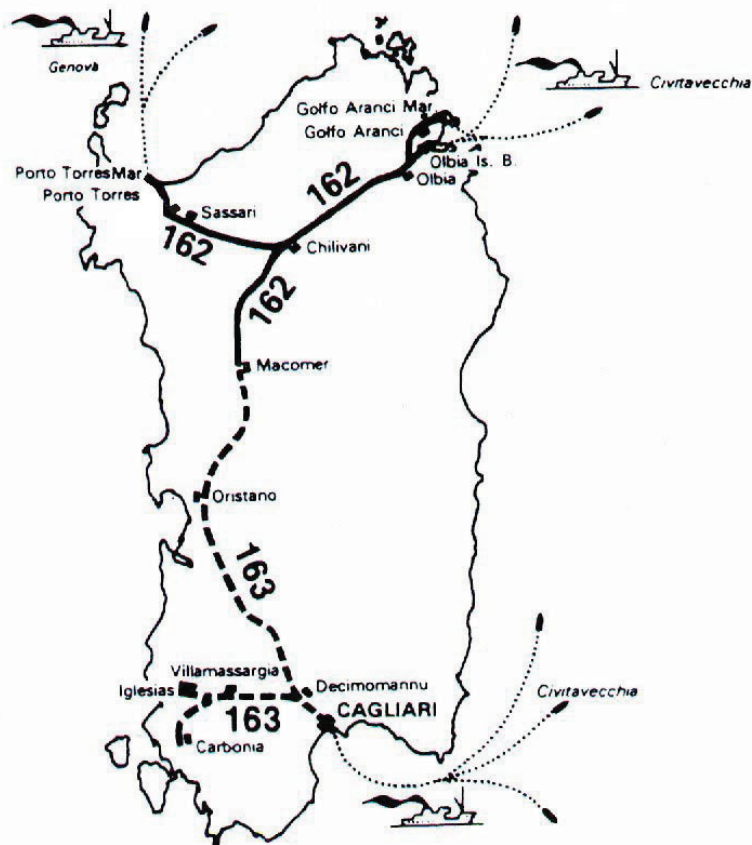


FASCICOLO LINEA



**LINEE: GOLFO ARANCI M.MA- MACOMER
PORTO TORRES M.MA – OZIERI CHILIVANI**

Cap. 1 FL**REGISTRAZIONE DELLE MODIFICHE AL
FASCICOLO LINEA 162**

Circ. Comp. / App.	Pagine modificate	In vigore dal
Circ. Comp n° 2/2004	26 -37	26/02/2004
Circ. Comp n° 3/2004	Ristampa completa	15/04/2004 ⁽¹⁾
Circ. Comp n° 12/2004	1/2 – 27/28 – 29/30 – 31/31 ₁ – 31 ₂ /32 – 63/64 – 93/94 – 103/104	30/09/2004 ⁽²⁾
Circ. Comp n° 15/2004	1 – 37/38	25/10/2004
Circ. Attivaz. n° 16/2004	1/2 – 7/8 – 111/112	20/12/2004
Circ. Attivaz. n° 06/2005	1/2, 9/10, 11/12, 13/14, 14 bis, 14 ter, 15/16, 17/18, 27/28, 31/31 ₁ , 31 ₂ /32, 35/36, 37/38, 41/42, 43/44, 45/46, 63/64, 71/72, 73/74, 75/76, 93/94, 111/112,	31/07/2005
Circ. Attivaz. n° 7/2005	123/124 (<i>Sigle Complementari</i>) ⁽³⁾	04/09/2005
Circ. Attivaz. n° 10/2005	1/2 – 14 bis/14 ter	22/01/2006
Circ. Attivaz. n° 02/2006	1/2 – 8 bis/8 ter – 45/46 -73/74	30/03/2006
Circ. Attivaz. n° 03/2006	1/2 - 45/46 – 63/64 - 93/94	27/04/2006
Circ. Comp. n° 04/2006	1/2 - 9/10 - 11/12 -23/24 – 33/34 – 35/36 – 37/38 - 41/42 - 43/44 - 45/46 -63/64 - 71/72 -73/74 - 75/76	05/06/2006
Circ. Comp. n° 06/2006	1/2 - 5/6 - 7/8 - 8bis/8ter - 9/10 - 17/18 - 18bis/18ter - 31 ₂ /32 – 33/34 – 35/36 – 37/38 - 41/42 - 43/44 - 45/46 – 61/62 - 63/64 - 71/72 -73/74 - 75/76 – 91/92 -93/94 – 111/112 – (<i>Sigle Complementari: 121/122 - 123/124 - 124bis - 125/126 - 127/128</i> ⁽³⁾)	17/07/2006
Circ. Comp. n° 09/2006	1/2 - 9/10 – 11/12 - 15/16 – 18bis/18ter - 31 ₂ /32 - 33/34 - 43/44 - 45/46 - 63/64 - 73/74 - 75/76 – 93/94	09/11/2006
Circ. Comp. n° 01/2007	1/2 - 5/6 – 7/8 - 8bis/8ter - 9/10 - 11/12 - 15/16 – 37/38	27/02/2007
Circ. Comp. n° 06/2007	1/2 - 8bis/8ter	09/07/2007
Circ. Comp. n° 08/2007	1/2 - 45/46	27/08/2007
Circ. Comp. n° 03/2008	1/2 - 3/4 – 41/42 - 43/44 - 45/46 – 61/62 - 63/64 - 71/72 -73/74 - 75/76 – 91/92 -93/94 (<i>Sigle Complementari: 121/122 - 123/124 - 124bis - 125/126 - 127/128</i>)	31/07/2008
Circ. Comp. n° 04/2008	1/2 - 45/46 – 63/64 – 93/94	22/09/2008
Circ. Comp. n° 05/2008	1/2 - 3/4 – 5/6 - 8bis/8ter - 18bis/18ter - 23/24 – 37/38 – 43/44 (<i>125/126 – 127/128 Sigle Complementari</i>)	14/12/2008
Circ. Comp. n° 02/2009	1/2 – 7/8 – 29/30 – 93/94	27/07/2009
Circ. Comp. n° 06/2010	1/2 - 8 bis/ 8 ter – 11/12 – 17/18 – 27/28 – 29/30 – 31/31 ₁ (pagine da aggiungere 8 quater – 31 ₂ /31 ₃ – 31 ₄ /31 ₅ – 31 ₆ /32) (da sopprimere 31 ₂ /32)	28/06/2010

⁽¹⁾ posticipata al 22/04/2004 con Circ. Comp. n° 5/2004⁽²⁾ anticipata al 27/09/2004 con Circ. Comp. n° 13/2004⁽³⁾ appendice inserita solo sul FL Rosso ad uso del personale dei treni.

Circ. Comp. / App.	Pagine modificate	In vigore dal
Circ. Terr. n° 05/2011	1/2 – 9/10 – 15/16 – 17/18 - 18bis/18ter - 31 _e /32 (da sopprimere 14 bis/14 ter)	19/09/2011
Circ. Terr. n° 02/2012	2 – 3 – 16 – 17 – 18 – 19 – 20 – 21 – 22 - 28 – 32 – 39 – 71 (da eliminare 9 – 10 – 11 – 12 – 13 – 14 – 15 – 18 bis – 18 ter – 23 – 24 – 25 – 26 – 27) (da aggiungere 1 bis - 9 ÷ 15 – 23 ÷ 27)	30/07/2012
Circ. Terr. n° 03/2012	2 – 3 – 4 – 5 – 6 – 7 – 8 – 9 – 10 – 11 – 12 – 13 – 14 – 15 – 36 - 71 – 91 (da eliminare 1 bis - 9 ÷ 15)	03/09/2012
Circ. Terr. n° 05/2012	2 – 37	17/12/2012
Circ. Terr. n° 01/2013	2 – 7 – 8 – 9 – 10 – 62 – 64 – 92 – 93 – 126 – 127	09/06/2013
Circ. Terr. n° 05/2013	2 – 11 – 12 – 13 – 14 – 43 – 44 – 45 – 46 – 63 – 64 73 – 74 – 75 – 76 – 93 – 94	18/11/2013
Circ. Terr. n° 06/2013	2 – 61 – 71	20/01/2014
Circ. Terr. n° 01/2014	2 – 11 – 12 – 13 - 14	01/03/2014
Circ. Terr. n° 02/2014	2 – 4 – 15 – 38 – 101 – 102 – 103 – 104 (da aggiungere 105 - 106)	09/06/2014
Circ. Terr. n° 03/2014	2 – 5 – 6 – 32	25/06/2014
Circ. Terr. n° 04/2014	2 – 4 - 5 – 6 – 11 – 12 - 39	04/08/2014
Circ. Terr. n° 01/2015	1 - 2 – 42 – 43 – 44 – 45 – 46 – 63 – 64 – 72 – 73 – 74 – 75 – 76 – 93 – 94 (<i>sigle complementari 122 – 125</i>)	24/03/2015
Circ. Terr. n° 02/2015	2 – 34	09/04/2015

Pagina disponibile per futuri aggiornamenti

Cap. Sez.		Pag.
3	DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITÀ DI SERVIZIO	7 – 15
3.1	Norme particolari che interessano i treni, da osservarsi in determinate località di servizio	7
3.2	Norme particolari che interessano le manovre e le attività da svolgersi prima della partenza o dopo l'arrivo dei treni, da osservarsi in determinate località di servizio	11
3.3	Disposizioni ed indicazioni particolari	15
4	DISPOSIZIONI VARIE PER TRATTI DI LINEA	16 – 39
4.1	Tratti di linea sui quali è ammessa la marcia parallela <i>(per memoria)</i>	-
4.2	Tratti di linea con blocco elettrico automatico dove il macchinista può riprendere la corsa, dopo 3 minuti di sosta al segnale permissivo disposto a via impedita, senza comunicare con la stazione successiva <i>(per memoria)</i>	-
4.3	Tratti di linea sui quali anche di giorno si deve usare la segnalazione notturna e debbono essere mantenute accese le luci delle carrozze	16
4.4	Tratti di linea sui quali si possono omettere gli indicatori di velocità massima quando le variazioni di velocità sono riferite a punti singolari facilmente individuabili <i>(per memoria)</i>	-
4.5	Ubicazione dei mezzi di trazione dei convogli di mezzi d'opera su linee con pendenza maggiore del 15‰ e tratti di lavoro sui quali e' ammesso il loro dimezzamento	16
4.6	Tratti di linea affiancati <i>(per memoria)</i>	-
4.7	Tratti di linea per i quali la nebbia è considerata fenomeno eccezionale	17
4.8	Disposizioni restrittive per i brevi movimenti di regresso <i>(per memoria)</i>	-
4.9	Località e punti della linea ove esistono segnali a distanza di visibilità ridotta o a distanza ridotta rispetto ai relativi avvisi o situati in posizione particolare	17
4.10	Norme particolari per l'esercizio dei mezzi di trazione elettrici <i>(per memoria)</i>	-
4.11	Norme particolari per l'esercizio dei mezzi di trazione termici	17

Cap. Sez.		Pag.
4.12	Norme particolari per l'esercizio con mezzi leggeri (per memoria)	-
4.13	Norme particolari per l'esercizio delle linee o tratti di linea	18
4.14	Scambio materiali fra stazioni e fra queste e i raccordi (per memoria)	-
4.15	Ubicazione, lunghezza ed attrezzaggio delle gallerie.	28
4.16	Autorizzazione alla partenza con comunicazione registrata del regolatore della circolazione (per memoria)	-
4.17	Disabilitazione dal servizio (per memoria)	-
4.18	Linee sulle quali è ammesso affidare i mezzi di trazione, muniti di dispositivo vigilante, ad un solo agente di condotta (per memoria)	-
4.19	Ubicazione posti telefonici in linea	33
4.20	Principali utenze telefoniche	38
4.21	Linee sulle quali sono attivi particolari sistemi di collegamento terra-treno (per memoria)	-
4.22	Norme particolari per il passaggio dei rotabili sulle navi traghetto	39
4.23	Disposizioni e/o indicazioni particolari (per memoria)	-
4.24	Linee sulle quali è ammesso lo scambio di comunicazioni verbali registrate fra il regolatore della circolazione e l'agente di condotta (per memoria)	-
5	GRAFICO SCHEMATICO DEI PRINCIPALI NODI (per memoria)	-
6.1	LINEA GOLFO ARANCI M.MA – MACOMER (senso dispari)	41 – 46
6.1.1	Schema unifilare (senso dispari)	41
6.1.2	Fiancata di linea (senso dispari)	42
6.1.3	Fiancata principale (senso dispari)	43
6.2	LINEA PORTO TORRES M.MA – OZIERI CHILIVANI (senso dispari)	61 – 64
6.2.1	Schema unifilare (senso dispari)	61
6.2.2	Fiancata di linea (senso dispari)	62
6.2.3	Fiancata principale (senso dispari)	63
7.1	LINEA MACOMER – GOLFO ARANCI M.MA (senso pari)	71 – 76
7.1.1	Schema unifilare (senso pari)	71
7.1.2	Fiancata di linea (senso pari)	72
7.1.3	Fiancata principale (senso pari)	73

Cap. Sez.		Pag.
7.2	LINEA OZIERI CHILIVANI - PORTO TORRES M.MA (senso pari)	91 – 94
7.2.1	Schema unifilare (senso pari)	91
7.2.2	Fiancata di linea (senso pari)	92
7.2.3	Fiancata principale (senso pari)	93
8	CIRCOLABILITA' DEI ROTABILI	101 - 106
9	VALORE MASSIMO DI MASSA RIMORCHIABILE	111 - 112
	<i>APPENDICE al FL ad uso del personale dei treni ⁽¹⁾</i>	121 - 128
	TABELLA DI ACCESSO ALLE SIGLE COMPLEMENTARI	121
	SIGLE COMPLEMENTARI GOLFO ARANCI M.MA- MACOMER	122
	SIGLE COMPLEMENTARI MACOMER- GOLFO ARANCI M.MA	124
	SIGLE COMPLEMENTARI PORTO TORRES M.MA – OZIERI CHILIVANI	126
	SIGLE COMPLEMENTARI OZIERI CHILIVANI - PORTO TORRES M.MA	127
	SIGLE COMPLEMENTARI ARDARA – TORRALBA SIGLE COMPLEMENTARI TORRALBA - ARDARA	128

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

SEZIONE 3.1 FL**NORME PARTICOLARI CHE INTERESSANO I TRENI DA OSSERVARE IN DETERMINATE LOCALITA' DI SERVIZIO**

Nella presente sezione sono riportate le particolari disposizioni che riguardano determinate località di servizio.

Le località interessate, con le relative norme, contraddistinte sulla scheda treno e nelle sigle complementari alla colonna "località" dal richiamo "o", sono ordinate alfabeticamente.

° CAMPEDA

Operazioni di manovra del dispositivo Piano – Montagna dei carri esteri, a cura del personale dei treni.

Nella stazione di Campeda, il personale dei treni diretti a Macomer, deve effettuare le operazioni di manovra del dispositivo Piano – Montagna dei carri esteri, portando le maniglie del dispositivo "PIANO – MONTAGNA" in posizione "M".

Nel caso in cui il treno non effettui fermata nella stazione in cui la maniglia deve essere portata nella posizione che scopre la lettera "M", tale operazione dovrà essere compiuta nella prima stazione di fermata.

° GOLFO ARANCI

Operazioni di manovra del dispositivo Piano – Montagna dei carri esteri, a cura del personale dei treni.

Nella stazione di Golfo Aranci, il personale dei treni diretti a Olbia, deve effettuare le operazioni di manovra del dispositivo Piano – Montagna dei carri esteri, portando le maniglie del dispositivo "PIANO – MONTAGNA" in posizione "M".

° MACOMER

Al Fabbricato Viaggiatori viene attribuita la doppia progressiva:

- Km 153+794 valida per la tratta a sud di Macomer (FL n° 163);
- Km 160+059 valida per la tratta a nord di Macomer (FL n° 162).

Operazioni di manovra del dispositivo Piano – Montagna dei carri esteri, a cura del personale dei treni.

Nella stazione di Macomer, il personale dei treni diretti a Campeda, deve effettuare le operazioni di manovra del dispositivo Piano – Montagna dei carri esteri, portando le maniglie del dispositivo "PIANO – MONTAGNA" in posizione "M".

° **MONTI TELTI**

Operazioni di manovra del dispositivo Piano – Montagna dei carri esteri, a cura del personale dei treni.

Nella stazione di Monti Telti, il personale dei treni diretti a Ozieri Chilivani, deve effettuare le operazioni di manovra del dispositivo Piano – Montagna dei carri esteri, portando le maniglie del dispositivo “PIANO – MONTAGNA” in posizione “M”.

Nel caso in cui il treno non effettui fermata nella stazione in cui la maniglia deve essere portata nella posizione che scopre la lettera “M”, tale operazione dovrà essere compiuta nella prima stazione di fermata.

° **OLBIA**

Operazioni di manovra del dispositivo Piano – Montagna dei carri esteri, a cura del personale dei treni.

Nella stazione di Olbia, il personale dei treni diretti a Golfo Aranci, deve effettuare le operazioni di manovra del dispositivo Piano – Montagna dei carri esteri, portando le maniglie del dispositivo “PIANO – MONTAGNA” in posizione “M”.

Nella stazione di Olbia, il personale dei treni diretti a Monti Telti, deve effettuare le operazioni di manovra del dispositivo Piano – Montagna dei carri esteri, portando le maniglie del dispositivo “PIANO – MONTAGNA” in posizione “P”.

° **OZIERI CHILIVANI**

Segnalamento di protezione

Il segnalamento di protezione, per le provenienze da P.Torres e per quelle da Macomer, è Plurimo. Il segnale di protezione ESTERNO è segnale di protezione unico per la variante (“Bretella”).

I segnali di protezione ESTERNO ed INTERNO sono muniti: di segnale di avanzamento, di telefono posto su piantana e di segnale di chiamata Agente Treno; presso ogni telefono è custodito un fascicolo Mod. M40 TELEC per la registrazione e la consegna delle prescrizioni di movimento.

Il segnale di protezione ESTERNO è munito anche di segnalazione ausiliaria che precisa il limite di velocità da rispettare (punto 5 art. 51 bis R.S.) .

