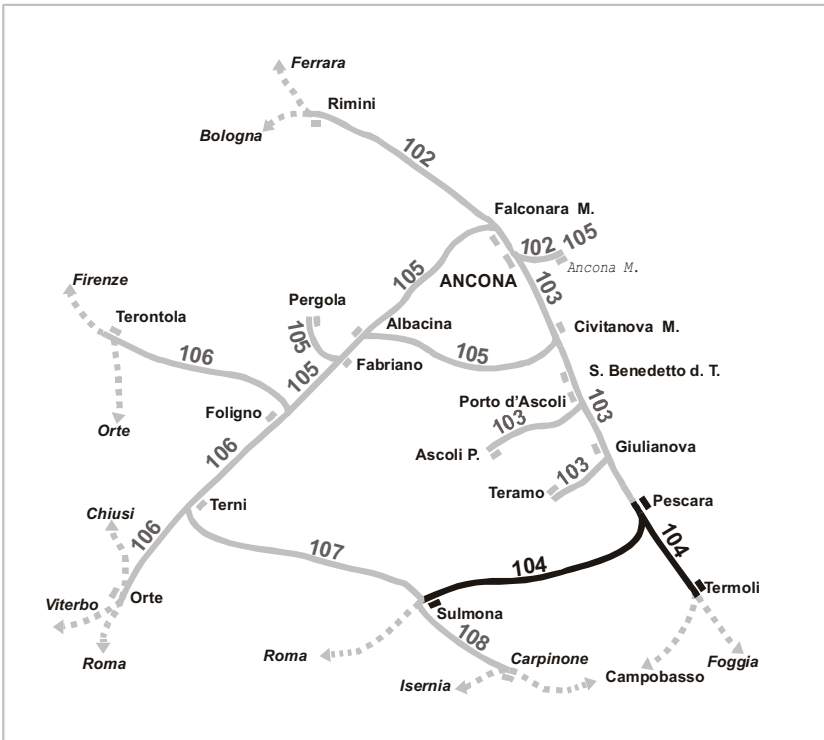


FASCICOLO LINEA



**LINEE: PESCARA – TERMOLI
PESCARA – SULMONA**

Cap. 1 FL	REGISTRAZIONE DELLE MODIFICHE AL FASCICOLO LINEA 104
------------------	---

App. (n° agg.)	Circ. Comp.	Pagine modificate	In vigore dal
1	2 2004	3/4, 11/12, 59/60, 143/144, 165, 223/224 e 301 FCL Rosso.	04/03/04
2	8 2004	3/4, 165 e 221/222.	27/04/04
3	11 2004	3/4, 49/50, 51/52, 63/64, 143/144, 145, 163/164 e 165.	13/05/04
4	18 2004	3/4, 11/12, 41/42, 43/44, 47/48, 49/50, 51/52, 53/54, 55/56, 57/58, 59/60, 61/62, 63/64, 65, 103/104, 105, 123/124, 125, 143/144, 145, 163/164 e 165 (Adeguamento nuovo art. 3 comma 4 PGOS - Disp.12 del 05/04/04 di D.T.).	08/07/04
5	22 2004	3/4, 11/12, 43/44, 47/48, 51/52, 61/62, 63/64, 143/144, 145, 163/164, 165 e 301 FCL Rosso.	11/11/04
6	28 2004	3/4, 11/12 e 63/64.	15/12/04
7	3 2005	3/4, 21/22, 23/24, 47/48, 143/144, 145, 163/164, 165, 221/222 e 223/224.	22/02/05
8	6 2005	3/4, 11/12, 21/22, 23/24, 43/44, 103/104, 105/106, 123/124, 125/126 e inserire le nuove pagg. 107 e 127.	01/03/05
9	12 2005	3/4, 21/22, 23/24, 41/42, 43/44, 55/56, 57/58, 59/60, 61/62, 63/64, 65, 103/104, 105/106, 107, 123/124, 125/126, 127, 143/144, 163/164 e 165.	30/07/05
10	18 2005	3/4, 11/12, 21/22, 23/24, 41/42, 43/44, 45/46, 55/56, 57/58, 59/60, 61/62, 63/64, 101/102, 103/104, 105/106, 107, 121/122, 123/124, 125/126, 127, 143/144, 163/164, 165, 203/204, 205/206, 207, 221/222 e 223/224.	27/11/05
11	21 2005	3/4, 11/12, 47/48, 49/50, 51/52, 53/54, 55/56, 57/58, 59/60, 61/62, 63/64, 65/66, 103/104, 105/106, 107, 123/124, 125/126, 221/222, 223/224 e inserire la nuova pag. 67/68.	22/12/05
12	6 2006	3/4 e 301 FCL Rosso.	21/03/06
13	11 2006	3/4 e 21/22.	30/05/06
14	14 2006	3/4, 43/44, 47/48, 63/64, 67/68, 103/104, 105/106, 107, 123/124 e 125/126.	12/07/06
15	24 2006	3/4, 21/22, 23/24, 25, 47/48, 49/50, 65/66, 103/104, 105/106, 123/124, 125/126, 143/144 e 301 FCL Rosso.	23/11/06

Segue

App. (n° agg.)	Circ. Comp.	Pagine modificate	In vigore dal
16	28 2006	3/4, 103/104, 105/106, 125/126, 127, 143/144, 145, 163/164 e 165.	22/12/06
17	2 2007	3/4, 11/12 e 65/66	20/02/07
18	6 2007	3/4, 23/24, 143/144, 163/164, 165 e 301 FCL Rosso.	04/04/07
19	8 2007	3/4, 21/22, 23/24, 43/44, 47/48, 63/64, 65/66, 103/104, 105/106, 107, 123/124, 125/126, 127 e 301 FCL Rosso.	24/05/07
20	18 2007	3/4, 61/62, 65/66, 103/104, 105/106, 123/124, 125/126, 127 e 301 FCL Rosso.	09/12/07
21	3 2008	3/4, 145 e 163/164.	27/02/08
22	2 2009	3/4, 11/12, 21/22, 23/24, 25/26, 41/42, 49/50, 51/52, 53/54, 57/58, 65/66, 221/222, 223/224 e 301 FCL Rosso. Inserimento nuove pagg. 225/226.	12/03/09
23	10 2009	3/4, 11/12, 51/52, 53/54, 55/56, 57/58, 59/60, 61/62, 63/64, 65/66, 67/68, 143/144, 145, 163/164 e 165. Inserimento nuove pagg. 69/70 e 71.	29/07/09
24	21 2010	3/4 e 25/26.	01/09/10
25	36 2010	3/4, 47/48 e 65/66,	16/12/10

App. (n° agg.)	Circ. Terr.	Pagine modificate	In vigore dal
26	11 2011	3/4, 143/144, 145, 163/164 e 301/302 FCL Rosso.	20/07/11
27	7 2012	3/4, 11/12, 25/26, 49/50, 67/68, 201/202, 203/204 e 205/206. Inserimento nuove pagg. 27/28.	16/05/12
28	15 2012	3/4, 11/12, 59/60, 65/66, 67/68, 69/70 e 71/72. Inserimento nuove pagg. 73/74 e 75.	20/10/12
29	6 2013	3/4, 51/52, 55/56, 57/58, 59/60, 105/106, 107, 123/124, 125/126, 143/144, 145, 163/164 e 165.	11/04/13
30	9 2013	3/4, 21/22, 23/24, 125/126, 127 e 165.	18/06/13

Segue

App. (n° agg.)	Circ. Terr.	Pagine modificate	In vigore dal
31	11 2013	3/4, 5, 21/22, 23/24, 143/144, 165 e 301/302 FCL Rosso. Inserimento nuova pag. 5.	12/07/13
32	21 2013	5, 11/12, 23/24, 25/26, 27/28, 49/50, 51/52, 53/54, 55/56, 71/72, 143/144, 163/164, 165 e 301/302 FCL Rosso. Inserimento nuova pag. 29.	19/12/13
33	6 2014	5, 11/12, 23/24, 25/26, 29, 41/42, 45/46, 103/104, 105/106 e 145.	27/05/14
34	7 2014	5, 203/204 e 205/206.	09/06/14
35	8 2014	5, 11/12, 21/22, 23/24, 25/26, 27/28, 43/44, 47/48, 49/50, 53/54, 55/56, 69/70, 71/72 e 73/74. Soppressa pag. 75.	25/06/14
36	10 2014	5. Soppresse pagine 73/74.	15/07/14
37	16 2014	5, 11/12, 23/24, 25/26, 69/70, 143/144, 145, 163/164 e 165	26/11/14

Cap. 2 FL	INDICE DEL FASCICOLO LINEA 104
------------------	---------------------------------------

Cap. Sez.		Pag.
3	DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITÀ DI SERVIZIO	21-29
3.1	Norme particolari che interessano i treni, da osservarsi in determinate località di servizio.	21
3.2	Norme particolari che interessano l'esercizio delle manovre e le attività da svolgersi prima della partenza o dopo l'arrivo dei treni, da osservarsi in determinate località di servizio.	26
3.3	Disposizioni e indicazioni particolari. <i>(per memoria)</i>	-
4	DISPOSIZIONI VARIE PER TRATTI DI LINEA	41-72
4.1	Tratti di linea sui quali è ammessa la marcia parallela.	41
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.	41
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 delle linee. <i>(per memoria)</i>	-
4.5	Ubicazione del mezzo di trazione nei convogli di mezzi d'opera circolanti su linee con pendenza maggiore del 15‰ e tratti di linea sui quali è ammesso il dimezzamento dei mezzi d'opera. <i>(per memoria)</i>	-
4.6	Tratti di linea affiancati. <i>(per memoria)</i>	-
4.7	Tratti di linea e periodi per i quali la nebbia è considerata fenomeno eccezionale.	43
4.8	Disposizioni restrittive per i brevi movimenti di regresso.	43
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.	44
4.10	Norme particolari per l'esercizio dei mezzi di trazione elettrici.	45
4.11	Norme particolari per l'esercizio dei mezzi di trazione termici. <i>(per memoria)</i>	-
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.	47
4.14	Scambio materiali fra stazioni e fra queste e i raccordi.	50
4.15	Ubicazione, lunghezza e attrezzaggio delle gallerie.	60

Cap. Sez.		Pag.
4.16	Autorizzazione alla partenza con comunicazione registrata del regolatore della circolazione. <i>(per memoria)</i>	-
4.17	Disabilitazione dal servizio. <i>(per memoria)</i>	-
4.18	Linee sulle quali è ammesso affidare i mezzi di trazione, muniti di dispositivo vigilante, ad un solo agente di condotta. <i>(per memoria)</i>	-
4.19	Ubicazione posti telefonici in linea. <i>(per memoria)</i>	-
4.20	Principali utenze telefoniche.	71
4.21	Linee sulle quali sono attivi particolari sistemi di collegamento terra-treno.	72
4.22	Norme particolari per il passaggio dei rotabili sulle navi traghetto. <i>(per memoria)</i>	-
4.23	Disposizioni e indicazioni particolari. <i>(per memoria)</i>	-
4.24	Linee sulle quali è ammesso lo scambio di comunicazioni verbali registrate fra il regolatore della circolazione e l'agente di condotta.	72
5	GRAFICO SCHEMATICO DEI PRINCIPALI NODI <i>(per memoria)</i>	-
6.1	LINEA PESCARA - TERMOLI (senso dispari).	101-107
6.1.1	Schema unifilare (senso dispari).	102
6.1.2	Fiancata di linea (senso dispari).	103
6.1.3	Fiancata principale (senso dispari).	104
7.1	LINEA TERMOLI - PESCARA (senso pari).	121-127
7.1.1	Schema unifilare (senso pari).	122
7.1.2	Fiancata di linea (senso pari).	123
7.1.3	Fiancata principale (senso pari).	124
6.2	LINEA PESCARA - SULMONA (senso dispari).	141-145
6.2.1	Schema unifilare (senso dispari).	142
6.2.2	Fiancata di linea (senso dispari).	143
6.2.3	Fiancata principale (senso dispari).	144
7.2	LINEA SULMONA - PESCARA (senso pari).	161-165
7.2.1	Schema unifilare (senso pari).	162
7.2.2	Fiancata di linea (senso pari).	163
7.2.3	Fiancata principale (senso pari).	164
8	CIRCOLABILITA' DEI ROTABILI	201-207
9	MASSIMA MASSA RIMORCHIABILE	221-226
	APPENDICE all'FL ad uso del personale dei treni ⁽¹⁾	301
	TABELLA DI ACCESSO ALLE SIGLE COMPLEMENTARI	61.2001
	SIGLE COMPLEMENTARI PESCARA - TERMOLI	62.2001
	SIGLE COMPLEMENTARI TERMOLI - PESCARA	64.2001
	SIGLE COMPLEMENTARI PESCARA - SULMONA	66.2001
	SIGLE COMPLEMENTARI SULMONA - PESCARA	67.2001

(1) Detta appendice è riportata solo nell'FL Rosso ad uso del personale dei treni.

**Sez. 3.1 FL NORME PARTICOLARI CHE INTERESSANO I TRENI,
DA OSSERVARSI IN DETERMINATE LOCALITA' DI
SERVIZIO.****1) FOSSACESIA TORINO DI SANGRO****Dispositivo R.T.B.**

Nella stazione di Fossacesia Torino di Sangro è situato il "Posto di Controllo" dei dispositivi atti al rilevamento della temperatura boccole (R.T.B.); essi sono ubicati per i treni dispari al Km.382+699 e per i treni pari al Km.395+776. L'eventuale segnalazione di allarme dei suddetti dispositivi mantiene, o dispone, a via impedita i relativi segnali di partenza dei binari 2° e 3° per i quali è consentito il libero transito.

2) MONTENERO PETACCIATO**Segnalamento: segnali di avvio su indicatori alti di partenza.**

Nella stazione di Montenero Petacciato sugli stanti degli indicatori alti di partenza appresso elencati sono applicati i segnali di avvio:

Binario	Lato	Ubicazione indicatore alto di partenza	Ubicazione segnale di partenza
1°	Termoli	Sinistra	Sinistra
2°		Destra	Destra

3) ORTONA**a. Segnalamento plurimo di protezione**

La stazione di Ortona, per i treni dispari, sia se istradati sul binario di sinistra, sia se istradati sul binario di destra, è munita di segnalamento plurimo di protezione.

I segnali di protezione esterna portano entrambi accoppiato l'avviso dell'unico segnale di protezione interno, il quale, essendo situato in un tratto a binario unico, è incontrato, ed ha significato, sia per i treni provenienti dal binario di sinistra, sia per quelli provenienti dal binario di destra.

I suddetti segnali di protezione esterna, ubicati in galleria, hanno il relativo segnale di avanzamento treni in posizione bassa (m. 1,60 circa dal piano della rotaia) così come la tabella gialla indicante la protezione esterna che risulta a circa m. 0,40);

La stazione di Ortona è inoltre munita, per entrambe le direzioni di marcia, di apposite tabelle di individuazione del termine dell'itinerario di partenza (inizio piena linea).

b. Dispositivo R.T.B.

Nella stazione di Ortona è situato il “Posto di Controllo” dei dispositivi atti al rilevamento della temperatura boccole (R.T.B.); essi sono ubicati per i treni dispari al Km.367+655 e per i treni pari al Km.375+697. L'eventuale segnalazione di allarme dei suddetti dispositivi mantiene, o dispone, a via impedita i relativi segnali di partenza dei binari 2° e 3° per i quali è consentito il libero transito.

4) PESCARA

a. Segnalamento plurimo

La stazione di Pescara è dotata di segnalamento plurimo così articolato:

- SENSO TRENI DISPARI (segnalamento plurimo di partenza).

La stazione di Pescara è munita di doppio segnalamento di partenza: uno interno e uno esterno.

I segnali di partenza interni comandano l'avanzamento dei treni dai binari del fascio viaggiatori centrale ai binari 1° PN, 2° PN e 3° PN, posti in corrispondenza dell'ex stazione di Pescara Porta Nuova.

I segnali di partenza esterni, muniti di indicatori di direzione e segnali di avvio, assumono la funzione di segnali di blocco e comandano la partenza dei treni dai binari 1° PN, 2° PN e 3° PN per la direzione Termoli e Sulmona. Ai segnali di partenza interni sono accoppiati gli avvisi dei successivi segnali di partenza esterni. Il segnale di partenza esterno relativo al binario di scalo lato Termoli è munito di segnale di avvio, ma non è sussidiato da indicatore di direzione poiché ubicato oltre il punto di diramazione.

- SENSO TRENI PARI (segnalamento plurimo di protezione).

La stazione di Pescara è munita di doppio segnalamento di protezione: uno interno ed uno esterno.

I segnali di protezione esterni, sia per gli arrivi da Termoli che per gli arrivi da Sulmona, proteggono l'ingresso ai binari di circolazione 1° PN, 2° PN e 3° PN.

I segnali di protezione interni proteggono i binari del fascio viaggiatori centrale. Tutti i segnali di protezione esterni e interni sono dotati di segnali di avanzamento quelli di protezione esterni portano accoppiato l'avviso dei successivi segnali di protezione interni.

La stazione di Pescara è inoltre munita, per tutte le direzioni di marcia, di apposite tabelle di individuazione del termine dell'itinerario di partenza (inizio piena linea).

b. Dispositivo R.T.B.

Nella stazione di Pescara è ubicato il “Posto di Controllo” dei dispositivi atti al rilevamento della temperatura boccole (R.T.B.) ubicati al Km.346+042 per i treni dispari della linea Ancona – Pescara, al Km.355+421 per i treni pari della linea Termoli – Pescara e al Km.5+904 per i treni pari della linea Sulmona – Pescara.

L'eventuale segnalazione di allarme dei suddetti dispositivi mantiene, o dispone, a via impedita i segnali di partenza per i quali è consentito il libero transito: segnali di partenza interni dal 2°, 3° e 6° binario, per i treni dispari, e segnali di partenza dal 2° e 3° binario, per i treni pari.

c. Accertamento regolarità coda da parte dell'agente di condotta dei treni viaggiatori che terminano la corsa a Pescara (per i soli treni Pari).

In base all'art. 3/3 della Disposizione di esercizio n° 1/2014 l'agente di condotta dei treni viaggiatori che terminano la corsa a Pescara è tenuto ad accertare la regolarità della coda in arrivo e a comunicarla di propria iniziativa, tramite i telefoni ubicati alle estremità delle pensiline, lungo i marciapiedi e sul piazzale, con M 100b od in mancanza con M 40a, al D.M. di Pescara: "Stazione di Pescara coda treno regolare".

d. Norme per la comunicazione del "pronto treno"

Per i treni aventi origine dai fasci di binari "Porta Nuova" o "Centrale" di Pescara, l'agente di condotta, nell'imminenza dell'ora di partenza, dovrà mettersi in comunicazione con il D.M. operatore (tel. 2338, GSM-R 70209602) il quale provvederà alla tempestiva apertura del segnale interessato.

