M.L.) prosegue su binario interrotto".

Per il ricovero in una stazione, arrestato il carrello o il treno M.L. all'altezza del segnale di protezione, l'agente di scorta si deve annunciare al telefono per ricevere istruzioni.

Nel caso in cui il carrello fosse diretto ad una località successiva alla stazione impresenziata in cui ha chiesto il ricovero, l'agente di scorta potrà richiedere la conferma per il movimento in stazione e l'interruzione del successivo tratto di linea. In questo caso il D.C.O., se le condizioni di circolazione lo consentono, espletati gli obblighi di propria competenza, oltre a prescrivere le istruzioni per il movimento in stazione, potrà confermare con dispaccio l'interruzione per la circolazione del carrello fino al segnale di protezione della stazione successiva.

Nel caso di ricovero di carrello in un binario di circolazione di stazione impresenziata, la conferma relativa al binario di ricovero sarà così integrata: "applicato dispositivo occupazione c.d.b.". La rimozione del dispositivo di occupazione del c.d.b. per il successivo ricovero nello scalo sarà autorizzato verbalmente dal D.C.O.

Per il ricovero del carrello o del treno materiale in una località presenziata da A.I oppure da D.M., le istruzioni per il ricovero ed il movimento in stazione sono ordinate verbalmente da quell'Agente.

APPARECCHIATURE DEI POSTI PERIFERICI

Gli Apparat Centrali delle stazioni intermedie sono del tipo F.S. con comando a pulsanti di itinerario (A.C.E.I.).

Sul banco di manovra si trovano i normali organi di comando dei vari enti dell'impianto e i dispositivi di emergenza.

Il quadro luminoso è del tipo a tessere ed è sistemato nella parte frontale del banco A.C.E.I.; esso rappresenta schematicamente il piano della stazione con tutte le indicazioni indispensabili all'Operatore per il comando degli itinerari.

Le indicazioni del quadro luminoso (Q.L.) che vengono prese in esame qui di seguito sono quelle relative all'esercizio in C.T.C. Per le altre indicazioni si rimanda all'Istruzione per l'esercizio degli Apparat Centrali.

Sul Quadro Luminoso possono inoltre essere installate delle levette con funzioni ausiliarie, tra le quali:

una levetta Acc. linea che, con impianto impresenziato, consente l'accensione delle sole ripetizioni luminose del Q.L. relative alle indicazioni di linea ad uso del personale dei treni;

una levetta Acc. QL che, con impianto impresenziato, consente l'accensione di tutte le ripetizioni luminose del Banco di Manovra e del Q.L.

Entrambe queste levette sono attivabili ad impianto telecomandato. Venuta meno la necessità dell'accensione, il Q.L. dovrà essere spento.

INDICAZIONI RELATIVE AL B.CA E ALLA CHIUSURA DEI P.L. DI LINEA

(Stazioni di San Gavino, Pabillonis, Uras, Marrubiu, S.Anna, Oristano, Solarussa, Paulilatino, Abbasanta, Borore, Macomer, Decimomannu, Siliqua, Villamassargia, Iglesias e Carbonia).

Alle estremità del Quadro Luminoso ACEI delle stazioni in linea a semplice binario, sono opportunamente riquadrati i "Quadri Luminosi - Capotreno" distinti per ogni direzione di partenza, che riportano quanto segue:

- **Le frecce di senso del Blocco Elettrico per le sole partenze;** queste frecce, normalmente spente, quando accese a luce bianca fissa indicano il senso di orientamento e confermano il consenso di blocco elettrico dalla stazione limitrofa. In caso di partenza con segnale a via impedita affinché il blocco possa essere utilizzato occorre che sia accesa e giustamente orientata la freccia di consenso; il DCO farà accertare dall'Agente Treno del treno fermo ad un segnale di blocco disposto a via impedita di una stazione telecomandata, l'accensione della freccia di senso del blocco elettrico.
- **Le levette TIBca** (sigillate), servono per la liberazione artificiale **del** Blocco conta assi; sono a due posizioni:
Normale, verticale, di riposo;
Ruotata a sinistra, previa rimozione del sigillo, e con ritorno automatico nella posizione verticale, effettua la liberazione artificiale del Blocco conta assi.
La levetta è corredata da una lampadina che, normalmente accesa a luce bianca con blocco elettrico libero, si spegne con l'occupazione del blocco.
Qualora il blocco sia rimasto occupato, il DCO può ordinare al Capotreno di verificare che la lampadina, di cui la levetta del TI B.ca è corredata, sia spenta.
Nel caso che il Capotreno confermi quanto richiesto, il DCO, accertata l'effettiva

libertà della sezione di blocco rimasta occupata, fattasi confermare dal Capotreno la disponibilità in loco dei sigilli ad aletta, delle pinze e dello spago per la sigillatura, ordinerà con dispaccio l'azionamento del tasto di liberazione artificiale. Per la liberazione artificiale del blocco, la levetta deve essere mantenuta azionata per circa 3 secondi e quindi lasciata ritornare nella posizione verticale. Se l'operazione di sbloccamento ha avuto esito positivo, dopo circa 7 secondi, la lampada si riaccende a luce bianca.

Il Capotreno, dopo l'uso, deve sigillare la levetta e confermare con dispaccio al DCO – “DCO Cagliari ore.....sigillato tasto TI B.ca stazione di.....lato..... Sigillo tolto n°..... applicato sigillo n°.....”.

Per questa operazione non è ammesso utilizzare il Personale di Condotta dei treni senza Capotreno.

Resta inteso che in ogni caso la sezione di B.ca non deve essere mai impegnata da treni finché il tasto TI B.ca non è sigillato, ciò anche se la liberazione artificiale ha avuto esito negativo.

- **La conferma di chiusura dei PL di linea** protetti dal segnale di partenza compresi fra le due tratte limitrofe alla stazione. Tale conferma è costituita da un'indicazione luminosa accanto alla quale sono riportate le progressive chilometriche del o dei P.L. cui l'indicazione stessa si riferisce. Tale indicazione luminosa, normalmente spenta, si illumina a luce verde quando, a seguito di un comando di chiusura perviene alla stazione la conferma di chiusura dei P.L. protetti.

Allorché, per una partenza con segnale a via impedita, il D.C.O dovesse richiedere verbalmente la conferma di chiusura dei suddetti P.L., l'Agente Treno, constatata l'esistenza o la mancanza dell'indicazione luminosa cui la stessa si riferisce, potrà confermare con dispaccio al DCO - “DCO Cagliari confermo (oppure: *manca*) consenso chiusura P.L. Km.P.L. Km.....”.

- **L'allarme del PL automatico a semibarriera** (All. a, gemma luminosa a luce bianca accanto alla scritta PI Aut. Km....).

MANIGLIA PER IL COMANDO LOCALE DI EMERGENZA (C.L.E.) – (Escluso le stazioni su linea a doppio binario e quelle di Oristano, Macomer, Villamassargia e San Gavino)

In appositi armadietti di contegno, ubicati nello stesso locale in cui si trova il QL ed il banco A.C.E.I., sono installate le maniglie per il comando locale di emergenza (C.L.E.) degli itinerari di partenza, indicati sulla parte esterna dello sportello degli stessi armadietti. Tali maniglie potranno essere azionate dal personale dei treni su ordine scritto del DCO in caso di guasto alle apparecchiature del telecomando che impedisca l'invio dal P.C. dei comandi di itinerario, a condizione che sia occupato il c.d.b. di stazionamento (presenza treno).

Per comandare l'itinerario di partenza occorre mantenere azionata la relativa maniglia fino al verificarsi dell'accensione a luce bianca fissa della gemma luminosa, normalmente spenta, di cui è corredata la maniglia; tale accensione conferma l'avvenuta registrazione dell'itinerario comandato.

