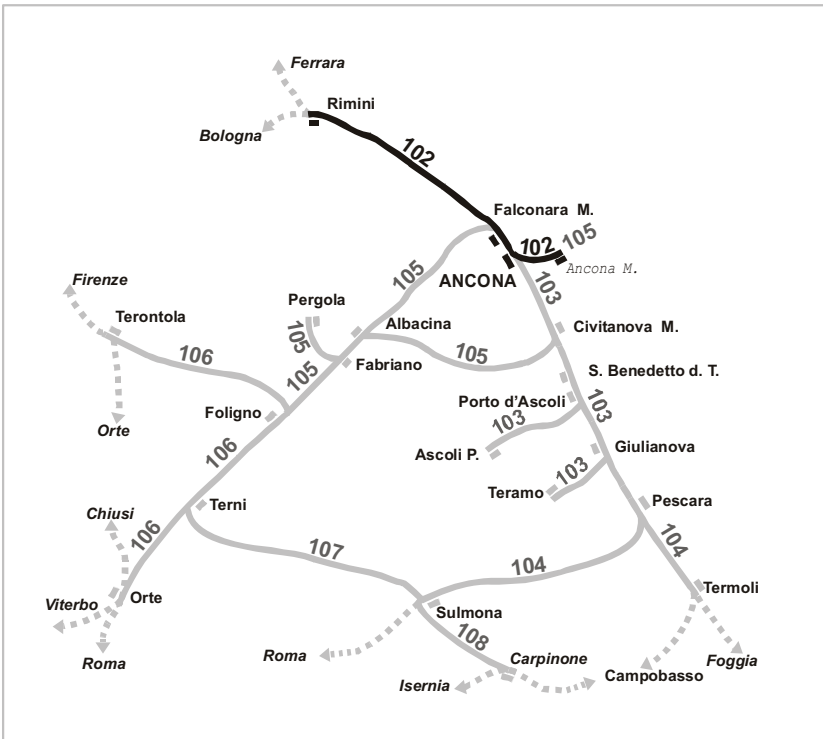


## FASCICOLO LINEA



**LINEA: RIMINI – ANCONA**



**Cap. 1 FL****REGISTRAZIONE DELLE MODIFICHE AL  
FASCICOLO LINEA 102**

<b>App.</b> (n° agg.)	<b>Circ.</b> <b>Comp.</b>	<b>Pagine modificate</b>	<b>In vigore</b> <b>dal</b>
1	<b>3</b> 2004	3/4, 23/24, 103/104, 105/106, 125/126, 127/128, 221/222	16/03/04
2	<b>9</b> 2004	3/4, 11/12, 23/24, 25/26, 27, 43/44, 45/46, 47/48, 49/50, 103/104, 105/106, 123/124, 125/126, 127/128 e 129	12/05/04
3	<b>20</b> 2004	3/4, 45/46, 103/104, 105/106, 107/108, 109, 123/124, 125/126, 127/128, 129, 221/222 e 223 (Adeguamento nuovo art. 3 comma 4 PGOS - Disp.12 del 05/04/04 di D.T.)	11/11/04
4	<b>28</b> 2004	3/4, 11/12 e 47/48	15/12/04
5	<b>31</b> 2004	3/4, 103/104, 105/106, 127/128 e 129	17/12/04
6	<b>8</b> 2005	3/4, 45/46, 103/104, 105/106, 127/128, 129, 221/222 e 223	22/03/05
7	<b>13</b> 2005	3/4, 43/44, 45/46, 47/48 e 49/50	20/09/05
8	<b>8</b> 2006	3/4, 45/46, 103/104, 105/106, 127/128 e 129	30/03/06
9	<b>19</b> 2006	3/4, 25/26, 103/104, 105/106, 107/108, 109, 123/124, 125/126, 127/128, 129, 221/222 e 223	29/09/06
10 sc	<b>21</b> 2006	3/4 e 301 FCL Rosso	06/11/06
10	<b>22</b> 2006	3/4, 23/24, 25/26, 27/28, 105/106, 107/108, 125/126 e 127/128.	14/11/06
11	<b>14</b> 2007	3/4, 11/12, 45/46 e 47/48.	27/09/07
12	<b>6</b> 2008	3/4, 21/22, 23/24, 25/26, 47/48, 103/104, 105/106, 127/128 e 129.	29/05/08
13	<b>9</b> 2008	3/4, 27/28, 103/104, 105/106, 107/108, 109, 123/124, 125/126, 127/128 e 129.	01/07/08
14	<b>2</b> 2009	3/4, 11/12, 41/42, 49/50, 105/106, 107/108, 125/126, 127/128, 221/222 e 223.	12/03/09

*Segue*

<b>App.</b> (n° agg.)	<b>Circ.</b> <b>Comp.</b>	<b>Pagine modificate</b>	<b>In vigore dal</b>
15	<b>11</b> 2009	3/4, 25/26, 41/42, 103/104 e 105/106.	22/09/09
16	<b>14</b> 2009	3/4, 21/22, 25/26, 43/44, 45/46, 47/48, 49/50, 103/104, 105/106, 107/108, 109, 123/124, 125/126, 127/128, 129.	16/12/09
17	<b>6</b> 2010	3/4, 11/12, 21/22, 45/46, 47/48, 103/104, 105/106, 107/108, 125/126, 127/128, 129 e 221/222.	06/05/10
18	<b>21</b> 2010	3/4 e 27/28.	01/09/10
19	<b>37</b> 2010	3/4, 43/44, 45/46, 103/104, 105/106, 127/128 e 129.	16/12/10
20	<b>15</b> 2011	3/4 e 221/222.	20/10/11
21	<b>6</b> 2012	3/4, 11/12, 27/28, 41/42, 47/48, 201/202, 203/204, 205/206 e 207.	03/05/12
22	<b>16</b> 2012	3/4, 11/12, 45/46, 47/48, 49/50, 51/52, 105/106, 107/108, 125/126 e 127/128. Inserimento nuove pagg. 53/54, 55/56 e 57/58.	09/11/12
23	<b>4</b> 2013	3/4, 43/44, 53/54, 107/108, 109, 123/124 e 125/126.	07/03/13
24	<b>10</b> 2013	3/4, 21/22 e 27/28.	01/07/13
25	<b>17</b> 2013	3/4, 105/106 e 125/126.	18/11/13
26	<b>18</b> 2013	3/4, 107/108, 109 e 301 FCL Rosso	20/11/13
27	<b>2</b> 2014	3/4, 41/42, 43/44, 105/106 e 127/128.	10/03/14
28	<b>4</b> 2014	3/4, 23/24 e 53/54.	27/04/14
29	<b>7</b> 2014	3/4, 203/204 e 205/206.	09/06/14
30	<b>8</b> 2014	3/4, 11/12, 21/22, 23/24, 25/26, 27/28, 45/46, 53/54 e 55/56. Soppresse pagg. 57/58.	25/06/14