5) P.M. S.G. TEATINO

Segnalamento (per i soli treni Dispari)

Per i treni dispari provenienti da Pescara, il P.L. Km.5+879 è protetto, ai sensi dell'art. 53/1.a R.S., da segnale di protezione proprio, preceduto da avviso isolato. Al segnale di protezione proprio del P.L. è accoppiato l'avviso del successivo segnale di protezione del P.M. di S.G. Teatino. Il segnale di protezione del P.L. è munito di segnale di chiamata "Agente Treno" (all. 1 punto 2 al R.S.). Quando il segnale suddetto è incontrato a via impedita e la lettera " T " è accesa l'agente di condotta si metterà in comunicazione con il D.C.O.; quest'ultimo, con apposito dispaccio, autorizzerà il superamento del segnale e fornirà le modalità per impegnare il P.L. in parola.

6) PRATOLA P.

Segnalamento (per i soli treni Pari)

Per i treni pari provenienti da Sulmona, i P.L. Km.63+629 e Km.63+007 sono protetti, ai sensi dell'art. 53/1.a R.S., da segnale di protezione proprio, preceduto da avviso isolato. Al segnale di protezione proprio del P.L. è accoppiato l'avviso del successivo segnale di protezione della stazione di Pratola P. Il segnale di protezione dei P.L., oltre alla tabella indicante il numero dei PL protetti, è munito di segnale di chiamata "Agente Treno" (all. 1 punto 2 al R.S.). Quando il segnale suddetto è incontrato a via impedita e la lettera " T " è accesa l'agente di condotta si metterà in comunicazione con il D.C.O.; quest'ultimo, con apposito dispaccio, autorizzerà il superamento del segnale e fornirà le modalità per impegnare i P.L. in parola.

7) S. VITO LANCIANO

Tabella limite di fermata SCMT

Treni Dispari

Binario	Segnale	Ubicaz. tab.	Dist. dal Segn.	Ubicaz. Segn.
2°	S03d	Sinistra	11 m	Sinistra

Treni Pari

Binario	Segnale	Ubicaz. tab.	Dist. dal Segn.	Ubicaz. Segn.
1°	S07s	Sinistra	18 m	Sinistra

8) SCAFA

a. Tabella limite di fermata SCMT

Treni Pari

Binario	Segnale	Ubicaz. tab.	Dist. dal Segn.	Ubicaz. Segn.
1°	4s	Destra	22 m	Sinistra

b. Dispositivo R.T.B. (per i soli treni Pari)

Nella stazione di Scafa l'eventuale segnalazione di allarme dell'impianto atto al rilevamento della temperatura boccole (R.T.B.) ubicato al Km.34+039 mantiene, o dispone a via impedita il segnale di partenza dal binario corretto tracciato; in prossimità di detto segnale è installata la maniglia per il relativo comando di riapertura. L'impianto R.T.B. è attrezzato con il dispositivo per il rilevamento della temperatura degli assi frenati ed ha il posto di controllo nell'Ufficio D.C.O. di Pescara.

9) SULMONA

Dispositivo R.T.B.

Nella stazione di Sulmona è ubicato il "Posto di Controllo" dei dispositivi atti al rilevamento della temperatura boccole (R.T.B.), attrezzati anche con il dispositivo per il rilevamento degli assi frenati, ubicati rispettivamente alle progressive Km.63+048 per i treni dispari della linea Pescara – Sulmona, Km.166+592 per i treni pari della linea Roma – Sulmona e Km.72+459 per i treni dispari della linea Terni – Sulmona.

L'eventuale segnalazione di allarme dei suddetti dispositivi mantiene, o dispone, a via impedita i segnali di partenza per i quali è consentito il libero transito: segnale di partenza "E" dal 2° binario per i treni dispari della linea Pescara-Sulmona, e segnale di partenza "M" dal 2° binario per i treni pari della linea Roma-Sulmona.

Nessun collegamento con i segnali è previsto per i treni dispari della linea Terni-Sulmona.

10) VASTO S. SALVO

a. Dispositivo R.T.B.

Nella stazione di Vasto S.Salvo è situato il “Posto di Controllo” dei dispositivi atti al rilevamento della temperatura boccole (R.T.B.); essi sono ubicati per i treni dispari al Km.407+727 e per i treni pari al Km.420+880. L’eventuale segnalazione di allarme dei suddetti dispositivi mantiene, o dispone, a via impedita i relativi segnali di partenza dei binari 2° e 3° per i quali è consentito il libero transito.

b. Tabella limite di fermata SCMT

Treni Dispari

Binario	Segnale	Ubicaz. tab.	Dist. dal Segn.	Ubicaz. Segn.
5°	S10d	Sinistra	15 m	Sinistra

11) TORRE DEI PASSERI

Dispositivo R.T.B. (per i soli treni Dispari)

Nella stazione di Torre dei Passeri l’eventuale segnalazione di allarme dell’impianto atto al rilevamento della temperatura boccole (R.T.B.) ubicato al Km.34+039 mantiene, o dispone a via impedita il segnale di partenza dal binario corretto tracciato; in prossimità di detto segnale è installata la maniglia per il relativo comando di riapertura. L’impianto R.T.B. è attrezzato con il dispositivo per il rilevamento della temperatura degli assi frenati ed ha il posto di controllo nell’Ufficio D.C.O. di Pescara.

Sez. 3.2 FL NORME PARTICOLARI CHE INTERESSANO L'ESERCIZIO DELLE MANOVRE E LE ATTIVITA' DA SVOLGERSI PRIMA DELLA PARTENZA O DOPO L'ARRIVO DEI TRENI, DA OSSERVARSI IN DETERMINATE LOCALITA' DI SERVIZIO.

1) FOSSACESIA TORINO DI SANGRO

Movimenti di manovra sul piazzale di stazione.

Sui binari V, VI, VII e VIII della stazione di Fossacesia Torino di Sangro le manovre possono essere effettuate senza la presenza dell'agente che svolge la funzione di comando della manovra (manovratore) quando sono regolate dai segnali bassi di manovra, nel rispetto degli artt. 7/29 IPCL e 18/2 ISM.

Il riferimento telefonico dell'Agente che predispose gli istradamenti ed autorizza la manovra è il seguente: cell. FS 3138095440 - tel FS (926) 8332381

2) ORTONA

Norme particolari per l'accesso e/o l'uscita delle manovre dai binari secondari.

Descrizione dell'impianto:

Nella stazione di Ortona per effettuare le operazioni di manovra per l'accesso e l'uscita dai binari secondari è necessario escludere dalla circolazione treni e mezzi d'opera il 1° binario, mediante l'utilizzo della zona di manovra.

Alla zona di manovra è associata la chiave FS marca 30 ubicata alla fine del marciapiede del 1° binario lato Pescara; tale chiave è normalmente inserita e bloccata nell'apposita unità bloccabile individuata dalla sigla "Ch ZM I".

L'estrazione della chiave FS marca 30 è possibile solo a seguito di apposito comando del DCO; la sua estrazione determina la liberazione, dalla relativa unità bloccabile, della chiave FS marca 22 che permette la manovra a mano della comunicazione 102a/b, di accesso ai binari secondari.

Il comando del DCO determina inoltre il bloccamento in posizione normale delle comunicazioni elettriche 7a/b e 8a/b, consentendo la circolazione sul 2° binario.

Il tasto "TI" di liberazione artificiale della chiave marca 30 è reso inattivo e piombato con sigillo cilindrico (senza aletta).

Nel caso in cui, pur avendo il DCO escluso la zona di manovra, non fosse possibile estrarre la suddetta chiave marca 30 occorrerà richiedere lo sbloccamento della chiave marca 22 relativa al "Fd 102" con l'adozione delle norme comuni.

Modalità operative:

Ogni qualvolta sia necessario effettuare dei movimenti di manovra per l'accesso e/o l'uscita dai binari secondari il personale del treno dovrà chiedere verbalmente al DCO la zona di manovra interessata.

L'avvenuto sbloccamento da parte del DCO della relativa chiave dall'unità bloccabile "ChZM" equivale ad autorizzazione alla manovra.

Il personale del treno, prima di iniziare la manovra dovrà sempre estrarre detta chiave dall'unità bloccabile e custodirla personalmente per tutto il tempo di svolgimento della stessa.

Il personale del treno potrà quindi far eseguire la manovra utilizzando, se necessita, la chiave dell'unità bloccabile "Fd".

A manovra ultimata, il personale del treno dovrà riposizionare in posizione normale i deviatori interessati e reinserire nell'unità bloccabile "Fd" la relativa chiave.

Il personale del treno, infine, dovrà reinserire la chiave nell'unità bloccabile "ChZM", dandone avviso verbale al DCO, che provvederà al suo bloccamento.

Con l'inserimento della chiave nell'unità bloccabile "ChZM", il personale del treno conferma che la manovra è ultimata e che sono stati effettuati tutti gli accertamenti e le incombenze previste circa lo stazionamento dei rotabili, la visita ai deviatori, ecc.

3) PESCARA

a. Movimenti di manovra sul piazzale di stazione.

Nell'ambito del piazzale della stazione di Pescara le manovre possono essere effettuate senza la presenza dell'agente che svolge la funzione di comando della manovra (manovratore) quando sono regolate dai segnali bassi di manovra, nel rispetto degli artt. 7/29 IPCL e 18/2 ISM.

Il riferimento telefonico dell'Agente che predisporre gli istradamenti ed autorizza la manovra è il seguente: cell. FS 3138095428 - tel FS (926) 8332269.

b. Manovre regolate con segnali fissi da treni (art. 20/2 I.S.M.)

Per i movimenti di manovra consistenti nel trasferimento di materiali o mezzi di trazione dal fascio Centrale al fascio Porta Nuova e viceversa, può essere utilizzato il normale segnalamento fisso da treni, purché regolarmente funzionante.

Per l'esecuzione di detti movimenti non occorre la scorta del Manovratore.

Il Capo squadra Manovratori che intende effettuare tale movimento di manovra deve prendere contatti con il D.M. (anche attraverso comunicazione radio) il quale, se nulla osta, predisporrà l'itinerario interessato con l'apertura del relativo segnale.

L'itinerario così predisposto autorizza il movimento di manovra esteso fino a:

- al successivo segnale fisso da treni disposto a via impedita;
- al paraurti del binario tronco.

Nei casi di manovra con segnali fissi da treni il segnalamento basso incontrato durante il percorso non ha significato.

4) PORTO DI VASTO

Norme particolari per l'accesso e/o l'uscita delle manovre dai binari secondari.

Descrizione dell'impianto:

Nella stazione di Porto di Vasto per effettuare le operazioni di manovra per l'accesso e l'uscita dai binari secondari è necessario escludere dalla circolazione treni e mezzi d'opera il 4° binario, mediante l'utilizzo della zona di manovra.

Alla zona di manovra è associata la chiave FS marca 30 ubicata nei pressi del segnale di partenza dal 4° binario verso Termoli; tale chiave è normalmente inserita e bloccata nell'apposita unità bloccabile individuata dalla sigla "Ch ZM IV".

L'estrazione della chiave FS marca 30 è possibile solo a seguito di apposito comando del DCO; la sua estrazione determina la liberazione, dalla relativa unità bloccabile, della chiave FS marca 13 per la manovra a mano della scarpa fermacarri (13) e della chiave FS marca 21 per la manovra a mano della comunicazione 103a/b di accesso ai binari del raccordo.

Il comando del DCO determina inoltre il bloccamento in posizione normale delle comunicazioni elettriche 5a/b e 6a/b e del Fd 101, consentendo la circolazione sul 3° binario.

Il tasto "TI" di liberazione artificiale della chiave marca 30 è reso inattivo e piombato con sigillo cilindrico (senza aletta).

Nel caso in cui, pur avendo il DCO escluso la zona di manovra, non fosse possibile estrarre la suddetta chiave marca 30 occorrerà richiedere lo sbloccamento delle chiavi marca 13 e 21 relative rispettivamente alla scarpa fermacarri (13) e al "Fd 103" con l'adozione delle norme comuni.

Modalità operative:

Vedi punto 2) ORTONA (Modalità operative)

5) SULMONA

Movimenti di manovra sul piazzale di stazione.

Nell'ambito del piazzale della stazione di Sulmona le manovre possono essere effettuate senza la presenza dell'agente che svolge la funzione di comando della manovra (manovratore) quando sono regolate dai segnali bassi di manovra, nel rispetto degli artt. 7/29 IPCL e 18/2 ISM.

Il riferimento telefonico dell'Agente che predispone gli istradamenti ed autorizza la manovra è il seguente: cell. FS 3138095488 - tel FS (926) 834315.

6) TERMOLI

Movimenti di manovra sul piazzale di stazione.

Nell'ambito della zona centralizzata del piazzale della stazione di Termoli, alcuni movimenti di manovra sono regolati dai segnali bassi.

Gli istradamenti regolati dai segnali bassi interessano il binario 1° e i binari dal 4° al 6°, la formazione degli istradamenti è affidata al DM di Termoli, telefono FS 999832332 e GSM-R 70283202.

I movimenti di manovra che rispettano tutte le condizioni di cui agli artt. 7/29 IPCL e 18/2 ISM possono avvenire senza la presenza dell'agente che svolge la funzione di comando della manovra (manovratore).

7) VASTO S. SALVO

Norme particolari per l'accesso e/o l'uscita delle manovre dai binari secondari.

Descrizione dell'impianto:

Nella stazione di Vasto S. Salvo per effettuare le operazioni di manovra per l'accesso e l'uscita dai binari secondari è necessario escludere dalla circolazione treni e mezzi d'opera il 5° binario, mediante l'utilizzo della zona di manovra.

Alla zona di manovra è associata la chiave FS marca 30 ubicata nell'intervvia tra il 4° ed il 5° binario spostata lato Pescara rispetto all'asse del F.V.; tale chiave è normalmente inserita e bloccata nell'apposita unità bloccabile individuata dalla sigla "Ch ZM V".

L'estrazione della chiave FS marca 30 è possibile solo a seguito di apposito comando del DCO; la sua estrazione determina la liberazione, dalle relative unità bloccabili, delle chiavi FS marca 23 e 25 che permettono la manovra a mano rispettivamente delle comunicazioni 103a/b e 102a/b di accesso ai binari secondari.

Il comando del DCO determina inoltre il bloccamento in posizione normale delle comunicazioni elettriche 9a/b e 10a/b, consentendo la circolazione sul 4° binario.

Il tasto "TI" di liberazione artificiale della chiave marca 30 è reso inattivo e piombato con sigillo cilindrico (senza aletta).

Nel caso in cui, pur avendo il DCO escluso la zona di manovra, non fosse possibile estrarre la suddetta chiave marca 30 occorrerà richiedere lo sbloccamento delle chiavi marca 23 e 25 relative rispettivamente al "Fd 103" e al "Fd 102" con l'adozione delle norme comuni.

Modalità operative:

Vedi punto 2) ORTONA (Modalità operative)

Sez. 4.1 FL TRATTI DI LINEA SUI QUALI E' AMMESSA LA MARCIA PARALLELA.**Linea Pescara – Termoli**

- Pescara ⇄ Termoli

Sez. 4.3 FL TRATTI DI LINEA SUI QUALI ANCHE DI GIORNO SI DEVE USARE LA SEGNALAZIONE NOTTURNA E DEBONO ESSERE MANTENUTE ACCESE LE LUCI DELLE CARROZZE.**Linea Pescara – Termoli**

- Francavilla ⇄ Vasto S.Salvo

Linea Pescara – Sulmona

- Torre de Passeri ⇄ Bussi

(per memoria)

Sez. 4.7 FL TRATTI DI LINEA E PERIODI PER I QUALI LA NEBBIA E' CONSIDERATA FENOMENO ECCEZIONALE.

Linea	tratto	Periodo dell'anno
Pescara ⇆ Termoli	Pescara ⇆ Termoli	Dal 1° gennaio al 31 dicembre
Pescara ⇆ Sulmona	Pescara ⇆ Sulmona	Dal 1° gennaio al 31 dicembre

Sez. 4.8 FL DISPOSIZIONI RESTRITTIVE PER I BREVI MOVIMENTI DI REGRESSO.

Linea Pescara – Sulmona

- Pescara ⇆ Sulmona

In corrispondenza dei passaggi a livello automatici sono vietati i brevi movimenti di regresso, salvo autorizzazione scritta del D.C.O.; essi restano comunque ammessi, in caso di imminente pericolo, osservando le cautele dell'art. 23/11 R.C.T. e 40/10 I.P.C.L.

Sez. 4.9 FL

LOCALITA' E PUNTI DELLA LINEA OVE ESISTONO SEGNALI A DISTANZA DI VISIBILITA' RIDOTTA O A DISTANZA RIDOTTA RISPETTO AI RELATIVI AVVISI O SITUATI IN POSIZIONE PARTICOLARE.

- Segnale ubicato a sinistra
- Segnale ubicato a destra

SENSO DI MARCIA	LOCALITA' O PUNTI DELLA LINEA	SEGNALE						VISIBILITA' IN METRI	BINARI INTERESSATI	ANNOTAZIONI
		AVISO	PROTEZIONE	PARTENZA	PROTEZIONE P.L.	DI BLOCCO	2^ CATEGORIA			
PESCARA → TERMOLI ⁽¹⁾										
Dispari	Termoli			■				3°		
PESCARA → SULMONA										
Dispari	Pescara			■				3° C, 2° PN		
SULMONA → PESCARA										
Pari	Sulmona			■				1°		
	Pescara		■					1° PN		Segn. Prot. Interno
				■				2° C		

(1) Il Tratto di linea Montenero P. (i) – Termoli dipende dalla D.T.P. di Bari.

Sez. 4.10 FL NORME PARTICOLARI PER L'ESERCIZIO DEI MEZZI DI TRAZIONE ELETTRICI.

LIMITAZIONI AGLI ASSORBIMENTI

- Limitazione relativa alle locomotive E.632 ed E.633

In attesa di potenziamento degli Impianti fissi T.E., onde evitare sistematicamente anomalie alle condutture di contatto, si rende necessario limitare a 1500 Ampere la massima corrente assorbibile dalle locomotive E.632 ed E.633.

- Linea Pescara – Termoli

Nel tratto Tollo C. - Ortona, le locomotive debbono limitare l'assorbimento del circuito di trazione a non più di 1200 Ampere.

(per memoria)

Sez. 4.13 FL NORME PARTICOLARI PER L'ESERCIZIO DELLE LINEE O TRATTI DI LINEA.

1) Linea Pescara – Termoli

- Pescara ⇄ Termoli

Tratto di linea esercitato in CTC/DCO con SCC

I limiti di giurisdizione del DCO con sede a Bari Lamasinata (sez. 3) sono delimitati dalle stazioni porta di Pescara e Termoli.