ENTI DI PIAZZALE DELLE STAZIONI TELECOMANDABILI

UNITA' BLOCCABILI

In prossimità dei deviatori con manovra elettrica, dei deviatori e delle scarpe fermacarri con manovra a mano sono installate le serrature Unità Bloccabili che

| | |
|------------------------|--|
| SEZIONE 4.16 FL | ORDINE DI PARTENZA DATO DAL CAPOTRENO |
|------------------------|--|

In questa sezione è riportato, secondo l'ordine alfabetico, l'elenco delle stazioni relative al FL, nelle quali l'ordine di partenza può essere dato dal Capotreno, con l'indicazione dei binari dai quali ciò è consentito, come previsto dall'art. 6 R.C.T. e 19 I.P.C.L.

| Stazioni | Binario di partenza | | Destinazione o senso di marcia |
|----------------|----------------------|--------------------|--------------------------------|
| | Con segnale distinto | Con segnale comune | |
| Cagliari | Tutti | | Senso dispari e pari |
| Decimomannu | Tutti | | |
| Elmas | Tutti | | |
| Macomer | Tutti | | |
| Oristano | Tutti | | |
| Samassi | Tutti | | |
| San Gavino | Tutti | | |
| Sanluri | Tutti | | |
| Serramanna | Tutti | | |
| Siliqua | Tutti | | |
| Villamassargia | Tutti | | |
| Villasor | Tutti | | |

| | |
|------------------------|---|
| SEZIONE 4.18 FL | LINEE SULLE QUALI È AMMESSO AFFIDARE I MEZZI DI TRAZIONE, MUNITI DI DISPOSITIVO VIGILANTE, AD UN SOLO AGENTE DI CONDOTTA |
|------------------------|---|

Macomer ⇄ Oristano
 Iglesias ⇄ Decimomannu
 Carbonia ⇄ Villamassargia

| | |
|------------------------|---|
| Sezione 4.19 FL | UBICAZIONE POSTI TELEFONICI IN LINEA |
|------------------------|---|

Nel prospetto seguente sono elencati, per le linee non elettrificate, tutti i posti telefonici esclusi quelli delle località di servizio presenziate o telecomandate

| Tratto di linea | Km. | Note (1) | Stazioni collegate |
|---|---------|--------------------------|--------------------|
| Tratto di linea Macomer - Cagliari | | | |
| Macomer | 152+890 | Prot. Macomer (A)(B) | DCO Cagliari |
| Borore - Macomer | 147+491 | Ev. | DCO Cagliari |
| Borore | 142+032 | Prot. Borore (A)(B) | DCO Cagliari |
| Borore | 141+974 | P.L. | DCO Cagliari |
| Borore | 140+852 | P.L. | DCO Cagliari |
| Borore | 140+482 | P.L. | DCO Cagliari |
| Borore | 140+340 | Prot. Borore (A)(B) | DCO Cagliari |
| Abbasanta - Borore | 136+182 | P.L. | DCO Cagliari |
| Abbasanta - Borore | 134+729 | P.L. | DCO Cagliari |
| Abbasanta - Borore | 134+013 | P.L. | DCO Cagliari |
| Abbasanta - Borore | 131+622 | P.L. | DCO Cagliari |
| Abbasanta | 130+685 | Prot. Abbasanta (A)(B) | DCO Cagliari |
| Abbasanta | 130+248 | P.L. | DCO Cagliari |
| Abbasanta | 129+334 | Prot. Abbasanta (A)(B) | DCO Cagliari |
| Paulilatino - Abbasanta | 126+774 | P.L. | DCO Cagliari |
| Paulilatino - Abbasanta | 125+945 | P.L. | DCO Cagliari |
| Paulilatino | 124+470 | Prot. Paulilatino (A)(B) | DCO Cagliari |

- (¹) Tel. Telefono impiantato in piena linea allo scoperto, su stanti, su piantane di semaforo o simili;
 Gar. Telefoni entro garitta;
 C.C. Telefono in Casa Cantoniera;
 Ev (indicazione che può essere unita alle precedenti). Telefono d'utilizzazione eventuale, normalmente disinserito dal circuito.
 FV Fermate
 (A) Telefono con segnalazione di chiamata (T luminosa e suoneria)
 (B) In comunicazione con l'Ufficio Movimento della stazione se presenziata o con il DCO se la stazione è impresenziata.

| | | | |
|-------------------------|---------|--------------------------|--------------|
| Paulilatino | 122+667 | Prot. Paulilatino (A)(B) | DCO Cagliari |
| Solarussa - Paulilatino | 121+497 | P.L. | DCO Cagliari |
| Solarussa - Paulilatino | 121+100 | P.L. | DCO Cagliari |
| Solarussa - Paulilatino | 120+057 | P.L. | DCO Cagliari |
| Solarussa - Paulilatino | 119+425 | P.L. | DCO Cagliari |
| Solarussa - Paulilatino | 116+875 | P.L. | DCO Cagliari |
| Solarussa - Paulilatino | 115+847 | P.L. | DCO Cagliari |
| Solarussa - Paulilatino | 114+119 | P.L. | DCO Cagliari |
| Solarussa - Paulilatino | 112+981 | Fermata Bauladu | DCO Cagliari |
| Solarussa - Paulilatino | 112+801 | P.L. | DCO Cagliari |
| Solarussa - Paulilatino | 112+197 | P.L. | DCO Cagliari |
| Solarussa - Paulilatino | 111+773 | P.L. | DCO Cagliari |
| Solarussa - Paulilatino | 107+873 | P.L. | DCO Cagliari |
| Solarussa - Paulilatino | 106+179 | P.L. | DCO Cagliari |
| Solarussa | 104+788 | Prot. Solarussa (A)(B) | DCO Cagliari |
| Solarussa | 103+325 | Prot. Solarussa (A)(B) | DCO Cagliari |
| Oristano - Solarussa | 100+986 | P.L. | DCO Cagliari |
| Oristano - Solarussa | 100+020 | P.L. | DCO Cagliari |
| Oristano - Solarussa | 98+707 | P.L. | DCO Cagliari |
| Oristano - Solarussa | 97+741 | P.L. | DCO Cagliari |
| Oristano - Solarussa | 96+945 | P.L. | DCO Cagliari |
| Oristano - Solarussa | 96+130 | P.L. | DCO Cagliari |
| Oristano - Solarussa | 95+555 | P.L. | DCO Cagliari |
| Oristano - Solarussa | 95+050 | P.L. | DCO Cagliari |
| Oristano | 94+750 | Prot. Oristano (A)(B) | DCO Cagliari |
| Oristano | 92+975 | Prot. Oristano (A)(B) | DCO Cagliari |
| Oristano - S.Anna | 88+528 | Ev. | DCO Cagliari |
| S.Anna | 84+083 | Prot. S.Anna (A)(B) | DCO Cagliari |
| S.Anna | 82+786 | Prot. S.Anna (A)(B) | DCO Cagliari |
| S.Anna - Marrubiu | 80+370 | P.L. | DCO Cagliari |
| S.Anna - Marrubiu | 79+065 | P.L. | DCO Cagliari |
| Marrubiu | 77+539 | Prot. Marrubiu (A)(B) | DCO Cagliari |
| Marrubiu | 76+784 | P.L. | DCO Cagliari |
| Marrubiu | 76+259 | Prot. Marrubiu (A)(B) | DCO Cagliari |

- (¹) Tel. Telefono impiantato in piena linea allo scoperto, su stanti, su piantane di semaforo o simili;
Gar. Telefoni entro garitta;
C.C. Telefono in Casa Cantoniera;
Ev (indicazione che può essere unita alle precedenti). Telefono d'utilizzazione eventuale, normalmente disinserito dal circuito.
FV Fermate
(A) Telefono con segnalazione di chiamata (T luminosa e suoneria)
(B) In comunicazione con l'Ufficio Movimento della stazione se presenziata o con il DCO se la stazione è impresenziata.

| | | | |
|------------------------|--------|-------------------------|--------------|
| Marrubiu - Uras | 76+064 | P.L. | DCO Cagliari |
| Marrubiu - Uras | 75+344 | P.L. | DCO Cagliari |
| Marrubiu - Uras | 69+820 | P.L. | DCO Cagliari |
| Uras | 69+269 | Prot. Uras (A)(B) | DCO Cagliari |
| Uras | 67+957 | Prot. Uras (A)(B) | DCO Cagliari |
| Uras - Pabillonis | 67+497 | P.L. | DCO Cagliari |
| Uras - Pabillonis | 63+412 | P.L. | DCO Cagliari |
| Uras - Pabillonis | 62+764 | P.L. | DCO Cagliari |
| Uras - Pabillonis | 61+208 | P.L. | DCO Cagliari |
| Uras - Pabillonis | 59+790 | P.L. | DCO Cagliari |
| Pabillonis | 59+183 | Prot. Pabillonis (A)(B) | DCO Cagliari |
| Pabillonis | 59+027 | P.L. | DCO Cagliari |
| Pabillonis | 58+650 | P.L. | DCO Cagliari |
| Pabillonis | 57+918 | Prot. Pabillonis (A)(B) | DCO Cagliari |
| Pabillonis - S.Gavino | 56+332 | P.L. | DCO Cagliari |
| S.Gavino | 51+748 | Prot. S Gavino (A)(B) | DCO Cagliari |
| S.Gavino | 48+990 | Prot. S.Gavino (A)(B) | DCO Cagliari |
| Sanluri | 45+410 | Prot. Sanluri (A)(B) | DCO Cagliari |
| Sanluri | 43+320 | Prot. Sanluri (A)(B) | DCO Cagliari |
| Sanluri - Samassi | 41+090 | Ev. | DCO Cagliari |
| Samassi | 38+520 | Prot.Samassi (A)(B) | DCO Cagliari |
| Samassi | 36+530 | Prot.Samassi (A)(B) | DCO Cagliari |
| Serramanna | 32+060 | Prot. Serramanna (A)(B) | DCO Cagliari |
| Serramanna | 30+190 | Prot. Serramanna (A)(B) | DCO Cagliari |
| Serramanna - Villasor | 28+149 | Ev.Avv. | DCO Cagliari |
| Villasor | 26+860 | Prot. Villasor (A)(B) | DCO Cagliari |
| Villasor | 24+873 | Prot. Villasor (A)(B) | DCO Cagliari |
| Villasor - Decimomannu | 24+328 | Ev. | DCO Cagliari |
| Villasor - Decimomannu | 24+048 | Ev.Avv. | DCO Cagliari |
| Villasor - Decimomannu | 23+346 | Ev. | DCO Cagliari |
| Villasor - Decimomannu | 22+374 | Ev. | DCO Cagliari |
| Villasor - Decimomannu | 22+278 | Ev. | DCO Cagliari |
| Villasor - Decimomannu | 21+801 | Ev. | DCO Cagliari |
| Villasor - Decimomannu | 21+620 | Ev PBI 121 | DCO Cagliari |