**PAGINA LASCIATA INTENZIONALMENTE IN BIANCO**

Cap. Sez.		Pag.
<b>3</b>	<b>DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITÀ DI SERVIZIO</b>	<b>21-27</b>
<b>3.1</b>	Norme particolari che interessano i treni da osservarsi in determinate località di servizio.	21
<b>3.2</b>	Norme particolari che interessano l'esercizio delle manovre e le attività da svolgersi prima della partenza o dopo l'arrivo dei treni, da osservarsi in determinate località di servizio.	27
<b>3.3</b>	Disposizioni e/o indicazioni particolari. <i>(per memoria)</i>	-
<b>4</b>	<b>DISPOSIZIONI VARIE PER TRATTI DI LINEA</b>	<b>41-56</b>
<b>4.1</b>	Tratti di linea sui quali è ammessa la marcia parallela.	41
<b>4.2</b>	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>	-
<b>4.3</b>	Tratti di linea sui quali anche di giorno si deve usare la segnalazione notturna e debbono essere mantenute accese le luci delle carrozze.	41
<b>4.4</b>	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>	-
<b>4.5</b>	Ubicazione del mezzo di trazione nei convogli di mezzi d'opera circolanti su linee con pendenza maggiore del 15‰ e tratti di linea sui quali è ammesso il dimezzamento dei convogli di mezzi d'opera. <i>(per memoria)</i>	-
<b>4.6</b>	Tratti di linea affiancati. <i>(per memoria)</i>	-
<b>4.7</b>	Tratti di linea e periodi per i quali la nebbia è considerata fenomeno eccezionale.	41
<b>4.8</b>	Disposizioni restrittive per i brevi movimenti di regresso. <i>(per memoria)</i>	-
<b>4.9</b>	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.	42
<b>4.10</b>	Norme particolari per l'esercizio dei mezzi di trazione elettrici. <i>(per memoria)</i>	-
<b>4.11</b>	Norme particolari per l'esercizio dei mezzi di trazione termici. <i>(per memoria)</i>	-
<b>4.12</b>	Norme particolari per l'esercizio con mezzi leggeri.	43
<b>4.13</b>	Norme particolari per l'esercizio delle linee o tratti di linea.	44
<b>4.14</b>	Scambio materiali fra stazioni e fra queste e i raccordi. <i>(per memoria)</i>	-

Cap. Sez.		Pag.
4.15	Ubicazione, lunghezza e attrezzaggio delle gallerie.	46
4.16	Autorizzazione alla partenza con comunicazione registrata del regolatore della circolazione.	53
4.17	Disabilitazione dal servizio. <i>(per memoria)</i>	-
4.18	Linee sulle quali è ammesso affidare i mezzi di trazione, muniti di dispositivo vigilante, ad un solo agente di condotta. <i>(per memoria)</i>	-
4.19	Ubicazione posti telefonici in linea. <i>(per memoria)</i>	-
4.20	Principali utenze telefoniche.	54
4.21	Linee sulle quali sono attivi particolari sistemi di collegamento terra-treno.	54
4.22	Norme particolari per il passaggio dei rotabili sulle navi traghetto. <i>(per memoria)</i>	-
4.23	Disposizioni e/o indicazioni particolari.	55
4.24	Linee sulle quali è ammesso lo scambio di comunicazioni verbali registrate fra il regolatore della circolazione e l'agente di condotta.	56
5	GRAFICO SCHEMATICO DEI PRINCIPALI NODI <i>(per memoria)</i>	-
6	LINEA RIMINI - ANCONA (senso dispari)	101-109
6.1	Schema unifilare (senso dispari).	102
6.2	Fiancata di linea (senso dispari).	103
6.3	Fiancata principale (senso dispari).	104
7	LINEA ANCONA – RIMINI (senso pari).	121-129
7.1	Schema unifilare (senso pari).	122
7.2	Fiancata di linea (senso pari).	123
7.3	Fiancata principale (senso pari).	124
8	CIRCOLABILITA' DEI ROTABILI	201-207
9	MASSIMA MASSA RIMORCHIABILE	221-223
	<b>APPENDICE all'FL ad uso del personale dei treni <sup>(1)</sup></b>	301
	TABELLA DI ACCESSO ALLE SIGLE COMPLEMENTARI	61.2001
	SIGLE COMPLEMENTARI RIMINI - ANCONA	62.2001
	SIGLE COMPLEMENTARI ANCONA – RIMINI	66.2001

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



## Sez. 3.1 FL NORME PARTICOLARI CHE INTERESSANO I TRENI, DA OSSERVARSI IN DETERMINATE LOCALITA' DI SERVIZIO.

### 1) ANCONA

#### a. Segnalamento plurimo

La stazione di Ancona, costituita da due fasci di binari (il fascio "Centrale", in corrispondenza del F.V., ed il fascio decentrato di "Marittima"), è dotata di segnalamento plurimo di protezione e partenza relativamente al movimento dei treni tra i suddetti fasci. Pertanto i segnali di partenza del fascio "Centrale" assumono la funzione di segnale di partenza unico per la direzione 2 Pescara e segnale di partenza interno n° 2 per la direzione 1 fascio "Marittima". La stazione è inoltre munita lato Rimini e lato Pescara di apposite tabelle di individuazione del termine dell'itinerario di partenza (inizio piena linea).

#### *Treni diretti fascio "Marittima"*

Verso fascio "Marittima" i segnali di partenza "interno n° 2", che comandano le partenze dei treni dal fascio "Centrale", portano accoppiato l'avviso del successivo segnale di partenza "interno n° 1". A quest'ultimo è accoppiato l'avviso del successivo segnale unico, per i tre binari del fascio "Marittima", permanentemente disposto a via impedita. Il segnale di partenza "interno n° 1" del fascio "Centrale" è sussidiato da segnale di chiamata telefonica dell'agente treno di cui al punto 2 dell'allegato 1 R.S. ed è munito di segnale di avanzamento treni.

In considerazione delle caratteristiche di tracciato e della bassa velocità, gli indicatori di velocità massima relativi alla variazione di velocità in diminuzione ricadente in corrispondenza del PL Km.0,824 sono ubicati a destra, su palo TE, alla progressiva Km.0,507, ovvero a 317 m dal punto di variazione di velocità.

#### *Treni provenienti da fascio "Marittima"*

Il segnalamento, per i treni provenienti da fascio "Marittima" verso fascio "Centrale", è costituito da tre successivi segnali di protezione, denominati rispettivamente: "interno n° 3", "interno n° 2" ed "interno n° 1". I segnali di protezione "interno 3" ed "interno 2", muniti di segnale di "avanzamento treni", portano accoppiato l'avviso del successivo segnale posto a distanza ridotta e sono sussidiati da segnali di chiamata telefonica dell'agente treno di cui al punto 2 dell'allegato 1 R.S. Al segnale di protezione "interno n° 1", anch'egli munito del segnale di avanzamento treni, è accoppiato l'avviso del successivo segnale di partenza unico per direzione Falconara. I segnali di protezione denominati "interno n° 3" comandano i treni in partenza da fascio "Marittima" (binari I<sup>M</sup>, II<sup>M</sup> e III<sup>M</sup>).

## **b. Norme particolari per la circolazione treni da e per il fascio "Marittima"**

*Collocazione ed uso mod. M.40 D.L.(B.A.) per movimenti di treno con segnale a via impedita da e per il fascio "Marittima"*

In corrispondenza dei segnali dotati di chiamata telefonica dell'agente treno sono ubicate piantane telefoniche all'interno delle quali, in apposito cassetto apribile con chiave telefonica (tipo FS 47/1), sono custoditi i mod. M.40 D.L.(B.A.).

Le modalità per il superamento a VIA IMPEDITA del segnale di "partenza interno n° 1" e dei segnali di "protezione interno n° 3" e "protezione interno n° 2", in caso di anomalità ai deviatori, sono, per analogia, quelle previste dall'art. 24 delle "Disposizioni per l'Esercizio in Telecomando" e al punto 1.6.4 delle "Istruzioni per l'Esercizio in Telecomando ad uso del personale dei treni".

*Manovra a mano dei deviatori centralizzati 80, 81 e 84a del fascio "Marittima"*

I deviatori n° 80, 81 e 84a sono manovrati elettricamente dall'ACEI di Ancona. Le relative casse di manovra del tipo tallonabile sono dotate di dispositivo per la manovra a mano sul posto.

Tale dispositivo è costituito da:

- una manovella applicata alla cassa di manovra;
- una serratura a chiave che permette, a chiave inserita, l'innesto della manovella stessa per il conseguente spostamento degli aghi.

Le chiavi, che consentono lo svincolo della leva per la manovra a mano dei deviatori, sono normalmente vincolate in apposite unità bloccabili alloggiare in appositi contenitori stagni, montati su piantana nei pressi dei deviatori medesimi.