Regimi di esercizio attuabili nei PdS

Pescara	SP – EDCO
Francavilla	J – SPT – EDCO – AutA/J – AutA/EDCO
Ortona	J – SPT – EDCO
S. Vito Lanciano	J – SPT – EDCO – AutA/J – AutA/EDCO
Fossacesia/T.S.	J – SPT – EDCO – AutA/J
Porto di Vasto	J – SPT – EDCO – AutA/J – AutA/EDCO
Vasto S. Salvo	J – SPT – EDCO – AutA/J – AutA/EDCO(*)
Montenero Petacciato.....	J – SPT – EDCO – AutA/J – AutA/EDCO
Termoli	J – SPT – EDCO

Note:

<i>J</i>	<i>Telecomando</i>
<i>AutA/J</i>	<i>Tracciato Permanente in Telecomando</i>
<i>SPT</i>	<i>Stazione Porta Temporanea</i>
<i>SP</i>	<i>Stazione Porta Permanente</i>
<i>EDCO</i>	<i>Esclusione DCO</i>
<i>AutA/EDCO</i>	<i>Tracciato Permanente in Esclusione DCO</i>
<i>(*)</i>	<i>Regime non attivabile per impianto RTB</i>

Particolarità Impiantistiche

- I segnali indicatori da deviatoio di cui all'art. 69 R.S., hanno le indicazioni ad alto potere rifrangente anziché luminose.
- I PdS non sono dotati dei segnali di chiamata telefonica dell'Agente treno.

Stazionamento rotabili

Nelle stazioni impresenziate è ammesso lo stazionamento dei rotabili, osservando quanto disposto all'art. 7/15 RCT e art. 6 bis IPCL, sui binari di circolazione telecomandati appositamente resi indipendenti; le staffe fermacarri, da apporre agli estremi delle colonne, sono custodite all'interno dell'Ufficio Movimento apribile con chiave telefonica (chiave tripla FS 47/1). Il personale del treno che provvede allo stazionamento dei rotabili deve apporre apposita annotazione sul modulo M. 36 presente in loco, specificando il numero di staffe fermacarri apposte o rimosse. La sosta di un treno su un binario di circolazione non indipendente è comunque eccezionalmente ammessa qualora si debba ricorrere all'invio della locomotiva di soccorso; in tal caso il materiale in sosta, regolarmente frenato, dovrà essere presenziato da un agente del treno.

Si elencano di seguito le stazioni e i relativi binari muniti del dispositivo sosta rotabili:

- | | | | |
|-----------------------|---------------------|------------------|-----------------|
| - Francavilla al Mare | 1° e 4° binario | - Porto di Vasto | 4° binario |
| - Ortona | 1° e 4° binario | - Vasto S. Salvo | 1° e 5° binario |
| - S. Vito Lanciano | 1°, 4° e 6° binario | - Termoli | 1° e 6° binario |
| - Fossacesia T.S. | 1°, 5° e 6° binario | | |

Casse di manovra P.80 e L.90 (istruzioni per la manovra a mano).

Nei P.d.S. telecomandabili, i deviatoi centralizzati possono essere dotati di casse di manovra provviste di manovella anziché di leva per la manovra a mano (punto 1.2.5 e Allegato 7 delle "Istruzioni per l'Esercizio in Telecomando ad uso del personale dei treni"). Per la manovra a mano il personale del treno, dopo aver estratto la chiave dell'unità bloccabile ed averla introdotta e ruotata nella serratura applicata alla cassa di manovra, dovrà ruotare la manovella nel senso (orario o antiorario) richiesto dalla cassa per riportare gli aghi del deviatoio nella posizione voluta. Se la rotazione è contraria a quella richiesta, la manovella si arresta senza alcun danno per la cassa. A manovra ultimata, il personale del treno dovrà estrarre la chiave dalla cassa di manovra e reintrodurla nell'unità bloccabile, osservando le norme previste nelle sopraccitate I.E.T.

Registratori Vocali Postazioni DCO Bari Lamasinata

Presso la sede DCO di Bari Lamasinata è attiva un'apparecchiatura che registra tutte le comunicazioni interessanti le seguenti postazioni telefoniche:

- telefoni fissi (999)(899) 5022 – 6925
- postazioni mobili associate al numero funzionale 71122101.

Ubicazione Telefoni in linea

Km. 364,358 (Fermata di Tollo)
Km. 365,170 PBI 5 e 6d
Km. 365,312 PBI 6 e 5d

Km. 397,950 PBI 13 e 14d
Km. 398,100 PBI 14 e 13d
Km. 398,908 (Fermata di Casalbordino)

2) Linea Pescara – Sulmona

Pescara ⇄ Sulmona

Tratto di linea esercitato con D.C.O.

I limiti di giurisdizione del D.C.O. con sede a Pescara sono delimitati dalle stazioni porta di Pescara e Sulmona.

I posti periferici (P.P.) di PM S. G. Teatino, Chieti, Manoppello, Scafa S. Valentino, Torre dei Passeri, Bussi, Popoli e Pratola Peligna sono dotati di apparato centrale elettrico (semplificato) e sono di norma impresenziati e telecomandati dal D.C.O.; detti P.P. sono presenziabili in S.P.T. o in esclusione D.C.O.

Nelle stazioni impresenziate non è ammesso lo stazionamento dei rotabili sui binari di circolazione (punto 1.4.5 delle "istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni"). Qualora, per altro, si debba eccezionalmente ricorrere, per l'invio della locomotiva di soccorso, alla locomotiva di un treno fermo su un binario di circolazione di un posto impresenziato, ciò è ammesso purché il materiale in sosta, regolarmente frenato, rimanga presenziato da un agente del treno.

Nei P.P. ed in prossimità di alcuni punti singolari della linea (PL, raccordi, imbocchi gallerie, ecc.) è attivo il sistema di telefonia selettiva integrata (STSI) con postazioni telefoniche a chiamata diretta.

Sez. 4.14 FL SCAMBIO MATERIALI FRA STAZIONI E FRA QUESTE E I RACCORDI.

TRADOTTE FRA LOCALITA' E RACCORDI IN REGIME DI INTERRUZIONE DEL BINARIO

La regolamentazione vigente (art. 17 comma 4 RCT) prevede la possibilità di effettuare servizi di tradotta circolanti in regime di interruzione di binario.

Per l'effettuazione delle tradotte e per la prova del freno debbono essere rispettate le norme tecniche della P.G.O.S. (art. 109) e le apposite istruzioni di dettaglio impartite dalle Unità Periferiche interessate.

Di seguito sono riportate le norme generali relative a tale servizio. Ulteriori disposizioni di dettaglio potranno essere emanate in accordo fra Direzione Territoriale Produzione ed Imprese Ferroviarie interessate per disciplinare particolari situazioni di esercizio.

Norme generali di circolazione (presa e consegna dei veicoli dai raccordi) (art.18/24 R.C.T. e 35/5 I.P.C.L.)

Per la circolazione di tali tradotte devono essere osservate le norme generali di seguito riportate.

- a) I moduli di condotta e scorta sono quelli previsti dalla normativa vigente.
- b) Le modalità per l'esecuzione della prova del freno sono quelle previste nell'art. 17 della IEFCA.
- c) Il ricovero della tradotta nella stazione limitrofa deve avvenire, di norma, rispettando il normale aspetto del segnale di protezione.
- d) In entrambe le corse le tradotte devono portare le prescritte segnalazioni di testa e di coda.
- e) Per la circolazione sul tratto interrotto, oltre agli altri documenti già in possesso, con apposito M.40 consegnato/trasmesso dal DM/DCO della stazione che invia la tradotta in linea, sarà comunicato:
 - l'avviso di circolare sul binario interrotto alla circolazione;
 - eventuali prescrizioni occorrenti, l'ora e le modalità per il rientro in stazione;
 - eventuali rallentamenti devono essere prescritti con il normale mod. M.3.
- f) Al personale del treno, in linea e fino al binario di presa e consegna, fanno carico le incombenze relative alla sorveglianza sulla regolare esecuzione di tutte le operazioni che si svolgono fuori dall'ambito della stazione (esecuzione delle manovre, accertamenti sullo stato fisico dei veicoli, presenza di ferrocisterne contenenti merci pericolose, ecc.), cautele per le manovre di carri per i quali esistono restrizioni di manovra segnalate dalle apposite etichette allegato 3 alla I.S.M., ecc.).
- g) Durante l'effettuazione delle tradotte, nei casi previsti, si dovrà garantire il corretto impiego dei radiotelefoni e della valvola portatile di frenatura.

h) Durante la circolazione in linea, per situazioni non contemplate in questa sezione, il personale della condotta dovrà ottemperare nel rispetto della vigente normativa informandone sempre il DCO.

La descrizione dei raccordi in linea nonché le norme particolari per la gestione di ciascuno di essi sono riportate ai successivi punti.

Linea Pescara – Sulmona

Norme da osservare per l'esercizio del raccordo "Interporto d'Abruzzo" allacciato in linea al km 17+956 fra le stazioni di Chieti e di Manoppello.

Ammissibilità all'effettuazione delle tradotte

La terminalizzazione dei trasporti con tradotte dirette al raccordo "Interporto d'Abruzzo" sono ammesse a circolare in regime di interruzione del binario per necessità di movimento.

1. Descrizione dell'impianto

Il raccordo suddetto, ubicato tra le stazioni di Chieti e di Manoppello, è allacciato al binario di linea mediante un deviatoio semplice n° 111a posto al Km 17+956.

Tale deviatoio, collegato con il corrispondente deviatoio n° 111b inserito sul binario del raccordo, forma una comunicazione che realizza l'indipendenza del binario di linea dal raccordo stesso.

Entrambi i deviatii della comunicazione sono assicurati con fermascambi a chiave F.S., muniti di controllo elettrico di efficienza, la cui chiave di risulta marca 17, introdotta e girata nell'Unità Bloccabile (U.B.) "UB111" vi resta vincolata tramite comando individuale del DCO e tramite un bloccamento automatico a seguito di presa di senso del blocco conta-assi da una delle due stazioni limitrofe.

Sul tratto di binario fra i deviatii n° 111a e n° 111b è inserito un terzo punto di conteggio degli assi, collegato in serie con i due pedali di B.ca della tratta Chieti - Manoppello che consente la liberazione del blocco dopo ciascuna corsa della tradotta; in merito si rammenta che, onde evitare un anomalo funzionamento del dispositivo di conteggio, la tradotta non dovrà essere arrestata (né la colonna potrà invertire la marcia) nel tratto di binario compreso fra i suddetti deviatii.

Il raccordo è protetto dai segnali di partenza delle stazioni limitrofe.

Il tratto di binario della comunicazione compresa fra i deviatii n° 111a e n° 111b, il binario del raccordo, il 1° binario e il 2° binario di "presa e consegna" compresi i tronchini e la comunicazione, comprendente i deviatii 220 e 221, che immette sull'asta, sono dotati di elettrificazione e normalmente mantenuti alimentati; in caso di necessità la zona elettrificata del raccordo può essere disalimentata sia tramite apposito sezionatore aereo telecomandabile n° 31 che tramite sezionatore aereo manuale n° 29, ubicati in corrispondenza della comunicazione di accesso al raccordo stesso.

Nel box di servizio, posto in corrispondenza della suddetta comunicazione d'innesto, sono custodite in apposita rastrelliera le seguenti chiavi ad uso del personale della Manutenzione:

- 1) La chiave "Yale" di APERTURA e la leva di manovra del sezionatore aereo manuale n° 29.
- 2) La chiave per consentire l'apertura manuale del sezionatore telecomandabile n° 31.

2. Norme generali di circolazione

Il ritiro e la consegna dei veicoli da e per i binari di presa e consegna vengono eseguiti con tradotte aventi origine e termine nella stazione di Chieti.

Per la circolazione delle tradotte devono essere osservate, oltre alle norme di carattere generale descritte precedentemente, l'ulteriore norma di seguito riportata:

- la tradotta dovrà viaggiare sempre trainata.

2.1 circolazione in una sola interruzione

a) **corsa di andata**

Stazione di Chieti telecomandata:

Il D.C.O. di Pescara, dopo aver interrotto il binario di linea fra Chieti e Manoppello, comunicherà all'agente di condotta della tradotta oltre alle prescrizioni generali riportate in precedenza, le eventuali altre relative:

- al nominativo della stazione di ricovero;
- all'ora del rientro;
- alle modalità di ricovero in stazione.

Il D.C.O. disporrà quindi per la partenza della tradotta **previa predisposizione dell'istradamento**.

Stazione di Chieti presenziata:

Nell'eventualità che la stazione di Chieti fosse presenziata, il D.C.O. dovrà annunciare al D.M. di quest'ultima (ed al D.M. di Manoppello se presenziata) l'interruzione della linea con il dispaccio: *"D.M. di Oggi ha luogo interruzione linea fra Chieti e Manoppello per necessità di movimento – Durante l'interruzione circola tradotta diretta al raccordo Interporto d'Abruzzo, con ricovero nella stazione di Chieti per le ore....."*.

Il D.M. di Chieti disporrà quindi per la partenza della tradotta **previa predisposizione dell'istradamento** dopo aver praticato le prescrizioni di cui sopra nei modi d'uso.

L'agente di condotta giunto sul deviatoio d'innesto al raccordo, si annuncerà al D.C.O. di Pescara che provvederà allo sbloccamento delle chiavi marca 17 e marca 91 (custodite e bloccate rispettivamente nell'U.B.111 e nell'U.B.91). Lo stesso Agente, accertata l'avvenuta liberazione della chiave marca 17 dall'U.B.111 (lampadina accesa a luce bianca), estrarrà detta chiave che, unitamente alla chiave coniugata marca 67, consente la disposizione rovescia della comunicazione. Accertata anche l'avvenuta liberazione (lampadina accesa a luce bianca) preleverà dall'U.B.91 la chiave marca 91 che permette l'apertura del cancello di ingresso e da quest'ultimo la chiave marca 92 che servirà per l'apertura del fermadeviatoio n° 112 (ubicato nelle immediate vicinanze dei binari di "presa e consegna") il cui deviatoio, manovrato a mano in posizione rovescia, permette l'ingresso della tradotta ai binari suddetti.

Fatta entrare la tradotta nel binario del raccordo, l'agente di condotta dovrà, nei limiti del possibile, ridisporre in posizione normale i deviatoi della comunicazione 111a/b, conservando personalmente la chiave marca 17 di risulta; in ogni caso non potranno essere lasciati veicoli in stazionamento sul binario di linea e fra i deviatoi della comunicazione suddetta.

Poiché potrebbe verificarsi, in caso di guasto, la mancata liberazione delle chiavi marca 17 e marca 91 dalle U.B., (lampadina LIB spenta), il D.C.O. dovrà autorizzare

con dispaccio l'azionamento del/dei Tasti di Liberazione (T.L.) dell'U.B. ed il prelievo della relativa chiave con le seguenti formule:

- **U.B.111**

“Agente di condotta alla tradotta, per la manovra dei deviatori della comunicazione n° 111a/b togliete il sigillo ed azionate tasto T.L. dell'U.B. n°111 e prelevate la relativa chiave.”

- **U.B.91**

“Agente di condotta alla tradotta, per l'apertura cancello togliete il sigillo ed azionate tasto T.L. dell'U.B. n°91 e prelevate la relativa chiave.”

L'Agente di condotta alla tradotta provvederà a spiombare ed azionare il Tasto di Liberazione, il sigillo di risulta dovrà essere lasciato all'interno della garitta telefonica ed il tasto dovrà essere sigillato dall'Agente della Manutenzione.

Nell'eventualità che il Tasto di Liberazione venga rinvenuto spiombato dall'agente di condotta della tradotta, per l'estrazione della chiave, dovrà essere attuata la procedura di cui sopra.

b) corsa di ricovero

Considerato che, con apposita prescrizione dovrà essere stabilita l'ora entro la quale la tradotta dovrà ricoverarsi a Chieti, le operazioni di manovra sui binari di appoggio devono essere completate per tempo affinché sia rispettata tale ora.

Pertanto l'agente di condotta, uscita la tradotta dai binari di presa e consegna, ridisporrà il deviatore 112 in posizione normale ritirando dal fermadeviatore la chiave marca 92, indi, percorso il binario del raccordo, provvederà a manovrare i deviatori della comunicazione 111a/b di innesto in posizione rovescia, farà avanzare la tradotta dal raccordo immettendola in piena linea, ridisporrà i deviatori stessi in posizione normale e, dopo eseguita la visita scambi, reintrodurrà la chiave marca 17 nell'U.B., chiuderà il cancello e, prelevata la chiave marca 91, la introdurrà nell'apposita U.B. dandone avviso verbale al D.C.O. che provvederà per il loro bloccamento. L'agente di condotta con tale operazione confermerà implicitamente di aver effettuato, con esito regolare, la visita agli scambi della comunicazione di accesso al raccordo e che nulla si oppone al libero passaggio dei treni in corrispondenza del raccordo stesso.

Al termine delle operazioni, qualora sia stato utilizzato il tasto Tasto di Liberazione delle U.B, l'agente di condotta della tradotta, predisposta la comunicazione/cancello in posizione normale/chiusura, reintrodotta/e chiave/i 17 e/o 91 nelle U.B., dovrà comunicare con dispaccio al D.C.O.:

- **U.B.111**

“D.C.O Pescara chiave marca 17 reintrodotta e girata nella U.B.111”.

- **U.B.91**

“D.C.O. Pescara chiave marca 91 reintrodotta e girata nella U.B.91”.

Avvenuto il ricovero della tradotta nella stazione di Chieti, l'agente di condotta o il D.M. che eventualmente presenza la stazione, accertato nei modi d'uso il completo ricovero della tradotta, ne darà avviso al D.C.O. con il dispaccio: *“D.C.O. Pescara tradotta proveniente dal raccordo Interporto d'Abruzzo ricoverata a Chieti”.*

Qualora, dopo il ricovero della tradotta il Blocco conta-assi resti indebitamente occupato, l'agente di condotta, l'eventuale D.M. e il D.C.O., per l'azionamento del TLBca, si atterranno alle norme regolamentari.

Il D.C.O. ricevuto il dispaccio di cui sopra provvederà a riattivare il binario di linea alla circolazione ed eventualmente annunciare il termine dell'interruzione alle stazioni presenziate.

2.2 circolazione in intervalli diversi

Qualora fosse preventivamente stabilito, oppure nel caso in cui si presuma che le operazioni di manovra sui binari di appoggio non possano essere portate a termine per l'ora prevista, le corse di andata e ritorno potranno essere effettuate utilizzando due distinte interruzioni.

In questa eventualità valgono le norme descritte al precedente punto 2.1 ad eccezione di quanto di seguito riportato in relazione al ricovero all'interno del raccordo e per la successiva uscita dallo stesso.

L'agente di condotta, come da accordi o per constatata impossibilità a rientrare in stazione per l'ora stabilita, reinererà la chiave marca 17 nell'U.B..

Indi, effettuata la visita scambi e constatato che nulla si oppone al libero passaggio dei treni, trasmetterà al D.C.O. di Pescara il dispaccio *"D.C.O. Pescara Tradotta ricoverata nel raccordo Interporto d'Abruzzo. Impianto disposto per il libero passaggio dei treni, chiave marca 17 reintrodotta e girata nell'U.B."*.