Superamento a via impedita dei segnali di protezione

A) Segnale di protezione esterno

Subito dopo la fermata al segnale disposto a via impedita l'Agente Treno in caso di mancata attivazione del segnale di avanzamento deve mettersi in contatto con il D.M./D.C.O per ricevere con dispaccio su M40 TELEC le prescrizioni occorrenti per il superamento del segnale a via impedita verso Ozieri Chilivani F.V. o verso la variante (“Bretella”).

B) Segnale di protezione interno (verso Ozieri Chilivani F.V.)

Dopo la fermata al segnale disposto a via impedita, in caso di mancata attivazione del segnale di avanzamento, l'Agente Treno deve mettersi in contatto con il D.M./DCO per ricevere con dispaccio su Mod. M40 TELEC le prescrizioni per il superamento del segnale a via impedita.

Superamento a via impedita dei segnali di partenza della variante (“bretella”)

Per il superamento dei segnali di partenza a via impedita della bretella il DM/DCO praticherà con dispaccio le prescrizioni occorrenti all'Agente Treno utilizzando il Mod. M40 TELEC.

Il licenziamento del treno col segnale a via impedita resta affidato al capotreno o all'agente che ne svolge le funzioni (anche quando la stazione è presenziata da D.M.) a condizione che il D.M. ACEI abbia praticato oltre alle altre prescrizioni occorrenti, anche quella specifica “Ad Ozieri-Chilivani vostro treno licenziato dal capotreno”.

Variazione nell'istradamento dei treni

Allorché situazioni contingenti lo consigliano i treni programmati per circolare nella “bretella”, in caso di guasti o anomalie interessanti gli itinerari di arrivo e partenza da tale binario, potranno essere ricevuti nei binari di circolazione prospicienti il F.V. e proseguire da essi mediante inversione del senso di marcia.

A tal riguardo tutti i treni programmati per la circolazione sulla “bretella” dovranno essere in possesso sia delle prescrizioni interessanti il binario programmato, sia di quelle relative agli altri binari sui quali potrebbero essere stradati alternativamente.

In caso di rallentamento nell'ambito della stazione di Ozieri Chilivani tutti i treni dovranno ricevere il relativo modulo M3 nel quale sarà inoltre precisato, con apposita annotazione, quando il rallentamento dovrà essere rispettato in base all'istradamento effettivamente percorso.

In caso di occupazione di un c.d.b. del binario della variante “bretella” di Ozieri-Chilivani, al fine di limitare i perditempi ai treni dovuti ai provvedimenti conseguenti il rispetto delle norme regolamentari, il D.M./D.C.O. valuterà l'opportunità di istradare, un treno programmato per la circolazione nella “bretella”, negli altri binari di circolazione della stazione

Operazioni di manovra del dispositivo Piano – Montagna dei carri esteri, a cura del personale dei treni.

Nella stazione di Ozieri Chilivani, il personale dei treni diretti a Campeda, deve effettuare le operazioni di manovra del dispositivo Piano – Montagna dei carri esteri, portando le maniglie del dispositivo “PIANO – MONTAGNA” in posizione “P”.

Nella stazione di Ozieri Chilivani, il personale dei treni diretti a Sassari, deve effettuare le operazioni di manovra del dispositivo Piano – Montagna dei carri esteri, portando le maniglie del dispositivo “PIANO – MONTAGNA” in posizione “M”.

° PORTO TORRES ⇄ PORTO TORRES MARITTIMA: circolazione treni

Il piazzale della stazione di Porto Torres si estende fino a comprendere i binari di Porto Torres Marittima.

Il movimento dei treni fra Porto Torres e Porto Torres Marittima è normalmente comandato dai segnali.

Il segnale che comanda le partenze dei treni dispari da Porto Torres Marittima è anche segnale di protezione di Porto Torres, viceversa il segnale che comanda le partenze dei treni pari da Porto Torres è anche segnale di protezione di Porto Torres Marittima.

L'agente treno dei treni che terminano la corsa a Porto Torres Marittima dovrà registrare il dispaccio di “*giunto*” del proprio treno nel modulo M.40 in dotazione o nel protocollo Mod. M.100 b allocato nella postazione telefonica del segnale di partenza. Tale

dispaccio non occorre quando lo stesso materiale e lo stesso personale effettua un successivo treno, purchè durante la sosta il capotreno presenzi continuamente l'impianto.

Quando la stazione di Porto Torres è telecomandata, il movimento dei treni con segnali a via impedita fra Porto Torres e Porto Torres Marittima e viceversa avviene su ordine del DCO e con le norme previste per le località impresenziate.

Nello stante del segnale di partenza di Porto Torres Marittima è installato apposito armadio contenente i dispositivi CLE per il comando locale di emergenza degli itinerari di partenza su ordine con dispaccio del DCO.

Quando la stazione di Porto Torres è presenziata da DM (stazione porta temporanea), il movimento dei treni con segnali a via impedita fra le due località è regolato dal DM locale e ordinato con apposite prescrizioni su Mod. M 40 TELEC.

° SASSARI

La stazione di Sassari è porta temporanea della linea CTC Porto Torres M.ma – Ozieri Chilivani. L'impresenziamento sarà possibile quando sarà realizzato il sistema PAI/PL sul PL di stazione sussidiato da impianto di visualizzazione TV e quando sarà attivato il sistema di informazioni al pubblico gestito dal DCO.

Operazioni di manovra del dispositivo Piano – Montagna dei carri esteri, a cura del personale dei treni.

Nella stazione di Sassari, il personale dei treni diretti a Ozieri Chilivani, deve effettuare le operazioni di manovra del dispositivo Piano – Montagna dei carri esteri, portando le maniglie del dispositivo "PIANO – MONTAGNA" in posizione "M".

Nel caso in cui il treno non effettui fermata nella stazione in cui la maniglia deve essere portata nella posizione che scopre la lettera "M", tale operazione dovrà essere compiuta nella prima stazione di fermata.

° SCALA DI GIOCCA

Sistema sperimentale di allarme per barriera rigida paramassi ambito stazione di Scala di Giocca

Nella stazione di Scala di Giocca della linea Ozieri/Chilivani – Porto Torres M.ma è stato realizzato un sistema sperimentale di allarme costituito da sensori ubicati nella barriera rigida paramassi presente tra il Km 31+397 e il Km 31+860, che si interfaccia con l'impianto ACEI della stazione per segnalare un'eventuale deformazione della barriera derivante da caduta massi con possibile interessamento della sede ferroviaria.

Detto sistema, denominato brevemente "RCM" (Rilevamento Caduta Massi) fornirà, in caso di deformazione della barriera paramassi, un'informazione di allarme che è inserita tra le necessarie condizioni per la regolare disposizione a via libera dei segnali, di protezione 2s e di partenza 3d e 4d della stazione di Scala di Giocca, rispettivamente per i treni pari e per i treni dispari. I segnali di protezione lato Ploaghe 2s, e di partenza 3d e 4d verso Ploaghe hanno anche la funzione di protezione zona caduta massi e sono supportati dalle tabelle di cui all'Allegato n. 1 punto 7) del R.S.

Il Capo Treno nel caso trovasse a via impedita i predetti segnali dovrà mettersi subito in contatto con il DCO.

Il DCO non avendo ricevuto notizie circa un eventuale ingombro del binario praticherà al treno, in aggiunta alle prescrizioni previste per i movimenti a via impedita, l'ulteriore prescrizione:

"Marcia a vista non superando velocità 30 Km/h nel tratto soggetto a possibile caduta massi".

SEZIONE 3.2 FL	NORME PARTICOLARI CHE INTERESSANO LE MANOVRE E LE ATTIVITÀ DA SVOLGERSI PRIMA DELLA PARTENZA O DOPO L'ARRIVO DEI TRENI, DA OSSERVARSI IN DETERMINATE LOCALITÀ DI SERVIZIO
-----------------------	--

Emissioni delle prescrizioni

Recapiti del NTM3M40 al quale devono pervenire le richieste delle IF in caso di mancata acquisizione dei moduli di prescrizione di movimento e del relativo Riepilogo:

NTM3M40 Cagliari			
Telefono	Fax	Cellulare	E-mail
845 4040	845 4007	313 8082409	nucleoprescrizioni-ca@rfi.it

Macomer

Operazioni di manovra per il ricovero ed il garaggio del materiale per treni viaggiatori

Il ricovero e la sosta del materiale per treni viaggiatori è consentito sui binari di circolazione nel rispetto delle seguenti precauzioni:

- il materiale rotabile potrà essere ricoverato nei soli binari IV e V, di norma il materiale leggero in IV binario e il materiale tipo MD in V binario;
- lo stazionamento in altri binari di circolazione è assolutamente vietato;
- il movimento di manovra, richiesto dal personale dell'Impresa Ferroviaria al DCO, si effettuerà lato Campeda secondo le norme contenute nelle DET e nelle IET. Sono di esclusiva competenza del personale dell'I.F. le funzioni per lo svolgimento delle operazioni di manovra previste dall'art. 2 ISM e dall'analogo art. 7 comma 11 dell'IPCL, ad eccezione della "autorizzazione della manovra" che resta di esclusiva competenza di RFI.
- il materiale da ricoverare in IV binario viene manovrato verso il prolungamento del binario tronco lato (lato Borore) sino ad oltrepassare il picchetto speciale, occupando il cdb 24 impegnando il deviatoio 02a in posizione normale, quindi stazionato. terminate le operazioni di stazionamento, il capotreno trasmetterà al DCO il fonogramma "DCO Cagliari materiale treno ricoverato sul IV binario lato Borore, immobilizzato oltre il picchetto speciale del deviatoio 02a, manovra ultimata".
- il materiale da ricoverare in V binario dovrà essere ricoverato in prossimità del paraurti lato Borore, quindi stazionato. terminate le operazioni di stazionamento, il capotreno trasmetterà al DCO il fonogramma "DCO Cagliari materiale treno ricoverato sul V binario tronco lato Borore, immobilizzato a ridosso del paraurti, manovra ultimata";
- per il garaggio del materiale in sosta sui predetti binari il capotreno chiederà l'autorizzazione alla manovra al DCO per portare il materiale sul binario di partenza; ricevuta l'autorizzazione e dopo aver accertato la regolare

disposizione di ogni singolo deviatoio interessato, il capotreno comanderà il movimento di manovra al termine del quale trasmetterà al DCO il seguente dispaccio "DCO Cagliari, binario V (o IV) libero da rotabili, manovra ultimata treno pronto a partire";

- rientrano tra le competenze e responsabilità della I.F., tutte le incombenze previste per la immobilizzazione ed il corretto stazionamento dei rotabili.

Olbia

Circolazione dei mezzi di trazione fra la rimessa locomotive ed i binari di stazione

I movimenti di manovra programmati sono comandati dai segnali bassi, disposti dal DM, senza manovratore a terra.

Recapito telefonico del DM:

- Postazione fissa: 945 892 323
- Postazione mobile: vedasi sezione 4.20 FL.

I punti di arresto per l'ingresso e l'uscita dei mezzi di trazione dalla rimessa locomotive sono individuati da segnali di arresto posti sulla sinistra del binario, in precedenza alla traversa limite del deviatoio 209 (per la protezione dei movimenti verso la stazione) ed in precedenza alla punta del deviatoio 210 (per la protezione dei movimenti verso la rimessa).

1) Movimenti da e per la rimessa dal fascio viaggiatori

Il Dirigente Movimento, dopo aver ricevuto od accordato il benestare all'addetto di rimessa, predispone il deviatoio 3a/b in posizione rovescia e, dopo ottenuto il controllo, comanda il relativo istradamento. Dopo l'apertura dei segnali bassi dei binari centralizzati, il P.d.M. prende norma dei movimenti autorizzati dai segnali stessi. L'addetto di rimessa, prima di accordare il benestare per l'ingresso di un mezzo in rimessa, deve predisporre l'istradamento dal segnale di arresto al punto di sosta ambito rimessa.

Movimenti da e per la rimessa dal fascio merci

Per l'uscita o l'ingresso dei mezzi il personale di Cargo, dopo aver ricevuto od accordato il benestare all'addetto di rimessa, richiede benestare al Dirigente Movimento per l'esecuzione della manovra, quindi predispone nella posizione dovuta i deviatori manovrati a mano, chiede al Dirigente Movimento la predisposizione di quelli manovrati da A.C. e comanda nei modi d'uso il movimento di manovra dal o sino al segnale di arresto. L'addetto di rimessa, prima di accordare il benestare per l'ingresso di un mezzo in rimessa, deve predisporre l'istradamento dal segnale di arresto al punto di sosta ambito rimessa e nell'ambito della rimessa comanderà il movimento di manovra.

Sassari

Circolazione dei mezzi di trazione fra il deposito locomotive ed i binari di stazione

I movimenti di manovra programmati sono comandati dai segnali bassi, disposti dal DM, senza manovratore a terra.

I movimenti dal 1° binario verso il Deposito Locomotive devono avvenire con il segnale basso disposto a via impedita accompagnati da agente di stazione.

Recapito telefonico del DM:

- Postazione fissa: 945 893 323
- Postazione mobile: vedasi sezione 4.20 FL.

1) Uscita dei mezzi dal Deposito

Il mezzo di trazione, pronto per l'uscita, deve arrestarsi in precedenza al segnale basso di manovra che comanda l'istadamento dal Deposito, senza oltrepassare il picchetto delimitante il c.d.b. 07 relativo al deviatore centralizzato 3b. Il P.d.M. comunicherà verbalmente al D.M. il tipo di locomotore ed il treno o servizio che dovrà effettuare.

Il D.M. accertatosi che nessun movimento risulti incompatibile con l'uscita del mezzo dal Deposito, disporrà l'istadamento e l'apertura del segnale basso di manovra.

Il P.d.M., controllata la disposizione a via libera del segnale basso luminoso, è autorizzato ad avanzare verso i binari di stazione.

2) Ingresso dei mezzi in Deposito

Il P.d.M. richiederà verbalmente al D.M. l'autorizzazione al rientro in deposito. Il D.M. comanderà il movimento disponendo a via libera il relativo segnale basso luminoso.

Il P.d.M., sino all'apposito segnale ubicato in precedenza al dev. 408, prenderà norma dalle indicazioni fornite dai segnali bassi.

Movimenti di manovra sul binario comune FS/FdS.

Il primo binario di circolazione è in comune fra le amministrazioni FS ed FdS. L'accesso dei convogli delle due Società su tale binario è realizzato con deviatori speciali collegati ai segnali. I movimenti di manovra comandati con i segnali bassi SB 26 e SB 31 possono riguardare sia istradamenti per lo scartamento ordinario FS sia istradamenti per lo scartamento ridotto FdS.

Al fine di impedire movimenti di manovra su un errato istradamento, le manovre verso gli altri binari FS devono svolgersi, in aggiunta alle norme comuni, con le seguenti particolarità:

il "guidatore" non deve iniziare il movimento di manovra senza che gli sia stato impartito prima l'ordine specifico da parte del "manovratore"; a sua volta il "manovratore" non deve comandare il movimento di manovra senza essere stato esplicitamente autorizzato dal "deviatore" con apposito comando, in aggiunta ai segnali bassi di manovra; il "deviatore" (funzione svolta dal Dirigente Movimento), prima di autorizzare il movimento di manovra con specifico comando, in aggiunta ai segnali bassi di manovra, avrà cura di predisporre e ricontrollare l'istradamento da percorrere nel richiesto movimento di manovra.

Per i suddetti movimenti il “manovratore” ed il “guidatore” (escluso per quest'ultimo il caso di manovra spinta), devono verificare anche la posizione dei deviatori prima di impegnarli con la manovra.

I movimenti dal 1° binario verso il Deposito Locomotive devono avvenire con il segnale basso disposto a via impedita accompagnati da agente di stazione.

Nell'ambito del percorso a norma CENELEC del Sistema di Supporto alla Condotta (SSC), la Direzione Tecnica di RFI, allo scopo di migliorare gli standard di sicurezza, ha ritenuto opportuno emettere i seguenti provvedimenti normativi:

1. Segnalazione di perdita del Punto Informativo (PI) del segnale di partenza

Qualora su un binario di circolazione il PdC di un treno (sia in caso di origine corsa che di transito) comunichi la perdita di un PI di segnale di partenza, su tale binario non dovranno essere fatti partire treni in origine corsa fino alla chiusura della relativa avaria. Qualora ciò non sia possibile per motivi di circolazione, al treno in origine corsa dovrà essere prescritta l'esclusione del sistema SSC in precedenza al segnale e il suo reinserimento a valle del segnale stesso, secondo le prescrizioni normative in vigore per guasto SSC su segnale di partenza.

2. Itinerari percorsi a velocità d'ingresso inferiore a quella d'uscita

Qualora nelle stazioni SSC siano presenti itinerari di libero transito per i quali la velocità di ingresso risulti essere minore della velocità in uscita, non dovrà essere ammesso l'itinerario di libero transito per i treni la cui lunghezza eccede il modulo della linea.

Cap. 4 FL**DISPOSIZIONI VARIE PER TRATTI DI LINEA**

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

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

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

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

SEZIONE 4.3 FL

TRATTI DI LINEA SUI QUALI ANCHE DI GIORNO SI DEVE USARE LA SEGNALAZIONE NOTTURNA E DEBBONO ESSERE MANTENUTE ACCESE LE LUCI DELLE CARROZZE

- Chirialza - Monti
- Bonorva – Campeda

SEZIONE 4.5 FL

UBICAZIONE DEI MEZZI DI TRAZIONE DEI CONVOGLI DI MEZZI D'OPERA SUI TRATTI DI LAVORO CON PENDENZA MAGGIORE DEL 15% E TRATTI DI LAVORO SUI QUALI E' AMMESSO IL LORO DIMEZZAMENTO

TRATTO DI LINEA	LATO UBICAZIONE LOCOMOTIVA
Golfo Aranci - Olbia	(1)
Olbia - Monti Telti	Olbia (1)
Monti Telti – Berchidda	Berchidda
Berchidda - Ozieri Fraigas	Ozieri Fraigas (1)
Ozieri Chilivani - Giave	Ozieri Chilivani
Giave – Culm. km 166+754	Giave (1)
Culmine km 166+754 – Macomer	Macomer
Porto Torres – Sassari	Porto Torres (1)
Sassari - Tissi Usini	Tissi Usini
Tissi Usini – Culmine km 18,081	Tissi Usini
Culmine km 18,081 - Ar dara	Ardara
Ardara - Ozieri Chilivani	Ardara

(1) L'ubicazione della locomotiva (lato della discesa) deve essere stabilita volta per volta nel programma lavori, esistendo nel tratto una pendenza principale e delle contopendenze maggiori al 15%.