Il D.M. di Ancona, in caso di guasto o anomalità, può avvalersi del personale dei treni per effettuare la manovra a mano di detti deviatori.

La manovra a mano va eseguita nel rispetto delle norme in vigore sulle linee in telecomando, che sono riportate in dettaglio su apposita targa applicata sulla cassa di manovra.

## **c. Accertamento regolarità coda da parte dell'agente di condotta dei treni viaggiatori che terminano la corsa ad Ancona (per i soli treni Dispari).**

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

## **d. Dispositivo R.T.B.**

Nella stazione di Ancona è ubicato il "Posto di Controllo" dei dispositivi atti al rilevamento della temperatura boccole (R.T.B.) ubicati al Km.199+880 per i treni dispari della linea Rimini – Ancona e pari della linea Foligno – Ancona, al Km.208+960 per i treni pari della linea Pescara – Ancona istradati sul binario di sinistra e al Km.209+407 per i treni pari della linea Pescara – Ancona istradati sul binario di destra.

### e. Tabella limite di fermata SCMT

#### Treni Dispari - Fascio Centrale

Binario	Segnale	Ubicaz. tab.	Dist. dal Segn.	Ubicaz. Segn.
9°	S <sup>C</sup>	Sinistra	68 m	Sinistra
10°		Sinistra	68 m	

#### Treni Pari - Fascio Centrale

Binario	Segnale	Ubicaz. tab.	Dist. dal Segn.	Ubicaz. Segn.
9°	M <sup>A</sup>	Sinistra	108 m	Sinistra
10°		Sinistra	108 m	
12°		Sinistra	65 m	

#### Treni Dispari - Fascio Marittima

Binario	Segnale	Ubicaz. tab.	Dist. dal Segn.	Ubicaz. Segn.
1° <sub>M</sub>	K	Sinistra	40 m	Sinistra
2° <sub>M</sub>		Sinistra	89 m	
3° <sub>M</sub>				

### f. Norme per la comunicazione del “pronto treno”

Per i treni aventi origine da Ancona, l'agente di condotta, nell'imminenza dell'ora di partenza, dovrà mettersi in comunicazione con il D.M. Operatore (tel. 3750, GSM-R 70042902) il quale provvederà alla tempestiva apertura del segnale di partenza.

## 2) FALCONARA MARITTIMA

### a. Segnalamento plurimo

La stazione di Falconara M. è dotata di segnalamento plurimo così articolato:

- SENSO TRENI DISPARI (segnalamento plurimo di protezione e partenza).

Esistono due successivi segnali di protezione: il primo (esterno) protegge lo scalo merci ed i binari di precedenza decentrati, il secondo (interno) protegge i binari prospicienti il F.V.; al segnale di protezione esterno è accoppiato l'avviso del successivo segnale.

I segnali di partenza dai binari di precedenza decentrati hanno la funzione di “segnale di partenza interno”, a detti segnali è accoppiato l'avviso del successivo segnale di “partenza esterno”.

I segnali di partenza, prospicienti il F.V., assumono la funzione di segnali di partenza esterni esclusivamente per i treni provenienti dai binari di precedenza decentrati e sono muniti della relativa tabella.

I segnali di protezione esterni sono muniti di segnale di chiamata telefonica dell'agente del treno (allegato 1, punto 2 del R.S.)

I segnali di protezione esterni ed interni sono muniti del segnale di avanzamento treni.

- SENSO TRENI PARI (segnalamento plurimo di partenza).

I segnali di partenza, prospicienti il F.V., assumono la funzione di segnali di partenza unici per tutte le direzioni ed interni soltanto per i treni inoltrati sui binari di precedenza decentrati; detti segnali, che non sono stati muniti della relativa tabella di identificazione, portano accoppiato l'avviso dei successivi segnali di partenza esterni.

I segnali di partenza dai binari di precedenza decentrati assumono la funzione di segnali di partenza esterni e sono muniti della relativa tabella di identificazione.

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

### **b. Tabella limite di fermata SCMT**

Treni Dispari

Binario	Segnale	Ubicaz. tab.	Dist. dal Segn.	Ubicaz. Segn.
4°Est	4d <sup>E</sup>	Sinistra	54 m	Sinistra

Treni Pari

Binario	Segnale	Ubicaz. tab.	Dist. dal Segn.	Ubicaz. Segn.
4°Est	4s <sup>E</sup>	Sinistra	41 m	Sinistra

## **3) PESARO**

### **a. Dispositivo R.T.B.**

Nella stazione di Pesaro è situato il "Posto di Controllo" dei dispositivi atti al rilevamento della temperatura boccole (R.T.B.); essi sono ubicati per i treni dispari al Km.137+830 e per i treni pari al Km.148+400. L'eventuale segnalazione di allarme dei suddetti dispositivi mantiene, o dispone, a via impedita i relativi segnali di partenza dei binari 2° e 3° per i quali è consentito il libero transito.

### **b. Segnalamento: segnali di avvio su indicatori alti di partenza.**

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

Binario	Lato	Ubicazione indicatore alto di partenza	Ubicazione segnale di partenza
4°	Rimini	Sinistra	Sinistra
5°		Destra	Sinistra

## 4) RICCIONE

### Segnalamento: segnali di avvio su indicatori alti di partenza.

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

Binario	Lato	Ubicazione indicatore alto di partenza	Ubicazione segnale di partenza
2°	Ancona	Destra	Sinistra
3°		Sinistra	Sinistra

## 5) RIMINI

### Dispositivo R.T.B. (per i soli treni pari)

Nella stazione di Rimini è situato il “Posto di Controllo” del dispositivo atto al rilevamento della temperatura boccole (R.T.B.) dei treni pari, ubicato al Km.115+000. L'eventuale segnalazione di allarme del suddetto dispositivo mantiene, o dispone, a via impedita i relativi segnali di partenza dei binari 1°, 2°, 3°, 4° e 6°, per i quali è consentito il libero transito.

## 6) SENIGALLIA

### a. Segnalamento plurimo

La stazione di Senigallia è dotata di segnalamento plurimo, così articolato:

- SENSO TRENI DISPARI (segnalamento plurimo di protezione e partenza).

Esistono due successivi segnali di protezione: il primo (esterno) protegge lo scalo merci ed i binari di precedenza decentrati, il secondo (interno) protegge i binari di circolazione prospicienti il F.V.; al segnale di protezione esterno è accoppiato l'avviso del successivo segnale. Il segnale di partenza del binario di precedenza decentrato, lato mare, è denominato “segnale di partenza interno”, a detto segnale (munito di segnale di avanzamento) è accoppiato l'avviso del successivo segnale di “partenza esterno”.

Il segnale di partenza del binario di precedenza decentrato, lato monte, posto a m.320 dai successivi segnali di protezione interna, ha la funzione di ripetere le condizioni di via libera o impedita di questi ultimi segnali (compresa l'eventuale accensione del segnale di avanzamento).

I segnali di partenza, prospicienti il F.V., assumono la funzione di segnali di partenza esterni esclusivamente per i treni provenienti dal binario di precedenza decentrato lato mare e sono muniti della relativa tabella di identificazione.

Tutti i segnali di protezione, esterni ed interni, sono muniti del segnale di avanzamento.

- SENSO TRENI PARI (segnalamento plurimo di partenza).

I segnali di partenza dai binari di corretto tracciato, prospicienti il F.V., assumono la doppia funzione di segnali di partenza per i treni inoltrati in piena linea e di segnali di partenza interni per i treni inoltrati sui binari di precedenza decentrati; detti segnali, che non sono stati muniti della relativa tabella di identificazione, portano quindi accoppiato l'avviso dei successivi segnali di partenza esterni e sono muniti sia di segnale di avanzamento che di segnale di avvio.