Il D.C.O., ricevuto il dispaccio, potrà riattivare il binario con le modalità descritte al precedente punto 2.1.

Per il periodo in cui il personale della tradotta opera all'interno del raccordo non occorre la reintroduzione della chiave del cancello marca 91 nell'apposita U.B.

L'agente di condotta non potrà uscire dal raccordo se non dietro esplicito nulla osta del D.C.O. di Pescara il quale, a tal fine, dopo espletate le già descritte incombenze per una nuova interruzione, autorizzerà la corsa di ritorno con il dispaccio: *"Agente di condotta tradotta nulla osta effettuazione corsa di ritorno tradotta diretta a Chieti su binario interrotto alla circolazione, rispettando le prescrizioni impartite in vostro possesso"*

2.3 interruzione alle comunicazioni - norme particolari

In caso di interruzione delle comunicazioni successivamente all'inoltro della tradotta in regime di interruzione del binario, il D.C.O. di Pescara dovrà ritenere la linea interrotta fino al ricovero della stessa.

L'agente di condotta della tradotta, qualora abbia precedentemente comunicato con dispaccio al D.C.O. di Pescara il ricovero all'interno del raccordo, constatata l'interruzione delle comunicazioni, dovrà astenersi da qualsiasi iniziativa e dovrà attendere un eventuale ordine scritto dal D.C.O. che lo autorizzi ad effettuare la corsa di ritorno.

(per memoria)

(per memoria)

(per memoria)

(per memoria)

Sez. 4.15 FL UBICAZIONE, LUNGHEZZA ED ATTREZZAGGIO DELLE GALLERIE .

Per tutte le gallerie d'estensione superiore o uguale a 1.000 metri sono state indicate le principali caratteristiche nel prospetto seguente. Inoltre, per quelle con estensione > a 5.000 metri (Galleria Diavolo, S. Giovanni e di Vasto), è stata redatta anche una scheda integrativa di maggior dettaglio.

1) Tabella infrastruttura

Linea	Denominazione galleria	Progressive		Lunghezza in metri	Uscite progressive	Ubicazione telefoni fissi	Cavo fessurato	Diffusione sonora	Cadenzamento citofoni	Cadenzamento pulsanti illuminazione emergenza	Cadenzamento nicchie e nicchioni	Ubicazione dispositivi fissi di corto circuito	Ubicazione dei piani a raso	Impianto idrico
		dal km	al km											
Pescara – Termoli	Nuovo Riccio	367,682	370,481	2.799	-	367,943 368,540 368,972 370,332	si	no	-	-	ogni 25 m circa	-	-	no
	Moro	373,177	375,188	2.011	-	373,266 374,225 375,191	si	no	-	-	Nicchia n.1 al Km 373,223 Nicchia n.88 al Km 375,133 Nicchie ogni 25 m Nicchioni ogni 250 m	-	Presso Stazione di S.Vito Km 378,300 circa	no
	Cintioni	375,697	377,785	2.088	-	375,689 376,311 376,972 377,790	si	no	-	-	Nicchia n.1 al Km 375,705 Nicchia n.94 al Km 377,770 Nicchie ogni 25 m Nicchioni ogni 250 m	-	Presso Stazione di S.Vito Km 378,300 circa	no

(1) da intendersi eventuali finestre, pozzi, ecc. presenti lungo la galleria;

(2) chilometrica FS

Linea	Denominazione galleria	Progressive		Lunghezza in metri	Uscite progressive	Ubicazione telefoni fissi	Cavo fessurato	Diffusione sonora	Cadenzamento citofoni	Cadenzamento pulsanti illuminazione emergenza	Cadenzamento nicchie e nicchioni	Ubicazione dispositivi fissi di corto circuito	Ubicazione dei piani a raso	Impianto idrico
		dal km	al km											
Segue Pescara – Termoli	S. Giovanni Vedi scheda integrativa	378,467	387,778	9.311	Via di fuga valle grande km 382,303 circa camino non fornito di accesso alla linea km 383,653 circa	A partire dal Km 378,474 ogni 500 m circa Fino al km 387,785	si	si	Tratto da km 383,734 a km 384,693 senza telefoni km 0,959 ogni 250 m circa	ogni 125 m	Tratto da km 383,734 a km 384,693 senza nicchie e nicchioni km 0,959 Nicchia n.1 al Km 378,482 Nicchia n.335 al Km 387,766 Nicchie ogni 25 m circa Nicchioni ogni 250 m Circa Cameroni ogni 1500 m Circa	-	Lato Imbocco Nord Presso Stazione di S.Vito Km 378,300 circa Lato Imbocco Sud presso la stazione di Fossacesia Torino di Sangro Km 388,740 circa	Solo nei nicchioni binario dispari o lato sn galleria ogni 250 m circa

(1) da intendersi eventuali finestre, pozzi, ecc. presenti lungo la galleria;
(2) chilometrica FS

Linea	Denominazione galleria	Progressive		Lunghezza in metri	Uscite progressive	Ubicazione telefoni fissi	Cavo fessurato	Diffusione sonora	Cadenzamento citofoni	Cadenzamento pulsanti illuminazione emergenza	Cadenzamento nicchie e nicchioni	Ubicazione dispositivi fissi di corto circuito	Ubicazione dei piani a raso	Impianto idrico
		dal km	al km											
Segue Pescara – Termoli	Diavolo Vedi scheda integrativa	389,843	395,112	5.200	-	A partire dal Km 389,845 ogni 500 m circa Fino al km 395,045	si	si	ogni 250 m circa	ogni 125 m circa	Nicchia n.1 al Km 389,858 Nicchia n.215 al Km 395,097 Nicchie ogni 25 m circa Nicchioni ogni 250 m circa Cameroni ogni 1500 m circa	-	Lato Imbocco Nord Presso la nuova stazione di Fossacesia Torino di Sangro Km 388,740 circa Lato Imbocco Sud presso S.S.16 Km 395,700 circa	Solo nei nicchioni binario dispari o lato sn galleria ogni 250 m circa

(1) da intendersi eventuali finestre, pozzi, ecc. presenti lungo la galleria;
(2) chilometrica FS

Linea	Denominazione galleria	Progressive		Lunghezza in metri	Uscite progressive (1) (2)	Ubicazione telefoni fissi (2)	Cavo fessurato si/no	Diffusione sonora si/no	Cadenzamento citofoni	Cadenzamento pulsanti illuminazione emergenza	Cadenzamento nicchie e nicchioni	Ubicazione dispositivi fissi di corto circuito (2)	Ubicazione dei piani a raso (2)	Impianto idrico si/no
		dal km	al km											
Segue Pescara – Termoli	Sinello	400,368	402,680	2.312	-	402,483	si	no	-	-	Nicchia n.1 al Km 400,383 Nicchia n.88 al Km 402,665 Nicchie ogni 25 m circa	-	-	no
	Vasto Vedi scheda integrativa	407,788	413,832	6.824	Finestra 407,950 circa	A partire dal Km 408,020 ogni 500 m circa Fino al km 413,297	si	si	ogni 250 m circa	ogni 125 m circa	Nicchia n.1 al Km 407,808 Nicchia n.297 al Km 413,926 Nicchie ogni 25 m circa Nicchioni ogni 250 m circa Cameroni ogni 1500 m circa	-	Finestra km 407,950 circa Imbocco sud km 413,850 circa	Solo nei nicchioni binario dispari o lato sn galleria ogni 250 m circa

(1) da intendersi eventuali finestre, pozzi, ecc. presenti lungo la galleria;
(2) chilometrica FS

SCHEDE INTEGRATIVE DI DETTAGLIO:

Attrezzatura per l'emergenza delle gallerie S. GIOVANNI, DIAVOLO e VASTO

- **Cavo fessurato:** presente
- **Modalità d'attivazione delle postazioni telefoniche di EMERGENZA:**
 - (a) *Chiamata di emergenza da colonnina SOS (una ogni 250 metri sia sul binario dispari che pari, in corrispondenza dei nicchioni sempre illuminati).*

La chiamata si attiva premendo il fungo rosso posto sulla colonnina. Tale operazione attiverà una chiamata al DCO di Bari Lamasinata che gli permette anche l'individuazione della posizione del chiamante. Successivamente alla chiamata, il DCO entrerà in contatto sulla colonnina SOS, e potrà dialogare con il chiamante.
 - (b) *Diffusione sonora all'interno della galleria*

Il DCO di Bari Lamasinata, dalla sua postazione può effettuare annunci all'interno della galleria, selezionando ciascuna colonnina SOS o l'intera galleria attraverso i diffusori sonori.
- **Modalità di attivazione postazioni telefoniche STSI:**

Dopo aver aperto lo sportello con l'apposita chiave tripla, alzare il microtelefono e pigiare uno dei pulsanti che riportano la seguente dicitura:
"diretta DCO"
"diretta DOTE"
Questo permette di effettuare una chiamata diretta con detti agenti.
- **Modalità di attivazione dell'illuminazione di emergenza:**

L'interno dei nicchioni (uno ogni 250 m circa) sono permanentemente illuminati. Le luce di emergenza sono posizionate su entrambe i lati della galleria con un passo di 15 m sfalsato, pertanto ogni 7,5 m è rilevabile un lampada. L'attivazione di questa illuminazione è possibile da un pulsante con luce blu posto ogni 125 m circa. Attenzione la luce è temporizzata, si spegne automaticamente dopo circa un'ora.

- **Ubicazione Nicchie/Nicchioni e descrizione del materiale di emergenza disponibile:**

SOLO nei NICCHIONI (ogni 250 m circa) lato binario Dispari o lato Sinistro sono presenti tre manichette da 30 m ed una lancia e un attacco alla condotta idrica.

In tutti gli altri NICCHIONI (ogni 250 m circa) pari e dispari sono presenti: 1 ascia, 100 mascherine, quadro emergenza con 200 m di cavo, un proiettore da 1000W e uno di scorta, un treppiede, una presa di corrente.

In tutte le NICCHIE pari/dispari è presente una cassetta contenente 50 mascherine.

2) SCENARI INCIDENTALI IPOTIZZATI

N°	Scenario	vedi punto
1	Assistenza di un convoglio in caso di avaria tecnica.	2.1
2	Incidente ad un treno merci con deragliamento di uno o più rotabili.	2.2
3	Incidente ad un treno passeggeri con deragliamento di uno o più rotabili.	2.3
4	Principio d'incendio su di un treno merci fermo in galleria.	2.4
5	Principio d'incendio su di un treno passeggeri fermo in galleria.	2.5
6	Incidente ad un treno merci con trasporto di merci pericolose, con deragliamento di uno o più rotabili.	2.6
7	Incidente coinvolgente un treno merci con trasporto di merci pericolose ed un treno passeggeri, con principio d'incendio.	2.7

Le modalità per gestire l'eventuale esodo dei passeggeri sono riportate nei successivi punti 3 e 4.

Quanto riportato nel presente estratto non è da ritenere sostitutivo del Piano di Emergenza Interno e delle altre norme vigenti.

2.1 Assistenza ad un convoglio in caso di avaria tecnica

In caso di problemi tecnici all'interno della galleria, il PdC provvede a dare al DCO immediato preavviso verbale di soccorso.

Il PdA deve avvisare i passeggeri e gestire eventuali situazioni di panico.

Il DCO, ricevuto prima l'avviso poi la conferma dal PdC dell'anormalità in atto, li estende al DCCM e si adopera, per quanto di sua competenza.

Il DCCM dispone, se necessario, per l'esodo dei viaggiatori dalla galleria, secondo la procedura prevista nel successivo punto 3.

2.2 Incidente ad un treno merci con deragliamento di uno o più rotabili

Il PdC, presumendo prioritariamente l'ingombro dell'altro binario, provvede con i mezzi di segnalazione a sua disposizione, a proteggere prontamente l'ostacolo segnalandolo ai treni circolanti sul binario attiguo. Deve al contempo lanciare la "chiamata di emergenza" con il terminale GSM-R (NEAT Parte II sez. I) ed avvisare prontamente il DCO.

Il DCO interrompe la circolazione sul binario attiguo, ed avvisa il DCCM; se necessario, richiede al DOTE la toltensione ricevendone conferma.

2.3 Incidente ad un treno passeggeri con deragliamento di uno o più rotabili

Il PdC, presumendo prioritariamente l'ingombro dell'altro binario, provvede con i mezzi di segnalazione a sua disposizione, a proteggere prontamente l'ostacolo segnalandolo ai treni circolanti sul binario attiguo. Deve al contempo lanciare la "chiamata di emergenza" con il terminale GSM-R (NEAT Parte II sez. I) e avvisare prontamente il DCO.

Il DCO interrompe la circolazione sul binario attiguo, ed avvisa il DCCM; se necessario, richiede al DOTE la toltensione ricevendone conferma.

Il PdC si coordina con il PdA ed entrambi effettuano le operazioni previste dalle Disposizioni di dettaglio della Impresa Ferroviaria.

Il PdA si attiva per quanto di competenza avvisando i passeggeri e prestando loro assistenza, gestisce eventuali situazioni di panico e collabora con il PdC nella protezione dell'ostacolo.

Il DCCM dispone, se necessario, per l'esodo dei passeggeri dalla galleria, secondo quanto previsto nel punto 3.

2.4 Principio di incendio su di un treno merci fermo in galleria

Il PdC porta, se possibile, il treno fuori della galleria o, in caso contrario, arresterà il treno prioritariamente in corrispondenza di una uscita/accesso se esistente; provvede, ove previsto, al contempo a lanciare la "chiamata di emergenza" con il terminale GSM-R (NEAT Parte II sez. I) e ad avvisare prontamente il DCO.

Il PdC, per quanto possibile e di competenza, deve attivarsi con i mezzi a disposizione per contrastare il principio d'incendio ed immobilizzare il convoglio.

Il PdC effettua le operazioni previste dalle Disposizioni di dettaglio della Impresa Ferroviaria.

Il PdC fornisce tutte le notizie utili possibili e richiede, se necessario, il soccorso tecnico (vedi precedente punto 2.1).

Il DCO adotta i relativi provvedimenti di esercizio e, se necessario, richiede al DOTE la toltensione ricevendone conferma.

2.5 Principio di incendio su di un treno passeggeri fermo in galleria

Il PdC, venutone a conoscenza (avvisato eventualmente anche dal PdA), porta, se possibile, il treno fuori della galleria o, in caso contrario, arresterà il treno prioritariamente in corrispondenza di una uscita/accesso se esistente; provvede, ove previsto, al contempo a lanciare la "chiamata di emergenza" con il terminale GSM-R (NEAT Parte II sez. I) e ad avvisare prontamente il DCO.

Il PdC si coordina con il PdA.

Il PdC, per quanto possibile e di competenza, deve attivarsi con i mezzi a disposizione per contrastare il principio d'incendio ed immobilizzare il convoglio.

Il PdC fornisce tutte le notizie utili possibili e richiede, se necessario, il soccorso tecnico (vedi precedente punto 2.1).

Il PdA si attiva per quanto di competenza avvisando i passeggeri e prestando loro assistenza, mette in atto le opportune azioni di evacuazione delle persone verso zone protette e sicure, gestisce eventuali situazioni di panico e collabora con il PdC nella protezione della zona interessata.

Il PdC con il PdA effettuano le operazioni previste dalle Disposizioni di dettaglio della Impresa Ferroviaria.

Il DCO avvisa il DCCM.

Il DCO adotta i relativi provvedimenti di esercizio e, se necessario, richiede al DOTE la toltensione ricevendone conferma.

Il DCCM dispone, se necessario, per l'esodo dei passeggeri dalla galleria, secondo quanto previsto nel punto 3.

2.6 Incidente ad un treno merci con trasporto di merci pericolose, con deragliamento di uno o più rotabili

Il PdC, presumendo prioritariamente l'ingombro dell'altro binario, provvede con i mezzi di segnalazione a sua disposizione e non mettendo a repentaglio la propria incolumità, a proteggere prontamente l'ostacolo segnalandolo ai treni circolanti sul binario attiguo. Deve al contempo lanciare la "chiamata di emergenza" con il terminale GSM-R (NEAT Parte II sez. I) e avvisare prontamente il DCO **fornendo in particolare notizie utili riguardanti il trasporto di merci pericolose (codice ONU e codice PER)** nonché le ulteriori informazioni previste dalle "Norme particolari per il trasporto delle merci pericolose ad uso del personale di condotta" (NCR Parte I).

Il DCO interrompe la circolazione sul binario attiguo, ed avvisa il DCCM; se necessario, richiede al DOTE la toltensione ricevendone conferma. Inoltre lo stesso adotta i relativi provvedimenti di circolazione.

Il PdC deve mettersi in condizioni di sicurezza o, se è il caso, abbandonare la galleria servendosi delle vie di esodo più idonee ed attenersi scrupolosamente alle successive indicazioni date dal DCCM.

2.7 Incidente coinvolgente un treno merci con trasporto di merci pericolose ed un treno passeggeri, con principio di incendio

Il PdC, presumendo prioritariamente l'ingombro dell'altro binario, provvede con i mezzi di segnalazione a sua disposizione e non mettendo a repentaglio la propria incolumità, a proteggere prontamente l'ostacolo segnalandolo ai treni circolanti sul binario attiguo. Deve al contempo lanciare la "chiamata di emergenza" con il terminale GSM-R (NEAT Parte II sez. I) e avvisare prontamente il DCO **fornendo in particolare notizie utili riguardanti il trasporto di merci pericolose (codice ONU e codice PER)** nonché le ulteriori informazioni previste dalle "Norme particolari per il trasporto delle merci pericolose ad uso del personale di condotta" (NCR Parte I).

Il DCO interrompe la circolazione sul binario attiguo, ed avvisa il DCCM; se necessario, richiede al DOTE la toltensione ricevendone conferma. Inoltre lo stesso adotta i relativi provvedimenti di circolazione.

Il PdC si coordina con il PdA.

Il PdT, per quanto possibile e di competenza e non mettendo a repentaglio la propria incolumità, deve attivarsi con i mezzi a disposizione per contrastare il principio d'incendio.

Il PdA si attiva per quanto di competenza avvisando i passeggeri e prestando loro assistenza, mette in atto, se possibile, le opportune azioni di evacuazione delle persone verso zone protette e sicure, gestisce eventuali situazioni di panico e collabora con il PdC nella protezione della zona interessata.

Il DCCM dispone, se necessario, per l'esodo dei passeggeri dalla galleria, secondo quanto previsto nel punto 3.

3) ESODO DEI PASSEGGERI DALLA GALLERIA

L'esodo da un treno fermo in galleria, salvo il caso di imminente pericolo, deve essere autorizzato dal DCCM previa conferma del DCO di avvenuto arresto della circolazione in galleria.