SEZIONE 4.7 FL**TRATTI DI LINEA PER I QUALI LA NEBBIA E' CONSIDERATA FENOMENO ECCEZIONALE**

Golfo Aranci ⇄ Macomer
 Porto Torres M.ma ⇄ Ozieri Chilivani

SEZIONE 4.9 FL**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**

- Segnale ubicato a sinistra
- Segnale ubicato a destra

SENSO DI MARCIA	LOCALITÀ O PUNTI DELLA LINEA	AVVISO	PROTEZIONE	PARTENZA	PROTEZIONE P.L.	DI BLOCCO	2 ^a CATEGORIA	VISIBILITÀ IN METRI	BINARI INTERESSATI	ANNOTAZIONI
Linea: PORTO TORRES M.MA - OZIERI CHILIVANI										
PARI	PL km 41+355 PL km 42+309 PL km 42+443 PL km 42+848	●						170 m		

SEZIONE 4.11 FL**NORME PARTICOLARI PER L'ESERCIZIO CON MEZZI DI TRAZIONE TERMICI**

- a) Le locomotive D.445 possono circolare con la condotta A.T. inserita solo sulle tratte Cagliari - Macomer e Decimomannu – Iglesias (FL 163). Possono altresì erogare l'Alta Tensione su tutte le linee del Compartimento quando trainano veicoli attrezzati con i conduttori di ritorno.
- b) Se il materiale rimorchiato viene «RISCALDATO» o «CLIMATIZZATO» con energia fornita dalla locomotiva D.445 i valori della prestazione vanno opportunamente ridotti nel rispetto dell'art. 38 PGOS.

ESERCIZIO CON NORME PARTICOLARI

Olbia ⇄ Olbia Mma .I.B.

La circolazione dei treni è temporaneamente sospesa.

ESERCIZIO COL SISTEMA C.T.C. (Sede del D.C.O. a Cagliari)

Golfo Aranci ⇄ Macomer

Porto Torres M.ma ⇄ Chilivani

AGENTE TRENO

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

STAZIONI

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

Olbia

La stazione di Olbia è Stazione Porta permanente (SP), sempre presenziata da D.M.

Ozieri - Chilivani

Quando l'impianto di Ozieri Chilivani è telecomandato sono in esercizio per la circolazione dei treni i binari I – II – III – IV – V ed il binario della variante "bretella".

Sassari

Quando l'impianto di Sassari è telecomandato sono in esercizio per la circolazione dei treni il II e il IV binario per la linea Porto Torres – Chilivani; in tale situazione, i treni delle Ferrovie in concessione Sassari – Alghero circolano autonomamente sul I binario, reso indipendente dai restanti e gestito da altro apparato.

MANIGLIA PER IL COMANDO LOCALE DI EMERGENZA (C.L.E.)

Le stazioni intermedie di Torralba, Bonorva, Campeda, Madonna di Castro, Oschiri, Berchidda, Monti, Enas, Scala di Giocca, Ploaghe e Ardara e le stazioni di Porto Torres e Golfo Aranci sono munite di comandi locali di emergenza degli itinerari di partenza (C.L.E.) contenuti in appositi armadietti di contegno ubicati nello stesso locale in cui si trova il QL ed il banco A.C.E.I.,

Tali maniglie potranno essere azionate dal personale dei treni su ordine del DCO in caso di guasto alle apparecchiature del telecomando che impedisca l'invio dal P.C. dei comandi di itinerario, a condizione che sia occupato il c.d.b. di stazionamento (presenza treno).

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

N.B. A Porto Torres Marittima l'armadietto contenente le maniglie C.L.E. per il comando locale di emergenza è installato in corrispondenza dello stante del segnale di partenza treni dispari.

MANIGLIA PER INGRESSO TRENO INCROCIANTE - (Escluse stazioni di Macomer, Ozieri Chilivani, Golfo Aranci e Sassari)

Esistono due o più maniglie con ritorno a molla con eguali funzioni e ciascuna valida per le due provenienze, ubicate sul muro esterno del F.V. e su apposita colonnina posta sul marciapiede fra I° e II° binario in asse al F.V., in alcuni impianti tali apparecchiature sono ubicate anche nei pressi del segnale di partenza.

Le maniglie in prossimità del F.V. sono provviste di segnalazione ottica ed acustica, mentre le restanti sono provviste di sola segnalazione ottica.

DESCRIZIONE DELLE CARATTERISTICHE DEI TELEFONI

RICEZIONE DELLE CHIAMATE SULLA "CONSOLLE DM"

Circuito MOV

L'arrivo di una chiamata sul circuito MOV è segnalata da:

accensione in modalità lampeggiante veloce del LED del tasto della linea [MOV];

segnalazione acustica continua in caso di operatore libero;

segnalazione acustica breve in caso di operatore già impegnato su altro circuito;

il sollevamento del microtelefono oppure la pressione sul tasto [Viva-Voce] determina l'inclusione in linea da parte della consolle, l'accettazione della chiamata, il passaggio a luce fissa del LED del tasto della linea [MOV], la tacitazione della suoneria e l'attivazione della fonia;

il display presenta il seguente messaggio per tutta la durata della comunicazione: CHIAMATA ATTIVA ed il numero dell'utente chiamante;

instaura la comunicazione premendo il tasto (PTT) del microtelefono, oppure consente di parlare nelle vicinanze del microfono del viva-voce se si è in questa modalità;

per chiudere la comunicazione riporre il microtelefono oppure premere il tasto [Viva-Voce] se si è in questa modalità. Si può chiudere anche includendosi su un'altra linea della "CONSOLLE DM";

alla conclusione dell'operazione il display presenta la pagina principale.

Circuito Automatico

L'arrivo di una chiamata sul circuito Automatico è segnalata da:

accensione in modalità lampeggiante veloce del LED del tasto della linea [Automatico];

segnalazione acustica continua in caso di operatore libero;

segnalazione acustica breve in caso di operatore già impegnato su altro circuito;

il sollevamento del microtelefono oppure la pressione sul tasto [Viva-Voce] deve determinare l'inclusione in linea da parte della consolle, l'accettazione della chiamata, il passaggio a luce fissa del LED del tasto della linea [Automatico], la tacitazione della suoneria e l'attivazione della fonia;

il display presenta il seguente messaggio per tutta la durata della comunicazione: CHIAMATA ATTIVA ed il numero dell'utente chiamante;

instaura una comunicazione premendo il tasto (PTT) del microtelefono, oppure consente di parlare nelle vicinanze del microfono del viva-voce se si è in questa modalità;

per chiudere la comunicazione riporre il microtelefono oppure premere il tasto [Viva-Voce] se si è in questa modalità. Si può chiudere anche includendosi su un'altra linea della "CONSOLLE DM";

alla conclusione dell'operazione il display presenta la pagina principale.

INVIO DI CHIAMATE DALLA "CONSOLLE DM"

Circuito MOV

A1) Operazioni per la chiamata con utilizzo del tasto DCO diretta:

sollevare il microtelefono della consolle oppure premere il tasto [Viva-Voce] (il LED si accende a luce fissa);

premere il tasto [DCO] (il LED del tasto si accende per un breve periodo);

la consolle si include in linea, il LED del tasto [MOV] si accende a luce fissa per segnalare l'occupazione del circuito ed il display presenta il seguente messaggio per tutta la durata della comunicazione: CHIAMATA ATTIVA

se la chiamata è andata a buon fine si sentono dall'altoparlante del microtelefono o dall'altoparlante del viva-voce toni acustici di conferma;

instaura una comunicazione premendo il tasto (PTT) del microtelefono, oppure consente di parlare nelle vicinanze del microfono del viva-voce se si è in questa modalità;

per chiudere la comunicazione riporre il microtelefono oppure premere il tasto [Viva-Voce] se si è in questa modalità. Si può chiudere anche includendosi su un'altra linea della "CONSOLLE DM";

alla conclusione dell'operazione il display presenta la pagina principale.

A2) Operazioni per la chiamata con impostazione manuale del numero:

sollevare il microtelefono della consolle oppure premere il tasto [Viva-Voce] (il led si accende a luce fissa);

premere il tasto della linea [MOV] (il led del tasto si accende a luce fissa per segnalare l'occupazione della linea);

digitare il numero dell'utente da chiamare (5 cifre: le prime due per l'identificativo del CTS e le ultime tre per l'identificativo del telefono) e premere il tasto invio; il display presenta il seguente messaggio per tutta la durata della comunicazione: CHIAMATA ATTIVA

se la chiamata è andata a buon fine si sentono dall'altoparlante del microtelefono o dall'altoparlante del viva-voce toni acustici di conferma;

instaura una comunicazione premendo il tasto (PTT) del microtelefono, oppure consente di parlare nelle vicinanze del microfono del viva-voce se si è in questa modalità;

per chiudere la comunicazione riporre il microtelefono oppure premere il tasto [Viva-Voce] se si è in questa modalità. Si può chiudere anche includendosi su un'altra linea della "CONSOLLE DM";

alla conclusione dell'operazione il display presenta la pagina principale.

A3) Inclusione alla voce con linea occupata

Con circuito MOV occupato, il led del tasto [MOV] corrispondente risulta acceso in modalità lampeggiante lenta; le operazioni di chiamata sono, in questo caso:

sganciare il microtelefono;

premere il tasto [MOV] (il led del tasto si porta a luce fissa e l'operatore si include nel circuito selezionato);

premere il tasto (PTT) incorporato nel microtelefono e mantenerlo premuto per tutto il tempo della comunicazione;
la chiusura della comunicazione avviene come per la chiamata per linea libera.

Circuito Automatico

Operazioni per la chiamata con impostazione manuale del numero:

sollevare il microtelefono della consolle oppure premere il tasto [Viva-Voce] (il led si accende a luce fissa);

premere il tasto della linea [Automatico] (il led del tasto si accende a luce fissa per segnalare l'occupazione della linea);

digitare il numero dell'utente da chiamare, automaticamente la chiamata deve essere inviata ed il display presenta il seguente messaggio per tutta la durata della comunicazione: CHIAMATA ATTIVA

instaura una comunicazione premendo il tasto (PTT) del microtelefono, oppure consente di parlare nelle vicinanze del microfono del viva-voce se si è in questa modalità;

per chiudere la comunicazione riporre il microtelefono oppure premere il tasto [Viva-Voce] se si è in questa modalità;

alla conclusione dell'operazione il display presenta la pagina principale.

Pagina disponibile per futuri aggiornamenti

pag. 23 ÷ 27

Pagine disponibili per futuri aggiornamenti

SEZIONE 4.15 FL	UBICAZIONE, LUNGHEZZA ED ATTREZZAGGIO DELLE GALLERIE
----------------------------	---

Per le gallerie d'estensione uguale o superiore a 1.000 metri sono riportate di seguito le principali caratteristiche nonché la sintesi del contenuto del Piano di Emergenza Interno (PEI).

Galleria Monti – Enas: Caratteristiche piano-altimetriche

Lunghezza complessiva metri	1032
Valore di pendenza massima espressa in ‰	25 ‰
Lunghezza e pendenza delle livellette significative (metri ‰)	Livellotta unica, lunghezza 1032 metri pendenza 25‰
Dislivello complessivo (m)	25,8
Dislivello massimo (m)	25,8

Galleria Monti – Enas: Tabella dei ponti e viadotti contigui alla galleria

Ubicazione e progressiva km	Km 264+760	Km 265+909
Tipologia	Impalcato	Impalcato
Lunghezza totale (m)	12,40	7
Altezza massima (m)	2	1,5
Accessi	Dalla sede ferroviaria	Dalla sede ferroviaria

Galleria Monti-Enas: Caratteristiche generali

Denominazione/ubicazione	Monti – Enas
Progressive km (inizio/fine)	Km 264+810 Km 265+842
Lunghezza (m)	1032
Tipologia	Monotubo, sezione a semplice binario senza tunnel laterale di servizio.
Caratteristiche del rivestimento	Calcestruzzo
Sagoma	C

Accessi primari	Imbocco lato Monti: accessibile a piedi dal PL Km 264+526 sulla strada comunale Monti-Chirialza; Imbocco lato Enas: accessibile a piedi dalla ex stazione di Chirialza sulla strada comunale Monti-Chirialza che parte dal Km 47+700 provenendo da Olbia e Km 46+300 provenendo da Sassari della SS 199
Accessi secondari	p.m.
Tipologia nicchie (n° 34 totali)	<ul style="list-style-type: none"> • Nicchie di ricovero del personale ad interasse pari a 30 metri affacciate sul lato sinistro • Nicchioni: p.m. • Cameroni. p.m. • Attrezzature:p.m. • Le nicchie, hanno una numerazione progressiva, riportata sul piedritto, a partire dal n. 1 (lato Monti) sino al n. 34 (lato Enas)

Galleria Monti – Enas: Tabella delle caratteristiche di esercizio

Sistema di esercizio	D.C.O.
Regime di circolazione	Blocco Conta Assi
Velocità massima di esercizio (km/h)	90 km/h, Rango A 95 km/h, Rango B 100 km/h, Rango C
Tipologia e volume del traffico giornaliero	Misto (merci e passeggeri), 20 treni/giorno

NOTA IMPORTANTE:

L'andamento altimetrico della Galleria, in leggera salita dall'imbocco lato Enas verso l'imbocco lato Monti e l'assenza di camini di aerazione, comporta con ogni probabilità che, in caso di incendio, si verifichi al centro della stessa, e verso l'alto, un accumulo dei fumi e delle sostanze volatili più leggere dell'aria, sprigionatesi nel corso della combustione.

Galleria Monti – Enas: risorse/impianti/dotazioni

Vie di esodo (larghezza minima banchine)	<ul style="list-style-type: none"> • Camminamenti di c.a., posti sul lato sinistro direzione Monti-Enas, di larghezza pari a circa 50 cm
Illuminazione di sicurezza e di emergenza e forza motrice	<ul style="list-style-type: none"> • p.m.
Impianto idrico antincendio (caratteristiche)	<ul style="list-style-type: none"> • p.m.
Impianto telefonico di emergenza e diffusione sonora	<ul style="list-style-type: none"> • p.m.
Impianti di comunicazione	<p>Sistema di comunicazioni di servizio:</p> <ul style="list-style-type: none"> • telefoni FS, tipo AS12. I telefoni di servizio sono posti, lato destro treni dispari, alle progressive indicate: Km 265+870 (Imbocco lato Enas) Km 265+292 (nicchia n° 16) Km 264+816 (Imbocco lato Monti) • Sistema GSM-R, presenza del cavo fessurato

Impianti ed attrezzature di soccorso	<ul style="list-style-type: none"> p.m.
Alimentazione elettrica	<ul style="list-style-type: none"> p.m.
Segnaletica di sicurezza	Strisce bianche per l'individuazione della nicchia più vicina art. 8 DPR 469/79, all. 1 § 21 Regolamento Segnali.
Altri mezzi (Sedi di dislocazione) e altri impianti.	<ul style="list-style-type: none"> p.m.

Galleria Campeda – Bonorva: caratteristiche piano-altimetriche

Lunghezza complessiva metri	7.019
Valore di pendenza massima espressa in ‰	25,694 ‰
Lunghezza e pendenza delle livellette significative (metri ‰)	m 7.382 25,694 ‰
Dislivello complessivo (m)	m 188,37
Dislivello massimo (m)	m 188,37

Galleria Campeda – Bonorva: Tabella dei ponti e viadotti contigui alla galleria

Ubicazione e progressiva km	Km 171+583
Tipologia	c.a. a travi precomprese
Lunghezza totale (m)	m 38,10
Altezza massima (m)	m 5,0
Accessi	Stradello lungo linea

Galleria Campeda – Bonorva: caratteristiche generali

Denominazione/ubicazione	Campeda - Bonorva
Progressive km (inizio/fine)	Km 171+939 - Km 178+958
Lunghezza (m)	m 7.019 complessivi, di cui: <ul style="list-style-type: none"> galleria Campeda m. 4.047 (dal Km 171+939 al Km 175+986) galleria Bonorva m. 2.771 (dal Km 176+187 al Km 178+958)
Tipologia	Monotubo, sezione a doppio binario, armamento del solo binario dispari, senza tunnel laterale di servizio.
Caratteristiche del rivestimento (spessore e materiale)	Variabili da 70 ÷ 110 cm, in calcestruzzo Rck 25N/mm ²
Sagoma	C
Accessi primari	Imbocco lato Campeda: accessibile con mezzi gommati dalla SS 131. Imbocco lato Bonorva: accessibile dai mezzi gommati dalla strada proveniente dal paese di Bonorva.
Accessi secondari	Al km 176+086 è situato l'accesso e/o esodo di "Paramassi" raggiungibile dalla SS 131.

<p>Tipologia nicchie (n° 470 totali)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nicchie di ricovero del personale ad interasse pari a 30 metri affacciate su ambo i lati • Nicchioni deposito materiali ad interasse pari a 240 metri posti a quinconce su entrambi i lati • Camerone deposito materiali ad interasse pari a 3.024 metri affacciati su ambo i lati • Attrezzature: all'interno delle nicchie poste in corrispondenza delle diramazioni dell'impianto idrico (circa ogni 240 m.) si trova un armadio contenente 100 mascherine anti fumo/polvere ed una piccozza. Nelle altre nicchie, con passo 30 m, c'è un armadietto contenente 40 mascherine. • Le nicchie, i nicchioni e i camerone hanno una numerazione progressiva, riportata sul piedritto, a partire dal n. 1 (lato Campeda) sino al n. 470 (lato Bonorva)
--	--

Galleria Campeda – Bonorva: Tabella delle caratteristiche di esercizio

Sistema di esercizio	D.C.O.
Regime di circolazione	Blocco Conta Assi
Velocità massima di esercizio (km/h)	120 km/h, Rango A
	125 km/h, Rango B
	135 km/h, Rango C
Tipologia e volume del traffico giornaliero	Misto (merci e passeggeri), 20 treni/giorno

NOTA IMPORTANTE:

L'andamento altimetrico della Galleria, in leggera salita dall'imbocco lato Bonorva verso l'imbocco lato Campeda, e l'assenza di camini di aerazione comporta con ogni probabilità che, in caso di incendio, si verifichi al centro della stessa, e verso l'alto, un accumulo dei fumi e delle sostanze volatili più leggere dell'aria, sprigionatesi nel corso della combustione.