I segnali di partenza dai binari di precedenza decentrati assumono la funzione di segnali di partenza esterni e sono muniti della relativa tabella di identificazione.

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

#### **b. Segnalamento: segnali di avvio su indicatori alti di partenza.**

Nella stazione di Senigallia sullo stante dell'indicatore alto di partenza appresso elencato è applicato il segnale di avvio:

Binario	Lato	Ubicazione indicatore alto di partenza	Ubicazione segnale di partenza
3°	Ancona	Destra	Sinistra

#### **c. Dispositivo R.T.B.**

Nella stazione di Senigallia è situato il "Posto di Controllo" dei dispositivi atti al rilevamento della temperatura boccole (R.T.B.); essi sono ubicati per i treni dispari al Km.173+015 e per i treni pari al Km.183+250. L'eventuale segnalazione di allarme dei suddetti dispositivi mantiene, o dispone, a via impedita i relativi segnali di partenza dei binari 1° e 2° per i quali è consentito il libero transito.

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

### **1) ANCONA**

#### **a. Movimenti di manovra sul piazzale di stazione.**

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

Il riferimento telefonico dell'Agente che predispone gli istradamenti ed autorizza la manovra è il seguente: cell. FS 3138095481 - tel FS (926) 3751.

#### **b. Norme da osservare per le manovre da e per fascio "Marittima".**

I movimenti di manovra eseguiti con una colonna di carri, trainata o spinta, o con locomotiva isolata devono essere preceduti da un Manovratore a piedi collegato con radiotelefono con il guidatore o che risulti visibile dal guidatore medesimo.

In caso di mancanza di radiotelefono, se la visibilità divenisse insufficiente a causa della lunghezza della colonna o per binario in curva, altro Manovratore dovrà porsi in posizione tale da poter ripetere i segnali ed essere visto dal guidatore.

### **2) FALCONARA M.**

#### **Movimenti di manovra sul piazzale di stazione.**

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

Il riferimento telefonico dell'Agente che predispone gli istradamenti ed autorizza la manovra è il seguente: cell. FS 3138095442 - tel FS (926) 825377.

### **3) PESARO**

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

##### **Descrizione dell'impianto:**

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

Alla zona di manovra è associata la chiave FS marca 30 ubicata nei pressi del deviativo 102b; tale chiave è normalmente inserita e bloccata nell'apposita unità bloccabile individuata dalla sigla "Ch ZM V".

L'estrazione della chiave FS marca 30 è possibile solo a seguito di apposito comando del DCO; la sua estrazione determina la liberazione, dalla relativa unità bloccabile, della chiave FS marca 21 che permette la manovra a mano della comunicazione 102a/b, di accesso ai binari secondari.

Il comando del DCO determina inoltre il bloccamento in posizione normale delle comunicazioni elettriche 5a/b e 6a/b, consentendo la circolazione sul 4° binario.

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

Nel caso in cui, pur avendo il DCO escluso la zona di manovra, non fosse possibile estrarre la suddetta chiave marca 30 occorrerà richiedere lo sbloccamento della chiave marca 21 relativa al "Fd 102" con l'adozione delle norme comuni.

#### **Modalità operative:**

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

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

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

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

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

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

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

## **4) RIMINI**

### **Norme particolari per le manovre dai binari secondari a quelli centralizzati e viceversa.**

Vedi FL 84 e FL 85 di DTP Bologna.



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

- Rimini ⇆ Ancona <sup>(1)(2)</sup>

- 1) La marcia parallela **non è ammessa** in partenza da Ancona verso Falconara M.
- 2) Sul tratto di linea Cattolica ⇆ Pesaro, con sottosistemi SCMT di terra e di bordo regolarmente funzionanti, è consentita anche la contemporanea circolazione a destra su entrambi i binari (destra/destra).

**Sez. 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.****Linea Rimini – Ancona**

- Cattolica ⇆ Pesaro

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

Linea	Tratto	Periodo dell'anno
Rimini ⇆ Ancona	Rimini ⇆ Ancona	Dal 1° gennaio al 31 dicembre

**Sez. 4.9 FL LOCALITA' E PUNTI DELLA LINEA OVE ESISTONO SEGNALI A DISTANZA DI VISIBILITA' RIDOTTA O A DISTANZA RIDOTTA RISPETTO AI RELATIVI AVVISI O SITUATI IN POSIZIONE PARTICOLARE.**

● Segnale ubicato a sinistra

■ Segnale ubicato a destra

SENSO DI MARCIA	LOCALITA' O PUNTI DELLA LINEA	SEGNALE						VISIBILITA' IN METRI	BINARI INTERESSATI	ANNOTAZIONI
		AVVISO	PROTEZIONE	PARTENZA	PROTEZIONE P.L.	DI BLOCCO	2^ CATEGORIA			
<b>RIMINI → ANCONA</b>										
Dispari	Senigallia			■					1° Ovest	
	Falconara			■					1° Ovest, 1°	
	Ancona			■					1°,3°,5°	
<b>ANCONA → RIMINI</b>										
Pari	Falconara			■					2°	
	Senigallia			■					1° Est	

## **Sez. 4.12 FL    NORME PARTICOLARI PER L'ESERCIZIO CON MEZZI LEGGERI.**

### **DEROGHE ALLA MASSIMA COMPOSIZIONE PREVISTA**

#### **Prestazioni delle ALn**

In deroga a quanto previsto dalla tabella 5 - art.44 della P.G.O.S., è autorizzata la circolazione dei treni composti da 1 ALn668 (serie 1900) + 1 Ln664 sui tratti di linea Cattolica - Sb.gall.Cattolica (senso dispari), caratterizzato dal grado di prestazione 10 e Pesaro - Imb.gall.Cattolica (senso pari), caratterizzato dal grado di prestazione 10.

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

### Linea Rimini – Ancona

#### - Rimini ⇄ Ancona

#### Tratto di linea esercitato in CTC/ DCO con SCC

I limiti di giurisdizione del DCO con sede a Bari Lamasinata (sez. 1 Tel. rete fissa esterna 0805341196 e 0805341031) sono delimitati dalle stazioni porta di Castelbolognese e Ancona.

Regimi di esercizio attuabili nei PdS

Rimini .....	J – TP/J – SPT – EDCO – J-DL
Riccione .....	J – TP/J – TP/EDCO – SPT – EDCO
Cattolica .....	J – TP/J – TP/EDCO – SPT – EDCO
Pesaro .....	J – TP/J – TP/EDCO <sup>(*)</sup> – SPT – EDCO
Fano .....	J – TP/J – TP/EDCO – SPT – EDCO
Marotta .....	TP/J
Senigallia .....	J – TP/J – TP/EDCO <sup>(*)</sup> – SPT – EDCO
Montemarciano .....	J – TP/J – TP/EDCO – SPT – EDCO
Falconara M. ....	SP – EDCO (funge da Stazione Porta)
<b>Ancona</b> .....	SP – EDCO (funge da Stazione Porta)

Note:

J .....	Telecomando
TP/J .....	Tracciato Permanente in Telecomando
SPT .....	Stazione Porta Temporanea
SP .....	Stazione Porta
EDCO .....	Esclusione DCO
TP/EDCO.....	Tracciato Permanente in Esclusione DCO
J-DL .....	Regime di gestione suddivisa fra DM e DCO

(\*)..... Regime non attivabile per esistenza RTB

#### Particolarità Impiantistiche

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

## Stazionamento rotabili

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

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

Rimini	Vedi FL 84 e 85 DTP BO	Pesaro	1° e 5°
Riccione	3°	Fano	1° e 4°
Cattolica	3°	Senigallia	1° Ovest e 3°

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

Nei P.d.S. telecomandabili, i deviatori centralizzati possono essere dotati di casse di manovra provviste di manovella anziché di leva per la manovra a mano (punto 1.2.5 e Allegato 7 delle "Istruzioni per l'Esercizio in Telecomando ad uso del personale dei treni" edizione 1987). Per la manovra a mano, il personale del treno, dopo aver estratto la chiave dell'unità bloccabile ed averla introdotta e ruotata nella serratura applicata alla cassa di manovra, dovrà ruotare la manovella nel senso (orario o antiorario) richiesto dalla cassa per riportare gli aghi del deviatore nella posizione voluta. Se la rotazione è contraria a quella richiesta, la manovella si arresta senza alcun danno per la cassa. A manovra ultimata, il personale del treno dovrà estrarre la chiave dalla cassa di manovra e reintrodurla nell'unità bloccabile, osservando le norme previste nelle sopraccitate I.E.T.