- (¹) Tel. Telefono impiantato in piena linea allo scoperto, su stanti, su piantane di semaforo o simili;
Gar. Telefoni entro garitta;
C.C. Telefono in Casa Cantoniera;
Ev (indicazione che può essere unita alle precedenti). Telefono d'utilizzazione eventuale, normalmente disinserito dal circuito.
FV Fermate
(A) Telefono con segnalazione di chiamata (T luminosa e suoneria)
(B) In comunicazione con l'Ufficio Movimento della stazione se presenziata o con il DCO se la stazione è impresenziata

| | | | |
|---------------------------|--------|------------------------------|--------------|
| Villasor - Decimomannu | 20+481 | Ev. | DCO Cagliari |
| Villasor - Decimomannu | 20+460 | Ev. | DCO Cagliari |
| Villasor - Decimomannu | 19+050 | Ev.Avv. | DCO Cagliari |
| Decimomannu | 17+840 | Prot. Decimomannu (A)(B) | DCO Cagliari |
| Decimomannu | 15+437 | Prot. B Decimomannu (A)(B) | DCO Cagliari |
| Decimomannu | 15+437 | Prot. A Decimomannu (A)(B) | DCO Cagliari |
| Decimomannu - Elmas | 14+936 | Ev.PBA 117 | DCO Cagliari |
| Decimomannu - Elmas | 13+945 | Ev.Avv. A | DCO Cagliari |
| Decimomannu - Elmas | 13+945 | Ev.PBA 116 | DCO Cagliari |
| Decimomannu - Elmas | 13+327 | Ev.PBA 115 | DCO Cagliari |
| Decimomannu - Elmas | 13+035 | Garitta Assemini | DCO Cagliari |
| Decimomannu - Elmas | 12+172 | Ev.PBA 114 | DCO Cagliari |
| Decimomannu - Elmas | 11+962 | Ev.PBA 113 | DCO Cagliari |
| Decimomannu - Elmas | 10+526 | Ev.Avv. N | DCO Cagliari |
| Decimomannu - Elmas | 10+526 | Ev.PBA 111 | DCO Cagliari |
| Decimomannu - Elmas | 10+460 | Ev.PBA 112 | DCO Cagliari |
| Cagliari Elmas | 9+094 | Prot. M Elmas (A)(B) | DCO Cagliari |
| Cagliari Elmas | 9+094 | Prot. N Elmas (A)(B) | DCO Cagliari |
| Cagliari Elmas | 7+623 | Prot. A Elmas (A)(B) | DCO Cagliari |
| Cagliari Elmas | 7+623 | Prot. B Elmas (A)(B) | DCO Cagliari |
| Cagliari Elmas - Cagliari | 6+310 | Ev.PBA 107 | DCO Cagliari |
| Cagliari Elmas - Cagliari | 6+243 | Ev.Avv. A | DCO Cagliari |
| Cagliari Elmas - Cagliari | 6+243 | Ev.PBA 108 | DCO Cagliari |
| Cagliari Elmas - Cagliari | 4+598 | Ev.PBA 105 | DCO Cagliari |
| Cagliari Elmas - Cagliari | 4+547 | Ev.PBA 106 | DCO Cagliari |
| Cagliari Elmas - Cagliari | 3+610 | Ev.PBA 103 | DCO Cagliari |
| Cagliari Elmas - Cagliari | 3+610 | Ev.Avv. A | DCO Cagliari |
| Cagliari Elmas - Cagliari | 2+825 | Ev.PBA 104 | DCO Cagliari |
| Cagliari | 2+138 | Seg.Prot.est. B Cagliari (A) | DM Cagliari |
| Cagliari | 2+138 | Seg.Prot.est. A Cagliari (A) | DM Cagliari |
| Cagliari | 1+441 | Seg.Part.est C Cagliari (A) | DM Cagliari |

- (¹) Tel. Telefono impiantato in piena linea allo scoperto, su stanti, su piantane di semaforo o simili;
Gar. Telefoni entro garitta;
C.C. Telefono in Casa Cantoniera;
Ev (indicazione che può essere unita alle precedenti). Telefono d'utilizzazione eventuale, normalmente disinserito dal circuito.
FV Fermate
(A) Telefono con segnalazione di chiamata (T luminosa e suoneria)
(B) In comunicazione con l'Ufficio Movimento della stazione se presenziata o con il DCO se la stazione è impresenziata

| | | | |
|----------|-------|--------------------|-------------|
| Cagliari | 1+441 | Seg.Part.est D (A) | DM Cagliari |
| Cagliari | 1+170 | Ev.Prot.int. E | DM Cagliari |
| Cagliari | 1+170 | Ev.Prot.int. F | DM Cagliari |

- (¹) Tel. Telefono impiantato in piena linea allo scoperto, su stanti, su piantane di semaforo o simili;
Gar. Telefoni entro garitta;
C.C. Telefono in Casa Cantoniera;
Ev (indicazione che può essere unita alle precedenti). Telefono d'utilizzazione eventuale, normalmente disinserito dal circuito.
FV Fermate
(A) Telefono con segnalazione di chiamata (T luminosa e suoneria)
(B) In comunicazione con l'Ufficio Movimento della stazione se presenziata o con il DCO se la stazione è impresenziata

| Tratto di linea | Km. | Note (1) | Stazioni collegate |
|-------------------------------------|--------|---------------------------------|--------------------|
| Linea Iglesias - Decimomannu | | | |
| Iglesias | 36+940 | Prot. Iglesias (A)(B) | DCO Cagliari |
| Villamassargia - Iglesias | 32+258 | P.L. | DCO Cagliari |
| Villamassargia - Iglesias | 31+640 | P.L. | DCO Cagliari |
| Villamassargia | 29+341 | Prot. Villamassargia (A)(B) | DCO Cagliari |
| Villamassargia | 27+767 | Prot. Villamassargia (A)(B) | DCO Cagliari |
| Siliqua - Villamassargia | 26+861 | P.L. | DCO Cagliari |
| Siliqua - Villamassargia | 25+505 | P.L. | DCO Cagliari |
| Siliqua - Villamassargia | 22+816 | P.L. | DCO Cagliari |
| Siliqua - Villamassargia | 19+936 | Ev. | DCO Cagliari |
| Siliqua - Villamassargia | 17+060 | Ev. | DCO Cagliari |
| Siliqua | 14+193 | Prot. Siliqua (A)(B) | DCO Cagliari |
| Siliqua | 12+957 | Prot. Siliqua (A)(B) | DCO Cagliari |
| Decimomannu - Siliqua | 12+176 | P.L. | DCO Cagliari |
| Decimomannu - Siliqua | 9+818 | P.L. | DCO Cagliari |
| Decimomannu - Siliqua | 7+603 | P.L. | DCO Cagliari |
| Decimomannu - Siliqua | 5+400 | Ev. | DCO Cagliari |
| Decimomannu - Siliqua | 2+239 | Fermata di Villaspeciosa Uta | DCO Cagliari |
| Decimomannu | 0+855 | Prot. Decimomannu (A)(B) | DCO Cagliari |
| Decimomannu | 0+765 | P.L. | DCO Cagliari |

- (¹) Tel. Telefono impiantato in piena linea allo scoperto, su stanti, su piantane di semaforo o simili;
Gar. Telefoni entro garitta;
C.C. Telefono in Casa Cantoniera;
Ev (indicazione che può essere unita alle precedenti). Telefono d'utilizzazione eventuale, normalmente disinserito dal circuito.
FV Fermate
(A) Telefono con segnalazione di chiamata (T luminosa e suoneria)
(B) In comunicazione con l'Ufficio Movimento della stazione se presenziata o con il DCO se la stazione è impresenziata

| Tratto di linea | Km. | Note (1) | Stazioni collegate |
|--|--------|-----------------------------|--------------------|
| Linea Carbonia - Villamassargia | | | |
| Carbonia | 20+960 | Prot. Carbonia (A)(B) | DCO Cagliari |
| Villamassargia - Carbonia | 16+363 | Fermata di Barbusi | DCO Cagliari |
| Villamassargia - Carbonia | 13+396 | Ev. | DCO Cagliari |
| Villamassargia - Carbonia | 11+978 | P.L. | DCO Cagliari |
| Villamassargia - Carbonia | 10+404 | Ev. | DCO Cagliari |
| Villamassargia - Carbonia | 7+543 | P.L. | DCO Cagliari |
| Villamassargia - Carbonia | 6+297 | Fermata di Cixerri | DCO Cagliari |
| Villamassargia - Carbonia | 3+555 | Ev. | DCO Cagliari |
| Villamassargia | 0+770 | Prot. Villamassargia (A)(B) | DCO Cagliari |