Galleria Campeda – Bonorva: risorse/impianti /dotazioni della galleria

Vie di esodo (larghezza minima banchine)	<ul style="list-style-type: none"> • Strada carrabile di larghezza di m 2.60 adiacente il binario • Camminamenti di c.a., posti su entrambi i lati, di larghezza pari a circa 50 cm
Illuminazione di sicurezza e di emergenza e forza motrice	<ul style="list-style-type: none"> • Funzione dell'impianto. L'impianto ha la funzione di assicurare in qualsiasi condizione di emergenza una illuminazione minima di 6 lux a livello di camminamento lungo le vie di esodo. • Alimentazione. Normalmente l'impianto di ogni lato della galleria ha una propria rete di alimentazione in caso di mancanza della rete, l'alimentazione passa automaticamente all'altro lato della galleria. Attualmente l'alimentazione è data dalla Rete di Campeda. • Funzionamento normale. In condizioni normali sono accese le luci di riferimento in corrispondenza delle nicchie di contenimento

	<p>quadri.</p> <ul style="list-style-type: none"> • illuminazione nicchie. All'interno delle nicchie di contenimento quadri è prevista una lampada con accensione comandata all'interno della nicchia stessa. • Emergenza. In caso di emergenza l'impianto può essere acceso pigiando uno qualsiasi degli interruttori posti nella galleria, su ogni lato alla distanza media di 120 m l'uno dall'altro • Lampade emergenza. All'interno di ogni nicchia, in apposito armadio, è contenuto un proiettore (più uno di riserva) con treppiede portatili della potenza di 1000W, dotato di 100 m di cavo avvolto su apposito rocchetto. • Prese. All'interno della nicchia di contenimento quadri sono previste 2 prese da 16 A IP 55 • Diagnostica. Il sistema, oltre ad essere diagnosticato nei suoi componenti, è dotato di logica di riconfigurazione, per cui l'impianto è sempre in funzione, anche in attesa di interventi di manutenzione.
<p>Impianto idrico antincendio</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Approvvigionamento idrico: viene effettuato utilizzando l'acqua della vasca posta in corrispondenza di Paramassi, pompandola attraverso le tubazioni dell'impianto con l'ausilio della pompa di Paramassi nelle vasche di Campeda e Bonorva • Stato dell'impianto: normalmente vuoto. • Avviamento impianto: può essere eseguita manualmente, in loco, da personale autorizzato, avviando le pompe poste in apposito locale agli imbocchi. Contemporaneamente devono essere azionate le valvole motorizzate adiacenti alle pompe. Il tempo di riempimento è inferiore ai 30 min. In alternativa è possibile comandare la regolazione delle valvole e l'avvio delle pompe dai locali di comando e di supervisione di Bonorva, Campeda e dal Posto Centrale sala Coordinatori di Cagliari. • Formazione lance: nelle nicchie in corrispondenza della diramazione dell'impianto, poste ogni 240 m., si trova un armadio contenente il necessario per la formazione di due manichette con lancia, della lunghezza di 100 m l'una. <p>Allarmi: l'allarme di basso livello in una qualsiasi delle vasche viene segnalato al posto centrale di Cagliari, presenziato 24 ore su 24.</p>
<p>Impianto telefonico di emergenza e diffusione sonora</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Telefoni di emergenza a viva voce (VV). L'impianto è indipendente dall'attuale impianto telefonico selettivo • Posizione telefoni VV. I telefoni viva voce sono

	<p>posizionati in corrispondenza delle nicchie contenenti gli armadi di LFM, quindi alla distanza di 240 m l'uno dall'altro, su entrambi i lati della galleria.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Richiesta di connessione. Sulla parte frontale dell'apparecchio telefonico sono presenti due dispositivi • Telefono stagno digitale. In corrispondenza dei piazzali, dove verrà gestita l'eventuale emergenza, sono previsti telefoni stagni digitali installati su piantana in vetroresina. • Palina DS. Sui piazzali sono installate paline telefoniche in vetroresina per il supporto di due diffusori sonori • Diffusione sonora. L'impianto rende possibile la diffusione di messaggi all'interno della galleria da parte delle postazioni di controllo (messaggi pre-registrati e messaggi personalizzati) e da parte del personale FS da uno qualsiasi dei telefoni viva voce posti all'interno della galleria; Il colloquio tra il pubblico e/o personale FS presenti in galleria ed la postazione di controllo <p>Alimentazione. Gli armadi sono alimentati in doppio da due quadri LFM adiacenti, per cui è sempre assicurata l'alimentazione degli armadi.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diagnostica. L'impianto è telediagnosticato in tutti i suoi componenti, per cui il posto di controllo presenziato ha a disposizione tutti i dati per un intervento tempestivo della manutenzione, per il mantenimento in perfetta efficienza dell'impianto stesso.
Impianti di comunicazione	<ul style="list-style-type: none"> • Sistema di comunicazioni di emergenza e Sistema di informazione ai viaggiatori : Tramite l'impianto telefonico di emergenza e diffusione sonora (v. punto precedente) • Sistema di comunicazioni di servizio: telefoni FS, tipo AS12. I telefoni di servizio sono posti, lato binario dispari, alle progressive indicate nella sezione 4.19 "Ubicazione posti telefonici in linea" del F.L. 162.

Sintesi del Piano Interno di Emergenza

Le disposizioni indicate di seguito riassumono i comportamenti da adottare nei casi di incidenti ipotizzati e non sostituiscono le norme vigenti dei regolamenti ferroviari.

Norme comuni

Qualora il PdC e/o PdA rilevi una qualsiasi anomalia al proprio convoglio che possa far presumere l'eventuale impossibilità a proseguire la marcia deve provvedere all'arresto del treno prima di inoltrarsi in galleria.

Se l'anomalia si manifesta con treno già in galleria il PdC farà quanto possibile per portare il treno fuori dalla galleria.

Comunicazioni del PdA e/o PdC

IL PdA e/o PdC al manifestarsi dell'anomalia dovrà comunicare subito con il DCO di Cagliari. Per tali comunicazioni potrà avvalersi del telefono cellulare in dotazione, degli impianti di comunicazione di cui è dotata la galleria o di qualunque mezzo telefonico della rete pubblica o privata (vedasi All. XI IPCL, All. 1 art. 27 ISPAT).

Esempio di comunicazione tipo al D.C.O. *(Senza Fonogramma)*

Giorno _____ Treno _____ Ora _____ Macchinista (o Capotreno) _____ Fermo corrispondenza della nicchia/nicchione n. _____

Per _____ (avaria locomotiva/veicolo; svio locomotiva/veicolo; svio con incendio; incendio locomotiva/veicolo; fuoriuscita liquidi/gas pericolosi n° ONU _____ n° pericolo _____)

Stradello attiguo _____ (Ingombro / non Ingombro). Viaggiatori presenti sul treno

Necessità soccorso sanitario per: _____ (n° _____ viaggiatori feriti di cui gravi n° _____)
_____ (n° _____ agenti del treno feriti di cui gravi n° _____)

Dopo l'attivazione del soccorso, formalizza la richiesta al DCO, a mezzo di fonogramma.

Comunicazioni con gli enti esterni

Il DCCM dovrà comunicare l'allarme agli Enti Esterni con le modalità indicate dal FD n° 22/2007 applicativo della CO 64/2001, fornendo informazioni precise del tipo di incidente occorso, la località e i mezzi di soccorso in dotazione ad FS e quelli dentro la galleria.

Tale comunicazione, in forma di preavviso, dovrà essere estesa ai VVFF anche nel caso di arresto in galleria per avaria del convoglio.

Autosoccorso

In presenza anche di solo principio di incendio in galleria, assume grande importanza l'autosoccorso finalizzato ad allontanare nel più breve tempo possibile le persone dalle immediate vicinanze dell'incendio. Le procedure generali da adottare sono le seguenti:

- Abbandonare il treno utilizzando, compatibilmente con la situazione incidentale, le porte normali di accesso. In caso di emergenza utilizzare tutte le porte praticabili;
- Allontanarsi immediatamente dal treno procedendo in direzione controvento.

Soccorso

Nel caso di intervento di mezzi di soccorso esterni, il Coordinamento delle operazioni nella fase di soccorso urgente, tese a porre in salvo le persone coinvolte nel sinistro ed alla eliminazione delle situazioni di pericolo derivanti dal sinistro stesso e/o dalla tipologia dei materiali coinvolti, è affidato al funzionario dei VVFF intervenuto sul posto che assumerà la funzione di Responsabile delle Operazioni di Soccorso (R.O.S.). Sarà suo compito stabilire le modalità operative da adottare anche recependo le direttive del Centro Operativo Interforze (C.O.I.) eventualmente attivato dal Prefetto.

Spetta al Funzionario dei VVFF – R.O.S. – dichiarare la cessazione della fase di soccorso urgente, trasferendo il Coordinamento, tramite formali consegne scritte, al Ref. RFI responsabile del soccorso tecnico.

Norme comuni

Il personale FS, o chiunque sia venuto a conoscenza dell'evento, dovrà dare immediata notizia al DCO il quale, assunte le necessarie informazioni, avvisa il DCCM.

Il DCCM di concerto con la SOR, individuerà il mezzo di soccorso da utilizzare e disporrà per la predisposizione di quanto necessario per l'invio.

Il DCO al fine di prevenire l'eventuale fuga di veicoli, in caso di arresto di un convoglio in galleria con abbandono da parte del personale per imminente pericolo, o in mancanza di informazioni del treno in tratta, data la pendenza della linea disporrà gli scambi per l'instradamento sul tronchino, se presente, del secondo binario delle stazioni limitrofe.

Il DCO, prima di autorizzare l'ingresso di qualsiasi mezzo in galleria, dovrà aver ricevuto dispaccio di conferma di immobilizzazione del treno in avaria. Tale conferma è implicita nella richiesta di locomotiva di soccorso.

In caso di avarie al mezzo di trazione che lascino presumere la necessità di dover richiedere la locomotiva di soccorso, il PdC ne darà immediato preavviso verbale al DCO che, in accordo con il DCCM e SOR, provvederà, se la situazione lo consente, ad attestare i mezzi di soccorso in una delle due stazioni limitrofe ancor prima della formalizzazione della relativa richiesta.

Compiti del DCCM

Il DCCM assume il coordinamento delle attività conseguenti all'evento fino all'attivazione del COT, promuovendo l'intervento dei soccorsi necessari, provvedendo subito all'attivazione del flusso di comunicazioni previste dalla CO 64 "Gestione delle Anormalità Rilevanti od Incidenti di Esercizio" allegato A, estendendo l'avviso anche al Comando Polfer Compartimentale e al rappresentante locale della Direzione F.S. Relazioni con i Media telefono 070 6794342 oppure 335 6992705.

D'intesa con il Responsabile reperibile della DTP, in attesa dell'attivazione del COT, prende i provvedimenti di circolazione più opportuni.

Compiti del Capo Reparto Territoriale Movimento

Il Capo Reparto Territoriale Movimento competente, dal momento del suo arrivo e fino a quando non sia presente in loco il Dirigente Reperibile della Direzione Territoriale Produzione, assolve la funzione di unico soggetto Referente RFI sul posto. Pertanto:

- a) sulla base dei primi elementi disponibili esprime una prima valutazione dell'inconveniente che comunica al DCCM;
- b) richiede, tramite il CEI l'intervento degli agenti reperibili e/o disponibili necessari in funzione della gravità dell'evento e delle operazioni da compiere o delle richieste dei VVFF;
- c) si adopera per ogni altro utile intervento concretamente attuabile in relazione a richieste specifiche dei VVFF o di altri Enti esterni;
- d) fornisce al DCCM con continuità e possibilmente almeno ogni mezz'ora, notizie e aggiornamenti aventi valenza organizzativa o necessari per il programma di esercizio (tempi di ripristino, presenza di estranei sulla sede ferroviaria, arrivo ed operatività del carro soccorso, preavviso di disponibilità parziale del binario etc.) interfacciando sul posto il Capo Reparto Esercizio Infrastruttura;
- e) provvede alla raccolta ed alla custodia della documentazione di competenza;
- f) dispone, se possibile, il presenziamento delle stazioni limitrofe alla galleria.

Disposizioni Particolari

Nel caso di treni viaggiatori bloccati in galleria dovrà anche essere valutata l'opportunità di effettuare un trasbordo su un altro treno o, in caso di pericolo, provvedere, se possibile, al dimezzamento del treno.

Qualora risulti impossibile comunicare col PdC e/o PdA del treno fermo e non si possa escludere imminente pericolo per la salute e/o la vita delle persone, il Dirigente Reperibile della DTP potrà autorizzare, eccezionalmente in deroga, l'invio di mezzi anche in senso opposto al treno fermo, con prescrizione di marcia a vista e facendoli precedere da un segnale di arresto a mano a 1200 metri.

Le procedure indicate nei punti precedenti non possono, tuttavia, essere in alcun modo esaustive in quanto gli eventi e le circostanze che si possono verificare sono difficilmente riconducibili a casistiche predeterminate. Ulteriori e specifici provvedimenti saranno assunti di volta in volta dalle strutture preposte (DCO, DCCM, COT, COI, ecc.) tenendo presente che l'obiettivo prioritario è quello della salvaguardia della salute e della vita delle persone.

Norme da osservare per il trasbordo dei viaggiatori.

Nel caso di un treno viaggiatori fermo in galleria assume massima importanza la tempestività di attuazione dei provvedimenti necessari a ridurre, quanto più possibile, i tempi di esposizione dei viaggiatori a condizioni ambientali disagiati o porre in salvo i viaggiatori, nel caso di pericolo.

Per tale motivo, valutata dal PdC l'impossibilità di proseguire la marcia e dopo formale richiesta di soccorso, dovrà immediatamente essere valutata dal PdA e dal DCO la possibilità e l'opportunità di provvedere al trasbordo dei viaggiatori.

A tale scopo il PdA dovrà partecipare al DCO tutte le informazioni necessarie per verificare se le condizioni esistenti consentano lo svolgimento delle operazioni di trasbordo, con particolare riguardo a: progressiva chilometrica del punto di arresto del treno; condizioni di visibilità; quantità viaggiatori; praticabilità della viabilità interna anche ai fini di una eventuale evacuazione delle persone con mezzi gommati.

Trasbordo con treno

Il trasbordo può essere effettuato con un treno a seguito o in precedenza. La scelta di una delle modalità dovrà avvenire sulla base delle notizie in possesso, con particolare riguardo alla tipologia di incidente occorso al treno in avaria (posizione dell'eventuale incendio in atto, flusso di eventuali fumi, ecc.).

Qualora venga deciso il trasbordo, il PdA dovrà, avuta conferma del lato da dove verrà inviato il convoglio di soccorso e la stazione dove lo stesso dovrà successivamente ricoverare, ordinare con M. 40 al PdC di provvedere all'esposizione del segnale di arresto in un punto opportuno che servirà da orientamento per il convoglio soccorritore.

Il PdC dovrà formalizzare la richiesta per iscritto al DCO (art. 41 IPCL).

Qualora per motivi di emergenza si utilizzi il materiale di un treno già in tratta, i viaggiatori a bordo dovranno essere fatti scendere in stazione prima dell'inoltrare in galleria.

Al treno inviato in soccorso, oltre alle prescrizioni di movimento occorrenti, dovrà essere notificato l'avviso di prestare soccorso tramite trasbordo, la progressiva chilometrica corrispondente con il punto dove è fermo il treno da soccorrere, la marcia a vista nell'avvicinarsi al convoglio e l'arresto in corrispondenza dello stesso.

Le operazioni di trasbordo dovranno essere coordinate dal PdA del treno fermo in galleria.

Terminate le operazioni il PdA comunicherà per iscritto al PdC che provvederà al ricovero del convoglio nella località prestabilita.

Trasbordo con autobus (Galleria Campeda – Bonorva)

Qualora venga deciso per il trasbordo delle persone con mezzi gommati, dovrà essere utilizzata la strada di servizio che corre lungo tutta la galleria, raggiungibile dall'imbocco lato Campeda, dall'imbocco Paramassi o dall'imbocco lato Bonorva.

Norme da osservare per il dimezzamento di un treno in galleria

Qualora occorra provvedere al dimezzamento di un treno in galleria a seguito di un evento incidentale dovranno essere osservate le norme previste dall'articolo 23/13 RCT e corrispondente articolo 40/12 delle I.P.C.L. con le seguenti precisazioni.

- **Treni viaggiatori**

Il dimezzamento deve essere immediatamente attuato dal PdC per consentire la prosecuzione di almeno parte del convoglio. Se il dimezzamento si rende necessario per la salvaguardia della vita e/o della salute delle persone, il provvedimento dovrà essere immediatamente attuato.

I viaggiatori presenti nella parte impossibilitata alla fuoriuscita dalla galleria devono essere fatti spostare nella parte che proseguirà. In tale operazione dovrà essere prestata la massima attenzione al fine di non compromettere l'incolumità dei viaggiatori stessi.

Qualora il dimezzamento sia attuato per cause che compromettono la vita o la salute dei passeggeri imprigionati in galleria, al fine di accelerare le operazioni, il PdA dovrà invitare i viaggiatori interessati allo spostamento a rinunciare ai propri bagagli.

Nel caso di treni con mezzo di trazione ubicato in coda il ricovero della prima parte è possibile solo per retrocessione.

La parte che rimane in linea dovrà adeguatamente essere immobilizzata ricorrendo ad ogni mezzo utile allo scopo. Si potrà omettere il presenziamento della stessa se le condizioni esistenti nella galleria risultano proibitive per la salute delle persone.

Il PdC e/o PdA farà il possibile anche per proteggere la parte lasciata in linea, fermo restando che in caso di estrema urgenza dell'abbandono della galleria si potrà omettere anche tale operazione.

- **Treni merci**

Nel caso di treni merci il dimezzamento dovrà essere sempre attuato in caso di incendio, esplosione o deragliamento.

Dovranno essere lasciati in composizione, alla prima parte che proseguirà la marcia, tutti i rotabili in grado di proseguire, provvedendo al taglio del convoglio possibilmente in corrispondenza dei rotabili direttamente coinvolti nell'evento incidentale.