## Registratori Vocali Postazioni DCO Bari Lamasinata

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

- telefoni fissi (999)(899) 5011 – 5012 – 5013 – 5014 – 6920 – 6921
- postazioni associate ai numeri funzionali 71121701 e 71120601.

## Ubicazione Telefoni in linea

- Km. 116,278 (Fermata di Rimini Miramare)
- Km. 124,966 (Fermata di Misano)
- Km. 136,380 (Imbocco galleria Cattolica)
- Km. 136,900 (Interno galleria Cattolica nicchia 18)
- Km. 137,421 (Sbocco galleria Cattolica)
- Km. 185,030 (Fermata di Marzocca)
- Km. 198,307 (Fermata di Palombina)
- Km. 200,557 (Fermata di Ancona Torrette)

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

Per tutte le gallerie d'estensione superiore o uguale a 1.000 metri sono state indicate le principali caratteristiche nel prospetto seguente.

### 1) Tabella infrastruttura

Linea	Denominazione galleria	Progressive		Lunghezza in metri	Uscite progressive	Ubicazione telefoni fissi	Cavo fessurato	Diffusione sonora	Cadenzamento citofoni	Cadenzamento pulsanti illuminazione emergenza	Cadenzamento nicchie e nicchioni	Ubicazione dispositivi fissi di corto circuito	Ubicazione dei piani a raso	Impianto idrico
		dal km	al km											
Rimini - Ancona	Cattolica Binario Dispari	136,380	137,421	1.041	pozzo 136,805	136,380 (3) 137,421 (3)	si	no	-	136,380 (2)(3) 137,421 (2)(3)	ogni 25 m.	-	-	no
	Cattolica Binario Pari	136,323	137,431	1.108	-	136,310 (3) 136,933 137,443 (3)	si	si	ogni 250 m.	ogni 80 m.	ogni 25 m.	-	-	no

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

(2) chilometrica FS

(3) esterno galleria

## 2) SCENARI INCIDENTALI IPOTIZZATI

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

Le modalità per gestire l'esodo dei passeggeri dalla galleria (incluso il soccorso ai passeggeri con disabilità o mobilità ridotta) e le informazioni da fornire ai passeggeri sui comportamenti da tenere in galleria in caso di discesa dal treno a seguito del verificarsi di un'emergenza sono riportate nei successivi punti 3 e 4.

Le informazioni contenute nella presente Sez. 15 sono finalizzate a fornire una **indicazione** dei comportamenti che devono essere messi in atto in particolare dal Personale delle Imprese Ferroviarie per fronteggiare l'evento incidentale, ma **non devono considerarsi esaustive** riguardo la definizione dell'organizzazione e delle procedure che devono essere attuate sia dalle Imprese Ferroviarie, inclusi gli operatori di bordo e di terra, che dal personale RFI per la gestione dell'emergenza, per le quali si rimanda ai piani di emergenza e alle norme vigenti.

Per quel che riguarda le comunicazioni del PdT (PdC/PdA) ai fini dell'attivazione dell'organizzazione di soccorso, deve essere fornita una completa informazione sullo scenario verificatosi e sulla sua possibile evoluzione.

Il PdT (PdC o PdA) deve individuare il modo più idoneo ed immediato affinché sia avvisato il DCO dello stato di preallarme e/o allarme. Al manifestarsi dell'anormalità, l'agente del treno (PdC/PdA) che per primo ne viene a conoscenza, comunicherà al DCO le informazioni in suo possesso sull'evento in corso, quali ad esempio:

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

- effetti/sintomi riscontrati;
- eventuale necessità di disalimentare la l.d.c.;
- le previsioni per il ripristino del mezzo di trazione e/o del materiale trainato;
- eventuale preavviso di richiesta locomotiva di soccorso;
- eventuale necessità del carro soccorso.

Di norma i contatti successivi con il DCO saranno tenuti dal PdA.

Si specifica che **l'immobilizzazione del treno è a cura del PdT della Impresa Ferroviaria, che deve darne conferma al DCO.**

**Qualora per cause eccezionali il PdT non sia riuscito ad effettuare l'immobilizzazione del treno, deve provvedere tempestivamente a darne comunicazione al DCO, che a sua volta provvederà, ai fini della gestione dell'emergenza, a darne notizia al DCCM** che, in qualità di Responsabile Operativo per l'Emergenza (ROE), si interfaccia con il referente di RFI (RRFI) sul posto.

### **2.1 Assistenza ad un convoglio in caso di avaria tecnica**

Nel caso un treno sia costretto a fermarsi in galleria, senza poter riprendere subito la marcia, il PdC avvisa il DCO dell'anormalità in atto ed il PdA.

Il PdC, trascorso il tempo a sua disposizione per tentare di proseguire la marcia, deve formalizzare la richiesta di soccorso nei modi previsti dai regolamenti vigenti.

Il PdA avvisa i viaggiatori dell'anormalità in atto e gestisce eventuali situazioni di panico.

In caso di necessità, il PdA può richiedere, ove presente, la collaborazione del PSAB.

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

Il DCCM dispone, se necessario, per l'esodo dei viaggiatori dalla galleria.

### **2.2 Incidente ad un treno merci con deragliamenti di uno o più rotabili**

Rilevata l'anormalità, il PdC provvede all'invio, tramite il GSM-R, della "chiamata di emergenza".

Il PdC inoltre provvede ad avvisare il DCO.

Se nell'incidente sono coinvolte anche delle persone o esistono particolari situazioni di pericolo, il DCCM (ROE) darà seguito al Soccorso Urgente. Nel caso in cui siano coinvolti soltanto i rotabili, si darà seguito al Soccorso Tecnico.

Il Soccorso Urgente avviene sotto il coordinamento del Direttore Tecnico dei Soccorsi dei V.V.F. (DTS), con le modalità previste dalla procedura "Attivazione del Soccorso Urgente", descritta nel paragrafo IV.5.2 del PEI. Sotto il coordinamento di RFI si eseguono le operazioni del Soccorso Tecnico, tese al ripristino della normalità dell'esercizio ferroviario.

### **2.3 Incidente ad un treno passeggeri con deragliamenti di uno o più rotabili**

Rilevata l'anormalità, il PdC provvede all'invio, tramite il GSM-R, della "chiamata di emergenza".

Il PdC inoltre provvede ad avvisare il DCO e si coordina con il PdA.

Il PdA avvisa i viaggiatori dell'incidente e gestisce eventuali situazioni di panico.

In caso di necessità, il PdA può richiedere, ove presente, la collaborazione del PSAB.

Il DCCM (ROE) darà subito seguito al Soccorso Urgente attuato con il concorso degli altri Enti coinvolti nella gestione dell'emergenza.



Il DCCM (ROE) dispone, se necessario, per l'esodo dei viaggiatori dalla galleria. Il Soccorso Urgente avviene sotto il coordinamento del Direttore Tecnico dei Soccorsi dei V.V.F. (DTS), con le modalità previste dalla procedura "Attivazione del Soccorso Urgente", descritta nel paragrafo IV.5.2 del PEI. Sotto il coordinamento di RFI si eseguono le operazioni del Soccorso Tecnico, tese al ripristino della normalità dell'esercizio ferroviario.