Durante la fase decisionale:

- salvo il caso di imminente pericolo il Personale di Condotta (PdC), il Personale di Accompagnamento (PdA) e, se presente, il Personale dei Servizi di Assistenza a Bordo (PSAB) si asterranno da diffondere informazioni circa l'eventualità di abbandonare il treno, così da evitare l'insorgere di situazioni di panico che possono spingere i passeggeri ad abbandonare intempestivamente le vetture e occupare la sede ferroviaria con la circolazione dei treni in atto;
- PdC e PdA, attraverso la segnaletica di emergenza, individueranno la via di esodo più favorevole (imbocco o uscita di emergenza), che comunicheranno al DCCM, per il tramite del DCO, in modo che questi possa indirizzarvi i soccorsi. In caso di fumo o di incendio la scelta cadrà comunque sul percorso più agevole, indipendentemente dalla distanza dall'imbocco o dall'uscita di emergenza più prossimi;
- il PdA informerà il DCCM, per il tramite del DCO, dell'eventuale presenza a bordo di passeggeri con disabilità o mobilità ridotta;
- il PdA, con la collaborazione del PSAB, se presente, quantificherà il numero di passeggeri presenti, per dare successivamente conferma dell'avvenuto completo sgombero;
- il PdA, con la collaborazione del PSAB, se presente, gestirà eventuali situazioni di panico e darà assistenza ai passeggeri.

Una volta dato l'ordine di esodo:

- il DCCM indirizza i VVF e gli altri Enti esterni all'uscita (imbocco o uscita di emergenza) che il Personale del Treno (PdT) gli avrà indicato;
- il PdA, con la collaborazione del PSAB, se presente, darà le necessarie istruzioni ai passeggeri, **come riportato nel seguente punto 4**, guidandoli e facilitandone l'esodo attraverso le vie di fuga precedentemente individuate;
- il PdA, con la collaborazione del PSAB, se presente, aiuterà durante le operazioni di esodo i passeggeri con disabilità o mobilità ridotta;
- l'esodo ordinato deve normalmente prevedere l'evacuazione di una vettura per volta, iniziando da quelle più a rischio;
- la Squadra per l'Intervento di RFI (SdI) valuterà, in funzione della posizione del treno rispetto allo sviluppo della galleria, di intervenire, se possibile, con mezzi d'opera a motore per facilitare l'esodo. Comunque coadiuverà il PdA nell'assistenza ai passeggeri;
- il PdT si accerta, ove le condizioni lo consentano, che tutti i passeggeri abbiano abbandonato il treno ed alla fine delle operazioni di evacuazione, ne informerà il DCCM per il tramite del DCO.

4) INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE SUI COMPORAMENTI DA TENERE IN GALLERIA IN CASO DI DISCESA DAL TRENO A SEGUITO DEL VERIFICARSI DI UN'EMERGENZA

Per un ordinato e rapido esodo dalla galleria è necessario attenersi alle istruzioni fornite dal personale ferroviario direttamente o mediante gli impianti di diffusione sonora, prestando comunque osservanza alle seguenti indicazioni di carattere generale:

- 1) Una volta discesi dal treno occorre dirigersi verso la direzione più opportuna per l'esodo seguendo le indicazioni fornite dal personale ferroviario e/o i cartelli segnaletici affissi sulla parete della galleria, ove presenti;
- 2) La galleria dovrà essere percorsa camminando esclusivamente sul marciapiede laterale della stessa evitando di invadere i binari;
- 3) L'attraversamento dei binari, se necessario per raggiungere l'uscita, deve essere preventivamente autorizzato dal personale ferroviario;
- 4) Durante l'esodo, occorre mantenere la calma, non spingere o accalcarsi con le persone che precedono, non creare allarmismo;
- 5) Aiutare, per quanto possibile, le persone a mobilità ridotta;
- 6) Una volta raggiunta l'uscita, occorre non disperdersi e seguire le istruzioni impartite dalle squadre di soccorso.

For an orderly and efficient evacuation in a tunnel please follow the instructions provided by the train personnel either or over the train P.A. system, while bearing in mind the following general indications:

1. *Once off the train, you must head in the most appropriate direction for evacuation by following the indications of the train personnel and/or, if there are, the signs on the tunnel walls;*
2. *While in the tunnel, walk along the side pavement only and be sure to avoid encroaching on the tracks;*
3. *Crossing of the tracks, if required in order to reach the exit, must be authorised in advance by the train personnel;*
4. *During the evacuation you must keep calm at the all times. Avoid pushing or crowding the people in front and do not panic;*
5. *People with reduced mobility should be helped as much as possible;*
6. *On reaching the exit, remain in the area and follow the instructions provided by rescue teams.*

Pagina lasciata intenzionalmente in bianco

Sez. 4.20 FL PRINCIPALI UTENZE TELEFONICHE.

Località di servizio	Numero associato telefonia mobile GSM-R
D.C.O. BARI LAMAS.(Pescara – Termoli)	71122101
D.C.O. PESCARA – SULMONA	71091001
PESCARA	70209602
FRANCAVILLA ⁽¹⁾	70136702
ORTONA ⁽¹⁾	70196002
S.VITO L. ⁽¹⁾	70260102
FOSSACESIA / TORINO DI SANGRO	70135902
PORTO DI VASTO ⁽¹⁾	70225202
VASTO S. SALVO ⁽¹⁾	70299802
MONTENERO PETACCIATO ⁽¹⁾	70181402
TERMOLI	70283202
P.M. S.G. TEATINO ⁽¹⁾	70217902
CHIETI ⁽¹⁾	70109102
MANOPPELLO ⁽¹⁾	70163702
SCAFA ⁽¹⁾	70266802
TORRE DE PASSERI ⁽¹⁾	70288202
BUSSI ⁽¹⁾	70076402
POPOLI ⁽¹⁾	70224102
PRATOLA P. ⁽¹⁾	70228502
SULMONA	70279802

Altre utenze telefoniche	Numero telefono	
	FS	GSM-R
NOTE	999 6035	71095403
NUCLEO TERRITORIALE M3M40 - BARI	999 6232 / 6233	31380 10181

(1) Stazione che normalmente non ha il telefono cellulare associato.

Sez. 4.21 FL LINEE SULLE QUALI SONO ATTIVI PARTICOLARI SISTEMI DI COLLEGAMENTO TERRA-TRENO.

Linea o tratti di linea	CHIAMATA DI EMERGENZA SISTEMA GSM-R UTILIZZABILE
Pescara ⇄ Termoli	X
Pescara ⇄ Sulmona	X

Sez. 4.24 FL LINEE SULLE QUALI È AMMESSO LO SCAMBIO DI COMUNICAZIONI VERBALI REGISTRATE FRA IL REGOLATORE DELLA CIRCOLAZIONE E L'AGENTE DI CONDOTTA.

Sulle linee e i tratti di linea e nelle località di servizio sotto indicati è ammesso lo scambio di comunicazioni verbali registrate fra il regolatore della circolazione e l'agente di condotta nei casi e con le modalità previste dalle apposite procedure di interfaccia.

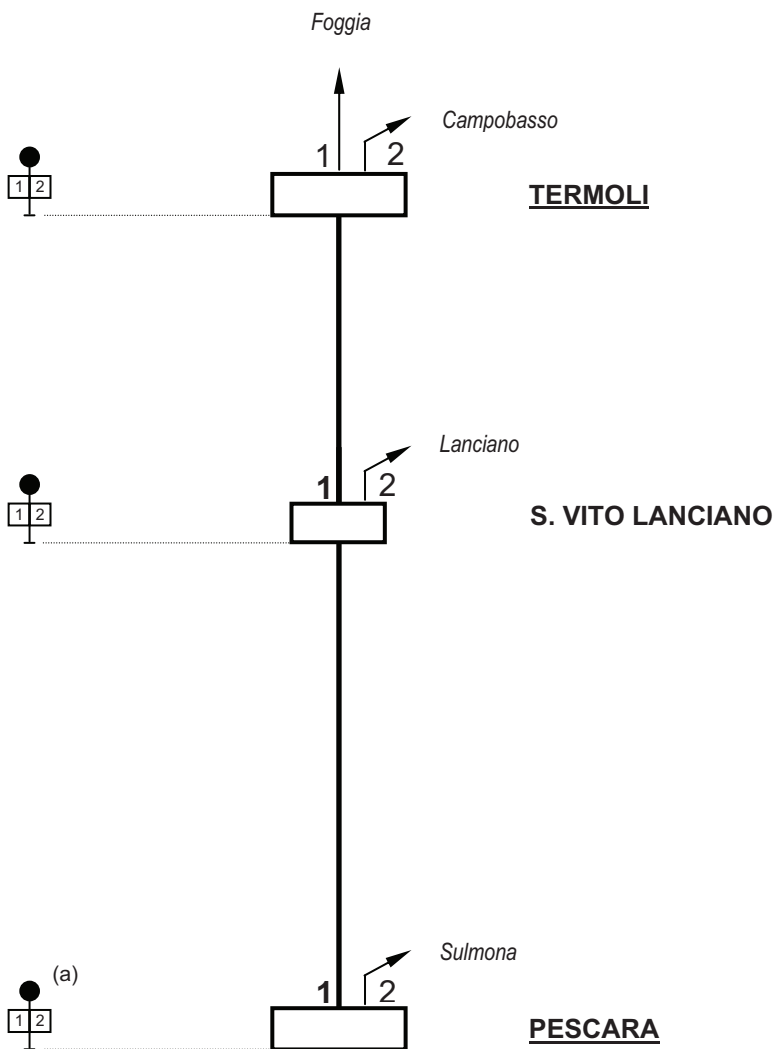
Linea Pescara – Termoli

Pescara ⇄ Termoli

Cap. 6.1 FL

LINEA PESCARA - TERMOLI (SENSO DISPARI)

Sez. 6.1.1 FL SCHEMA UNIFILARE PESCARA - TERMOLI



(a) Segnalamento di partenza esterno.









Sez. 6.1.2 FL FIANCATA DI LINEA PESCARA - TERMOLI

Linea PESCARA - TERMOLI

Grado di frenatura	Velocità massima Km/h				Progr. Chilom.	LOCALITA' DI SERVIZIO	Velocità massima Km/h B. DESTRA				Grado di frenatura
	A	B	C	P			A	B	C	P	
la	60	65	70	80	349,97	<u>PESCARA</u>	60	65	70	80	la
					351,31	<i>Pescara P.N.</i>					
					352,53	<i>Pescara Tribunale</i>					
	115	120	125	135		Cippo Km. 353,000	115	120	125	135	
140	150	150	150		Cippo Km. 355,000	140	150	150	150		
la₂					359,10	Francavilla					
					364,36	<i>Tollo</i>					
	120	125	130			Cippo Km. 367,000	120	125	130		
	90	95	100	115		Imb. gall. Cimitero Km. 370,662	90	95	100	115	la₂
II					371,88	Ortona					
	140	150	150	150		Cippo Km. 373,000	140	150	150	150	
					378,14	S. VITO L.					
					388,38	Fossacesia/T.S.					
II					398,91	<i>Casalbordino</i>					II
					404,97	Porto di Vasto					
					416,40	Vasto-S. Salvo					la
	100	100	100	100	427,03	Montenero P.	100	100	100	100	
140	150	150	150		Cippo 429,000	140	150	150	150		
90	95	100	100		Cippo 437,000	90	95	100	100		
				439,44	<u>TERMOLI</u>						

Linea **PESCARA - TERMOLI**: Trazione elettrica a corrente continua.
 Esercizio in CTC/DCO con SCC da Pescara a Termoli (sede Bari Iamasinata).

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
1	0	349,969		PESCARA	2d		544-330
9	10	351,309	1,340	<i>Pescara P.N.</i> <i>binari 1°PN, 2°PN e 3°PN di Pescara</i> <i>(per Sulmona)</i>			
		352,527	1,218	<i>Pescara Tribunale</i>			
		353,000	0,473	Cippo			
1	0	353,753	0,753	Sb. gall. S. Donato			
		355,000	1,247	Cippo			
		359,097	4,097	Francavilla al Mare	4d		742-726
		364,358	5,261	<i>Tollo</i> <i>Canosa Sannita</i>			—
		365,170	0,812	P.B.I.	6d ⁽⁴⁾		
		367,000	1,830	Cippo			
		367,655	0,655	R.T.B.		Colleg. segn. part. Ortona	
		370,662	3,007	Imb. gall. Cimitero			
6	8	371,883	1,221	Ortona	8d		563-488
		373,000	1,117	Cippo			
1	2	378,137	5,137	S. VITO LANCIANO <i>(per Lanciano)</i>	10d		379-161
		382,699	4,562	R.T.B.		Colleg. segn. part. Fossacesia	
		388,379	5,680	Fossacesia Torino di Sangro	12d		604-471
		397,950	9,571	P.B.I.	14d ⁽⁴⁾		
7	7	398,908	0,958	<i>Casalbordino P.</i>			—

- La stazione di Pescara è dotata di segnalamento plurimo di partenza (interno ed esterno). Al segnale di partenza interno è accoppiato l'avviso del successivo segnale di partenza esterno; vedasi "DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITA' DI SERVIZIO".
- Indicatore di direzione ubicato sullo stante dei segnali di partenza esteri di Pescara che comandano le partenze dai binari 1° PN, 2° PN e 3° PN; vedasi "DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITA' DI SERVIZIO".
- Il segnale di protezione ed il segnale di partenza del binario di corretto tracciato sono sussidiati dalle segnalazioni ausiliarie ("D" e "A" luminose) di cui all'art 48 ter R.S.
- Il segnale di blocco è sussidiato da lettera luminosa "A" di cui all'art 48 ter R.S.
- La stazione di Ortona è dotata di segnalamento plurimo di protezione (esterno ed interno). Al segnale di protezione esterno è accoppiato l'avviso del successivo segnale di protezione interno, che è ubicato alla sinistra dei treni a cui comanda; vedasi "DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITA' DI SERVIZIO".

Segue Linea **PESCARA - TERMOLI**











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	Numero e capacità binari
7	7	398,908	7,883	<i>Casalbordino P.</i>			—
8	10	404,972	6,064	Porto di Vasto	15		384-349
		407,727	2,755	R.T.B.		Colleg. segn. part. Vasto-S.Salvo	
2	6	416,405	8,678	Vasto-S. Salvo	17		675-633
		425,956	9,551	Km.		Limite di compartimento	
6	7	427,034	1,078	Montenero Petacciato	19		—
		429,000	1,966	Cippo			
		437,000	8,000	Cippo			
		439,437	2,437	TERMOLI <i>(per Foggia)</i> <i>(per Campobasso)</i>			622-384

(1) Il segnale di protezione ed il segnale di partenza del binario di corretto tracciato sono sussidiati dalle segnalazioni ausiliarie ("D" e "A" luminose) di cui all'art 48 ter R.S.

Segue Linea **PESCARA - TERMOLI**

PER I TRENI PERCORRENTI IL BINARIO DI DESTRA

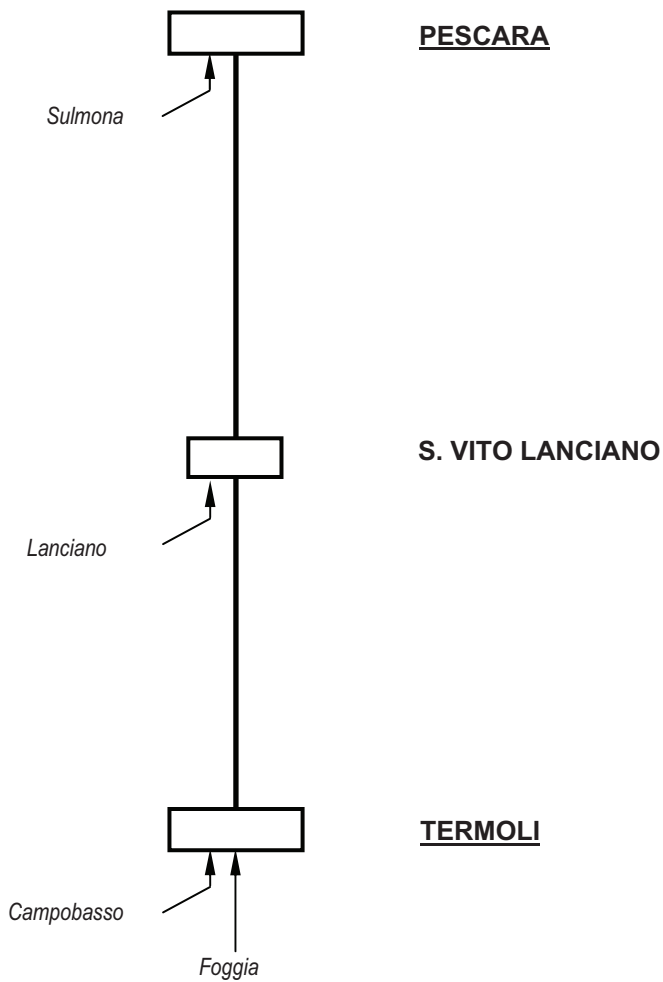
Grado di Prestazione	Ascesa %	Progressive chilometriche	Distanze parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Posti di blocco	INDICAZIONI DI SERVIZIO	Numero e capacità binari
7	7	398,908	7,883	Casalbordino P.			—
8	10	404,972	6,064	Porto di Vasto	16d	 (1) 	384-349
		407,727	2,755	R.T.B.		Colleg. segn. part. Vasto-S.Salvo	
2	6	416,405	8,678	Vasto-S. Salvo	18d	 (1)  	675-633
		425,956	9,551	Km.		Limite di compartimento	
6	7	427,034	1,078	Montenero Petacciato	20d	 (1) 	—
		429,000	1,966	Cippo			
		437,000	8,000	Cippo			
		439,437	2,437	TERMOLI <i>(per Foggia)</i> <i>(per Campobasso)</i>		 	622-384

(1) Il segnale di protezione ed il segnale di partenza del binario di corretto tracciato sono sussidiati dalle segnalazioni ausiliarie ("D" e "A" luminose) di cui all'art 48 ter R.S.

Cap. 7.1 FL

LINEA TERMOLI - PESCARA (SENSO PARI)

Sez. 7.1.1 FL SCHEMA UNIFILARE TERMOLI - PESCARA



Sez. 7.1.2 FL FIANCATA DI LINEA TERMOLI - PESCARA

Linea TERMOLI - PESCARA

Grado di frenatura	Velocità massima Km/h				Progr. Chilom.	LOCALITA' DI SERVIZIO	Velocità massima Km/h B. DESTRA				Grado di frenatura
	A	B	C	P			A	B	C	P	
I	90	95	100	100	439,44	TERMOLI	90	95	100	100	I
	140	150	150	150		Cippo Km. 437,000	140	150	150	150	
	100	100	100	100		Cippo Km. 429,000	100	100	100	100	
la	140	150	150	150	427,03	Montenero P.	140	150	150	150	la
la ₂					416,40	Vasto-S. Salvo					la ₂
II					404,97	Porto di Vasto					II
					398,91	<i>Casalbordino</i>					
					388,38	Fossacesia/T.S.					
					378,14	S. VITO L.					
	90	95	100	115		Cippo Km. 373,000	90	95	100	115	
la	120	125	130	150	371,88	Ortona	120	125	130	150	la
	140	150	150			Sb. gall. Cimitero Km. 370,662	140	150	150		
					364,36	<i>Tollo</i>					
					359,10	Francavilla					
	115	120	125	135		Cippo Km. 355,000	115	120	125	135	
	60	65	70	80		Cippo Km. 353,000	60	65	70	80	
					352,53	<i>Pescara Tribunale</i>					
					351,31	<i>Pescara P.N.</i>					
III	100	110	115	135	349,97	PESCARA	100	110	115	135	III

Sez. 7.1.3 FL FIANCATA PRINCIPALE TERMOLI - PESCARA (senso pari)

Linea **TERMOLI - PESCARA**: Trazione elettrica a corrente continua.