Il PdC dovrà provvedere all'immobilizzazione della parte da lasciare in galleria, se tale operazione non comporta rischi per la propria incolumità.

Ai fini del ricovero della prima parte e della protezione e presenziamento della parte lasciata in galleria sono validi gli stessi principi per i treni viaggiatori, tenendo presente che il ricovero è possibile solo nella stazione successiva, a meno che non vi sia in composizione una locomotiva efficiente in coda.

Dimezzamento successivo ad una richiesta di soccorso

*Se il dimezzamento si rendesse necessario per **imminente pericolo per la salute o la vita delle persone presenti in galleria**, successivamente ad una richiesta formalizzata di soccorso, il provvedimento si potrà attuare, anche in deroga alla normativa vigente, solo facendo precedere la prima parte da un segnale di arresto a mano a 1200 metri e procedendo con marcia a vista ed osservando tutte le cautele che le circostanze consentono (RCT art. 24.5).*

Il convoglio dovrà, comunque, arrestarsi non oltre l'uscita della galleria.

Norme da osservare per la retrocessione di un treno fermo nella galleria

La retrocessione di un convoglio fermo in galleria deve avvenire con le norme dell'articolo 23 RCT e 40 IPCL tenendo presente che la pendenza della linea è superiore al 25‰.

In caso di imminente pericolo ed in assenza di comunicazioni con il DCO il PdC e/o il PdA deve disporre d'iniziativa la retrocessione dei treni adottando ogni cautela del caso.

La retrocessione del convoglio, in assenza di autorizzazione del DCO, deve avvenire per lo spazio strettamente necessario alla salvaguardia della salute o della vita delle persone.

In ogni caso, qualora la retrocessione prosegua fino all'uscita dalla galleria, prima di entrare in stazione dovranno, di norma, essere presi accordi con il DCO per l'individuazione del binario di ricovero.

A tal fine sarà possibile utilizzare qualunque mezzo di comunicazione a disposizione.

Norme da osservare per la ricognizione nella galleria

Non riuscendo ad avere notizie di un treno atteso sarà possibile organizzare una ricognizione osservando le norme del R.T.C. art.23 comma 21.

Per la ricognizione deve essere utilizzato il mezzo di trazione immediatamente disponibile negli impianti più vicini.

La ricognizione è disposta dal DCO, previ accordi con il Referente RFI eventualmente intervenuto sul posto.

L'ingresso del mezzo ricognitore può avvenire solo nella certezza che all'interno della galleria non si siano verificati incendi.

Nel caso di incendio l'ingresso in galleria deve essere autorizzato dai VVFF. In tal caso l'equipaggiamento di protezione per il personale FS addetto alla condotta e scorta del mezzo ricognitore e le attrezzature necessarie per la ricognizione saranno fornite dai VVFF.

Il personale del mezzo ricognitore giunto in prossimità del convoglio in avaria dovrà contattare immediatamente il PdC per i provvedimenti del caso.

Sezione 4.19 FL UBICAZIONE POSTI TELEFONICI IN LINEA

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

TRATTI DI LINEA	km	Note (¹)	STAZIONI COLLEGATE
Golfo Aranci	304+355	Prot. Golfo Aranci (B)	D.C.O. Cagliari
Golfo Aranci - Olbia	300+170	Fermata Cala Sabina	D.C.O. Cagliari
Golfo Aranci - Olbia	296+353	Fermata Marinella	D.C.O. Cagliari
Golfo Aranci - Olbia	294+158	Fermata Rudalza	D.C.O. Cagliari
Golfo Aranci - Olbia	289+468	Ev.	D.C.O. Cagliari
Olbia	284+784	Gar. Ev. Prot.	D.C.O. Cagliari

(¹)

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

TRATTI DI LINEA	km	Note ⁽¹⁾	STAZIONI COLLEGATE
Olbia	282+348	Gar. Ev. Prot.	D.C.O. Cagliari
Olbia - Enas	279+691	P.L.	D.C.O. Cagliari
Enas	274+398	Prot. Enas (B)	D.C.O. Cagliari
Enas	273+183	Prot. Enas (B)	D.C.O. Cagliari
Monti - Enas	272+631	P.L.	D.C.O. Cagliari
Monti - Enas	270+601	P.L.	D.C.O. Cagliari
Monti - Enas	266+805	Ev.	D.C.O. Cagliari
Monti - Enas	265+870	Imbocco galleria	D.C.O. Cagliari
Monti - Enas	265+292	Interno galleria	D.C.O. Cagliari
Monti - Enas	264+816	Imbocco galleria	D.C.O. Cagliari
Monti - Enas	264+538	P.L.	D.C.O. Cagliari
Monti	262+555	Prot. Monti (B)	D.C.O. Cagliari
Monti	261+120	Prot. Monti (B)	D.C.O. Cagliari
Berchidda - Monti	253+861	P.L.	D.C.O. Cagliari
Berchidda - Monti	252+199	Ev.	D.C.O. Cagliari
Berchidda - Monti	247+435	P.L.	D.C.O. Cagliari
Berchidda	246+005	Prot. Berchidda (B)	D.C.O. Cagliari
Berchidda	244+574	Prot. Berchidda (B)	D.C.O. Cagliari
Oschiri - Berchidda	241+365	P.L.	D.C.O. Cagliari
Oschiri	236+090	Prot. Oschiri	D.C.O. Cagliari
Oschiri	234+655	Prot. Oschiri	D.C.O. Cagliari
M. di Castro - Oschiri	233+397	Ev.	D.C.O. Cagliari
Madonna di Castro	227+092	Prot. M. di Castro (B)	D.C.O. Cagliari
Madonna di Castro	225+235	Prot. M. di Castro (B)	D.C.O. Cagliari
Chilivani - M. di Castro	219+829	P.L.	D.C.O. Cagliari
Chilivani - M. di Castro	218+492	P.L.	D.C.O. Cagliari
Chilivani - M. di Castro	216+875	P.L.	D.C.O. Cagliari
Chilivani	214+055	Prot. Chilivani (B)	D.C.O. Cagliari

(¹)

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

TRATTI DI LINEA	km	Note (¹)	STAZIONI COLLEGATE
Chilivani	212+633	Prot. Est.Chilivani (B)	D.C.O. Cagliari
Chilivani	211+290	Prot. Int. Chilivani (B)	D.C.O. Cagliari
Torralba - Chilivani	207+601	Ev.	D.C.O. Cagliari
Torralba - Chilivani	205+369	Fermata Mores	D.C.O. Cagliari
Torralba - Chilivani	201+188	Ev.	D.C.O. Cagliari
Torralba - Chilivani	197+043	P.L.	D.C.O. Cagliari
Torralba - Chilivani	194+914	P.L.	D.C.O. Cagliari
Torralba - Chilivani	194+403	P.L.	D.C.O. Cagliari
Torralba - Chilivani	193+146	P.L.	D.C.O. Cagliari
Torralba	192+805	Prot. Torralba (B)	D.C.O. Cagliari
Torralba	191+515	Prot. Torralba (B)	D.C.O. Cagliari
Bonorva - Torralba	189+269	Ev.	D.C.O. Cagliari
Bonorva - Torralba	186+587	Fermata Giave	D.C.O. Cagliari
Bonorva - Torralba	183+851	Ev.	D.C.O. Cagliari
Bonorva	180+455	Prot. Bonorva (B)	D.C.O. Cagliari
Bonorva	180+383	P.L.	D.C.O. Cagliari
Bonorva	178+958	Imbocco galleria	D.C.O. Cagliari
Bonorva	178+710	Prot. Bonorva (B)	D.C.O. Cagliari

(¹)

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

TRATTI DI LINEA	km	Note (¹)	STAZIONI COLLEGATE
Campeda - Bonorva	178+719	Int. Galleria nicchia n° 433	D.C.O. Cagliari
Campeda - Bonorva	178+539	Int. Galleria nicchia n° 421	D.C.O. Cagliari
Campeda - Bonorva	178+059	Int. Galleria nicchia n° 389	D.C.O. Cagliari
Campeda - Bonorva	177+579	Int. Galleria nicchia n° 357	D.C.O. Cagliari
Campeda - Bonorva	177+099	Int. Galleria nicchia n° 325	D.C.O. Cagliari
Campeda - Bonorva	176+619	Int. Galleria nicchia n° 293	D.C.O. Cagliari
Campeda - Bonorva	176+169	Gall. Paramassi nicchia n° 265g	D.C.O. Cagliari
Campeda - Bonorva	175+719	Int. Galleria nicchia n° 251	D.C.O. Cagliari
Campeda - Bonorva	175+239	Int. Galleria nicchia n° 219	D.C.O. Cagliari
Campeda - Bonorva	174+759	Int. Galleria nicchia n° 187	D.C.O. Cagliari
Campeda - Bonorva	174+159	Int. Galleria nicchia n° 147	D.C.O. Cagliari
Campeda - Bonorva	173+679	Int. Galleria nicchia n° 115	D.C.O. Cagliari
Campeda - Bonorva	173+109	Int. Galleria nicchia n° 77	D.C.O. Cagliari
Campeda - Bonorva	172+629	Int. Galleria nicchia n° 45	D.C.O. Cagliari
Campeda - Bonorva	172+149	Int. Galleria nicchia n° 13	D.C.O. Cagliari
Campeda - Bonorva	171+926	Imbocco Galleria	D.C.O. Cagliari
Campeda	169+830	Prot. Campeda (B)	D.C.O. Cagliari
Campeda	168+550	Prot. Campeda (B)	D.C.O. Cagliari
Macomer - Campeda	165+319	P.L.	D.C.O. Cagliari
Macomer - Campeda	162+878	P.L.	D.C.O. Cagliari

(¹)

Tel. Telefono impiantato in piena linea allo scoperto, su stanti, su piantane di semaforo o simili;

Gar. Telefoni entro garitta;

C.C. Telefono in Casa Cantoniera;

Ev (indicazione che può essere unita alle precedenti). Telefono d'utilizzazione eventuale, normalmente disinserito dal circuito.

FV Fermate

(A) Telefono con segnalazione di chiamata (T luminosa e suoneria)

(B) In comunicazione con l'Ufficio Movimento della stazione se presenziata o con il DCO se la stazione è impresenziata

TRATTI DI LINEA	km	Note ⁽¹⁾	STAZIONI COLLEGATE
Porto Torres - Sassari	65+900	Prot. P.Torres (B)	D.C.O. Cagliari
Porto Torres - Sassari	64+392	Prot. P.Torres (B)	D.C.O. Cagliari
Porto Torres - Sassari	59+868	Ev. P.L.	D.C.O. Cagliari
Porto Torres - Sassari	56+727	Ev.	D.C.O. Cagliari
Porto Torres - Sassari	52+917	Ev. P.L.	D.C.O. Cagliari
Porto Torres - Sassari	51+374	Ev.	D.C.O. Cagliari
Porto Torres - Sassari	50+626	Ev.	D.C.O. Cagliari
Porto Torres - Sassari	49+750	Ev. P.L.	D.C.O. Cagliari
Sassari - Scala di Giocca	43+812	Ev. P.L.	D.C.O. Cagliari
Sassari - Scala di Giocca	42+858	Ev. P.L.	D.C.O. Cagliari
Sassari - Scala di Giocca	42+453	Ev. P.L.	D.C.O. Cagliari
Sassari - Scala di Giocca	42+319	Ev. P.L.	D.C.O. Cagliari
Sassari - Scala di Giocca	41+337	Ev. P.L.	D.C.O. Cagliari
Sassari - Scala di Giocca	40+345	Ev. P.L.	D.C.O. Cagliari
Sassari - Scala di Giocca	40+138	Ev. P.L.	D.C.O. Cagliari
Sassari - Scala di Giocca	39+213	Ev. P.L.	D.C.O. Cagliari
Sassari - Scala di Giocca	39+018	Ev. Tissi Usini	D.C.O. Cagliari
Sassari - Scala di Giocca	37+108	Ev. P.L.	D.C.O. Cagliari
Sassari - Scala di Giocca	34+452	Ev. P.L.	D.C.O. Cagliari
Sassari - Scala di Giocca	33+919	Ev. P.L.	D.C.O. Cagliari
Sassari - Scala di Giocca	33+227	Prot. Scala di G. (B)	D.C.O. Cagliari
Scala di Giocca - Ploaghe	31+130	Prot. Scala di G. (B)	D.C.O. Cagliari
Scala di Giocca - Ploaghe	28+347	Ev. Campomela	D.C.O. Cagliari
Scala di Giocca - Ploaghe	25+473	Ev. P.L.	D.C.O. Cagliari
Scala di Giocca - Ploaghe	23+895	Ev. P.L.	D.C.O. Cagliari
Scala di Giocca - Ploaghe	20+271	Prot. Ploaghe (B)	D.C.O. Cagliari
Ploaghe - Ardara	18+593	Prot. Ploaghe (B)	D.C.O. Cagliari
Ploaghe - Ardara	15+016	Ev.	D.C.O. Cagliari
Ploaghe - Ardara	11+045	Prot. Ardara (B)	D.C.O. Cagliari
Ardara - Chilivani	9+600	Prot. Ardara (B)	D.C.O. Cagliari
Ardara - Chilivani	5+984	Ev.	D.C.O. Cagliari
Chilivani	2+245	Prot. Est.Chilivani (B)	D.C.O. Cagliari
Chilivani	0+824	Prot. Int. Chilivani (B)	D.C.O. Cagliari

⁽¹⁾

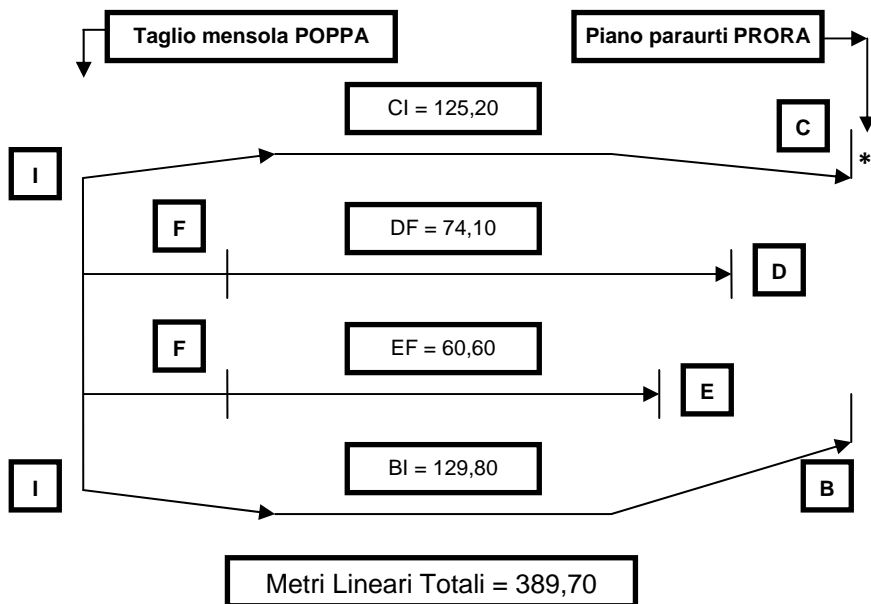
- Tel. Telefono impiantato in piena linea allo scoperto, su stanti, su piantane di semaforo o simili;
Gar. Telefoni entro garitta;
C.C. Telefono in Casa Cantoniera;
Ev (indicazione che può essere unita alle precedenti). Telefono d'utilizzazione eventuale, normalmente disinserito dal circuito.
FV Fermate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

SEZIONE 4.20 FL**PRINCIPALI UTENZE TELEFONICHE**

Località di servizio	Numero associato telefonia mobile
	GSM-R
OZIERI-CHILIVANI	70198302
OLBIA	70193102
SASSARI	70265802
D.C.O. CAGLIARI (sezione sud)	71150301
D.C.O. CAGLIARI (sezione nord)	71150501
D.C.O. CAGLIARI (sussidio)	71150401
Dirigente Centrale Coordinatore Movimento CAGLIARI	71150114

Navi: SCILLA – VILLA

Tracciato dei binari



CAPACITA' DI TRASPORTO IN CARRI

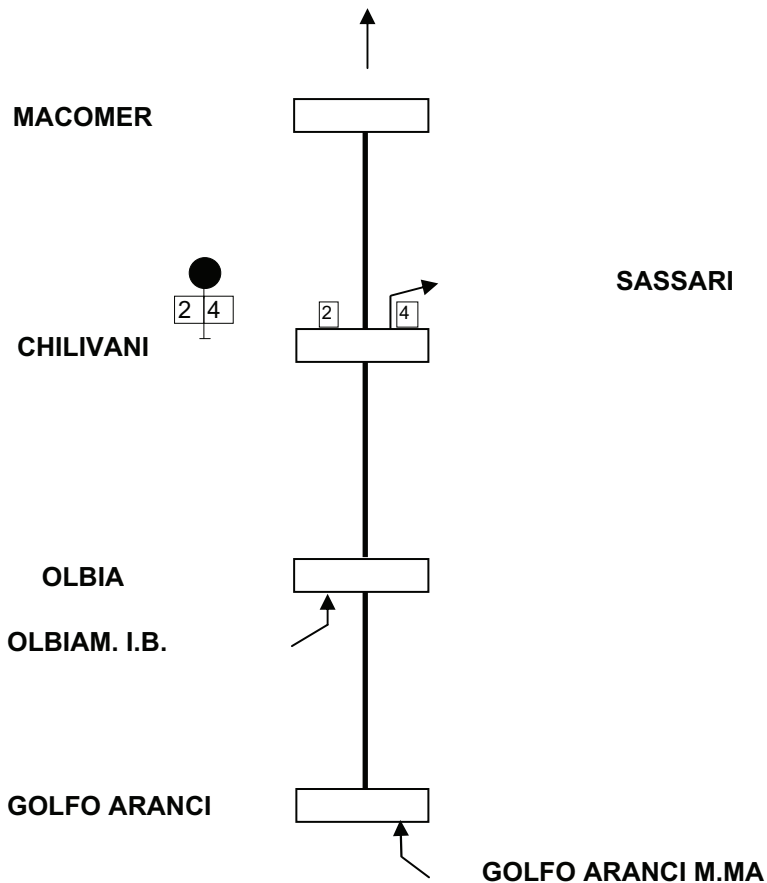
* Esempio di MODALITÀ DI CARICO – Merci –*(Sequenza di carico): EF; DF; CI; BI

- Le unità sono autorizzate a traghettare sul ponte binari i seguenti Materiali (Merce pericolosa) in colli
 - **Classi : 4.1; 4.2; 4.3; 5.1; 5.2; 6.1; 9;**
- Il Trasporto delle merci pericolose dovrà essere effettuato secondo le prescrizioni contenute nell'Autorizzazione della nave e secondo quelle dettate dall'IMDG Code e in particolare con osservanza, nella sistemazione a bordo, delle prescrizioni contenute nella scheda di compatibilità fra le merci. (IMDG Code). Tale prescrizione può limitare il numero di carri (rispetto alla capacità – nave) di merce pericolosa trasportabili in presenza di merce non omogenea o incompatibile.