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

Rilevata l'anormalità, il PdC provvede ad avvisare il DCO e, se possibile, porta il treno fuori dalla galleria.

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

Se nell'incidente sono coinvolte anche delle persone, il DCCM (ROE) darà subito seguito al Soccorso Urgente, attuato con il concorso degli altri Enti coinvolti nella gestione dell'emergenza.

Qualora il PdC sia riuscito a domare il principio di incendio e nel caso in cui siano coinvolti soltanto i rotabili, in assenza di particolari situazioni di pericolo, il ROE darà seguito al Soccorso Tecnico.

Il Soccorso Urgente avviene sotto il coordinamento del Direttore Tecnico dei Soccorsi dei V.V.F. (DTS), con le modalità previste dalla procedura "Attivazione del Soccorso Urgente", descritta nel paragrafo IV.5.2 del PEI. Sotto il coordinamento di RFI si eseguono le operazioni del Soccorso Tecnico, tese al ripristino della normalità dell'esercizio ferroviario.

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

Rilevata l'anormalità, il PdC provvede ad avvisare il DCO. Qualora l'anormalità sia rilevata dal PdA, quest'ultimo avvisa il PdC.

Il PdC porta, se possibile, il treno fuori dalla galleria e si coordina con il PdA.

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

In caso di necessità, il PdA chiede la collaborazione del PSAB, ove presente, anche nell'azione di contrasto del principio d'incendio.

Il PdA avvisa i viaggiatori dell'incidente e gestisce eventuali situazioni di panico.

Il DCCM (ROE) darà subito seguito al Soccorso Urgente attuato con il concorso degli altri Enti coinvolti nella gestione dell'emergenza.

Il DCCM (ROE) dispone, se necessario, per l'esodo dei viaggiatori dalla galleria.

Il Soccorso Urgente avviene sotto il coordinamento del Direttore Tecnico dei Soccorsi dei V.V.F. (DTS), con le modalità previste dalla procedura "Attivazione del Soccorso Urgente", descritta nel paragrafo IV.5.2 del PEI. Sotto il coordinamento di RFI si eseguono le operazioni del Soccorso Tecnico, tese al ripristino della normalità dell'esercizio ferroviario.

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

Rilevata l'anormalità, il PdC provvede, tramite il GSM-R, all'invio della "chiamata di emergenza".

Il PdC inoltre provvede ad avvisare il DCO, fornendo le indicazioni sulla tipologia della merce coinvolta (eventuale numero identificativo di pericolo e del codice ONU) ed il danno presunto dei relativi contenitori.

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

Il DCCM (ROE) darà subito seguito al Soccorso Urgente attuato con il concorso degli altri Enti coinvolti nella gestione dell'emergenza.

Il DCCM (ROE), avvalendosi del sistema informativo dedicato (PIC WEB, INFO MP), fornirà al PdC, al personale degli impianti ed eventualmente di linea, le informazioni in suo possesso in relazione alle merci trasportate.

Il Soccorso Urgente avviene sotto il coordinamento del Direttore Tecnico dei Soccorsi dei V.V.F. (DTS), con le modalità previste dalla procedura "Attivazione del Soccorso Urgente", descritta nel paragrafo IV.5.2 del PEI. Sotto il coordinamento di RFI si eseguono le operazioni del Soccorso Tecnico, tese al ripristino della normalità dell'esercizio ferroviario.

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

Il PdC provvede, tramite il GSM-R, all'invio della "chiamata di emergenza".

Il PdC inoltre provvede ad avvisare il DCO segnalando il più dettagliatamente possibile, la tipologia della merce coinvolta (numero identificativo di pericolo e del codice ONU) ed il danno subito dai relativi contenitori, e si coordina con il PdA.

Il PdC, per quanto possibile e di competenza, si attiva per contrastare il principio di incendio.

In caso di necessità, il PdA chiede la collaborazione del PSAB, ove presente, anche nell'azione di contrasto del principio d'incendio.

Il PdA avvisa i viaggiatori dell'incidente e gestisce eventuali situazioni di panico.

Il DCCM (ROE) darà subito seguito al Soccorso Urgente attuato con il concorso degli altri Enti coinvolti nella gestione dell'emergenza.

Il DCCM (ROE), avvalendosi del sistema informativo dedicato (PIC WEB, INFO MP), fornirà al PdC, al personale degli impianti ed eventualmente di linea, le informazioni in suo possesso in relazione alle merci trasportate.

Il DCCM (ROE) dispone, se necessario, per l'esodo dei viaggiatori dalla galleria.

Il Soccorso Urgente avviene sotto il coordinamento del Direttore Tecnico dei Soccorsi dei V.V.F. (DTS), con le modalità previste dalla procedura "Attivazione del Soccorso Urgente", descritta nel paragrafo IV.5.2 del PEI. Sotto il coordinamento di RFI si eseguono le operazioni del Soccorso Tecnico, tese al ripristino della normalità dell'esercizio ferroviario.

### 3) ESODO DEI PASSEGGERI DALLA GALLERIA

L'evacuazione dei viaggiatori da un treno fermo in galleria è impossibilitata a proseguire, può rendersi necessaria sia per effettuare l'eventuale trasbordo su un altro convoglio, sia per intraprendere l'esodo dalla galleria, ovvero raggiungere un'uscita percorrendo le vie di esodo.

L'esodo dei viaggiatori dalla galleria deve essere intrapreso in presenza di eventi che rendano rischiosa la permanenza a bordo del treno o nei casi di imminente pericolo.

**Salvo il caso di imminente pericolo, l'esodo deve essere autorizzato dal DCCM (ROE), dopo aver avuta la conferma dal DCO dell'arresto della circolazione sul tratto di linea interessato e, qualora necessario, della toltà tensione alla I.d.c..**

Il PdT, prima di effettuare gli annunci ai viaggiatori sulla necessità di abbandonare il treno, provvede ad individuare le vie di esodo più favorevoli, privilegiando la minor distanza dalle uscite e avvalendosi di eventuali indicazioni del DCO. In caso di incendio con presenza di fumo, deve privilegiarsi la via più agevolmente percorribile indipendentemente dalla distanza delle uscite di emergenza. Il PdT deve informare il ROE, **per il tramite del DCO**, della scelta effettuata in modo tale che possa dirigersi le squadre di soccorso.

Le informazioni ai viaggiatori riguardanti l'esodo devono essere diffuse, tranne in situazioni eccezionali di imminente pericolo, dopo che il DCO abbia confermato l'avvenuta interruzione della circolazione sul tratto di linea interessato dall'esodo.

L'avviso di abbandonare il treno deve comprendere le informazioni necessarie ad indirizzare i viaggiatori verso il percorso individuato. L'esodo ordinato deve normalmente prevedere l'evacuazione di una carrozza per volta, iniziando da quelle più a rischio.

Il PdT attiva il consenso apertura porte (nei treni ove è presente).

Il PdT e il PSAB, ove presente, assistono i viaggiatori, agevolando l'evacuazione dal treno e indirizzando l'esodo verso le vie di fuga precedentemente individuate.

Il PdT si accerta, ove le condizioni lo consentano, che tutti i viaggiatori abbiano abbandonato il treno. Raggiunta l'uscita dalla galleria, i viaggiatori si raduneranno presso i punti di raccolta segnalati, per ricevere l'assistenza delle squadre di soccorso degli Enti esterni intervenuti.

Il PdT o il Referente RFI sul posto, dopo essersi accertato che tutti i viaggiatori abbiano abbandonato la galleria, comunica al ROE la cessazione della procedura di esodo.

#### • Soccorso ai viaggiatori con disabilità o mobilità ridotta

Qualora sia necessaria l'evacuazione del treno, deve essere attuata la procedura per il soccorso ai viaggiatori con disabilità o mobilità ridotta.