(¹)

- Tel. Telefono impiantato in piena linea allo scoperto, su stanti, su piantane di semaforo o simili;
- Gar. Telefoni entro garitta;
- C.C. Telefono in Casa Cantoniera;
- Ev (indicazione che può essere unita alle precedenti). Telefono d'utilizzazione eventuale, normalmente disinserito dal circuito.
- FV Fermate
- (A) Telefono con segnalazione di chiamata (T luminosa e suoneria)
- (B) In comunicazione con l'Ufficio Movimento della stazione se presenziata o con il DCO se la stazione è impresenziata

| | |
|------------------------|--------------------------------------|
| SEZIONE 4.20 FL | PRINCIPALI UTENZE TELEFONICHE |
|------------------------|--------------------------------------|

| Località di servizio | Numero associato telefonia mobile |
|---|--|
| | GSM-R |
| Cagliari | 70078702 |
| Decimomannu | 70122302 |
| Villasor | 70310202 |
| Serramanna-Nuraminis | 70270302 |
| Samassi-Serrenti | 70263002 |
| Oristano | 70195202 |
| Macomer | 70160602 |
| D.C.O. CAGLIARI (sezione sud) | 71150301 |
| D.C.O. CAGLIARI (sezione nord) | 71150501 |
| D.C.O. CAGLIARI (sussidio) | 71150401 |
| Dirigente Centrale Coordinatore Movimento CAGLIARI | 71150114 |

| Grado di Frenat. | Velocità Massima km/h | | | Progr. Chilom. | LOCALITA' DI SERVIZIO |
|----------------------------------|-----------------------|-----|-------|--------------------------|--------------------------|
| | A | B | C | | |
| VII | 75 | 85 | 85 | 153,8 | MACOMER ○ |
| | 90 | 95 | 100 | 148,0 | Cippo km 148,000 |
| VI | | | | 141,0 | Borore |
| VII | | | | 130,1 | Abbasanta |
| | 85 | 90 | 95 | 123,4 | Paulilatino |
| | | | 116,9 | P.L. km 116,879 | |
| | | | 115,9 | P.L. km 115,853 | |
| | | | 114,1 | P.L. km 114,131 | |
| | 75 | 85 | 85 | 113,0 | Bauladu Miliis |
| | | | | 112,8 | P.L. km 112,778 |
| | | | | 112,2 | P.L. km 112,203 |
| | | | | 111,8 | P.L. km 111,780 |
| | 125 | 130 | 140 | 108,7 | Ponte km 108,702 |
| | | | | 107,9 | P.L. km 107,885 |
| | | | | 106,2 | P.L. km 106,173 |
| I | | | | 103,9 | Solarussa |
| | 100 | 105 | 110 | 95,3 | Ponte km 95,332 |
| | 140 | 150 | 150 | 94,1 | Oristano ○ |
| | 125 | 130 | 140 | 85,3 | Cavalcavia km 85,345 |
| | | | | 83,4 | S.Anna |
| | 140 | 150 | 150 | 82,1 | Cavalcavia km 82,097 |
| | | | | 76,8 | Marrubiu T.A. |
| I ₃ I _a | | | | 68,5 | Uras Mogoro |
| | | | | 58,6 | Pabillonis |
| | | | 50,7 | S.Gavino ○ | |
| | | | 50,0 | | |
| III | | | | 44,5 | Sanluri Stato |
| II | | | | 37,6 | Samassi Serr. |
| | | | | 31,1 | Serramanna N. |
| I | | | | 25,9 | Villasor |
| | | | | 16,6 | DECIMOMANNU |
| | | | 14,1 | <i>Assemini S. Lucia</i> | |
| | | | 13,2 | <i>Assemini</i> | |
| | | | 11,7 | <i>Assemini Carmine</i> | |
| II | | | | 8,3 | Cagliari Elmas |
| | 125 | 130 | 140 | 6,0 | Cippo km 6,000 |
| I | | | | 3,9 | Cagliari D. Laura |
| | | | | 1,9 | <i>Cagliari S. Gilla</i> |
| | 85 | 95 | 95 | 1,8 | Dev. I |
| | | | | 0,0 | CAGLIARI ○ |

| Velocità Massima km/h Binario di Destra | | | Grado di Frenat. |
|---|---|---|------------------|
| A | B | C | |

| | | | |
|-----|-----|-----|----------------|
| 140 | 150 | 150 | I _a |
| | | | III |
| | | | II |
| | | | I |
| | | | II |
| 125 | 130 | 140 | I |
| | | | |
| 85 | 95 | 95 | |



Linea **MACOMER - CAGLIARI** - Trazione Diesel
 Esercizio con D.C.O. da Macomer a Cagliari (Sede Cagliari)

| Grado di Prestazione | Ascesa % | Progressive Chilometriche | Distanze Parziali | LOCALITA' DI SERVIZIO | Posti di Blocco | INDICAZIONI DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L. | Numero e Capacità binari | |
|----------------------|----------|---------------------------|-------------------|-----------------------|-----------------|---|--------------------------|--|
| 1 | — | 153,794 | | MACOMER | 18 | | vari | |
| | | | | | | | (372-225) | |
| 8 | 10 | 144,311 | 9,483 | C.C. | | | | |
| | | 141,969 | 2,342 | P.L. | | Segn. prot. Borore | | |
| 1 | 3 | 141,000 | 0,969 | Borore | 17 | | 2 | |
| | | | | | | | (414-413) | |
| | | 140,857 | 0,143 | P.L. | | | Segn. prot. Borore | |
| | | 140,487 | 0,370 | P.L. | | | Segn. part. Borore | |
| | | 136,175 | 4,312 | P.L.A. | | | Segn. part. Borore | |
| | | 134,741 | 1,434 | P.L.A. | | | Segn. part. Borore | |
| | | 134,024 | 0,717 | P.L.A. | | | Segn. part. Borore | |
| | | 131,616 | 2,408 | P.L.A. | | | Segn. part. Borore | |
| | | 130,253 | 1,363 | P.L. | | | Segn. prot. Abbasanta | |
| | | | | | | | | |
| — | — | 130,131 | 0,122 | Abbasanta | 16 | | 2 | |
| | | | | | | | (298-183) | |
| | | 126,786 | 3,345 | P.L.A. | | | Segn. part. Abbasanta | |
| | | 125,957 | 0,829 | P.L.A. | | | Segn. part. Abbasanta | |
| | | 124,406 | 1,551 | P.L. | | | Segn. part. Abbasanta | |
| 15 | 15 | 123,383 | 1,023 | Paulilatino | 15 | | 1 | |
| | | | | | | | (390) | |
| | | 121,488 | 1,895 | P.L.A. | | | Segn. part. Paulilatino | |
| | | 121,092 | 0,396 | P.L.A. | | | Segn. part. Paulilatino | |
| | | 120,064 | 1,028 | P.L.A. | | | Segn. part. Paulilatino | |
| | | 119,433 | 0,631 | P.L.A. | | | Segn. part. Paulilatino | |
| | | 116,879 | 2,554 | P.L.A. | | | Disp.Com. km 119,549 | |
| | | 115,853 | 1,026 | P.L.A. | | | Segn. km 116,949 | |
| | | 114,131 | 1,722 | P.L.A. | | | Disp.Com. km 116,801 | |
| | | | | | | | Segn. km 114,361 | |
| — | — | 112,960 | 1,171 | Bauladu Milis | | | | |