Pagina 40 disponibile per futuri aggiornamenti

SEZIONE 6.1.1 FL SCHEMA UNIFILARE GOLFO ARANCI M.MA - MACOMER

LINEA : GOLFO ARANCI M.MA - MACOMER



Grado di	Velocità Massima km/h DIRETTA			Grado di	Velocità Massima km/h DIRAMATA			Progr. Chilom.	LOCALITA' DI SERVIZIO
	Frenat. A	B	C		Frenat. A	B	C		
V	90	95	95					306,5 Golfo Aranci Marittima	
I ₇								305,0 GOLFO ARANCI ST.	○
VII								300,1 <i>Cala Sabina</i>	
								296,3 <i>Marinella</i>	
								294,1 <i>Rudalza</i>	
	30	30	30					284,5 C.C. km 284,518	
				I	30	30	-	2,4 Olbia M. I.B.	
								0,0	
IV ₇	85	90	90					283,8 OLBIA	○
I ₇	75	85	85					279,7 P.L. ■ km 279,679	
								273,8 Enas	
								270,5 <i>Su Canale</i>	
								266,3 km 266,300	
								264,5 P.L. ■ km 264,526	
	75	85	85					263,5 km 263,500	
VI								261,6 Monti Telti	○
	90	95	100					261,5 C.C. km 261,461	
								253,9 P.L. ■ km 253,865	
								247,4 P.L. ■ km 247,436	
II ₆								245,3 Berchidda	
VI								241,4 P.L. ■ km 241,380	
	80	85	90					235,3 Oschiri	
	90	95	100					229,0 Cippo km 229,000	
								227,0 Cippo km 227,000	
								225,9 Madonna di Castro	
								219,8 P.L. ■ km 219,825	
								218,5 P.L. ■ km 218,497	
I ₃								218,4 Ozieri - Fraigas	
	100	100	100					216,9 P.L. ■ km 216,880	
								213,3 OZIERI - CHILIVANI	○
				II	100	100	100	10,3 Ardara	
				I ₃				2,0 Dev. Ingr. Ozieri Chilivani lato Porto Torres	
								1,7	
								0,0 Dev. Uscita Ozieri Chilivani lato Macomer	
								211,5	
I ₇	90	95	100					205,4 Mores Ittireddu	
								205,3 P.L. ■ km 205,310	
	80	85	90					202,2 Ponte km 202,226	
	90	95	100					200,1 Ponte km 200,098	
								197,0 P.L. ■ km 197,038	
								194,9 P.L. ■ km 194,904	
								194,4 P.L. ■ km 194,394	
								193,1 P.L. ■ km 193,123	
								192,2 Torralba	
II ₇	80	85	85					186,6 <i>Giave</i>	
I ₈								179,4 Bonorva	
	120	125	135					179,0 Imbocco galleria km 178,958	
	100	105	110					171,0 Cippo km 171,000	
I ₇								169,2 Campeda	○
	75	85	85					167,0 Cippo km 167,000	
VII								166,8 Culmine km 166,754	
								165,3 P.L. ■ km 165,313	
								162,9 P.L. ■ km 162,871	
								160,1 MACOMER	○
								153,8	

Sez. 6.1.3 FL FIANCATA PRINCIPALE GOLFO ARANCI M.MA - MACOMER

Linea **GOLFO ARANCI M.MA - MACOMER** - Trazione Diesel.

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

Grado di Prestazione	Ascesa %	Progressive Chilometriche	Distanze Parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Posti di Blocco	INDICAZIONI DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero e Capacità binari	
12	12	306,568		Golfo Aranci Marittima				
23	21	305,068	1,500	GOLFO ARANCI STAZIONE	34		vari	
		304,579	0,489	P.L. ←			Segn. Part. G. Aranci	(495-430)
		300,170	4,409	<i>Cala Sabina</i>				
		296,353	3,817	<i>Marinella</i>				
		294,158	2,195	<i>Rudalza</i>				
22		284,518	9,640	C.C.				
		284,096	0,422	P.L. ←			Segn. Prot. Olbia	
		283,826	0,270	OLBIA			33	vari
							(510-240)	

(a) Inizio SSC: segnale di partenza

Sez. 6.1.3 FL FIANCATA PRINCIPALE GOLFO ARANCI M.MA - MACOMER

Linea **GOLFO ARANCI M.MA - MACOMER** - Trazione Diesel.

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

Grado di Prestazione	Ascesa %	Progressive Chilometriche	Distanze Parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Pesti di Blocco	INDICAZIONI DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero e Capacità binari	
10	15	253,865		P.L.A.		Disp. Com. km 256,642 Segn. km 253,997		
		252,318	1,547	Rilev. Temp. Boccole (RTB)		(a)		
	247,436	4,882	P.L.A.	Disp. Com. km 250,891 Segn. km 247,606				
	245,393	2,043	P.L.	Segn. prot. Berchidda				
24	25	245,316	0,077	Berchidda	30	 (a)	1 (365)	
		241,380	3,936	P.L.A.	Disp. Com. km 244,787 Segn. km 241,745			
	236,021	5,359	P.L.	Segn. prot. Oschiri				
	235,485	0,536	P.L.	Segn. prot. Oschiri				
	23	23	235,318	0,167	Oschiri	29	 	1 (430)
			234,720	0,598	P.L.	Segn. part. Oschiri		
229,000		5,720	Cippo					
20	20	227,000	2,000	Cippo				
		225,905	1,095	Madonna di Castro	28	 (b)	1 (400)	
	219,825	6,080	P.L.A.	Disp. Com. km 222,595 Segn. km 219,885				
	218,497	1,328	P.L.A.	Disp. Com. km 222,595 Segn. km 219,885				
	14	14	218,354	0,143	Ozieri - Fraigas			
216,880			1,474	P.L.A.	Disp. Com. km 219,620 Segn. km 216,950			
216,860		0,020	Rilev. Temp. Boccole (RTB)	(c)				
16	213,320	3,540	OZIERI - CHILIVANI <i>(per Porto Torres M.ma)</i>	22	 (c)	vari (355-130)		

(a) Segnale di partenza del 1° binario di Berchidda, collegato con RTB km 252,318. Maniglia TsBC montata a ridosso della postazione telefonica sita in prossimità dei segnali di partenza.

(b) La stazione di Madonna di Castro, per le provenienze da Oschiri, è munita di due successivi segnali di protezione. Il segnale di protezione esterno è sussidiato da telefono con segnale di chiamata telefonica Agente Treno. Il segnale di protezione interno è munito di segnale di avanzamento e di segnale di chiamata telefonica Agente Treno.

(c) Segnali di partenza dei binari 2° e 3° di Ozieri - Chilivani, collegati con RTB km 216,860. Maniglia TsBC montata a ridosso della postazione telefonica sita in prossimità dei segnali di partenza.

Grado di Prestazione	Ascesa %	Progressive Chilometriche	Distanze Parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Posti di Blocco	INDICAZIONI DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero e Capacità binari	
14	16	213,320		OZIERI - CHILIVANI	22		vari (355-130)	
				<i>(per Porto Torres M.ma)</i>				
		1,698		Dev. Ingr. Ozieri Chil. lato P.Torres				
		0,000	1,698	Dev. Usc. Ozieri Chil. lato Macomer				
25	25	211,543	1,777					
		205,369	6,174	Mores Ittireddu				
		205,310	0,059	P.L.A.				
		202,226	3,084	Ponte				
		200,098	2,128	Ponte				
		197,038	3,060	P.L.A.				
		194,904	2,134	P.L.A.				
		194,394	0,510	P.L.A.				
		193,123	1,271	P.L.A.				
		192,309	0,814	P.L.				
		192,225	0,084	Torralba		21		1 (340)
		191,834	0,391	P.L.				
		186,587	5,247	<i>Giave</i>				
		180,388	6,199	P.L.				
26	26	179,369	1,019	Bonorva	20		1 (360)	
		178,958	0,411	Imbocco Galleria				
		171,000	7,958	Cippo				
		169,202	1,798	Campeda			19	
167,000	2,202	Cippo						
166,754	0,246	Culmine						
165,313	1,441	P.L.A.						
		165,283	0,030	Rilev. Temp. Boccole (RTB)		(b)		
		162,871	2,412	P.L.A.				
		160,059	2,812	MACOMER	18		vari (360-180)	
		153,794						

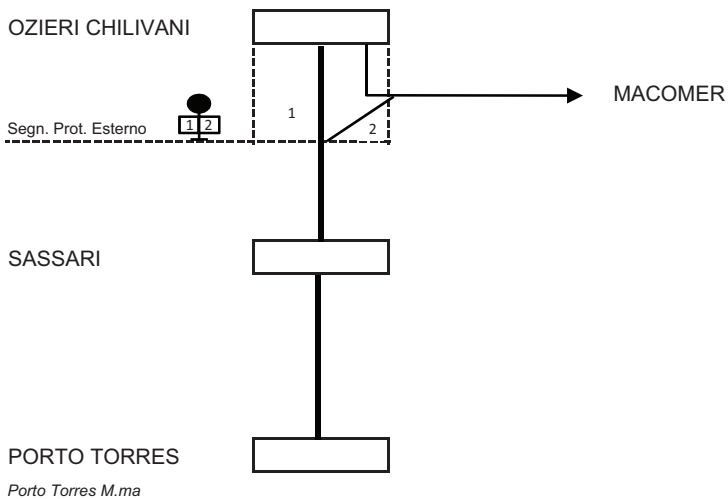
(a) Segnali di partenza dei binari 2° e 3° di Ozieri - Chilivani, collegati con RTB km 216,860. Maniglia TsBC montata a ridosso della postazione telefonica sita in prossimità dei segnali di partenza.

Segnale di partenza nella variante di Chilivani (Bretella), senso treni dispari, collegato con RTB km 9,693 della linea Porto Torres - Ozieri Chilivani. Maniglia TsBC montata sullo stante del segnale di partenza.

(b) Segnale di partenza del 1° binario di Macomer, collegato con RTB km 165,283. Maniglia TsBC montata a ridosso della postazione telefonica sita in prossimità dei segnali di partenza.

SEZIONE 6.2.1 FL SCHEMA UNIFILARE PORTO TORRES M.MA - OZIERI CHILIVANI

LINEA: PORTO TORRES M.MA - OZIERI CHILIVANI



Sez. 6.2.2 FL FIANCATA DI LINEA PORTO TORRES M.MA - OZIERI CHILIVANI

Grado di Frenat.	Velocità Massima Km/h DIRETTA			Grado di Frenat.	Velocità Massima Km/h DIRAMATA			Progressiva Chilometrica	LOCALITA' DI SERVIZIO
	A	B	C		A	B	C		
I	60	65	65					66,0 Porto Torres M.ma	
	30	30							
II ₇	95	100	105					65,3 PORTO TORRES ○	
								64,5 P.L. Km 64,468	
								59,9 P.L. Km 59,855	
								52,9 P.L. Km 52,905	
								52,9 S.Giovanni	
								51,4 S.Giorgio	
								51,3 P.L. Km 51,348	
								50,6 P.L. Km 50,616	
								49,8 P.L. Km 49,758	
								47,0 Cippo Km 47,000	
VII	75	80	85					46,6 SASSARI ○	
	60	60							
	60	60							
	85	90	95					45,0 Cippo Km 45,000	
I ₇								39,0 Tissi Usini	
								37,0 P.L. Km 37,095	
								34,4 P.L. Km 34,448	
								33,9 P.L. Km 33,931	
I ₅	75	85	85					32,8 Scala di Giocca ○	
I ₇								28,3 Campomela	
								25,5 P.L. Km 25,488	
								23,8 P.L. Km 23,890	
		90	90					19,5 Ploaghe	
VII								18,1 Culmine Km 18,081	
II	100	100	100					10,3 Ardara	
				I ₃	100	100	100	2,0	
								1,7 Dev. Ingr. Ozieri Chilivani lato Porto Torres	
								0,0	
								211,5 Dev. Usc. Ozieri Chilivani lato Macomer	
								205,4 Mores Ittireddu	
	60	65	65					0,9 Km 0,943	
	30	30						0,0 OZIERI CHILIVANI ○	

Sez. 6.2.3 FL FIANCATA PRINCIPALE PORTO TORRES M.MA - OZIERI CHILIVANI

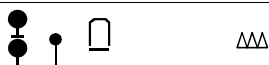


Linea **PORTO TORRES M.MA - OZIERI CHILIVANI** - Trazione Diesel.

Esercizio con D.C.O. da Porto Torres M.ma a Ozieri Chilivani (Sede Cagliari)

Grado di Prestazione	Ascesa %	Progressive Chilometriche	Distanze Parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Posti di Blocco	INDICAZIONI DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero e Capacità binari			
21	11	66,006		<i>Porto Torres Marittima</i>		(1) $\triangle 30$				
			65,875	0,131	P.L.		Segn. part. P. Torres M.ma			
			65,592	0,283	P.L.		Segn. part. P. Torres M.ma			
	26	65,351	0,241	PORTO TORRES	27			1 (377)		
				64,468	0,883	P.L.		Segn. part. P. Torres		
				59,855	4,613	P.L.A.		Disp. Com. km 62,870 ■ Segn. km 59,912		
				52,905	6,950	P.L.A.		Disp. Com. km 56,140 ■ Segn. km 53,000		
				21	52,885	0,020	S. Giovanni			
					11	51,362	1,523	S. Giorgio		
				51,348		0,014	P.L.A.		Disp. Com. km 54,550 ■ Segn. km 51,406	
	50,616	0,732	P.L.A.			Disp. Com. km 54,550 ■ Segn. km 51,406				
	22	49,772	0,844	S. Orsola						
				49,758	0,014	P.L.A.		Disp. Com. km 54,550 ■ Segn. km 51,406		
				47,000	2,758	Cippo				
1	—	46,588	0,412	SASSARI	26		vari (237-224)			
			45,718	0,870	P.L.		Segn. part. Sassari			
			45,417	0,301	Raccordo Aroni					
			45,000	0,417	Cippo					
			43,807	1,193	P.L.A.		Segn. part. Sassari			
			12	42,910	0,897	Caniga				

(1) Inizio SSC: segnale di partenza

(a) Il segnale che comanda le partenze dei treni dispari da Porto Torres Marittima è anche segnale di protezione di Porto Torres

Grado di Prestazione	Assesa %	Progressive Chilometriche	Distanze Parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Posti di Blocco	INDICAZIONI DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero e Capacità binari		
1	12	42,910		Caniga					
		42,848	0,062	P.L.A.		Segn. part. Sassari			
		42,443	0,405	P.L.A.		Segn. part. Sassari			
		42,309	0,134	P.L.A.		Segn. part. Sassari			
		41,355	0,954	P.L.A.		Segn. part. Sassari			
		40,355	1,000	P.L.A.		Segn. part. Sassari			
		40,149	0,206	P.L.A.		Segn. part. Sassari			
		39,223	0,926	P.L.A.		Segn. part. Sassari			
		25	25	39,018	0,205	Tissi Usini			
				37,095	1,923	P.L.A.		Disp. Com. km 39,780 Segn. km 37,165	
34,448	2,647			P.L.A.		Disp. Com. km 37,370 Segn. km 34,930			
33,931	0,517			P.L.A.		Disp. Com. km 37,370 Segn. km 34,930			
1	15	19,541	4,349	Ploaghe	24		1 (231)		
		19,222	0,319	P.L.		Segn. part. Ploaghe			
1	18	18,081	1,141	Culmine					
		10,956	7,125	P.L.		Segn. prot. Ardara			
		10,279	0,677	Ardara	23		1 (383)		
7	0,000	1,698		Dev. Ingr. Ozieri Chil. lato P.Torres					
		0,000	1,698	Dev. Usc. Ozieri Chil. lato Macomer					
		0,943	1,041	Km					
	0,000	0,943		OZIERI-CHILIVANI	22		vari (355-130)		
			0,943	(per G. Aranci M.ma, Macomer)					

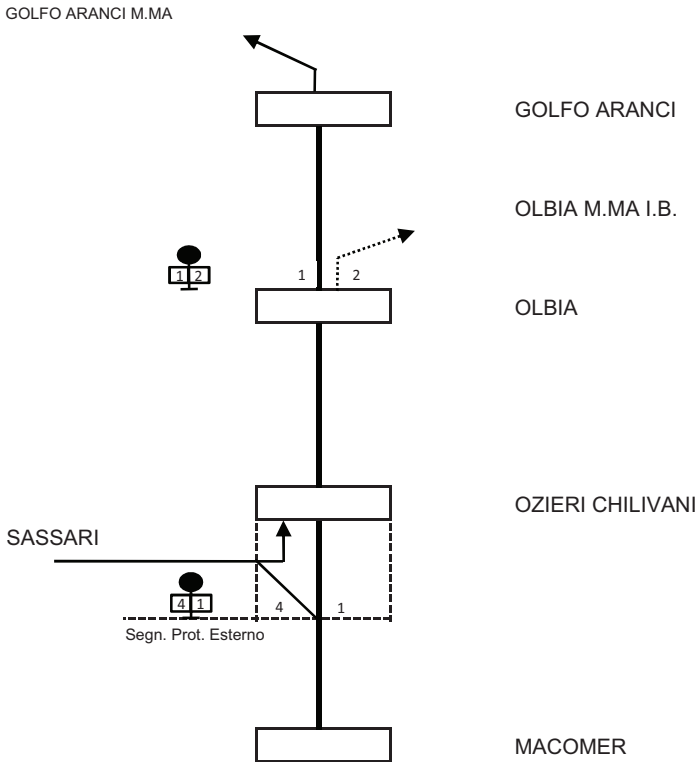
(a) Segnali di partenza di Scala di Giocca collegati con Sistema Sperimentale di allarme per Barriera Rigida Paramassi. VEDERE le "Disposizioni varie per località di servizio".