Il PdA, nelle fasi preliminari, deve accertare la presenza sul treno di viaggiatori con disabilità o mobilità ridotta e comunicare al DCCM (ROE), **per il tramite del DCO**, tutte le informazioni utili a rendere più rapido l'intervento di soccorso (numero, ubicazione, ecc.). Il PdA informa il PdC e il PSAB, ove presente, sulla necessità di fornire assistenza ai suddetti viaggiatori per una eventuale evacuazione/esodo.

Se possibile e anche sulla base di eventuali indicazioni del ROE, il PdA provvede a realizzare una più favorevole disposizione dei suddetti viaggiatori lungo il treno (in testa, in coda, in prossimità di uscite dalla galleria, ecc.). Il PdA, nella fase di soccorso ai viaggiatori con disabilità o mobilità ridotta, cura l'informazione sui tempi e sulle modalità previste per il soccorso e a tal fine attinge le relative informazioni dal ROE.

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

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

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

\*\*\*\*\*

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

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

## Sez. 4.16 FL    **AUTORIZZAZIONE ALLA PARTENZA CON COMUNICAZIONE REGISTRATA DEL REGOLATORE DELLA CIRCOLAZIONE**

In questa sezione è riportato, secondo l'ordine alfabetico, l'elenco delle stazioni relative al FL, munite di segnali di partenza comuni a più binari, nelle quali la partenza del treno è subordinata all'autorizzazione del regolatore della circolazione nei casi previsti dal Regolamento sui segnali in uso sulla Infrastruttura ferroviaria nazionale.

<b>Stazione</b>	<b>Binari muniti di segnale di partenza comune</b>	<b>Segnalamento integrativo</b>	<b>Destinazione o senso di marcia</b>
Ancona	9° - 10° - 12°	Segnali bassi luminosi atti a fornire la segnalazione di luci bianche verticali lampeggianti	Verso Falconara M. <sup>(1)</sup>
	9° - 10°		Verso Fascio Marittima

---

(<sup>1</sup>) I treni merci aventi origine e formati al fascio merci verranno fatti avanzare fino al 12° binario con movimenti di manovra.

## Sez. 4.20 FL      PRINCIPALI UTENZE TELEFONICHE.

Località di servizio	Numero associato telefonia mobile GSM-R
D.C.O. BARI LAMAS. (Rimini – Fano)	71121701
D.C.O. BARI LAMAS. (Fano – Ancona)	71120601
<b>RIMINI</b>	70235802
<b>RICCIONE</b> <sup>(1)</sup>	70235002
<b>CATTOLICA</b> <sup>(1)</sup>	70103502
<b>PESARO</b> <sup>(1)</sup>	70209402
<b>FANO</b> <sup>(1)</sup>	70129402
<b>SENIGALLIA</b> <sup>(1)</sup>	70269402
<b>MONTEMARCIANO</b> <sup>(1)</sup>	70181202
<b>FALCONARA</b>	70129102
<b>ANCONA</b>	70042902

Altre utenze telefoniche	Numero telefono	
	FS	GSM-R
<b>NOTE</b>	999 6034	71095103
<b>NUCLEO TERRITORIALE M3M40 - BARI</b>	999 6232 / 6233	31380 10181

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

Linea o tratti di linea	CHIAMATA DI EMERGENZA SISTEMA GSM-R UTILIZZABILE
Rimini ↔ Ancona	<b>X</b>

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

## Linea Rimini – Ancona

## a. Rimini ⇄ Ancona

Località e binari muniti di segnali ripetitori di partenza

Stazione	Segnale ripetitore di partenza				Note
	Binario	Lato	Aspetti	Distanza dal successivo segnale di 1 <sup>a</sup> categoria (m.)	
Senigallia	1° Ovest (decentrato lato monte)	Partenze per Ancona da scalo merci	R – G – V	320	Segnale ubicato a destra

## b. Montemarciano ⇄ Falconara

Protezione zona “Raffineria API”

La zona "Raffineria API" in caso di allarme è protetta, senso treni pari, dai segnali di partenza di Falconara M. e, senso treni dispari, dai P.B.A. 307 e 310d ai cui segnali è stato conferito carattere di permissività temporanea mediante l'accensione a luce bianca fissa della lettera maiuscola "P".

In caso di fermata ai segnali dei PBA 307 e 310d disposti a via impedita e con "P" luminosa spenta, l'agente di condotta dovrà sempre mettersi in comunicazione con il D.C.O. di Bari Lamasinata comunicandogli l'anormalità in atto e dovrà avanzare solo quando avrà ricevuto, da questi, istruzioni scritte per il proseguimento:

*“Proseguite dal PBA n°..... con segnale disposto a via impedita con lettera “P” da considerare accesa a luce fissa”.*

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

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

**Linea Rimini – Ancona**

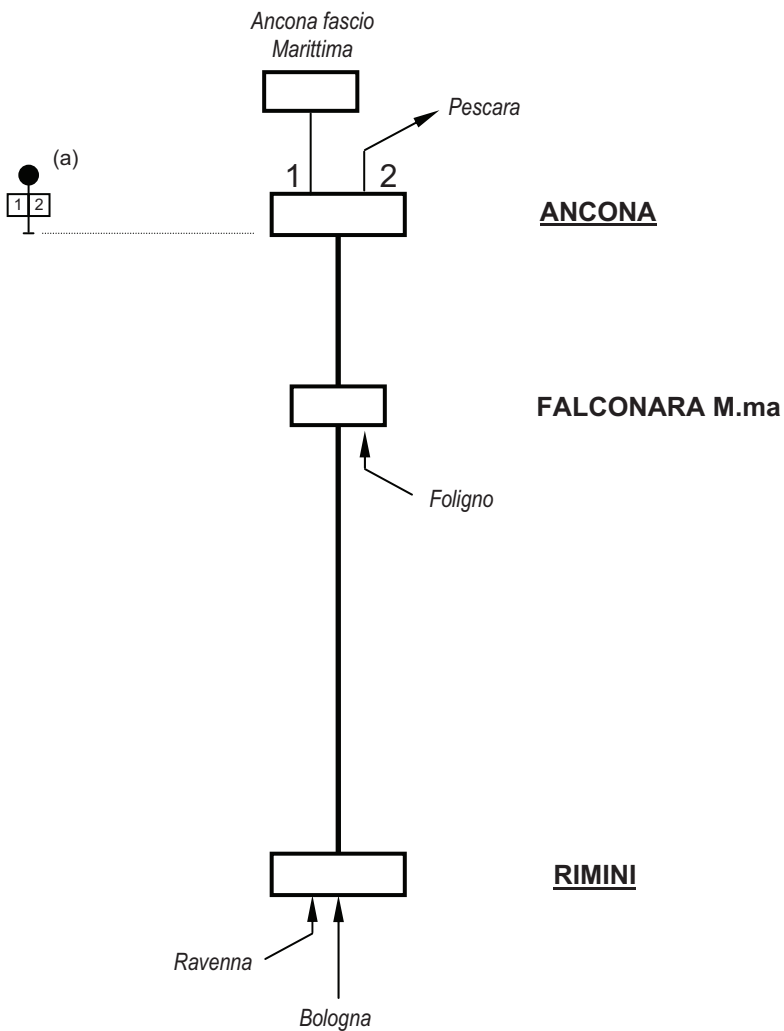
Rimini ⇄ Ancona



**Cap. 6 FL**

**LINEA RIMINI – ANCONA (SENSO DISPARI)**

**Sez. 6.1 FL SCHEMA UNIFILARE RIMINI – ANCONA.**



(a) Segnalamento di partenza interno n° 2.