Linea **MACOMER - CAGLIARI** - Trazione Diesel
 Esercizio con D.C.O. da Macomer a Cagliari (Sede Cagliari)






























| Grado di Prestazione | Ascesa % | Progressive Chilometriche | Distanze Parziali | LOCALITA' DI SERVIZIO | Posti di Blocco | INDICAZIONI DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L. | Numero e Capacità binari | | |
|----------------------|----------|---------------------------|-------------------|-----------------------|----------------------------|---|----------------------------|-----------------------|------------------|
| 1 | — | 112,960 | | Bauladu Milis | | | | | |
| | | 112,778 | 0,182 | P.L.A. | | | | | |
| | | 112,203 | 0,575 | P.L.A. | | | | Disp.Com. km 115,448 | |
| | | 111,780 | 0,423 | P.L.A. | | | | Segn. km 112,848 | |
| | | 107,885 | 3,895 | P.L.A. | | | Disp.Com. km 111,245 | | |
| | | 106,173 | 1,712 | P.L.A. | | | | | Segn. km 107,955 |
| | | 104,723 | 1,450 | P.L. | | Segn. prot. Solarussa | | | |
| | | 104,024 | 0,699 | P.L. | | Segn. prot. Solarussa | | | |
| | | 4 | | 103,854 | 0,170 | Solarussa | 14 | | 1 (340) |
| | | | | 100,998 | 2,856 | P.L.A. | | Segn. part. Solarussa | |
| 9 | 100,885 | | | 0,113 | Simaxis | | | | |
| | 100,008 | | | 0,877 | P.L.A. | | Disp. Com. km 101,506 | | |
| | 98,695 | | | 1,313 | P.L.A. | | Segn. part. Solarussa | | |
| | 97,780 | | | 0,915 | Rilev. Temp. Boccole (RTB) | | Coll. Segn. Part. Oristano | | |
| | 97,730 | | | 0,050 | P.L.A. | | Segn. part. Solarussa | | |
| | 96,957 | | | 0,773 | P.L.A. | | Segn. part. Solarussa | | |
| | 96,142 | | | 0,815 | P.L.A. | | Segn. part. Solarussa | | |
| | 95,560 | | | 0,582 | P.L.A. | | Segn. part. Solarussa | | |
| | 95,059 | 0,501 | P.L.A. | | Segn. part. Solarussa | | | | |
| | 94,305 | 0,754 | P.L. | | Segn. prot. Oristano | | | | |
| 4 | 94,087 | 0,218 | Oristano | | 13 | | vari (419-340) | | |
| | 93,539 | 0,548 | P.L. | | Segn. part. Oristano | | | | |
| | 93,065 | 0,474 | P.L. | | Segn. part. Oristano | | | | |
| | 5 | 83,420 | 9,645 | S.Anna | 12 | | 1 (448) | | |
| | | 80,379 | 3,041 | P.L.A. | | Segn. part. S.Anna | | | |
| | | 79,068 | 1,311 | P.L.A. | | Segn. part. S.Anna | | | |
| | 1 | 4 | 76,819 | 2,249 | Marrubiu T. A. | 11 | | 1 (488) | |
| | | | 76,779 | 0,040 | P.L. | | Segn. prot. Marrubiu | | |
| | | | 76,073 | 0,706 | P.L.A. | | Segn. part. Marrubiu | | |
| | | | 75,336 | 0,737 | P.L.A. | | Segn. part. Marrubiu | | |
| 69,823 | | | 5,513 | P.L.A. | | Segn. part. Marrubiu | | | |
| 68,912 | | | 0,911 | P.L. | | Segn. prot. Uras | | | |
| 7 | 11 | 68,488 | 0,424 | Uras Mogoro | | 10 | | 1 (456) | |

(1) Segnale di partenza binario 1 collegato con RTB km 97,780. Maniglia TsBC montata a ridosso della postazione telefonica sita in prossimità dei segnali di partenza fascio viaggiatori.

Linea **MACOMER - CAGLIARI** - Trazione Diesel

Esercizio con D.C.O. da Macomer a Cagliari (Sede Cagliari)

Nel tratto San Gavino - Decimomannu vale per i treni percorrenti il binario di sinistra.

| Grado di Prestazione | Ascesa % | Progressive Chilometriche | Distanze Parziali | LOCALITA' DI SERVIZIO | Posti di Blocco | INDICAZIONI DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L. | Numero e Capacità binari | | | |
|----------------------|----------|----------------------------|-------------------|---|-------------------------------|---|---|---|---|------------------------|
| 1 | 11 | 68,488 | | Uras Mogoro | 10 |  | 1 (456) | | | |
| | | 68,430 | 0,058 | P.L. | |  | Segn. prot. Uras | | | |
| | | 67,518 | 0,912 | P.L.A. | |  | Segn. part. Uras | | | |
| | | 63,424 | 4,094 | P.L.A. | |  | Segn. part. Uras | | | |
| | | 62,797 | 0,627 | P.L.A. | |  | Segn. part. Uras | | | |
| | | 62,740 | 0,057 | Rilev. Temp. Boccole (RTB) | |  | Coll. Segn. Part. Pabillonis | | | |
| | | 61,221 | 1,519 | P.L.A. | |  | Segn. part. Uras | | | |
| | | 59,811 | 1,410 | P.L.A. | |  | Segn. part. Uras | | | |
| | | 59,027 | 0,784 | P.L. | |  | Segn. prot. Pabillonis | | | |
| | | 58,645 | 0,382 | P.L. | |  | Segn. prot. Pabillonis | | | |
| | | 6 | 58,613 | 0,032 | Pabillonis | 9 |  | 1 (483) | | |
| | 56,343 | | 2,270 | P.L.A. | |  | Segn. part. Pabillonis | | | |
| | 50,678 | | 5,665 | S. Gavino | 131 |  | (479-362) | | | |
| | 49,994 | | | | |  | | | | |
| | 5 | 10 | 44,460 | 5,534 | Sanluri Stato | 129 |  | 1 (445) | | |
| | | | 37,640 | 6,820 | P.L. | |  | Segn. prot. Samassi | | |
| | | 3 | 5 | 37,587 | 0,053 | Samassi Serrenti | 127 |  | ∇∇∇ | |
| | | | | 37,403 | 0,184 | P.L. | |  | Segn. prot. Samassi | |
| | | | | 31,144 | 6,259 | P.L. | |  | Segn. prot. Serramanna | |
| | | | 3 | 5 | 31,082 | 0,062 | Serramanna N. | 125 |  | ∇∇ |
| | | | | | 30,796 | 0,286 | P.L. | |  | Segn. part. Serramanna |
| | | | | | 30,598 | 0,198 | P.L. | |  | Segn. part. Serramanna |
| | | | | 25,901 | 4,697 | P.L. | |  | Segn. prot. Villasor | |
| 3 | | | | 5 | 25,859 | 0,042 | Villasor | 123 |  | ∇∇ |
| | | | | | 25,628 | 0,231 | P.L. | |  | Segn. part. Villasor |
| | 21,620 | 4,008 | P.B.I. | | 121 |  | (3) | | | |
| 20,480 | 1,140 | Rilev. Temp. Boccole (RTB) | |  | Coll. Segn. Part. Decimomannu | | | | | |
| 17,315 | 3,165 | P.L. | |  | Segn. prot. Decimomannu | | | | | |
| 16,614 | 0,701 | DECIMOMANNU | 119 |  | 100 20 (555-341) | | | | | |

(1) Segnale di partenza binario 1 collegato con RTB km 62+740. Maniglia TsBC montata a ridosso della postazione telefonica sita in prossimità dei segnali di partenza.

(2) Il segnale di protezione ed il segnale di partenza del binario di corretto tracciato sono integrati rispettivamente da lettere luminose D e A cui art. 48 ter R.S.

(3) P.B.I. impresenziato integrato da lettera luminosa "A" cui art. 48 ter R.S.

(4) Segnali di partenza binari 2 e 3 collegati con RTB km 20+480. Maniglia TsBC montata a ridosso della postazione telefonica sita in prossimità dei segnali di partenza.

Sez. 6.1.3 FL FIANCATA PRINCIPALE MACOMER - CAGLIARI

Linea **MACOMER - CAGLIARI** - Trazione Diesel
 Esercizio con D.C.O. da Macomer a Cagliari (Sede Cagliari)

Per i treni percorrenti il binario di destra

| Grado di Prestazione | Ascesa % | Progressive Chilometriche | Distanze Parziali | LOCALITA' DI SERVIZIO | Posti di Blocco | INDICAZIONI DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L. | Numero e Capacità binari | |
|----------------------|----------|---------------------------|-----------------------------------|-------------------------|-----------------|---|--------------------------|-----|
| 7 | 10 | 50,678 | 5,534 | S. Gavino | 128d | | (479-362) | |
| | | 49,994 | | | | | | |
| 1 | 5 | 44,460 | 6,820 | Sanluri Stato | 126d | | 1 (445) | |
| | | 37,640 | | P.L. | ← | Segn. prot. Samassi | | |
| | | 37,587 | | Samassi Serrenti | 124d | | (1) | ∇∇ |
| | | 37,403 | | P.L. | ← | Segn. prot. Samassi | | |
| | | 31,144 | | P.L. | ← | Segn. prot. Serramanna | | |
| | | 31,082 | | Serramanna N. | 122d | | (1) | ∇∇ |
| | | 30,796 | | P.L. | ← | Segn. part. Serramanna | | |
| | | 30,598 | | P.L. | ← | Segn. part. Serramanna | | |
| | | 25,901 | | P.L. | ← | Segn. prot. Villasor | | |
| | | 25,859 | | Villasor | 120d | | (1) | ∇∇ |
| | | 25,628 | | P.L. | ← | Segn. part. Villasor | | |
| | | 21,620 | | P.B.I. | 4,008 | | 118d | (2) |
| 20,480 | | 1,140 | Rilev. Temp. Boccole (RTB) | | | | | |
| 17,315 | P.L. | 3,165 | ← | | | Segn. prot. Decimomannu | | |
| 3 | 16,614 | 0,701 | DECIMOMANNU | | | | (555-341) | |

(1) Il segnale di protezione ed il segnale di partenza del binario di corretto tracciato sono integrati rispettivamente da lettere luminose D e A cui art. 48 ter R.S.