(b) Segnale di partenza nella variante di Chilivani (Bretella), collegato con RTB Km 9,693. Maniglia TsBC montata sullo stante del segnale di partenza.

(c) La stazione di Chilivani, per le provenienze da Ardara, è munita di due successivi segnali di protezione. Il segnale di protezione esterno protegge il Fascio Viaggiatori e la variante "Bretella", mentre il segnale di protezione interno protegge il solo Fascio Viaggiatori.

SEZIONE 7.1.1 FL SCHEMA UNIFILARE MACOMER- GOLFO ARANCI M.MA

LINEA: MACOMER - GOLFO ARANCI M.MA



Grado di Frenat.	Velocità Massima km/h DIRETTA			Grado di Frenat.	Velocità Massima km/h DIRAMATA			Progr. Chilom.	LOCALITA' DI SERVIZIO
	A	B	C		A	B	C		
I ₇	75	85	85					153,8 160,1 MACOMER ○	
VII	100	105	110					165,3 P.L. ■ km 165,313 166,8 Culmine km 166,754 167,0 Cippo km 167,000	
VIII	120	125	135					169,2 Campeda ○ 171,0 Cippo km 171,000	
VII	80	85	85					179,0 Uscita galleria km 178,958 179,4 Bonorva	
	90	95	100					186,6 <i>Giave</i>	
	80	85	90					192,2 Torralba	
	90	95	100					197,0 P.L. ■ km 197,038 200,1 Ponte km 200,098 202,2 Ponte km 202,226	
III	100	100	100					205,3 P.L. ■ km 205,310 205,4 Mores Ittireddu	
				III	100	100	100	211,5 0,00 Dev. Ingr. Ozieri Chilivani lato Macomer	
				II				1,7 Dev. Usc. Ozieri Chilivani lato Porto Torres 2,0 10,3 Ardara	
IV ₆	90	95	100					213,3 OZIERI - CHILIVANI ○ 216,9 P.L. ■ km 216,880	
								218,4 Ozieri - Fraigas 218,5 P.L. ■ km 218,497 219,8 P.L. ■ km 219,825	
VI	80	85	90					225,9 Madonna di Castro	
	90	95	100					227,0 Cippo km 227,000 229,0 Cippo km 229,000	
III ₆	75	85	85					235,3 Oschiri	
								241,4 P.L. ■ km 241,380 245,3 Berchidda	
VII	90	95	100					253,9 P.L. ■ km 253,865 261,5 C.C. km 261,461	
	75	85	85					261,6 Monti Telti ○ 263,5 km 263,500 266,3 km 266,300	
	85	90	90					270,5 <i>Su Canale</i> 270,6 P.L. ■ km 270,606 272,6 P.L. ■ km 272,632	
	30	30	30					273,8 Enas 279,7 P.L. ■ km 279,679	
				I	30	30	-	283,8 OLBIA ○ 0,0	
III ₅								2,4 Olbia M. I.B. 284,5 C.C. km 284,518 294,1 <i>Rudalza</i> 296,3 <i>Marinella</i> 300,1 <i>Cala Sabina</i>	
								305,0 GOLFO ARANCI ST. ○ 306,5 Golfo Aranci Mar.	

Sez. 7.1.3 FL FIANCATA PRINCIPALE MACOMER - GOLFO ARANCI M.MA

Linea **MACOMER - GOLFO ARANCI M.MA** - Trazione Diesel.

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

Grado di Prestazione	Ascesa %	Progressive Chilometriche	Distanze Parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Posti di Blocco	INDICAZIONI DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero e Capacità binari		
25	25	153,794		MACOMER	18		vari		
		160,059					(360-180)		
		162,871	2,812				P.L.A.	Segn. Part. Macomer	
		165,283	2,412				Rilev. Temp. Boccole (RTB)	(a)	
1	2	165,313	0,030	P.L.A.					
					Disp. Com. km 162,227				
					Segn. km 165,243				
15	4	166,754	1,441						
		169,202	2,448	Campeda	19		$\frac{1}{(350)}$		
15	15	179,369	10,167	Bonorva	20		$\frac{1}{(360)}$		
		180,388	1,019	P.L.		Segn. part. Bonorva			
1	—	186,587	6,199	<i>Giave</i>					
		191,834	5,247	P.L.		Segn. prot. Torralba			
3	6	192,225	0,391	Torralba	21		$\frac{1}{(340)}$		
		192,309	0,084	P.L.		Segn. prot. Torralba			
		193,123	0,814	P.L.A.		Segn. part. Torralba			
		194,394	1,271	P.L.A.		Segn. part. Torralba			
		194,904	0,510	P.L.A.		Segn. part. Torralba			
		197,038	2,134	P.L.A.		Disp. Com. km 194,298 Segn. km 196,968			
		205,310	8,272	P.L.A.		Disp. Com. km 201,990 Segn. km 205,240			
		205,369	0,059	Mores Ittireddu					
		207,602	2,233	Rilev. Temp. Boccole (RTB)		(b)			
		211,543	3,941						
2	—	0,000		Dev. Ingr. Ozieri Chil. lato Macomer					
		1,698	1,698	Dev. Usc. Ozieri Chil. lato P.Torres					
10	—			(da e per Porto Torres M.ma)					
		213,320	1,777	OZIERI-CHILIVANI	22		vari (355-130)		

(a) Segnale di partenza del 1° binario di Campeda, collegato con RTB km 165,283. Maniglia TsBC montata a ridosso della postazione telefonica sita in prossimità dei segnali di partenza.



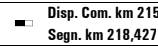



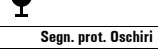


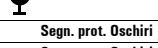
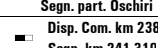



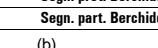
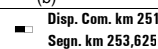
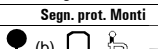


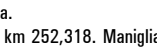

(b) Segnale di partenza del 2° binario di Ozieri - Chilivani, collegato con RTB km 207,602. Maniglia TsBC montata a ridosso della postazione telefonica sita in prossimità dei segnali di partenza.

(c) La stazione di Ozieri - Chilivani, per le provenienze da Torralba, è munita di due successivi segnali di protezione. Il segnale di protezione esterno protegge il Fascio Viaggiatori e la variante "Bretella" mentre il segnale di protezione interno protegge solo il Fascio Viaggiatori.

Sez. 7.1.3 FL FIANCATA PRINCIPALE MACOMER - GOLFO ARANCI M.MA

Linea **MACOMER - GOLFO ARANCI M.MA** - Trazione Diesel.

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

Grado di Prestazione	Ascesa %	Progressive Chilometriche	Distanze Parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Posti di Blocco	INDICAZIONI DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero e Capacità binari		
3	10	213,320		<i>(da e per Porto Torres M.ma)</i> OZIERI-CHILIVANI	22		vari (355-130)		
		216,880	3,560	P.L.A.			Disp. Com. km 214,340 Segn. km 216,810		
23	25	218,354	1,474	Ozieri Fraigas					
		218,497	0,143	P.L.A.					Disp. Com. km 215,757 Segn. km 218,427
		219,825	1,328	P.L.A.					Disp. Com. km 215,757 Segn. km 218,427
23	21	225,905	6,080	Madonna di Castro	28			<u>1</u> (400)	
		234,720	8,815	P.L.			Segn. prot. Oschiri		
20	20	235,318	0,598	Oschiri	29			<u>1</u> (430)	
		235,485	0,167	P.L.			Segn. prot. Oschiri		
		236,021	0,536	P.L.			Segn. part. Oschiri		
		241,380	5,359	P.L.A.			Disp. Com. km 238,060 Segn. km 241,310		
25	25	245,316	3,936	Berchidda	30			<u>1</u> (365)	
		245,393	0,077	P.L.			Segn. prot. Berchidda		
		247,436	2,043	P.L.A.			Segn. part. Berchidda		
		252,318	4,882	Rilev. Temp. Boccole (RTB)			(b)		
		253,865	1,547	P.L.A.			Disp. Com. km 251,054 Segn. km 253,625		
261,441	7,576	P.L.		Segn. prot. Monti					
1	—	261,650	0,209	Monti Telti	31			<u>1</u> (375)	

(a) Segnale di partenza del 2° binario di Ozieri - Chilivani, collegato con RTB km 207,602. Maniglia TsBC montata a ridosso della postazione telefonica sita in prossimità dei segnali di partenza.

(b) Segnale di partenza del 1° binario di Monti Telti, collegato con RTB km 252,318. Maniglia TsBC montata a ridosso della postazione telefonica sita in prossimità dei segnali di partenza.

Sez. 7.1.3 FL FIANCATA PRINCIPALE MACOMER - GOLFO ARANCI M.MA

Linea **MACOMER - GOLFO ARANCI M.MA** - Trazione Diesel.

Esercizio col sistema C.T.C. da Macomer a Golfo Aranci - Sede del D.C.O. a Cagliari

Grado di Prestazione	Ascesa %	Progressive Chilometriche	Distanze Parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Posti di Blocco	INDICAZIONI DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero e Capacità binari		
1	—	261,650		Monti Telti	31	 (a)	1 (375)		
		261,937	0,287	P.L.			←	Segn. prot. Monti	
		264,526	2,589	P.L.A.				Segn. part. Monti	
		270,555	6,029	<i>Su Canale</i>					
		270,606	0,051	P.L.A.				Disp. Com. km 267,996 Segn. km 270,536	
		272,632	2,026	P.L.A.				Disp. Com. km 267,996 Segn. km 270,536	
14	21	273,848	1,216	Enas	32	 (b)	1 (400)		
		279,679	5,831	P.L.A.				Disp. Com. km 277,009 Segn. km 279,629	
		282,433	2,754	P.L.			←	Segn. prot. Olbia	
		283,626	1,193	P.L.			←	Segn. prot. Olbia	
		283,650	0,024	P.L.			←	Segn. prot. Olbia	
1	4	283,826	0,176	OLBIA	33	 (b)	vari (510-240)		
		0,000							
		2,389	2,389	Olbia Marittima Isola Bianca					

(a) Segnale di partenza del 1° binario di Monti Telti, collegato con RTB km 252,318. Maniglia TsBC montata a ridosso della postazione telefonica sita in prossimità dei segnali di partenza.

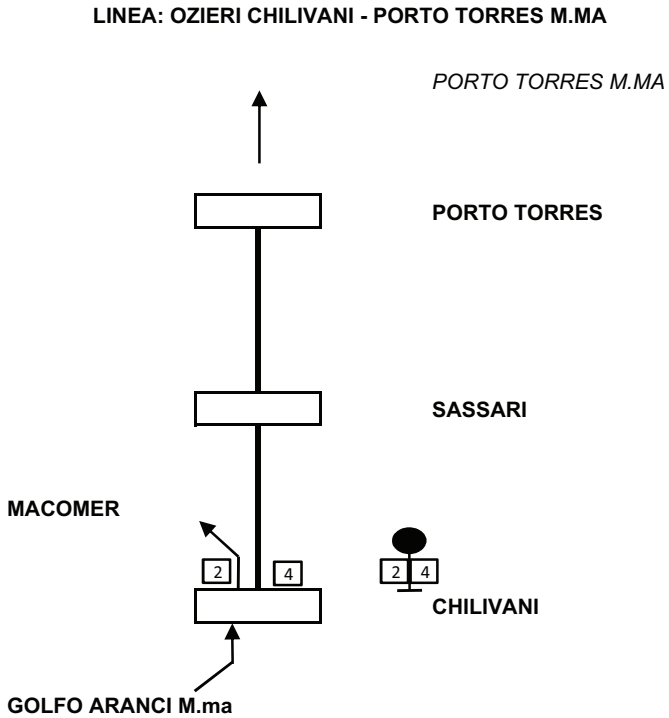
(b) La stazione di Olbia, per le provenienze da Enas, è munita di due successivi segnali di protezione. Il segnale di protezione esterno protegge il Fascio Mercè e Viaggiatori, mentre il segnale di protezione interno protegge solo il Fascio Viaggiatori.

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	
23	23	283,826		OLBIA	33		vari	
								(510-240)
		284,096	0,270	P.L.				
		284,518	0,422	C.C. Km 284,518				
		25	294,158	9,640	<i>Rudalza</i>			
					296,353	2,195	<i>Marinella</i>	
	18	300,170	3,817	<i>Cala Sabina</i>				
				304,579	4,409	P.L.		
1	—	305,068	0,489	GOLFO ARANCI STAZIONE	34		vari	
		306,568	1,500	Golfo Aranci Marittima				(495-430)

(a) Per i treni in partenza dai binari del Fascio Merci con destinazione Golfo Aranci, la stazione è munita di due successivi segnali di partenza.

(b) Fine SSC: segnali luminosi di arresto

SEZIONE 7.2.1 FL SCHEMA UNIFILARE OZIERI CHILIVANI - PORTO TORRES M.MA



Sez. 7.2.2 FL FIANCATA DI LINEA OZIERI CHILIVANI - PORTO TORRES M.MA

Grado di Frenat.	Velocità Massima Km/h DIRETTA			Grado di Frenat.	Velocità Massima Km/h DIRAMATA			Progressiva Chilometrica	LOCALITA` DI SERVIZIO
	A	B	C		A	B	C		
II	60 30	65 30	65 30					0,0	OZIERI CHILIVANI ○
	100	100	100					0,9	Km 0,943
				III	100	100	100	205,4	<i>Mores Ittireddu</i>
								211,5	Dev. Ingr. Ozieri Chilivani lato Macomer
								0,0	
								1,7	Dev. Usc. Ozieri Chilivani lato Porto Torres
								2,0	
I ₇	75	90	90					10,3	Ardara
VII		85	85					18,1	Culmine Km 18,081
								19,5	Ploaghe
								23,8	P.L. ■ Km 23,890
								25,5	P.L. ■ Km 25,488
V								28,3	Campomela
VII	85	90	95					32,8	Scala di Giocca ○
I ₇								39,0	Tissi Usini
								39,2	P.L. ■ Km 39,223
								40,1	P.L. ■ Km 40,149
								40,4	P.L. ■ Km 40,355
								41,4	P.L. ■ Km 41,355
								42,3	P.L. ■ Km 42,309
								42,4	P.L. ■ Km 42,443
								42,8	P.L. ■ Km 42,848
VII	75	80	85					45,0	Cippo Km 45,000
	60	60	60					46,6	SASSARI ○
	60	60	60					47,0	Cippo Km 47,000
	95	100	105					51,4	S.Giorgio
								52,9	S.Giovanni
								52,9	P.L. ■ Km 52,905
								59,9	P.L. ■ Km 59,855
	60	65	65					64,5	P.L. Km 64,468
I								65,3	PORTO TORRES ○
								66,0	<i>Porto Torres M.ma</i>

Sez. 7.2.3 FL FIANCATA PRINCIPALE OZIERI CHILIVANI - PORTO TORRES M.MA

Linea **CHILIVANI - PORTO TORRES M.ma** - Trazione Diesel

Esercizio con D.C.O. da Ozieri Chilivani a Porto Torres M.ma (Sede Cagliari)

Grado di Prestazione	Ascensa %	Progressive Chilometriche	Distanze Parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Posti di Blocco	INDICAZIONI DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero e Capacità binari		
1	—	46,588		SASSARI	26		vari (245-220)		
		47,000	0,412	Cippo					
		49,758	2,758	P.L.A.			Segn. part. Sassari		
		49,772	0,014	S.Orsola					
		50,616	0,844	P.L.A.			Segn. part. Sassari		
		51,348	0,732	P.L.A.			Segn. part. Sassari		
		51,362	0,014	S.Giorgio					
		52,885	1,523	S.Giovanni					
		52,905	0,020	P.L.A.			Disp. Com. Km 49,707 Segn. Km 52,847		
		59,855	6,950	P.L.A.			Disp. Com. Km 56,850 Segn. Km 59,620		
		64,468	4,613	P.L.			Segn. prot. P.Torres		
		65,351	0,883	PORTO TORRES			27		1 (355)
		65,592	0,241	P.L.					Segn. part. P.Torres
		65,875	0,283	P.L.					Segn. part. P.Torres
		66,006	0,131	Porto Torres Marittima					(b)

(a) Il segnale che comanda le partenze dei treni pari da Porto Torres è anche segnale di protezione di Porto Torres Marittima.

(b) Fine SSC: segnale di arresto di Porto Torres M.ma.

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. \diamond 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 NON ELETRIFICATI	LOCOMOTIVE ELETTRICHE						
	E186 E483 E484 E486	E189 E436 E474 EU43	E190 E402 E403 E405 E412 E444	E414 (*)	E464	E632 E633 E652	E655 E656
Golfo Aranci M.ma – Olbia	■	■	■	■	■	■	■
Olbia – Olbia M.I.B.	■	■	■	■	■	■	■
Olbia – Ozieri Chilivani – Macomer	■	■	■	■	■	■	■
Ozieri Chilivani – Sassari – Porto Torres	■	■	■	■	■	■	■
Porto Torres – Porto Torres M.ma	■	■	■	■	■	■	■

Note:

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

LINEE / TRATTI di LINEA NON ELETRIFICATI	LOCOMOTIVE DIESEL							
	D100	D145	D146	D220 DE520 D752 D753	D343 D345	D443 D445 (1)	D445 (2)	DG2000
Golfo Aranci M.ma - Olbia	■	◇	◇	◇	◇B	◇	◇	■
Olbia – Olbia M.I.B.	■	◇	◇	◇	◇	◇	◇	■
Olbia – Ozieri Chilivani - Macomer	■	◇	◇B	◇	◇B	◇B	◇B	■
Ozieri Chilivani – Sassari – Porto Torres	■	◇	◇B	◇	◇B	◇B	◇B	■
Porto Torres – Porto Torres M.ma	■	◇	◇	◇	◇	◇	◇	■

Note:

(1) Loc. **D 445 (1001 ÷ 1035)**

(2) Loc. **D 445 (1036 ÷ 1150)**

LINEE / TRATTI di LINEA NON ELETRIFICATI	Ale – Ain				
	ALe 506/426 (TAF) 710/711 (TSR)	ALe 601/841 603/783	ALe 801 940	ALe 803	Ain 501/502 (DMU)
Golfo Aranci M.ma - Olbia	■	◇	◇	■	◇
Olbia – Olbia M.I.B.	■	◇	◇	■	◇
Olbia – Ozieri Chilivani - Macomer	■	◇	◇	■	◇B
Ozieri Chilivani – Sassari – Porto Torres	■	■	■	■	◇B
Porto Torres – Porto Torres M.ma	■	■	■	■	◇

Note:

- I mezzi di trazione elettrici sono ammessi a circolare, **trainati ed inattivi**, nel rispetto dell'Art.58 della PGOS e delle "Norme generali e segni convenzionali" del Cap. 8 FL.
- 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 162.
- 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 162.