Esercizio in CTC/DCO con SCC da Termoli a Pescara (sede Bari lamasinata).

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	Numero e capacità binari								
2	6	439,437		<i>(da Foggia)</i> <i>(da Campobasso)</i> TERMOLI	22				624-372						
		437,000	2,437	Cippo											
		429,000	8,000	Cippo											
7	7	427,034	1,966	Montenero Petacciato	20				—						
		425,956	1,078	Km.						Limite di compartimento					
		420,880	5,076	R.T.B.						Colleg. segn. part. Vasto - S. Salvo					
		416,405	4,475	Vasto-S. Salvo						18					680-633
6	6	404,972	11,433	Porto di Vasto	16			383-348							
4	3	398,908	6,064	<i>Casalbordino P.</i>				—							
		398,100	0,808	P.B.I.	14 ⁽²⁾										
		395,776	2,324	R.T.B.				Colleg. segn. part. Fossacesia							
1	5	388,379	7,397	Fossacesia Torino di Sangro	12				600-484						
		378,137	10,242	<i>(da Lanciano)</i> S. VITO LANCIANO						10				378-134	
375,697	2,440	R.T.B.	Colleg. segn. part. Ortona												
373,000	2,697	Cippo													
		371,883	1,117	Ortona	8				571-489						

(1) Il segnale di protezione ed il segnale di partenza del binario di corretto tracciato sono sussidiati dalle segnalazioni ausiliarie ("D" e "A" luminose) di cui all'art. 48 ter R.S.

(2) Il segnale di blocco è sussidiato da lettera luminosa "A" di cui all'art 48 ter R.S.

(3) La stazione di Ortona è dotata di segnalamento plurimo di protezione senso treni dispari; vedasi "DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITA' DI SERVIZIO".

Sez. 7.1.3 FL FIANCATA PRINCIPALE TERMOLI - PESCARA (senso pari)

Linea **TERMOLI - PESCARA**: Trazione elettrica a corrente continua.

Esercizio in CTC/DCO con SCC da Termoli a Pescara (sede Bari Iamasinata).


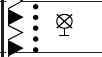


PER I TRENI PERCORRENTI IL BINARIO DI DESTRA

Grado di Prestazione	Ascesa %	Progressive chilometriche	Distanze parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Posti di blocco	INDICAZIONI DI SERVIZIO	Numero e capacità binari
2	6	439,437		<i>(da Foggia)</i> <i>(da Campobasso)</i> TERMOLI	21d		624-372
		437,000	2,437	Cippo			
		429,000	8,000	Cippo			
		427,034	1,966	Montenero Petacciato	19d		—
		425,956	1,078	Km.			
		420,880	5,076	R.T.B.			
7	7	416,405	4,475	Vasto-S. Salvo	17d		680-633
6		404,972	11,433	Porto di Vasto	15d		383-348
4	3	398,908	6,064	<i>Casalbordino P.</i>			—
		398,100	0,808	P.B.I.	13d ⁽²⁾		
		395,776	2,324	R.T.B.		Colleg. segn. part. Fossacesia	
1	5	388,379	7,397	Fossacesia Torino di Sangro	11d		715-484
	4	378,137	10,242	<i>(da Lanciano)</i> S. VITO LANCIANO	9d		495-134
		375,697	2,440	R.T.B.			
		373,000	2,697	Cippo			
		371,883	1,117	Ortona				7d

- (1) Il segnale di protezione ed il segnale di partenza del binario di corretto tracciato sono sussidiati dalle segnalazioni ausiliarie ("D" e "A" luminose) di cui all'art. 48 ter R.S.
- (2) Il segnale di blocco è sussidiato da lettera luminosa "A" di cui all'art 48 ter R.S.
- (3) La stazione di Ortona è dotata di segnalamento plurimo di protezione senso treni dispari; vedasi "DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITA' DI SERVIZIO".

Segue Linea **TERMOLI - PESCARA**





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	Numero e capacità binari
1	5	371,883	6,392	Ortona	8		571-489
		370,662	1,221	Sb. gall. Cimitero			
		367,000	3,662	Cippo			
		365,312	1,688	P.B.I.	6 ⁽²⁾		
		364,358	0,954	<i>Tollo</i> <i>Canosa Sannita</i>			—
3	6	359,097	5,261	Francavilla al Mare	4		671-637
		355,421	3,676	R.T.B.			Colleg. segn. part. Pescara
1	3	355,000	0,421	Cippo			
		353,000	2,000	Cippo			
3		352,527	0,473	<i>Pescara Tribunale</i> <i>(da Sulmona)</i>			
		351,309	1,218	<i>Pescara P.N.</i> <i>binari 1°PN,2°PN e 3°PN di Pescara</i>			
		349,969	1,340	PESCARA			544-330

- (1) La stazione di Ortona è dotata di segnalamento plurimo di protezione senso treni dispari; vedasi "DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITA' DI SERVIZIO".
- (2) Il segnale di blocco è sussidiato da lettera luminosa "A" di cui all'art 48 ter R.S.
- (3) Il segnale di protezione ed il segnale di partenza del binario di corretto tracciato sono sussidiati dalle segnalazioni ausiliarie ("D" e "A" luminose) di cui all'art 48 ter R.S.
- (4) La stazione di Pescara è dotata di segnalamento plurimo di protezione (esterno ed interno). Al segnale di protezione esterno è accoppiato l'avviso del successivo segnale di protezione interno; vedasi "DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITA' DI SERVIZIO".

Segue Linea **TERMOLI - PESCARA**

PER I TRENI PERCORRENTI IL BINARIO DI DESTRA

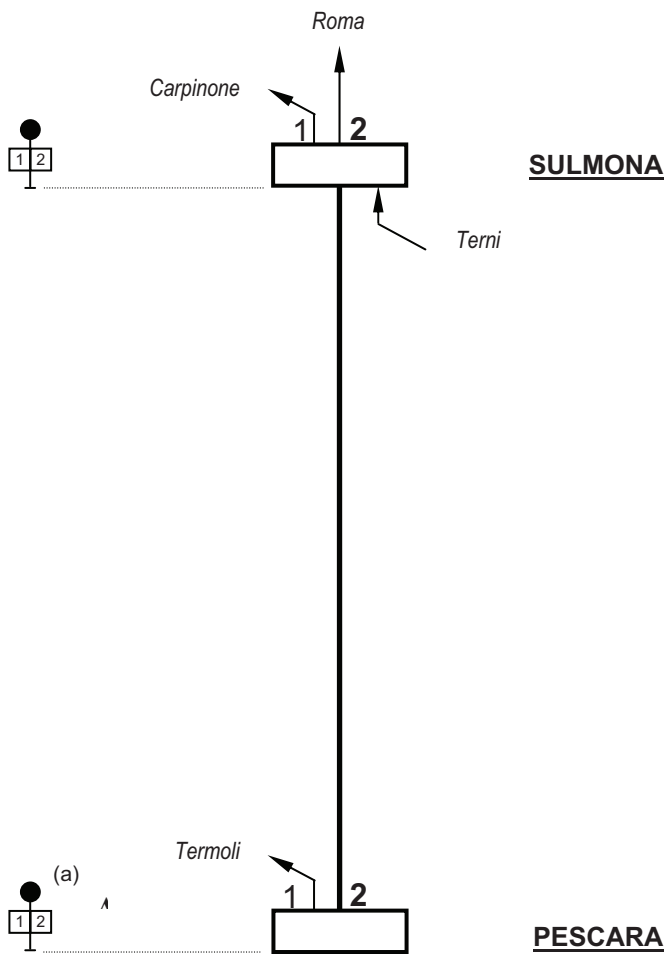
Grado di Prestazione	Ascesa %	Progressive chilometriche	Distanze parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Posti di blocco	INDICAZIONI DI SERVIZIO	Numero e capacità binari
1	5	371,883	6,392	Ortona	7d		571-489
		370,662	1,221	Sb. gall. Cimitero			
		367,000	3,662	Cippo			
		365,312	1,688	P.B.I.	5d⁽²⁾		
		364,358	0,954	<i>Tollo</i> <i>Canosa Sannita</i>			—
3	6	359,097	5,261	Francavilla al Mare	3d		671-637
		355,421	3,676	R.T.B.		Colleg. segn. part. Pescara	
1	3	355,000	0,421	Cippo			
		353,000	2,000	Cippo			
3		352,527	0,473	<i>Pescara Tribunale</i> <i>(da Sulmona)</i>			
		351,309	1,218	<i>Pescara P.N.</i> <i>binari 1°PN,2°PN e 3°PN di Pescara</i>			
		349,969	1,340	PESCARA			544-330

- (1) La stazione di Ortona è dotata di segnalamento plurimo di protezione senso treni dispari; vedasi "DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITA' DI SERVIZIO".
- (2) Il segnale di blocco è sussidiato da lettera luminosa "A" di cui all'art 48 ter R.S.
- (3) Il segnale di protezione ed il segnale di partenza del binario di corretto tracciato sono sussidiati dalle segnalazioni ausiliarie ("D" e "A" luminose) di cui all'art 48 ter R.S.
- (4) La stazione di Pescara è dotata di segnalamento plurimo di protezione (esterno ed interno). Al segnale di protezione esterno è accoppiato l'avviso del successivo segnale di protezione interno; vedasi "DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITA' DI SERVIZIO".

Cap. 6.2 FL

LINEA PESCARA - SULMONA (SENSO DISPARI)

Sez. 6.2.1 FL SCHEMA UNIFILARE PESCARA - SULMONA



(a) Segnalamento di partenza esterno.

Sez. 6.2.2 FL FIANCATA DI LINEA PESCARA - SULMONA






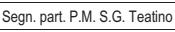




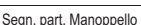

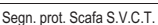

Linea PESCARA - SULMONA

Grado di frenatura	Velocità massima Km/h			Progr. Chilom.	LOCALITA' DI SERVIZIO
	A	B	C		
I₃	60	65	70	349,97	<u>PESCARA</u>
				351,31 0,67	<i>Pescara P.N.</i>
	90	95	95		Cippo Km. 2,000
				2,98	<i>Pescara S. Marco</i>
	140	140	140		Cippo Km. 4,000
					P.L. Km. 5,879
				7,23	P.M. S.G. TEATINO
	100	105	110		Cippo Km. 10,000
	130	140	140		Cippo Km. 12,000
				14,47	Chieti
				Racc. I. d'Abruzzo Km.17,956	
	90	95	100	23,43	Manoppello
I₅	135	145	150		Cippo Km. 27,000
				28,00	<i>Alanno</i>
	85	90	95		Cippo Km. 29,000
				31,11	Scafa
				35,86	<i>Piano d'Orta</i>
	75	80	85	37,98	Torre dei Passeri
85	90	95		Sb. gall. Torre P. Km. 40,732	
			42,69	<i>Tocco</i>	
				P.L. Km. 42,866	
I₄	80	85	90		Dev. I.
				49,16	Bussi
	75	80	85		Cippo Km. 52,000
				52,44	Popoli
	100	110	115		Cippo Km. 54,000
					P.L. Km. 57,468
				P.L. Km. 57,952	
	80	85	90	62,09	Pratola P.
				67,66	<u>SULMONA</u>

Sez. 6.2.3 FL FIANCATA PRINCIPALE PESCARA - SULMONA (senso dispari)

Linea PESCARA - SULMONA: Trazione elettrica a corrente continua.

Da Pescara a Sulmona esercizio con D.C.O. (sede Pescara).

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	0	349,969		PESCARA	1		544-330
9	10	$\frac{351,309}{0,667}$	1,340	<i>Pescara P.N.</i> <i>binari 1°PN, 2°PN e 3°PN di Pescara</i> <i>(per Termoli)</i>			
		2,000	1,333	Cippo			
		2,977	0,977	<i>Pescara S. Marco</i>			
		4,000	1,023	Cippo			
		5,879	1,879	P.L.A.			
		7,237	1,358	P.M. S.G. TEATINO	2		$\frac{1}{393}$
		10,000	2,763	Cippo			
		12,000	2,000	Cippo			
		12,670	0,670	P.L.A.			
11	11	14,469	1,799	Chieti	3		$\frac{2}{473-313}$
		17,956	3,487	Racc. Interp. d' Abruzzo			
		22,718	4,762	P.L. ←			
		23,234	0,516	P.L. ←			
	8	23,434	0,200	Manoppello	4		$\frac{1}{340}$
		24,454	1,020	P.L. ←			
	10	27,000	2,546	Cippo			
16	13	27,997	0,997	<i>Alanno</i>			
		29,000	1,003	Cippo			
		30,244	1,244	P.L. ←			
		31,112	0,868	Scafa S. Valentino Caramanico Terme	5		$\frac{2}{291-270}$

- (1) La stazione di Pescara è dotata di segnalamento plurimo di partenza (interno ed esterno). Al segnale di partenza interno è accoppiato l'avviso del successivo segnale di partenza esterno; vedasi "DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITA' DI SERVIZIO".
- (2) Indicatore di direzione ubicato sullo stante dei segnali di partenza esterni di Pescara che comandano le partenze da 1°PN, 2°PN e 3° PN; vedasi "DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITA' DI SERVIZIO".
- (3) Per il superamento a via impedita del segnale di 1ª categoria di protezione del PL Km.5,879 vedasi "DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITA' DI SERVIZIO".

Segue Linea **PESCARA - SULMONA**

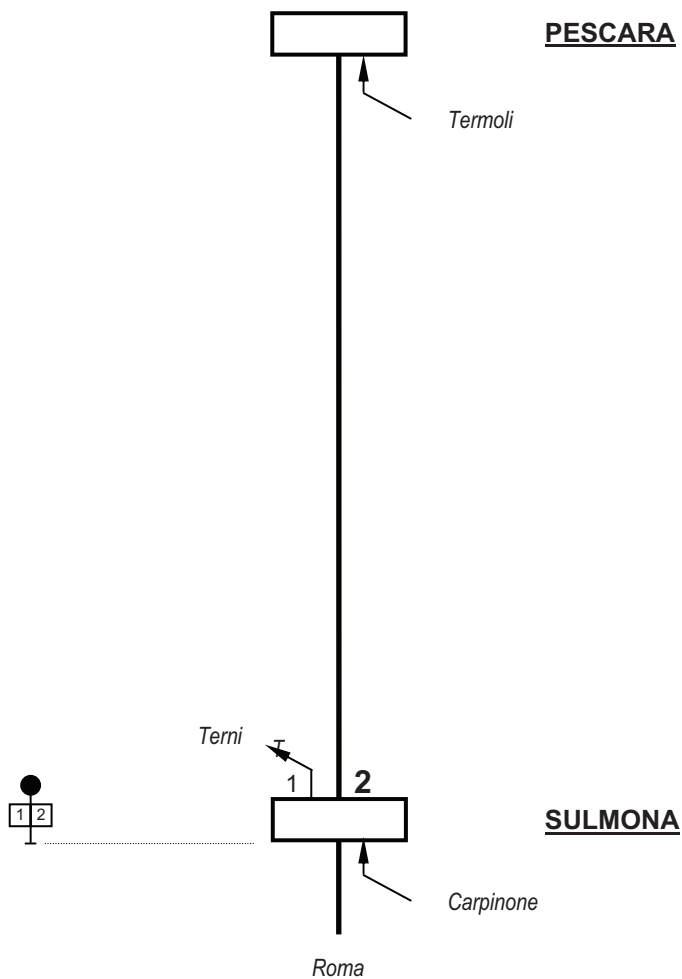
Grado di Prestazione	Ascesa %	Progressive chilometriche	Distanze parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Posti di blocco	INDICAZIONI DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero e capacità binari					
16	13	31,112	0,868	Scafa S. Valentino Caramanico Terme	5		△△△ $\frac{2}{291-270}$					
		31,301	0,189	P.L. ←				Segn. prot. Scafa S.V.C.T.				
		34,039	2,738	R.T.B.				(a)				
		35,865	1,826	<i>Piano d'Orta Bolognano</i>				⊗				
	14	14	37,980	2,115	Torre dei Passeri	6		△△△ $\frac{1}{254}$				
			38,214	0,234	P.L. ←				Segn. part. Torre dei Passeri			
			40,732	2,518	Sb. gall. Torre dei Passeri							
			42,692	1,960	<i>Tocco Castiglione</i>				⊗			
			42,866	0,174	P.L.A.				■ Segn. Km.42,806 - Disp. Com. Km.39,487			
			48,966	6,100	P.L. ←				Segn. prot. Bussi			
11	11	49,160	0,194	Bussi	7		△△△ $\frac{2}{285-285}$					
		51,489	2,329	P.L.A.				Segn. part. Bussi				
		52,000	0,511	Cippo								
		52,017	0,017	P.L. ←				Segn. prot. Popoli				
		13	13	52,436				0,419	Popoli	8		△△△ $\frac{1}{346}$
				54,000				1,564	Cippo			
57,468	3,468			P.L.A.	■ Segn. Km.57,404 - Disp. Com. Km.54,537							
57,952	0,484			P.L.A.	■ Segn. Km.57,404 - Disp. Com. Km.54,537							
61,893	3,941	P.L. ←	Segn. prot. Pratola P.									
13	13	62,085	0,192	Pratola Peligna	9		△△△ $\frac{1}{312}$					
		62,319	0,234	P.L. ←				Segn. part. Pratola P.				
		63,007	0,688	P.L.A.				Segn. part. Pratola P.				
		63,048	0,041	R.T.B.				(b)				
		63,629	0,581	P.L.A.				Segn. part. Pratola P.				
		67,660	4,031	SULMONA <i>(da Terni)</i> <i>(per Roma)</i> <i>(per Carpinone)</i>				10		△△△ Vari 348-281		

(a) Segnale di partenza del binario di corsa di Torre dei Passeri, collegato con RTB km 34,039.

(b) Segnale di partenza del binario di corsa di Sulmona, collegato con RTB km 63,048.