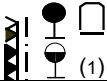






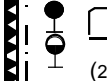

(2) P.B.I. impresenziato integrato da lettera luminosa "A" cui art. 48 ter R.S.

(3) Segnali di partenza binari 2 e 3 collegati con RTB km 20+480. Maniglia TsBC montata a ridosso della postazione telefonica sita in prossimità dei segnali di partenza.

Linea **MACOMER - CAGLIARI** - Trazione Diesel

Esercizio con D.C.O. da Macomer a Cagliari (Sede Cagliari)

Nel tratto Decimomannu - Cagliari vale per i treni percorrenti il binario di sinistra

| Grado di Prestazione | Ascesa % | Progressive Chilometriche | Distanze Parziali | LOCALITA' DI SERVIZIO | Posti di Blocco | INDICAZIONI DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L. | Numero e Capacità binari | | | |
|----------------------|----------|---------------------------|-------------------|--------------------------|-----------------|---|--------------------------|-----------|--|--|
| 1 | 3 | 16,614 | | DECIMOMANNU | 119 |  (1) | 100 20 | (555-341) | | |
| | | 14,936 | 1,678 | | P117 |  | | | | |
| | | 14,052 | 0,884 | <i>Assemini S. Lucia</i> | |  | | | | |
| | | 13,327 | 0,725 | | P115 |  | | | | |
| | | 13,201 | 0,126 | <i>Assemini</i> | |  | | | | |
| | | 11,962 | 1,239 | | P113 |  | | | | |
| | | 11,689 | 0,273 | <i>Assemini Carmine</i> | |  | | | | |
| | | 10,526 | 1,163 | | P111 | | | | | |
| 7 | 8 | 8,301 | 2,225 | Cagliari Elmas | 109 |  (2) | ∇∇ | (388) | | |
| | | 6,310 | 1,991 | | P107 | | | | | |
| | | 4,960 | 1,350 | | P105 | | | | | |
| | | 3,964 | 0,996 | <i>Cagliari D. Laura</i> | | | | | | |
| | | 3,610 | 0,354 | | P103 | | | | | |
| | | 1,849 | 1,761 | <i>Cagliari S. Gilla</i> | |  | | | | |
| | | 1,534 | 0,315 | P.L. | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| | | | | 0,373 | 1,161 | CAGLIARI | | | | |
| | | | | 0,000 | | | | | | |

(a) La stazione di Cagliari è munita di due successivi segnali di protezione. Il segnale di protezione esterno protegge il Fascio Viaggiatori e Merci, mentre il segnale di protezione interno protegge solo il Fascio Viaggiatori.

I segnali di protezione esterno ed interno portano accoppiato l'avviso del successivo segnale.

(b) Fine SSC: segnali di arresto di Cagliari.

(c) La restrizione di velocità disposta con la simbologia prevista dall'art. 3 PGOS è relativa all'itinerario di arrivo protetto dal segnale di protezione interno.

(1) Segnali di partenza binari 2° e 3° collegati con RTB km 20+480 della linea Macomer - Cagliari. Maniglia TsBC montata a ridosso della postazione telefonica sita in prossimità dei segnali di partenza.







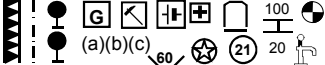
(2) Il segnale di protezione ed il segnale di partenza del binario di corretto tracciato possono assumere carattere di permissività temporanea con impianto impresenziato (art. 48/5 RS).

Sez. 6.1.3 FL FIANCATA PRINCIPALE MACOMER - CAGLIARI

Linea **MACOMER - CAGLIARI** - Trazione Diesel

Esercizio con D.C.O. da Macomer a Cagliari (Sede Cagliari)

Nel tratto Decimomannu - Cagliari vale per i treni percorrenti il binario di destra

| Grado di | Prestazione | Ascesa % | Progressive | Distanze | LOCALITA' DI SERVIZIO | Posti di Blocco | INDICAZIONI DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L. | Numero e Capacità binari | |
|----------|-------------|----------|---------------|----------|--------------------------|-----------------|---|--------------------------|--|
| di | | | Chilometriche | Parziali | | | | | |
| 1 | 3 | 16,614 | | | DECIMOMANNU | 116d |  (1) | (555-341) | |
| | | | 14,052 | 2,562 | <i>Assemini S. Lucia</i> | |  | | |
| | | | 13,201 | 0,851 | <i>Assemini</i> | |  | | |
| | | | 11,689 | 1,512 | <i>Assemini Carmine</i> | |  | | |
| 7 | 8 | 8,301 | 3,388 | | Cagliari Elmas | 108d |  (2) | (409-388) | |
| | | | | | | | | | |
| | | | 3,964 | 4,337 | Cagliari D. Laura | | | | |
| | | | 1,849 | 2,115 | <i>Cagliari S. Gilla</i> | |  | | |
| | | | 1,534 | 0,315 | P.L. ← | | | | |
| | | | 0,373 | 1,161 | CAGLIARI | |  | (350-175) | |

(a) La stazione di Cagliari è munita di due successivi segnali di protezione. Il segnale di protezione esterno protegge il Fascio Viaggiatori e Merci, mentre il segnale di protezione interno protegge solo il Fascio Viaggiatori.

I segnali di protezione esterno ed interno portano accoppiato l'avviso del successivo segnale.

(b) Fine SSC: segnali di arresto di Cagliari.

(c) La restrizione di velocità disposta con la simbologia prevista dall'art. 3 PGOS è relativa all'itinerario di arrivo protetto dal segnale di protezione interno.

(1) Segnali di partenza binari 2° e 3° collegati con RTB km 20+480 della linea Macomer - Cagliari. Maniglia TsBC montata a ridosso della postazione telefonica sita in prossimità dei segnali di partenza.

(2) Il segnale di protezione ed il segnale di partenza del binario di corretto tracciato possono assumere carattere di permissività temporanea con impianto impresenziato (art. 48/5 RS).

| Grado di Frenat. | Velocità Massima km/h | | | Progr. Chilom. | LOCALITA' DI SERVIZIO |
|------------------|-----------------------|-----|-----|----------------|--------------------------|
| | A | B | C | | |
| I | 85 | 95 | 95 | 0,0 | CAGLIARI ○ |
| | 125 | 130 | 140 | 1,8 | Dev. U |
| II | 140 | 150 | 150 | 1,9 | <i>Cagliari S. Gilla</i> |
| | | | | 3,9 | Cagliari D. Laura |
| I | 140 | 150 | 150 | 6,0 | Cippo km 6,000 |
| | | | | 8,3 | Cagliari Elmas |
| I ₂ | 140 | 150 | 150 | 11,7 | <i>Assemini Carmine</i> |
| | | | | 13,2 | <i>Assemini</i> |
| III | 140 | 150 | 150 | 14,1 | <i>Assemini S. Lucia</i> |
| | | | | 16,6 | DECIMOMANNU |
| I | 140 | 150 | 150 | 25,9 | Villasor |
| | | | | 31,1 | Serramanna N. |
| III | 140 | 150 | 150 | 37,6 | Samassi Serr. |
| | | | | 44,5 | Sanluri Stato |
| III | 140 | 150 | 150 | 50,0 | S.Gavino ○ |
| | | | | 50,7 | |
| I | 140 | 150 | 150 | 58,6 | Pabillonis |
| | | | | 68,5 | Uras Mogoro |
| I ₇ | 140 | 150 | 150 | 76,8 | Marrubiu T.A. |
| | | | | 82,1 | Cavalcavia km 82,097 |
| I ₆ | 140 | 150 | 150 | 83,4 | S.Anna |
| | | | | 85,3 | Cavalcavia km 85,345 |
| I ₇ | 140 | 150 | 150 | 94,1 | Oristano |
| | | | | 95,3 | Ponte km 95,332 |
| I ₇ | 140 | 150 | 150 | 103,9 | Solarussa |
| | | | | 108,7 | Ponte km 108,702 |
| I ₆ | 140 | 150 | 150 | 111,8 | P.L. ■ km 111,780 |
| | | | | 112,2 | P.L. ■ km 112,203 |
| I ₇ | 140 | 150 | 150 | 112,8 | P.L. ■ km 112,778 |
| | | | | 113,0 | Bauladu Milis |
| I ₇ | 140 | 150 | 150 | 114,1 | P.L. ■ km 114,131 |
| | | | | 115,9 | P.L. ■ km 115,853 |
| I ₆ | 140 | 150 | 150 | 116,9 | P.L. ■ km 116,879 |
| | | | | 119,4 | P.L. ■ km 119,433 |
| I ₇ | 140 | 150 | 150 | 120,1 | P.L. ■ km 120,064 |
| | | | | 121,1 | P.L. ■ km 121,092 |
| I ₆ | 140 | 150 | 150 | 121,5 | P.L. ■ km 121,488 |
| | | | | 123,4 | Paulilatino |
| I ₇ | 140 | 150 | 150 | 130,1 | Abbasanta |
| | | | | 141,0 | Borore |
| I ₇ | 140 | 150 | 150 | 148,0 | Cippo km 148,000 |
| | | | | 153,8 | MACOMER ○ |

| Velocità Massima km/h Binario di Destra | | | Grado di Frenat. |
|---|-----|-----|------------------|
| A | B | C | |
| 85 | 95 | 95 | I |
| 125 | 130 | 140 | |
| 140 | 150 | 150 | II |
| | | | I |
| | | | I ₂ |
| | | | III |
| | | | I |

Linea **CAGLIARI - MACOMER** - Trazione Diesel.