LINEE / TRATTI di LINEA NON ELETRIFICATI	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
Golfo Aranci M.ma - Olbia	■	■	■	■	■	■
Olbia – Olbia M.I.B.	■	■	■	■	■	■
Olbia – Ozieri Chilivani – Macomer	■	■	■	■	■	■
Ozieri Chilivani – Sassari – Porto Torres	■	■	■	■	■	■
Porto Torres – Porto Torres M.ma	■	■	■	■	■	■

Note:

Per memoria

LINEE / TRATTI di LINEA NON 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)
Golfo Aranci M.ma - Olbia	◇B	■
Olbia – Olbia M.I.B.	◇B	■
Olbia – Ozieri Chilivani - Macomer	◇B	■
Ozieri Chilivani – Sassari – Porto Torres	◇B	■
Porto Torres – Porto Torres M.ma	◇B	■

Note:

Per memoria

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 162.

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	D342
Golfo Aranci M.ma – Olbia	■	■	◇	◇	■	■	◇
Olbia – Olbia M.I.B.	■	■	◇	◇	■	■	◇
Olbia – Ozieri Chilivani – Macomer	■	■	◇	◇	■	■	◇
Ozieri Chilivani – Sassari – Porto Torres	■	■	■	■	■	■	◇
Porto Torres – Porto Torres M.ma	■	■	■	■	■	■	◇

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 elettrici sono ammessi a circolare, **trainati ed inattivi**, nel rispetto dell'Art.58 della PGOS e delle "Norme generali e segni convenzionali" del Cap. 8 FL.

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 162.

Cap. 9 FL**VALORE MASSIMO DELLA MASSA RIMORCHIABILE*****Locomotive Diesel***

GOLFO ARANCI - MACOMER	D220	D343	D345	D361	D443	D445	D752	D753	DE520	G2000
GOLFO ARANCI - GOLFO ARANCI ST.	960	840	840	1440	940	940	890	890	890	1160
GOLFO ARANCI ST. - OLBIA	520	450	450	800	400	400	490	490	490	620
OLBIA - OZIERI CHILIVANI	520	450	450	800	400	400	490	490	490	620
ARDARA - TORRALBA (via Bretella Chilivani)	520	450	450	800	500	500	490	490	490	620
OZIERI CHILIVANI - TORRALBA	520	450	450	800	500	500	490	490	490	620
TORRALBA - MACOMER	480	420	420	740	460	460	460	460	460	580

MACOMER - GOLFO ARANCI	D220	D343	D345	D361	D443	D445	D752	D753	DE520	G2000
MACOMER - CAMPEDA	500	430	430	770	480	480	470	470	470	600
CAMPEDA - TORRALBA	810	710	710	1230	800	800	760	760	760	970
TORRALBA - ARDARA (via Bretella Chilivani)	1090	960	960	1630	1070	1070	1010	1010	1010	1320
TORRALBA - OZIERI CHILIVANI	2050	1810	1810	2930	2030	2030	1820	1820	1820	2490
OZIERI CHILIVANI - MONTI	520	450	450	800	500	500	490	490	490	620
MONTI - ENAS	3200	2840	2840	4340	3180	3180	2690	2690	2690	3900
ENAS - OLBIA	770	670	670	1170	750	750	720	720	720	920
OLBIA - GOLFO ARANCI	540	470	470	830	520	520	510	510	510	650

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

Cap. 9 FL**VALORE MASSIMO DELLA MASSA RIMORCHIABILE*****Locomotive Diesel***

P. TORRES - OZIERI CHIL.	D220	D343	D345	D361	D443	D445	D752	D753	DE520	G2000
P. TORRES MARIT. - PORTO TORRES	1020	900	900	1530	1000	1000	950	950	950	1230
P. TORRES - SASSARI	500	430	430	770	480	480	470	470	470	600
SASSARI - ARDARA	480	420	420	740	460	460	460	460	460	580
ARDARA - TORRALBA (via Bretella Chilivani)	520	450	450	800	500	500	490	490	490	620
ARDARA - OZIERI CHILIVANI	850	450	750	1290	830	830	800	800	800	1030

OZIERI CHIL. - P. TORRES	D220	D343	D345	D361	D443	D445	D752	D753	DE520	G2000
OZIERI CHILIVANI - ARDARA	1090	960	960	1630	1070	1070	1010	1010	1010	1320
TORRALBA - ARDARA (via Bretella Chilivani)	1090	960	960	1630	1070	1070	1010	1010	1010	1320
ARDARA - SASSARI	500	430	430	770	480	480	470	470	470	600
SASSARI - S. GIOVANNI	3200	2840	2840	4340	3180	3180	2690	2690	2690	3900
S. GIOVANNI - PORTO TORRES	580	510	510	890	570	570	550	550	550	700
P. TORRES - P. TORRES MARITTIMA	3200	2840	2840	4340	3180	3180	2690	2690	2690	3900

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

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: GOLFO ARANCI MAR. - MACOMER										FL: 162			
		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 G75%	*80A G60%	*60A G45%
Località	Km	No RS	No RS	No RS	No RS	No RS	No RS	No RS	No RS	No RS	No RS	No RS	No RS

GOLFO ARANCI MAR. – OZIERI CHILIVANI													
G. Aranci Mar.ma	306.568												
° GOLFO ARANCI	305.068	95	95	95	95	95	90	90	90	85	70	60	50
<i>Cala Sabina</i>	300.170	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Marinella</i>	296.353	.	.	.	.	.	.	.	.	90	80	75	60
<i>Rudalza</i>	294.158	.	.	.	85	.	.	75	85	70	60	45	30
C.C. Km 284,518	284.518	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	.
° OLBIA	283.826	90	90	90	90	90	90	90	85	85	75	65	55
▣ P.L.A. km 279,679	279.679	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Enas	273.848	85	85	85	85	85	85	85	75	75	.	75	60
<i>Su Canale</i>	270.555	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Km 266,300	266.300	100	100	100	100	95	95	95	90	90	80	.	.
▣ P.L.A. km 264,526	264.526	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Km 263,500	263.500	85	85	85	85	85	85	85	75	75	75	.	.
° Monti Telti	261.650	.	.	.	.	.	.	80	.	.	65	55	45
C.C. Km 261,461	261.461	100	100	100	95	95	95	.	90	80	.	.	.
▣ P.L.A. km 253,865	253.865	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
▣ P.L.A. km 247,436	247.436	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Berchidda	245.316	.	.	.	100	.	.	95	.	90	80	75	60
▣ P.L.A. km 241,380	241.380	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oschiri	235.318	.	.	.	95	.	.	80	.	80	65	55	45
Cippo km 229,000	229.000	90	90	90	90	85	85	.	80	.	.	.	.
Cippo km 227,000	227.000	100	100	100	95	95	95	.	90	.	.	.	.
Madonna di Castro	225.905	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
▣ P.L.A. km 219,825	219.825	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
▣ P.L.A. km 218,497	218.497	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Ozieri Fraigas</i>	218.354	.	.	.	100	.	.	95	.	90	80	75	60
▣ P.L.A. km 216,880	216.880	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
° OZIERI CHILIVANI	213.320	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

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

OZIERI CHILIVANI-MACOMER

2	°OZIERI CHILIVANI	213.320	100	100	100	100	100	100	100	100	100	80	75	60
	<i>Dev.Chil.Lat.Mac</i>	211.543	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Mores Ittireddu	205.369	.	.	.	.	95	95	95	90	90	.	.	.
	▣ P.L.A km 205,310	205.310	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Ponte km 202,226	202.226	90	90	90	90	85	85	85	80	80	.	.	.
	Ponte km 200,098	200.098	100	100	100	100	95	95	95	90	90	.	.	.
	▣ P.L.A km 197,038	197.038	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ P.L.A km 194,904	194.904	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ P.L.A km 194,394	194.394	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ P.L.A km 193,123	193.123	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Torralba	192.225	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Giave</i>	186.587	85	85	85	85	85	85	85	80	80	.	.	.
	Bonorva	179.369	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Imbocco Galleria	178.958	135	135	135	120	125	125	105	120	100	.	.	.
	Cippo km 171,000	171.000	110	110	110	110	105	105	.	100	.	.	.	.
	°Campeda	169.202	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo km 167,000	167.000	85	85	85	85	85	85	85	75	75	75	.	.
	Culm. km 166,754	166.754	.	.	.	.	.	.	75	.	70	60	45	30
	▣ P.L.A km 165,313	165.313	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ P.L.A km 162,871	162.871	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	°MACOMER	160.059	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

		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 G75%	*80A G60%	*60A G45%
Località	Km	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs

MACOMER-OZIERI CHILIVANI

°MACOMER	160.059	85	85	85	85	85	85	85	75	75	75	75	60
▣ P.L.A km 165.313	165.313	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Culm. Km 166.754	166.754	.	.	.	.	.	.	75	.	70	60	45	30
Cippo km 167.000	167.000	105	100	95	.	100	95	.	85	.	.	.	.
°Campeda	169.202	95	95	85	80	90	85	65	80	65	50	40	.
Sbocco Galleria	178.958	85	85	.	.	85	.	.	.	.	.	.	.
Bonorva	179.369	.	.	.	85	.	.	75	.	70	60	45	.
<i>Giave</i>	186.587	100	100	95	.	95	95	.	85	.	.	.	.
Torralba	192.225	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
▣ P.L.A km 197.038	197.038	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Ponte Km 200.098	200.098	90	90	90	.	85	85	.	80	.	.	.	.
Ponte Km 202.226	202.226	100	100	95	.	95	95	.	85	.	.	.	.
▣ P.L.A km 205.310	205.310	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Mores Ittireddu</i>	205.369	.	.	100	100	100	100	100	100	95	80	70	60
1 <i>Dev.Chil.Lat.Mac</i>	211.543	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
OZIERI CHILIVANI	213.320	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Linea: MACOMER - GOLFO ARANCI MAR.											FL: 162		
		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 G75%	*80A G60%	*60A G45%
Località	Km	No RS	No RS	No RS	No RS	No RS	No RS	No RS	No RS	No RS	No RS	No RS	No RS

OZIERI CHILIVANI - GOLFO ARANCI MAR.													
° OZIERI CHILIVANI	213.320	100	100	100	100	95	95	95	90	90	80	70	60
▣ P.L.A. km 216,880	216.880	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Ozieri Fraigas</i>	218.354	.	.	.	.	.	.	.	.	.	75	65	55
▣ P.L.A. km 218,497	218.497	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
▣ P.L.A. km 219,825	219.825	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Madonna di Castro	225.905	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo km 227,000	227.000	90	90	90	90	85	85	80	80	80	65	55	45
Cippo km 229,000	229.000	100	100	100	95	95	95	.	90	.	.	.	.
Oschiri	235.318	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
▣ P.L.A. km 241,380	241.380	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Berchidda	245.316	.	.	.	100	.	.	95	.	90	80	70	60
▣ P.L.A. km 253,865	253.865	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
C.C. Km 261,461	261.461	85	85	85	85	85	85	85	75	75	75	.	.
° Monti Telti	261.650	.	.	.	.	.	.	75	.	70	60	45	30
Km 263,500	263.500	100	100	95	.	95	95	.	85	.	.	.	.
Km 266,300	266.300	85	85	85	.	85	85	.	75	.	.	.	.
<i>Su Canale</i>	270.555	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
▣ P.L.A. km 270,606	270.606	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
▣ P.L.A. km 272,632	272.632	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Enas	273.848	90	90	90	.	90	90	.	85	.	.	.	.
▣ P.L.A. km 279,679	279.679	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1 ° OLBIA	283.826	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
C.C. Km 284,518	284.518	95	95	95	85	95	90	75	85	70	60	45	.
<i>Rudalza</i>	294.158	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Marinella</i>	296.353	.	.	.	95	.	.	90	90	90	80	70	60
<i>Cala Sabina</i>	300.170	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
° GOLFO ARANCI	305.068	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>G. Aranci Mar.ma</i>	306.568	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

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

P.TORRES MAR - OZIERI CHILIVANI

<i>Porto Torres Mar</i>	66.006	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Dev. U.	65.779	65	65	65	65	65	65	65	60	60	60	60	60
°PORTO TORRES	65.351	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
PL Km KM 64.468	64.468	105	105	105	105	100	100	100	95	95	80	75	.
▣ P.L. con barr.	59.855	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
▣ P.L. con barr.	52.905	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>San Giovanni</i>	52.885	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>San Giorgio SS</i>	51.362	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
▣ P.L. con barr.	51.348	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
▣ P.L. con barr.	50.616	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
▣ P.L. con barr.	49.758	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo KM 47.000	47.000	85	85	85	85	80	80	80	75	75	75	.	.
Dev. I.	46.813	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	.
°SASSARI	46.588	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	45	30
Dev. U.	45.417	85	85	85	85	80	80	75	75	70	.	.	.
Cippo km 45.000	45.000	95	95	95	.	90	90	.	85	.	.	.	.
<i>Tissi Usini</i>	39.018	.	.	.	95	.	90	.	85	80	75	60	.
▣ P.L. con barr.	37.095	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
▣ P.L. con barr.	34.448	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
▣ P.L. con barr.	33.931	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
°Scala di Giocca	32.760	85	85	85	85	85	85	85	75	75	75	.	.
<i>Campomela</i>	28.347	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
▣ P.L. con barr.	25.488	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
▣ P.L. con barr.	23.890	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Ploaghe	19.541	90	90	90	90	90	90	.	.	.	.	.	.
Culm. km 18.081	18.081	.	.	.	85	.	.	75	.	70	60	45	30
Ardara	10.279	100	100	100	100	100	100	100	100	100	80	75	60
1 Dev.Chil.Lato PT	1.984	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
km 0,943	0.943	65	65	65	65	65	65	65	60	60	60	60	.
Dev. I.	0.152	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
°OZIERI CHILIVANI	0.000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Linea: OZIERI CHILIVANI - PORTO TORRES MAR.											FL: 162		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		*250C	*200C	*160C	*140C	*160B	*140B	*130B	*120A	*100A	*90A	*80A	*60A
		125%	120%	105%	90%	115%	105%	75%	90%	70%	G75%	G60%	G45%
Località	Km	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs	NoRs

OZIERI CHILIVANI - P.TORRES MAR

4	°OZIERI CHILIVANI	0.000	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
	Dev. U.	0.152	65	65	65	65	65	65	60	60	60	60	60
	0,943	0.943	100	100	100	100	100	100	100	100	80	75	.
	<i>Dev.Chil.Lato PT</i>	1.984	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Ardara	10.279	90	90	90	90	90	90	75	75	75	.	.
	Culm. Km 18.081	18.081	.	.	.	85	.	.	75	.	70	60	45 30
	Ploaghe	19.541	85	85	85	.	85	85	.	.	.	.	.
	▣ P.L. con barr.	23.890	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ P.L. con barr.	25.488	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Campomela</i>	28.347	.	.	.	.	.	.	85	.	75	70	60 50
	°Scala di Giocca	32.760	95	95	95	.	90	90	75	85	70	60	45 30
	<i>Tissi Usini</i>	39.018	.	.	.	95	.	.	90	.	85	80	75 60
	▣ P.L. con barr.	39.223	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ P.L. con barr.	40.149	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ P.L. con barr.	40.355	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ P.L. con barr.	41.355	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ P.L. con barr.	42.309	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ P.L. con barr.	42.443	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ P.L. con barr.	42.848	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo km 45.000	45.000	85	85	85	85	80	80	75	75	70	60	45 30
	Dev. I.	45.417	60	60	60	60	60	60	60	60	.	.	.
	°SASSARI	46.588	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Dev. U.	46.813	85	85	85	85	80	80	75	75	70	.	.
	Cippo km 47.000	47.000	105	100	95	.	100	95	.	85	.	.	.
	<i>San Giorgio SS</i>	51.362	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>San Giovanni</i>	52.885	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ P.L. con barr.	52.905	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ P.L. con barr.	59.855	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	PL Km 64.468	64.468	65	65	65	65	65	65	65	60	60	.	.
	°PORTO TORRES	65.351	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	60 60
	<i>Porto Torres mar</i>	66.006	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

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

ARDARA-TORRALBA

2	Ardara	10.279	100	100	100	100	100	100	100	100	100	80	75	60
	<i>Dev.Chil.Lato PT</i>	1.698	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Dev.Chil.Lat.Mac</i>	211.543	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Mores Ittireddu</i>	205.369	.	.	.	.	95	95	95	90	90	.	.	.
	▣ P.L.A km 205,310	205.310	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Ponte km 202,226	202.226	90	90	90	90	85	85	85	80	80	.	.	.
	Ponte km 200,098	200.098	100	100	100	100	95	95	95	90	90	.	.	.
	▣ P.L.A km 197,038	197.038	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ P.L.A km 194,904	194.904	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ P.L.A km 194,394	194.394	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	▣ P.L.A km 193,123	193.123	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Torralba	192.225	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

TORRALBA-ARDARA

4	Torralba	192.225	100	100	95	85	95	95	75	85	70	60	45	30
	▣ P.L.A km 197,038	197.038	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Ponte km 200,098	200.098	90	90	90	.	85	85	.	80	.	.	.	.
	Ponte km 202,226	202.226	100	100	95	.	95	95	.	85	.	.	.	.
	▣ P.L.A km 205,310	205.310	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Mores Ittireddu</i>	205.369	.	.	100	100	100	100	100	100	95	80	70	60
	<i>Dev.Chil.Lat.Mac</i>	0.000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Dev.Chil.Lato PT</i>	1.984	.	.	.	.	.	.	.	.	100	.	75	.
	Ardara	10.279	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.