Cap. 7.2 FL

LINEA SULMONA - PESCARA (SENSO PARI)



Sez. 7.2.2 FL FIANCATA DI LINEA SULMONA - PESCARA

Linea **SULMONA - PESCARA**

Grado di frenatura	Velocità massima Km/h			Progr. Chilom.	LOCALITA' DI SERVIZIO
	A	B	C		
IV	80	85	90	67,66	<u>SULMONA</u> P.L. Km. 63,629 P.L. Km. 63,007
	100	110	115	62,09	Pratola P. P.L. Km. 57,952 P.L. Km. 57,468 Cippo Km. 54,000
	75	80	85	52,44	Popoli Cippo Km. 52,000
	80	85	90	49,16	Bussi Dev. U. P.L. Km. 42,866
V	85	90	95	42,69	Tocco Imb. gall. Torre P. Km. 40,732
	75	80	85	37,98	Torre dei Passeri
	85	90	95	35,86	Piano d'Orta
				31,11	Scafa Cippo Km. 29,000
	135	145	150	28,00	Alanno Cippo Km. 27,000
III	90	95	100	23,43	Manoppello Racc. I. d'Abruzzo Km. 17,956
	130	140	140	14,47	Chieti Cippo Km. 12,000 Cippo Km. 10,000
	100	105	110	7,23	P.M. S.G. TEATINO Cippo Km. 4,000
	140	140	140	2,98	Pescara S. Marco Cippo Km. 2,000
	90	95	95	0,67 351,31	Pescara P.N.
	60	65	70	349,97	<u>PESCARA</u>

Sez. 7.2.3 FL FIANCATA PRINCIPALE SULMONA - PESCARA (senso pari)

Linea **SULMONA - PESCARA**: Trazione elettrica a corrente continua.

Da Sulmona a Pescara esercizio con D.C.O. (sede Pescara).

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	0	67,660		<i>(da Carpinone da Roma)</i> SULMONA	10		Vari 328-264		
		63,629	4,031	P.L.A.			Segn. Km.63,750	Disp. Com. Km. 66,450	
		63,007	0,622	P.L.A.			Segn. Km.63,750		
		62,319	0,688	P.L.			Segn. prot. Pratola P.		
10	9	62,085	0,234	Pratola Peligna	9		1 312		
		61,893	0,192	P.L.			Segn. part. Pratola P.		
		57,952	3,941	P.L.A.			Segn. Km.58,016 - Disp. Com. Km.60,883		
		57,468	0,484	P.L.A.			Segn. Km.58,016 - Disp. Com. Km.60,883		
		54,000	3,468	Cippo					
1	3	52,436	1,564	Popoli	8		1 346		
		52,017	0,419	P.L.			Segn. part. Popoli		
		52,000	0,017	Cippo					
		51,489	0,511	P.L.A.			Segn. part. Popoli		
		9	0	49,160			2,329	Bussi Dev. U.	7		2 308-290
48,966	0,194			P.L.	Segn. part. Bussi				
42,866	6,100			P.L.A.	Segn. Km.42,926 - Disp. Com. Km.46,890				
0	0	42,692	0,174	<i>Tocco Castiglione</i>					
		40,732	1,960	Imb. gall. Torre dei Passeri					
		38,214	2,518	P.L.			Segn. prot. Torre dei Passeri		
5	0	37,980	0,234	Torre dei Passeri	6		1 254		
		35,865	2,115	<i>Piano d'Orta</i> <i>Bolognano</i>					
		34,039	1,826	R.T.B.			(b)		
		31,301	2,738	P.L.			Segn. prot. Scafa S.V.C.T.		
0	0	31,112	0,189	Scafa S. Valentino Caramanico Terme	5		2 295-295		

(1) Per il superamento a via impedita del segnale di 1ª categoria di protezione dei P.L. Km.63,629 e Km.63,007, vedasi "DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITA' DI SERVIZIO".

- (a) Segnale di partenza del binario di corsa di Sulmona, collegato con RTB km 166,592.
 (b) Segnale di partenza del binario di corsa di Scafa S. Valentino Caramanico Terme, collegato con RTB km 34,039.

Segue Linea **SULMONA - PESCARA**

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	0	31,112	0,189	Scafa S. Valentino Caramanico Terme	5			$\frac{2}{295-295}$							
		30,244	0,868	P.L. ←					Segn. part. Scafa S.V.C.T.						
		29,000	1,244	Cippo											
		27,997	1,003	Alanno											
		27,000	0,997	Cippo											
		24,454	2,546	P.L. ←					Segn. prot. Manoppello						
		4	9	23,434					1,020	Manoppello	4			$\frac{1}{340}$	
				23,234					0,200	P.L. ←					Segn. part. Manoppello
				22,718					0,516	P.L. ←					Segn. part. Manoppello
				17,956					4,762	Racc. Interp. d'Abruzzo					
14,469	3,487			Chieti	3			$\frac{2}{451-311}$							
12,670	1,799			P.L.A.					Segn. part. Chieti						
12,000	0,670			Cippo											
10,000	2,000			Cippo											
7,237	2,763			P.M. S.G. TEATINO	2			$\frac{1}{393}$							
5,904	1,333			R.T.B.					(b)						
5,879	0,025	P.L.A.	Segn. part. P.M. S.G. Teatino												
4,000	1,879	Cippo													
2,977	1,023	Pescara S. Marco													
2,000	0,977	Cippo													
3	3	$\frac{0,667}{351,309}$		1,337	Pescara P.N. <i>(da Termoli)</i> <i>binari 1°PN, 2°PN e 3°PN di Pescara</i>	1			$\frac{100}{20}$	$\frac{1}{544-330}$					
		349,969	1,340	PESCARA											

(1) La stazione di Pescara è dotata di segnalamento plurimo di protezione (esterno ed interno). Al segnale di protezione esterno è accoppiato l'avviso del successivo segnale di protezione interno. Vedasi "DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITA' DI SERVIZIO".

- (a) Segnale di partenza del binario di corsa di Scafa S. Valentino Caramanico Terme, collegato con RTB km 34,039.
- (b) Segnali di partenza dei binari di corsa di Pescara, collegati con RTB km 5,904.

CIRCOLABILITÀ DEI MEZZI DI TRAZIONE E DI ALTRI ROTABILI**Norme comuni e segni convenzionali**

1. Le ammissioni, le esclusioni e le condizioni di circolabilità dei singoli gruppi di rotabili sono stabilite dalla struttura operativa Direzione Tecnica di Rete Ferroviaria Italiana (RFI). Esse sono indicate nei prospetti che seguono ed hanno validità nel rispetto del Certificato di Sicurezza rilasciato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.
2. La responsabilità dell'osservanza delle ammissioni, esclusioni e condizioni di circolabilità dei mezzi di trazione, contenute nei seguenti prospetti, compete al personale delle Imprese Ferroviarie delegato a disporre la gestione e l'utilizzazione dei mezzi stessi.
3. Tutte le locomotive a trazione elettrica, quando circolano su linee non elettrificate, e le locomotive a trazione elettrica non attrezzate per i 25 kV ca quando circolano su linee a trazione elettrica a 25 kV ca, devono avere smontati i pattini di derivazione elettrica e l'intelaiatura dei pantografi dovrà essere assicurata ai telai dei veicoli in modo da impedire sollevamenti anche accidentali.
4. Si definisce semplice attacco la circolazione a qualunque titolo di una locomotiva.
5. Si definisce multiplo attacco la circolazione di un numero indefinito di locomotive insieme riunite a qualunque titolo, in tale ambito si può utilizzare la definizione doppio attacco per indicare circolazioni di due locomotive. Il multiplo attacco è consentito anche tra locomotive di diversi gruppi, quando è consentito per ciascuno dei gruppi stessi.
6. Sulle linee e per i mezzi di trazione per i quali è prevista la circolazione in semplice attacco, si avverte che nel solo caso in cui la doppia trazione è ammessa (richiesta di locomotiva di soccorso) si dovrà rispettare la velocità massima di 6 (sei) km/h nel percorrere i ponti esistenti lungo la tratta interessata.
7. Le ammissioni, esclusioni e condizioni di circolabilità sono indicate nei prospetti con segni convenzionali il cui significato viene di seguito riportato:

il segno \diamond indica l'ammissione al rango "A" e in multiplo attacco salvo le eventuali limitazioni di velocità precisate con le note in calce ai prospetti. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 tale segno, essendo queste linee sprovviste di Rango, va inteso come autorizzazione a circolare

secondo le Norme di Dettaglio emanate per tali linee. Su dette linee la circolazione dei rotabili in testa ai treni è tassativamente subordinata alla presenza nelle cabine di guida delle previste apparecchiature di sicurezza funzionanti.

Qualora il segno citato sia integrato con le lettere "B", "C", "P" (es. ◊ C) è indicata l'ammissione al rango di velocità corrispondente (P.G.O.S.).

- il segno ■ indica l'esclusione dalla circolazione.

8. Il numero arabo eventualmente presente in luogo dei segni convenzionali indica il numero massimo delle locomotive ammesse a circolare al rango "A" insieme riunite (multiplo attacco); dovendosi inviare un numero maggiore di mezzi, questi potranno circolare purché distanziati di almeno 60 metri; quanto sopra non si applica nei casi di richiesta soccorso.

9. Qualora tra due località esistano due o più possibili itinerari l'istadamento è specificato solo se sussistono diverse condizioni di circolabilità. Se la tratta in questione è indicata senza alcuna specificazione le prescrizioni indicate, vanno intese per tutti i possibili itinerari esistenti.

10. Rotabili dello stesso tipo possono essere suddivisi in sottogruppi qualora, per i medesimi, esistano condizioni diverse di circolabilità.

11. Tutte le eventuali limitazioni (velocità ecc.), stabilite con le annotazioni riportate in calce ai singoli prospetti devono essere comunicate al personale dei treni mediante modulo M.40.

12. Si rammenta la necessità di consultare le sezioni dell'orario di servizio che indicano le linee da considerare affiancate al fine di poter correttamente comunicare al personale dei treni quanto indicato al punto precedente.

LINEE / TRATTI di LINEA ELETTRIFICATI	LOCOMOTIVE ELETTRICHE						
	E186 E483 E484 E486	E189 E436 E474 EU43	E190 E402 E403 E405 E412 E444	E414 (*)	E464	E632 E633 E652	E655 E656
Pescara – Termoli	◇B	◇	◇C	◇C	◇C	◇B	◇B
Pescara – Sulmona	◇	◇	◇	■	◇	◇	◇

Note:

(*) La circolazione a locomotiva isolata NON è consentita.

- I rotabili dei gruppi **ETR 460 / 470 / 485** ed **E402 (002 ÷ 045)**, se ammessi a circolare, circolano col vincolo di non programmare d'orario la contemporanea presenza di più di tre unità (complessivamente) tra due sottostazioni per ciascun senso di marcia.

LINEE / TRATTI di LINEA ELETTRIFICATI	LOCOMOTIVE DIESEL							
	D100	D145	D146	D220 DE520 D752 D753	D343 D345	D443 D445 (1)	D445 (2)	DG2000
Pescara – Termoli	◇	◇	◇B	◇	◇B	◇B	◇B	◇
Pescara – Sulmona	◇	◇	◇	◇	◇B	◇	◇	◇

Note:

- (1) Loc. **D 445 (1001 ÷ 1035)**
- (2) Loc. **D 445 (1036 ÷ 1150)**

LINEE / TRATTI di LINEA ELETTRIFICATI	Ale – Ain				
	ALe 506/426 (TAF) 710/711 (TSR)	ALe 601/841 603/783	ALe 801 940	ALe 803	AIn 501/502 (DMU)
Pescara – Termoli	◇B	◇C	◇B	◇B	◇C
Pescara – Sulmona	■	◇C	◇B	◇B	◇C

Note:

- I mezzi di trazione dei gruppi **Ale 501/502 (EMU), Ale 582, Ale 642, Ale 724**, sono ammessi a circolare su tutte le linee del Fascicolo Linea 104 al Rango massimo dalla linea previsto per i treni ad assetto fisso.
- I complessi binati **Ale 056 (serie 400)** delle **Ferrovie Adriatico Sangritane (FAS)** sono ammessi a circolare al Rango "A" sulla linea Pescara – Termoli.
- I mezzi di trazione del gruppo "**AIn 668**" appartenenti alle serie **1400 - 1500 - 1600 - 1700**, sono ammessi a circolare al Rango "B" su tutte le linee del Fascicolo Linea 104.
- I mezzi di trazione dei gruppi "**AIn 668**" appartenenti alle serie **1000 - 1100 - 1200 - 1800 - 1900 - 3000 - 3100 - 3200 - 3300** e "**AIn 663**", sono ammessi a circolare al Rango massimo dalla linea previsto per i treni ad assetto fisso su tutte le linee del Fascicolo Linea 104.
- I mezzi di trazione del gruppo **AIn 776** appartenenti alle I.F. **Umbria TPL e Mobilità (ex FCU)** e **Ferrovie Adriatico Sangritane (FAS)** sono ammessi a circolare al Rango "B" su tutte le linee del Fascicolo Linea 104 previste dal proprio Certificato di Sicurezza.

LINEE / TRATTI di LINEA ELETTRIFICATI	ETR - ATR					
	ETR 150 / 155 170 / 524	ETR 330 / 340 341-2-3 350 / 360 425	ETR 450	ETR 460 / 463 470 / 485 600 / 610	ETR 500	ATR 100 110 / 120 115 / 125 116 / 126
Pescara – Termoli	◇C	◇C	◇C	◇C	◇C	◇C
Pescara – Sulmona	◇	◇C	■	■	■	◇

Note:

- I rotabili dei gruppi **ETR 460 / 470 / 485** ed **E402 (002 ÷ 045)**, se ammessi a circolare, circolano col vincolo di non programmare da orario la contemporanea presenza di più di tre unità (complessivamente) tra due sottostazioni per ciascun senso di marcia.

LINEE / TRATTI di LINEA ELETTRIFICATI	Circolabilità e Rango carrozze a due piani	
	nBB 50 83 26 39 ... npB 50 83 26 39 ... (tradizionali)	nB – npB 50 83 2678 ... npB 50 83 8678 ... nA 50 83 1678 ... (VIVALTO)
Pescara – Termoli	◇B	◇B
Pescara – Sulmona	◇B(1)	■

Note:

- (1) Limitazione di velocità a 50 km/h nella tratta Torre dei Passeri – Bussi fra le progressive km 46+278 e km 46+900 e nella tratta Bussi – Popoli alla progressiva km 50+092 (ponte in ferro).

Mezzi di manovra	Categoria delle linee			
	A	B	C	D
Automotori	◇	◇	◇	◇
D 225 – D 235	◇	◇	◇	◇
D 245 – D 250	2	◇	◇	◇
D 255	■	■	◇	◇

Note:

- Le locomotive dei gruppi **D141 / D143** sono ammesse a circolare a Rango A su tutte le linee del Fascicolo Linea 104.

Di norma i mezzi di manovra possono viaggiare in coda ai treni e come veicolo; la loro massa dovrà essere computata nella massa del treno e non dovranno essere superate le velocità massime del tipo di locomotiva.

Possono viaggiare come locomotive titolari del treno solamente se rispettano la normativa sui sistemi di protezione della marcia dei treni sulla rete convenzionale gestita da RFI.

LINEE / TRATTI di LINEA	Rotabili Parco Storico						
	E424	E428	E626	E636	E645 E646	ETR 250 300	D342
Pescara – Termoli	◇B	◇	◇	◇B	◇B	◇C	◇
Pescara – Sulmona	◇	■	◇	◇	◇	■	◇

Note:

- La circolabilità dei rotabili non più utilizzati per il servizio ordinario presenti in questo prospetto dovrà essere concessa dall'Unità Centrale competente.

I mezzi di trazione dei gruppi **Ale 540, Ale 660, Ale 840, Ale 644 / 804, Ale 790 / 880 e Ale 883** sono ammessi a circolare in Rango "B" su tutte le linee del Fascicolo Linea 104.

I mezzi di trazione del gruppo **Aln 772, Aln 773, Aln 873 e Aln 990** appartenenti al parco storico sono ammessi a circolare al Rango "A" su tutte le linee del Fascicolo Linea 104.

I mezzi di trazione dei gruppi **ETR 220 / 240** sono ammessi a circolare al Rango massimo dalla linea previsto per i treni ad assetto fisso su tutte le linee del Fascicolo Linea 104.

(per memoria)

Cap. 9 FL	MASSIMA MASSA RIMORCHIABILE
------------------	------------------------------------

Locomotive elettriche

PESCARA - TERMOLI	CARICHI IN TONNELLATE													
	E186	E189	E190	E402a	E402b	E405	E412	E414	E424	E444	E464	E474	E483	E484
Pescara – Ortona	2440	2470	2470	2220	2530	2330	2500	1400	860	1530	1820	2470	2360	2440
Ortona – Vasto S. Salvo	1690	1710	1710	1530	1750	1610	1730	1010	600	1080	1250	1710	1630	1690
Vasto S. Salvo – Termoli	1830	1850	1850	1660	1900	1750	1880	1070	650	1170	1360	1850	1770	1830

TERMOLI - PESCARA	CARICHI IN TONNELLATE													
	E186	E189	E190	E402a	E402b	E405	E412	E414	E424	E444	E464	E474	E483	E484
Termoli – Vasto S. Salvo	1830	1850	1850	1660	1900	1750	1880	1070	650	1170	1360	1850	1770	1830
Vasto S. Salvo – Ortona	1690	1710	1710	1530	1750	1610	1730	1010	600	1080	1250	1710	1630	1690
Ortona – Pescara	2000	2020	2020	1810	2070	1910	2050	1170	710	1270	1490	2020	1930	2000

I valori riportati nelle tabelle non autorizzano a derogare dai limiti imposti dalla PGOS e dalla circolabilità.

Aggiornato il 15/06/2008

Locomotive elettriche

PESCARA - TERMOLI	CARICHI IN TONNELLATE												
	E626	E630	E632	E633	E636	E640	E645	E646	E652	E655	E656	E660	EU43
Pescara – Ortona	1790	2020	2200	2570	1890	1720	2250	2190	2680	2540	2110	2270	2500
Ortona – Vasto S. Salvo	1270	1390	1520	1770	1330	1220	1600	1500	1850	1800	1490	1610	1730
Vasto S. Salvo – Termoli	1370	1510	1650	1930	1440	1320	1720	1630	2010	1950	1610	1740	1880

TERMOLI - PESCARA	CARICHI IN TONNELLATE												
	E626	E630	E632	E633	E636	E640	E645	E646	E652	E655	E656	E660	EU43
Termoli – Vasto S. Salvo	1370	1510	1650	1930	1440	1320	1720	1630	2010	1950	1610	1740	1880
Vasto S. Salvo – Ortona	1270	1390	1520	1770	1330	1220	1600	1500	1850	1800	1490	1610	1730
Ortona – Pescara	1490	1650	1800	2100	1570	1430	1870	1780	2190	2110	1750	1890	2050

I valori riportati nelle tabelle non autorizzano a derogare dai limiti imposti dalla PGOS e dalla circolabilità.