Esercizio con D.C.O. da Cagliari a Macomer (Sede Cagliari)

Nel tratto Cagliari - Decimomannu vale per i treni percorrenti il binario di sinistra.

| Grado di Prestazione | Ascesa % | Progressive Chilometriche | Distanze Parziali | LOCALITA' DI SERVIZIO | Posti di Blocco | INDICAZIONI DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L. | Numero e Capacità binari | | |
|----------------------|----------|---------------------------|-------------------|----------------------------|-----------------------|---|---------------------------|-----------|-------------------------------|
| 2 | 6 | 0,000 | | CAGLIARI | 102 | | (350-175) | | |
| | | 0,373 | | | | | | | |
| | | | 1,534 | 1,161 | P.L. | | Segn. part. est. Cagliari | | |
| | | | 1,849 | 0,315 | Cagliari S. Gilla | | | | |
| | | | 2,825 | 0,976 | | P104 | | | |
| | | 11 | 3,964 | 1,139 | Cagliari D. Laura | | | | |
| | | | 4,547 | 0,583 | | P106 | | | |
| | | | 6,243 | 1,696 | | P108 | | | |
| | | 8 | 8,301 | 2,058 | Cagliari Elmas | 110 | | (404-401) | |
| | | | 10,460 | 2,159 | | | | | P112 |
| | 11,689 | | 1,229 | Assemini Carmine | | | | | |
| | 12,172 | | 0,483 | | P114 | | | | |
| | 13,030 | | 0,858 | Rilev. Temp. Boccole (RTB) | | | | | Coll. Segn. Part. Decimomannu |
| | 10 | 13,201 | 0,171 | Assemini | | | | | |
| | | 13,945 | 0,744 | | P116 | | | | |
| | | 14,052 | 0,107 | Assemini S. Lucia | | | | | |
| 5 | 7 | 16,614 | 2,562 | DECIMOMANNU | 3 | | (555-346) | | |

(a) La stazione di Cagliari, per i treni in partenza dagli otto binari del Fascio Viaggiatori, è munita di due successivi segnali di partenza.

Per i treni in arrivo la stazione è munita di due successivi segnali di protezione. Il segnale di protezione esterno protegge il Fascio Viaggiatori e Merci, mentre il segnale di protezione interno protegge solo il Fascio Viaggiatori.

I segnali di protezione esterno ed interno e di partenza interni portano accoppiato l'avviso del successivo segnale.

(b) Inizio SSC: segnali di partenza interni.

(1) Il segnale di protezione ed il segnale di partenza del binario di corretto tracciato possono assumere carattere di permissività temporanea con impianto impresenziato (art. 48/5 RS).

(2) Segnali di partenza binari 2° e 3° collegati con RTB km 13+030 Maniglia TsBC montata a ridosso della postazione telefonica sita in prossimità dei segnali di partenza.

Linea **CAGLIARI - MACOMER** - Trazione Diesel.
 Esercizio con D.C.O. da Cagliari a Macomer (Sede Cagliari)
 Per i treni percorrenti il binario di destra

| Grado di Prestazione | Ascesa % | Progressive Chilometriche | Distanze Parziali | LOCALITA' DI SERVIZIO | Posti di Blocco | INDICAZIONI DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L. | Numero e Capacità binari |
|----------------------|----------|---------------------------|-------------------|----------------------------|-----------------|---|--------------------------|
| 2 | 6 | 0,000 0,373 | 1,161 | CAGLIARI | 103d | | (350-175) |
| | | | | P.L. | | | |
| | 11 | 3,964 | 2,115 | Cagliari S. Gilla | | | |
| | | | | Cagliari D. Laura | | | |
| | 8 | 8,301 | 4,337 | Cagliari Elmas | 111d | | 1 (401) |
| | | | | Assemmini Carmine | | | |
| | 10 | 16,614 | 2,562 | Rilev. Temp. Boccole (RTB) | | Coll. Segn. Part. Decimomannu | |
| | | | | Assemmini | | | |
| | | | | Assemmini S. Lucia | | | |
| | | | | DECIMOMANNU | | | (555-346) |

(a) La stazione di Cagliari, per i treni in partenza dagli otto binari del Fascio Viaggiatori, è munita di due successivi segnali di partenza.

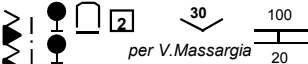




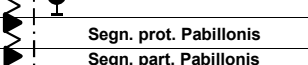
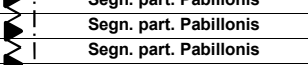
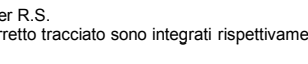

Per i treni in arrivo la stazione è munita di due successivi segnali di protezione. Il segnale di protezione esterno protegge il Fascio Viaggiatori e Merci, mentre il segnale di protezione interno protegge solo il Fascio Viaggiatori.

I segnali di protezione esterno ed interno e di partenza interni portano accoppiato l'avviso del successivo segnale.

(b) Inizio SSC: segnali di partenza interni.

(1) Il segnale di protezione ed il segnale di partenza del binario di corretto tracciato possono assumere carattere di permissività temporanea con impianto impresenziato (art. 48/5 RS).

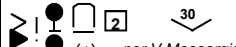




(2) Segnali di partenza binari 2° e 3° collegati con RTB km 13+030 Maniglia TsBC montata a ridosso della postazione telefonica sita in prossimità dei segnali di partenza.

| Grado di Prestazione | Ascasa % | Progressive Chilometriche | Distanze Parziali | LOCALITA' DI SERVIZIO | Posti di Blocco | INDICAZIONI DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L. | Numero e Capacità binari |
|----------------------|----------|---------------------------|-------------------|----------------------------|-----------------|---|--------------------------|
| 5 | 7 | 16,614 | | DECIMOMANNU | 118 |  | (555-346) |
| | | 17,315 | 0,701 | P.L. | | Segn. part. Decimomannu | |
| | | 21,620 | 4,305 | P.B.I. | 120 | (1) | |
| | | 25,628 | 4,008 | P.L. | | Segn. prot. Villasor | |
| 1 | 1 | 25,859 | 0,231 | Villasor | 122 |  | |
| | | 25,901 | 0,042 | P.L. | | Segn. prot. Villasor | |
| | | 30,598 | 4,697 | P.L. | | Segn. prot. Serramanna | |
| | | 30,796 | 0,198 | P.L. | | Segn. prot. Serramanna | |
| | | 31,082 | 0,286 | Serramanna N. | 124 |  | |
| | | 31,144 | 0,062 | P.L. | | Segn. prot. Serramanna | |
| | | 37,403 | 6,259 | P.L. | | Segn. prot. Samassi | |
| 10 | 11 | 37,587 | 0,184 | Samassi Serrenti | 126 |  | |
| | | 37,640 | 0,053 | P.L. | | Segn. prot. Samassi | |
| 1 | 2 | 44,460 | 6,820 | Sanluri Stato | 128 |  | 1 (445) |
| | | 49,994 | 5,534 | S. Gavino | 8 |  | (479-362) |
| | | 50,678 | 5,665 | P.L.A. | | Segn. part. S.Gavino | |
| 10 | 10 | 58,613 | 2,270 | Pabillonis | 9 |  | 1 (482) |
| | | 58,645 | 0,032 | P.L. | | Segn. prot. Pabillonis | |
| | | 59,027 | 0,382 | P.L. | | Segn. part. Pabillonis | |
| | | 59,811 | 0,784 | P.L.A. | | Segn. part. Pabillonis | |
| | | 61,221 | 1,410 | P.L.A. | | Segn. part. Pabillonis | |
| | | 62,740 | 1,519 | Rilev. Temp. Boccole (RTB) | | Coll. Segn. Part. Uras | |
| | | 62,797 | 0,057 | P.L.A. | | Segn. part. Pabillonis | |
| | | 63,424 | 0,627 | P.L.A. | | Segn. part. Pabillonis | |
| | | 67,518 | 4,094 | P.L.A. | | Segn. part. Pabillonis | |
| | | 68,430 | 0,912 | P.L. | | Segn. prot. Uras | |
| 9 | 9 | 68,488 | 0,058 | Uras Mogoro | 10 |  | 1 (456) |
| | | | | | |  | |

(1) P.B.I. impresenziato integrato da lettera luminosa "A" cui art. 48 ter R.S.