Aggiornato il 15/06/2008

Locomotive elettriche

PESCARA - SULMONA	CARICHI IN TONNELLATE													
	E186	E189	E190	E402a	E402b	E405	E412	E414	E424	E444	E464	E474	E483	E484
Pescara C. – Pescara P.N.	4280	4330	4330	3900	4450	4090	4380	2480	1450	2530	3190	4330	4140	4280
Pescara P.N. – Alanno	1370	1380	1380	1230	1420	1300	1400	800	480	880	1010	1380	1320	1370
Alanno – Sulmona	1030	1040	1040	920	1060	980	1060	610	360	670	760	1040	1000	1030

SULMONA - PESCARA	CARICHI IN TONNELLATE													
	E186	E189	E190	E402a	E402b	E405	E412	E414	E424	E444	E464	E474	E483	E484
Sulmona – Pratola	4280	4330	4330	3900	4450	4090	4380	2480	1450	2530	3190	4330	4140	4280
Pratola - Popoli	1460	1480	1480	1320	1510	1390	1500	850	520	940	1080	1480	1410	1460
Popoli – Manoppello	1570	1590	1590	1420	1630	1490	1610	930	560	1010	1160	1590	1510	1570
Manoppello – Pescara P.N.	1690	1710	1710	1530	1750	1610	1730	1010	600	1080	1250	1710	1630	1690
Pescara P.N. – Pescara C.	2740	2770	2770	2490	2840	2610	2810	1580	960	1700	2040	2770	2650	2740

I valori riportati nelle tabelle non autorizzano a derogare dai limiti imposti dalla PGOS e dalla circolabilità.

Aggiornato il 15/06/2008

Locomotive elettriche

PESCARA - SULMONA	CARICHI IN TONNELLATE												
	E626	E630	E632	E633	E636	E640	E645	E646	E652	E655	E656	E660	EU43
Pescara C. – Pescara P.N.	2960	3550	3890	4520	3120	2830	3720	3870	4700	4180	3490	3730	4380
Pescara P.N. – Alanno	1030	1120	1220	1430	1090	1000	1300	1200	1490	1470	1210	1320	1400
Alanno – Sulmona	770	840	910	1070	820	760	980	890	1120	1120	920	1000	1060

SULMONA - PESCARA	CARICHI IN TONNELLATE												
	E626	E630	E632	E633	E636	E640	E645	E646	E652	E655	E656	E660	EU43
Sulmona – Pratola	2960	3550	3890	4520	3120	2830	3720	3870	4700	4180	3490	3730	4380
Pratola - Popoli	1100	1200	1310	1530	1160	1060	1390	1290	1600	1570	1300	1400	1500
Popoli – Manoppello	1180	1290	1400	1640	1240	1140	1480	1390	1710	1680	1390	1500	1610
Manoppello – Pescara P.N.	1270	1390	1520	1770	1330	1220	1600	1500	1850	1800	1490	1610	1730
Pescara P.N. – Pescara C.	1990	2260	2470	2890	2100	1910	2500	2460	3000	2820	2340	2520	2810

I valori riportati nelle tabelle non autorizzano a derogare dai limiti imposti dalla PGOS e dalla circolabilità.

Aggiornato il 15/06/2008

Locomotive diesel

PESCARA - TERMOLI	CARICHI IN TONNELLATE									
	D220	D343	D345	D361	D443	D445	D752	D753	DE520	G2000
Pescara – Ortona	1820	1610	1610	2640	1810	1810	1640	1640	1640	2220
Ortona – Vasto S. Salvo	1260	1110	1110	1880	1240	1240	1160	1160	1160	1530
Vasto S. Salvo – Termoli	1370	1210	1210	2030	1350	1350	1250	1250	1250	1660

TERMOLI - PESCARA	CARICHI IN TONNELLATE									
	D220	D343	D345	D361	D443	D445	D752	D753	DE520	G2000
Termoli – Vasto S. Salvo	1370	1210	1210	2030	1350	1350	1250	1250	1250	1660
Vasto S. Salvo – Ortona	1260	1110	1110	1880	1240	1240	1160	1160	1160	1530
Ortona – Pescara	1490	1320	1320	2200	1480	1480	1360	1360	1360	1810

I valori riportati nelle tabelle non autorizzano a derogare dai limiti imposti dalla PGOS e dalla circolabilità.

Aggiornato il 11/07/2005

Locomotive diesel

PESCARA - SULMONA	CARICHI IN TONNELLATE									
	D220	D343	D345	D361	D443	D445	D752	D753	DE520	G2000
Pescara C. – Pescara P.N.	3200	2840	2840	4340	3180	3180	2690	2690	2690	3900
Pescara P.N. – Alanno	1020	900	900	1530	1000	1000	950	950	950	1230
Alanno – Sulmona	770	670	670	1170	750	750	720	720	720	920

SULMONA - PESCARA	CARICHI IN TONNELLATE									
	D220	D343	D345	D361	D443	D445	D752	D753	DE520	G2000
Sulmona – Pratola	3200	2840	2840	4340	3180	3180	2690	2690	2690	3900
Pratola - Popoli	1090	960	960	1630	1070	1070	1010	1010	1010	1320
Popoli – Manoppello	1170	1030	1030	1750	1150	1150	1080	1080	1080	1420
Manoppello – Pescara P.N.	1260	1110	1110	1880	1240	1240	1160	1160	1160	1530
Pescara P.N. – Pescara C.	2050	1810	1810	2930	2030	2030	1820	1820	1820	2490

I valori riportati nelle tabelle non autorizzano a derogare dai limiti imposti dalla PGOS e dalla circolabilità.

Aggiornato il 11/07/2005

APPENDICE AL FL 104 AD USO DEL PERSONALE DEI TRENI

TABELLA DI ACCESSO ALLE SIGLE COMPLEMENTARI
SIGLE COMPLEMENTARI SENSO DISPARI
SIGLE COMPLEMENTARI SENSO PARI

Aggiornamenti all'Appendice FL 104 (*)			
App. (n° agg.)	Circ. Comp.	Pagine modificate	In vigore dal
Appendice s.c.1/2003		Tutte le Sigle Complementari (dalla 61 alla 67)	01/08/03
2 2003	AN.N. 9/2003	65/66 e 67	30/09/03

Nuovi Aggiornamenti all'Appendice FL 104			
1	2/2004	65/66	04/03/04
2	22/2004	65/66 e 67	11/11/04
12	6/2006	Tutte le Sigle Complementari (dalla 61 alla 67)	21/03/06
15	24/2006	Tutte le Sigle Complementari (dalla 61 alla 67)	23/11/06
18	6/2007	65/66 e 67	04/04/07
19	8/2007	Tutte le Sigle Complementari (dalla 61 alla 67)	24/05/07
20	18/2007	Tutte le Sigle Complementari (dalla 61 alla 67)	09/12/07
22	2/2009	Tutte le Sigle Complementari (dalla 61 alla 67)	12/03/09

(*) Aggiornamenti prodotti da "Edizione 2001" a "Edizione 2003"

Segue

SIGLE DI COMPOSIZIONE COMPLEMENTARI

ACCESSO ALLE SIGLE

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	* 250C 125%	* 200C 120%	* 160C 105%	* 140C 90%	* 160B 115%	* 140B 105%	* 130B 75%	* 120A 90%	* 100A 70%	* 90A G 75%	* 80A G 60%	* 60A G 45%
A	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇
B	●	◇	◇	●	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇
C	●	●	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇
D	●	●	●	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇
E	●	●	●	●	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇
F	●	●	●	●	●	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇
G	●	●	●	◇	●	●	◇	◇	◇	◇	◇	◇
H	●	●	●	●	●	●	◇	◇	◇	◇	◇	◇
I	●	●	●	●	●	●	●	◇	◇	◇	◇	◇

◇ Mezzo di trazione ammesso ad utilizzare la sigla corrispondente

● Mezzo di trazione **non** ammesso ad utilizzare la sigla corrispondente

Linea: PESCARA - TERMOLI										FL: 104			
Circolazione sul binario legale o di Sinistra													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		*250 C	*200 C	*160 C	*140 C	*160 B	*140 B	*130 B	*120 A	*100 A	*90A G75	*80A G60	*60A G45
		125%	120%	105%	90%	115%	105%	75%	90%	70%	%	%	%
Località	Km	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs

PESCARA - TERMOLI

	°PESCARA	349.969	70	70	70	70	65	65	65	60	60	60	60
1	<i>Pescara P.N.</i>	351.309	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Pescara Tribunale</i>	352.527	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km. 353,000	353.000	125	125	125	125	120	120	110	115	100	85	80
	Cippo Km. 355,000	355.000	150	145	140	.	145	140	.	120	.	.	.
	Francavilla M.	359.097	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Tollo Canosa S.</i>	364.358	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km. 367,000	367.000	130	130	130	.	125	125	.	.	.	.	.
	Imb.gall.Cimiter	370.662	100	100	100	100	95	95	95	90	90	.	.
	°Ortona	371.883	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km. 373,000	373.000	150	145	140	125	145	140	110	120	100	.	.
1	°S.VITO LANCIANO	378.137	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	°Fossacesia/T.S.	388.379	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Casalbordino P.</i>	398.908	140	140	130	115	135	130	100	115	.	80	75
	Porto di Vasto	404.972	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	°Vasto S.Salvo	416.405	150	145	140	125	145	140	110	120	.	85	80
	°Montenero P.	427.034	100	100	100	100	100	100	100	100	.	.	.
	Cippo Km. 429,000	429.000	150	145	140	125	145	140	110	120	.	.	.
	Cippo Km. 437,000	437.000	100	100	100	100	95	95	95	90	90	.	.
	TERMOLI	439.437	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Linea: PESCARA - TERMOLI											FL: 104		
Circolazione sul binario illegale o di Destra													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		*250 C	*200 C	*160 C	*140 C	*160 B	*140 B	*130 B	*120 A	*100 A	*90A G75	*80A G60	*60A G45
Località	Km	125%	120%	105%	90%	115%	105%	75%	90%	70%	%	%	%
		NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs

PESCARA - TERMOLI

	°PESCARA	349.969	70	70	70	70	65	65	65	60	60	60	60
1	<i>Pescara P.N.</i>	351.309	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Pescara Tribunale</i>	352.527	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km. 353,000	353.000	125	125	125	125	120	120	110	115	100	85	80
	Cippo Km. 355,000	355.000	150	145	140	.	145	140	.	120	.	.	.
	Francavilla M.	359.097	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Tollo Canosa S.</i>	364.358	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km. 367,000	367.000	130	130	130	.	125	125	.	.	.	.	.
	Imb.gall.Cimitero	370.662	100	100	100	100	95	95	95	90	90	.	.
	°Ortona	371.883	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km. 373,000	373.000	150	145	140	125	145	140	110	120	100	.	.
1	°S.VITO LANCIANO	378.137	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	°Fossacesia/T.S.	388.379	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Casalbordino P.</i>	398.908	140	140	130	115	135	130	100	115	.	80	75
	Porto di Vasto	404.972	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	°Vasto S.Salvo	416.405	150	145	140	125	145	140	110	120	.	85	80
	°Montenero P.	427.034	100	100	100	100	100	100	100	100	.	.	.
	Cippo Km. 429,000	429.000	150	145	140	125	145	140	110	120	.	.	.
	Cippo Km. 437,000	437.000	100	100	100	100	95	95	95	90	90	.	.
	TERMOLI	439.437	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Linea: TERMOLI - PESCARA										FL: 104			
Circolazione sul binario legale o di Sinistra													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		*250 C	*200 C	*160 C	*140 C	*160 B	*140 B	*130 B	*120 A	*100 A	*90A G75	*80A G60	*60A G45
Località	Km	125%	120%	105%	90%	115%	105%	75%	90%	70%	%	%	%
		NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs

TERMOLI - PESCARA

TERMOLI	439.437	100	100	100	100	95	95	95	90	90	80	75	60
Cippo Km. 437,000	437.000	145	145	135	120	140	135	105	120	100	.	.	.
Cippo Km. 429,000	429.000	100	100	100	100	100	100	100	100	.	.	.	.
°Montenero P.	427.034	150	145	140	125	145	140	110	120	.	85	80	.
°Vasto S.Salvo	416.405	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Porto di Vasto	404.972	140	140	130	115	135	130	100	115	.	80	75	.
<i>Casalbordino P.</i>	398.908	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
°Fossacesia/T.S.	388.379	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
°S.VITO LANCIANO	378.137	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 373,000	373.000	100	100	100	100	95	95	95	90	90	.	.	.
°Ortona	371.883	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Sb.gall.Cimitero	370.662	130	130	130	125	125	125	110	120	100	85	80	.
Cippo Km. 367,000	367.000	150	145	140	.	145	140	.	.	.	.	.	.
<i>Tollo Canosa S.</i>	364.358	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Francavilla M.	359.097	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 355,000	355.000	125	125	125	.	120	120	.	115	.	.	.	.
Cippo Km. 353,000	353.000	70	70	70	70	65	65	65	60	60	60	60	.
<i>Pescara Tribunale</i>	352.527	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Pescara P.N.</i>	351.309	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
°PESCARA	349.969	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Linea: TERMOLI - PESCARA										FL: 104			
Circolazione sul binario illegale o di Destra													
	Km	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		*250 C	*200 C	*160 C	*140 C	*160 B	*140 B	*130 B	*120 A	*100 A	*90A G75	*80A G60	*60A G45
Località	Km	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs

TERMOLI - PESCARA

TERMOLI	439.437	100	100	100	100	95	95	95	90	90	80	75	60
Cippo Km. 437,000	437.000	145	145	135	120	140	135	105	120	100	.	.	.
Cippo Km. 429,000	429.000	100	100	100	100	100	100	100	100	.	.	.	.
*Montenero P.	427.034	150	145	140	125	145	140	110	120	.	85	80	.
*Vasto S.Salvo	416.405	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Porto di Vasto	404.972	140	140	130	115	135	130	100	115	.	80	75	.
<i>Casalbordino P.</i>	398.908	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
*Fossacesia/T.S.	388.379	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
*S.VITO LANCIANO	378.137	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 373,000	373.000	100	100	100	100	95	95	95	90	90	.	.	.
*Ortona	371.883	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Sb.gall.Cimitero	370.662	130	130	130	125	125	125	110	120	100	85	80	.
Cippo Km. 367,000	367.000	150	145	140	.	145	140	.	.	.	.	.	.
<i>Tollo Canosa S.</i>	364.358	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Francavilla M.	359.097	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 355,000	355.000	125	125	125	.	120	120	.	115	.	.	.	.
Cippo Km. 353,000	353.000	70	70	70	70	65	65	65	60	60	60	60	.
<i>Pescara Tribunale</i>	352.527	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Pescara P.N.</i>	351.309	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
*PESCARA	349.969	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Linea: PESCARA - TERMOLI										FL: 104			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		*250 C	*200 C	*160 C	*140 C	*160 B	*140 B	*130 B	*120 A	*100 A	*90A G75	*80A G60	*60A G45
		125%	120%	105%	90%	115%	105%	75%	90%	70%	%	%	%
Località	Km	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs

PESCARA - SULMONA

	°PESCARA	349.969	70	60	60	70	60	60	60	60	60	60	60
2	<i>Pescara P.N.</i>	0.667	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km. 2,000	2.000	95	90	90	95	90	90	90	90	80	75	.
	<i>Pescara S. Marco</i>	2.977	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km. 4,000	4.000	140	140	135	120	140	135	105	120	100	.	.
	■ □ P.L. Km. 5,879	5.879	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	°P.M.Teatino	7.237	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km. 10,000	10.000	110	100	100	110	100	100	100	100	.	.	.
	Cippo Km. 12,000	12.000	140	130	130	120	130	130	105	120	.	.	.
	Chieti	14.469	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Manoppello	23.434	100	90	90	100	90	90	90	90	.	.	.
	Cippo Km. 27,000	27.000	145	135	135	120	135	135	105	120	100	.	.
	<i>Alanno</i>	27.997	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km. 29,000	29.000	95	85	85	95	85	85	85	85	85	.	.
	°Scafa S.V.C.T.	31.112	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Piano d'Orta B.</i>	35.865	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	°Torre dei P.	37.980	85	75	75	85	75	75	75	75	75	.	.
	Sb.gall.Torre P.	40.732	95	85	85	95	85	85	85	85	85	80	.
	<i>Tocco C.</i>	42.692	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	■ □ P.L. Km. 42,866	42.866	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Dev. I.	49.000	90	80	80	90	80	80	80	80	80	.	.
	Bussi	49.160	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km. 52,000	52.000	85	75	75	85	75	75	75	75	75	75	.
	Popoli Vittorito	52.436	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km. 54,000	54.000	115	100	100	115	100	100	100	100	100	80	.
	■ □ P.L. Km. 57,468	57.468	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	■ □ P.L. Km. 57,952	57.952	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	°Pratola Peligna	62.085	90	80	80	90	80	80	80	80	80	.	.
	°SULMONA	67.660	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Linea: TERMOLI - PESCARA											FL: 104		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		*250 C	*200 C	*160 C	*140 C	*160 B	*140 B	*130 B	*120 A	*100 A	*90A G75	*80A G60	*60A G45
		125%	120%	105%	90%	115%	105%	75%	90%	70%	%	%	%
Località	Km	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs

SULMONA - PESCARA

2 °SULMONA	67.660	90	80	80	90	80	80	80	80	80	75	65	55
■ P.L. Km. 63,629	63.629	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
■ P.L. Km. 63,007	63.007	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
°Pratola Peligna	62.085	115	100	100	105	100	100	95	100	90	.	.	.
■ P.L. Km. 57,952	57.952	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
■ P.L. Km. 57,468	57.468	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 54,000	54.000	85	75	75	85	75	75	75	75	75	.	.	.
Popoli Vittorito	52.436	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 52,000	52.000	90	80	80	90	80	80	80	80	80	.	.	.
Bussi	49.160	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Dev. U.	49.000	95	85	85	95	85	85	85	85	85	70	60	50
■ P.L. Km. 42,866	42.866	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Tocco C.	42.692	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Imb. gall. Torre P.	40.732	85	75	75	85	75	75	75	75	75	.	.	.
°Torre dei P.	37.980	95	85	85	95	85	85	85	85	85	.	.	.
Piano d'Orta B.	35.865	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
°Scafa S.V.C.T.	31.112	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 29,000	29.000	120	120	110	100	115	110	90	100	.	.	.	.
Alanno	27.997	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 27,000	27.000	100	90	90	.	90	90	.	90	90	80	70	60
Manoppello	23.434	135	130	120	110	130	120	100	110	95	.	.	.
Chieti	14.469	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 12,000	12.000	110	100	100	.	100	100	.	100	.	.	.	.
Cippo Km. 10,000	10.000	135	135	120	.	130	120	.	110	.	.	.	.
°P.M.Teatino	7.237	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 4,000	4.000	95	90	90	95	90	90	90	90	90	.	.	.
Pescara S. Marco	2.977	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 2,000	2.000	70	60	60	70	60	60	60	60	60	60	60	.
Pescara P.N.	351.309	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
°PESCARA	349.969	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