(2) Il segnale di protezione ed il segnale di partenza del binario di corretto tracciato sono integrati rispettivamente da lettere luminose D e A cui art. 48 ter R.S.

(3) Segnale di partenza binario 1 collegato con RTB km 62,740. Maniglia TsBC montata a ridosso della postazione telefonica sita in prossimità dei segnali di partenza.

| Grado di Prestazione | Ascesa % | Progressive Chilometriche | Distanze Parziali | LOCALITA' DI SERVIZIO | Posti di Blocco | INDICAZIONI DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L. | Numero e Capacità binari |
|----------------------|----------|---------------------------|-------------------|-----------------------|-----------------|---|--------------------------|
| 5 | 7 | 16,614 | | DECIMOMANNU | 121d |  | (555-346) |
| | | 17,315 | 0,701 | P.L. | | (1) <i>per V.Massargia</i> | |
| 1 | 7 | 21,620 | 4,305 | P.B.I. | 123d | (2) | |
| | | 25,628 | 4,008 | P.L. | | Segn. prot. Villasor | |
| | | 25,859 | 0,231 | Villasor | 125d |  | △△△ |
| | | 25,901 | 0,042 | P.L. | | Segn. prot. Villasor | |
| | | 30,598 | 4,697 | P.L. | | Segn. prot. Serramanna | |
| | | 30,796 | 0,198 | P.L. | | Segn. prot. Serramanna | |
| | | 31,082 | 0,286 | Serramanna N. | 127d |  | △△△ |
| | | 31,144 | 0,062 | P.L. | | Segn. prot. Serramanna | |
| | | 37,403 | 6,259 | P.L. | | Segn. prot. Samassi | |
| | | 10 | 11 | 37,587 | 0,184 | Samassi Serrenti | 129d |
| 37,640 | 0,053 | | | P.L. | | Segn. prot. Samassi | |
| 1 | 2 | 44,460 | 6,820 | Sanluri Stato | 131d |  | △△△ |
| | | 49,994 | 5,534 | S. Gavino | |  | 1 (445) |
| | | 50,678 | | | | | (479-362) |

(1) Segnali di partenza binari 2 e 3 collegati con RTB km 13+030 Maniglia TsBC montata a ridosso della postazione telefonica sita in prossimità dei segnali di partenza.

(2) P.B.I. impresenziato integrato da lettera luminosa "A" cui art. 48 ter R.S.

(3) Il segnale di protezione ed il segnale di partenza del binario di corretto tracciato sono integrati rispettivamente da lettere luminose D e A cui art. 48 ter R.S.

Linea **CAGLIARI - MACOMER** - Trazione Diesel.

Esercizio con D.C.O. da Cagliari a Macomer (Sede Cagliari)

| Grado di Prestazione | Ascesa % | Progressive Chilometriche | Distanze Parziali | LOCALITA' DI SERVIZIO | Posti di Blocco | INDICAZIONI DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L. | Numero e Capacità binari |
|----------------------|----------|---------------------------|----------------------|-----------------------|-----------------|---|-----------------------------|
| 1 | 9 | 68,488 | | Uras Mogoro | 10 | | 1 (456) |
| | | 68,912 | 0,424 | P.L. | | | Segn. part. Uras |
| | | 69,823 | 0,911 | P.L.A. | | | Segn. part. Uras |
| | | 75,336 | 5,513 | P.L.A. | | | Segn. part. Uras |
| | | 76,073 | 0,737 | P.L.A. | | | Segn. part. Uras |
| | | 76,779 | 0,706 | P.L. | | | Segn. prot. Marrubiu |
| 2 | 6 | 76,819 | 0,040 | Marrubiu T.A. | 11 | | 1 (454) |
| | | 79,068 | 2,249 | P.L.A. | | | Segn. part. Marrubiu |
| | | 80,379 | 1,311 | P.L.A. | | | Segn. part. Marrubiu |
| 10 | 83,420 | 3,041 | S.Anna | 12 | | 1 (448) | |
| | | 93,065 | 9,645 | | | P.L. | Segn. prot. Oristano |
| | | 93,539 | 0,474 | | | P.L. | Segn. prot. Oristano |
| 9 | 94,087 | 0,548 | Oristano | 13 | | vari (425-345) | |
| | | 94,305 | 0,218 | | | P.L. | Segn. part. Oristano |
| | | 95,059 | 0,754 | | | P.L.A. | Segn. part. Oristano |
| | | 95,560 | 0,501 | | | P.L.A. | Segn. part. Oristano |
| | | 96,142 | 0,582 | | | P.L.A. | Segn. part. Oristano |
| | | 96,957 | 0,815 | | | P.L.A. | Segn. part. Oristano |
| | | 97,730 | 0,773 | | | P.L.A. | Segn. part. Oristano |
| | | 97,780 | 0,050 | | | Rilev. Temp. Boccole (RTB) | Coll. Segn. Part. Solarussa |
| | | 98,695 | 0,915 | | | P.L.A. | Segn. part. Oristano |
| | | 100,008 | 1,313 | | | P.L.A. | Disp. Com. km 98,812 |
| | | 100,855 | 0,847 | | | Simaxis | |
| 100,998 | 0,143 | P.L.A. | Segn. part. Oristano | | | | |
| 25 | 25 | 103,854 | 2,856 | Solarussa | 14 | | 1 (320) |
| | | 104,024 | 0,170 | P.L. | | | Segn. prot. Solarussa |
| | | 104,723 | 0,699 | P.L. | | | Segn. part. Solarussa |
| | | 106,173 | 1,450 | P.L.A. | | | Segn. part. Solarussa |
| | | 107,885 | 1,712 | P.L.A. | | | Segn. part. Solarussa |
| | | 111,780 | 3,895 | P.L.A. | | | Segn. part. Solarussa |
| | | 112,203 | 0,423 | P.L.A. | | | Disp.Com. km 109,170 |
| | | 112,778 | 0,575 | P.L.A. | | | Segn. km 111,710 |
| 23 | 112,960 | 0,182 | Bauladu Millis | | | | |

(1) Segnale di partenza binario 1 collegato con RTB km 97,780. Maniglia TsBC montata a ridosso della postazione telefonica sita in prossimità dei segnali di partenza.

Linea CAGLIARI - MACOMER - Trazione Diesel

Esercizio con D.C.O. da Cagliari a Macomer (Sede Cagliari)

| Grado di Prestazione | Ascesa % | Progressive Chilometriche | Distanze Parziali | LOCALITA' DI SERVIZIO | Posti di Blocco | INDICAZIONI DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L. | Numero e Capacità binari | |
|----------------------|----------|---------------------------|-------------------|-----------------------|--------------------|---|--------------------------|----------------|
| 25 | 23 | 112,960 | | Bauladu Millis | | | | |
| | | 114,131 | 1,171 | P.L.A. | | Disp.Com. km 111,521 Segn. km 114,061 | | |
| | | 115,853 | 1,722 | P.L.A. | | Disp.Com. km 113,183 | | |
| | | 116,879 | 1,026 | P.L.A. | | Segn. km 115,783 | | |
| | | 119,433 | 2,554 | P.L.A. | | | | |
| | | 120,064 | 0,631 | P.L.A. | | Disp.Com. km 116,763 | | |
| | | 121,092 | 1,028 | P.L.A. | | Segn. km 119,383 | | |
| | | 121,488 | 0,396 | P.L.A. | | | | |
| | 24 | 123,383 | 1,895 | Paulilatino | 15 | | △△△ | 1 (400) |
| | | 124,406 | 1,023 | P.L. | | Segn. part. Paulilatino | | |
| | | 125,957 | 1,551 | P.L.A. | | Segn. part. Paulilatino | | |
| | | 126,786 | 0,829 | P.L.A. | | Segn. part. Paulilatino | | |
| | 19 | 130,131 | 3,345 | Abbasanta | 16 | | △△△ | 2 (297-184) |
| | | 130,253 | 0,122 | P.L. | | Segn. part. Abbasanta | | |
| | | 131,616 | 1,363 | P.L.A. | | Segn. part. Abbasanta | | |
| | | 134,024 | 2,408 | P.L.A. | | Segn. part. Abbasanta | | |
| | | 134,741 | 0,717 | P.L.A. | | Segn. part. Abbasanta | | |
| | | 136,175 | 1,434 | P.L.A. | | Segn. part. Abbasanta | | |
| | | 140,487 | 4,312 | P.L. | | Segn. prot. Borore | | |
| | | 140,857 | 0,370 | P.L. | | Segn. prot. Borore | | |
| | 25 | 141,000 | 0,143 | Borore | 17 | | △△△ | 2 (417-415) |
| 141,969 | | 0,969 | P.L. | | Segn. part. Borore | | | |
| 144,311 | | 2,342 | C.C. | | | | | |
| | | 153,794 | 9,483 | MACOMER | 18 | | vari (371-207) | |