## Sez. 6.2 FL FIANCATA DI LINEA RIMINI – ANCONA

Linea RIMINI - ANCONA

Grado di frenatura	Velocità massima Km/h				Progr. Chilom.	LOCALITA' DI SERVIZIO	Velocità massima Km/h B. DESTRA				Grado di frenatura
	A	B	C	P			A	B	C	P	
Ia	100	110	115	135	111,04	<b><u>RIMINI</u></b>	100	110	115	135	Ia
	140	160	170	180		Cippo Km. 114,000	140	160	170	180	
					116,28	<i>Rimini Miramare</i>					
					121,03	<b>Riccione</b>					
					124,96	<i>Misano</i>					
Ia <sub>3</sub>			165			Dev. I.			165		Ia <sub>3</sub>
	100	105	110	130	129,32	<b>Cattolica</b>	100	105	110	130	
III						Cippo Km. 132,000					
					137,42	Sb. gall. Cattolica bin. Dispari					
					137,43	Sb. gall. Cattolica bin. Pari					III
Ia	140	160	180	180	144,42	<b>Pesaro</b>	140	160	180	180	Ia
						Cippo Km. 147,000					
					156,88	<b>Fano</b>					
					169,11	<b>Marotta</b>					
					178,16	<b>Senigallia</b>					
					185,03	<i>Marzocca</i>					
			160	160	190,56	<b>Montemarciano</b>			160	160	
						Cippo Km. 193,000					
					195,30	<b>FALCONARA</b>					
	120	130	135	135	198,31	<i>Palombina</i>	120	130	135	135	
						Cippo Km. 199,000					
	60	70	75	75	200,56	<i>Ancona Torrette</i>	60	70	75	75	
						Cippo Km. 201,000					
	30	30	—	—	204,00	<b><u>ANCONA</u></b>					
					0,00						
	15	15				P.L. Km. 0,824					
					1,72	<i>Ancona Marittima</i>					

## Sez. 6.3 FL FIANCATA PRINCIPALE RIMINI – ANCONA (senso dispari).

Linea **RIMINI - ANCONA**: Trazione elettrica a corrente continua.

Esercizio in CTC/DCO con SCC da Rimini a Ancona (sede Bari Lamasinata).

PER I TRENI PERCORRENTI IL BINARIO DI SINISTRA

Grado di Prestazione	Ascesa %	Progressive chilometriche	Distanze parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Posti di blocco	INDICAZIONI DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero e capacità binari	
1	0	111,042	2,042	<b>RIMINI</b> <i>(da Bologna da Ravenna)</i>	219 (1)	 (a)	778-466	
		112,180	1,138	Km.				Limite di compartimento
		113,086	0,906		P221			
		114,000	0,914	Cippo				
		114,750	0,750		P223			
	6	116,278	1,528	<i>Rimini Miramare</i>				
		116,700	0,422		P225			
		118,592	1,892		P227			
	7	121,035	2,443	<b>Riccione</b>	229 (1)		1/644	
			123,450	2,415				P231
		124,966	1,516	<i>Misano Adriatico</i>				
		125,300	0,334		P233			
		126,850	1,550		P235			
		129,321	2,471	Dev. l. <b>Cattolica S.G.G.</b>	237 (1)		 	1/606
6	131,390	2,069		P239				
	132,000	0,610	Cippo					
	132,750	0,750		P241				
12	133,000	0,250	Cippo					
	134,300	1,300		P243				
	135,900	1,600		P245				
1	1	137,421	1,521	Sb. gall. Cattolica bin. Dispari				
		137,500	0,079		P247			
	137,830	0,330	R.T.B.		(b)			
	139,200	1,370		P249				
	140,550	1,350		P251				
	141,900	1,350		P253				
6	6	144,422	2,522	<b>Pesaro</b>	255 (1)	 (b)	630-443	

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

(a) Segnali di partenza dei binari 1°, 2°, 3° e 4° di Rimini, collegati con RTB km 107,270 linea Bologna-Rimini.

(b) Segnali di partenza dei binari di corsa di Pesaro, collegati con RTB km 137,830.

Linea **RIMINI - ANCONA**: Trazione elettrica a corrente continua.  
 Esercizio in CTC/DCO con SCC da Rimini a Ancona (sede Bari Lamasinata).

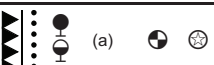





PER I TRENI PERCORRENTI IL BINARIO DI DESTRA

Grado di Prestazione	Ascesa %	Progressive chilometriche	Distanze parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Posti di blocco	INDICAZIONI DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero e capacità binari	
1	0	111,042	2,042	<b>RIMINI</b> <i>(da Bologna da Ravenna)</i>	218d (1)	 (a)	778-466	
		112,180	1,138	Km.				Limite di compartimento
		114,000	1,820	Cippo				
	6	116,278	2,278	<i>Rimini Miramare</i>				
		117,000	0,722		P224d			
	7	121,035	4,035	<b>Riccione</b>	228d (1)		—	
		124,966	3,931	<i>Misano Adriatico</i>				
	10	6	129,321	4,355	Dev. I. <b>Cattolica S.G.G.</b>	236d (1)		 1/606
			132,000	2,679	Cippo			
133,000		1,000	Cippo					
1	1	137,431	4,431	Sb. gall. Cattolica bin. Pari	P246d			
		137,500	0,069					
	137,830	0,330	R.T.B.		(b)			
	144,422	6,592	<b>Pesaro</b>	254d (1)	 (b)	 630-443		

(1) Il segnale di protezione ed il segnale di partenza del binario di corretto tracciato possono assumere carattere di permissività temporanea con impianto imprenziato.

(a) Segnali di partenza dei binari 1°, 2°, 3° e 4° di Rimini, collegati con RTB km 107,270 linea Bologna-Rimini.

(b) Segnali di partenza dei binari di corsa di Pesaro, collegati con RTB km 137,830.

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	6	144,422	2,522	<b>Pesaro</b>	255 (1)		630-443	
		146,700	2,278		P257			
		147,000	0,300	Cippo				
		148,100	1,100		P259			
		149,600	1,500		P261			
		151,200	1,600		P263			
		152,750	1,550		P265			
	154,300	1,550		P267				
	7	156,885	2,585	<b>Fano</b>	269 (1)		610	
		159,150	2,265		P271			
		160,950	1,800		P273			
		162,350	1,400		P275			
		163,750	1,400		P277			
		165,150	1,400		P279			
166,600		1,450		P281				
4	169,111	2,511	<b>Marotta M.</b>	283 (1)		—		
		169,423	0,312	P.L.			Segn. part. Marotta	
		171,100	1,677		P285			
		172,850	1,750		P287			
		173,015	0,165	R.T.B.			(b)	
	174,600	1,585		P289				
	178,158	3,558	<b>Senigallia</b>	291		575-525		
		180,500	2,342		P293			
		182,100	1,600		P295			
		183,450	1,350		P297			
184,800		1,350		P299				
185,030	0,230	<i>Marzocca</i>						

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

(2) La stazione di Senigallia è dotata di segnalamento plurimo di protezione e partenza. Al segnale di protezione esterno è accoppiato l'avviso del successivo segnale. Al segnale di partenza interno, ubicato sul binario "decentrato" di precedenza lato mare, è accoppiato l'avviso dei segnali di partenza esterni. Vedasi "DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITA' DI SERVIZIO".

(3) Stazione munita di ripetitore di partenza (Art. 51/9 R.S.). Per dettagli vedasi sezione 4.23.

(a) Segnali di partenza dei binari di corsa di Pesaro, collegati con RTB km 137,830.

(b) Segnali di partenza dei binari di corsa di Senigallia, collegati con RTB km 173,015.

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		
<b>1</b>	<b>6</b>	144,422	2,522	<b>Pesaro</b>	<b>254d</b> (1)		630-443		
		147,000	2,578	Cippo					
		151,200	4,200		<b>P262d</b>				
		156,885	5,685	<b>Fano</b>	<b>268d</b> (1)				686-610
		163,750	6,865		<b>P276d</b>				
		169,111	5,361	<b>Marotta M.</b>	<b>282d</b> (1)				
	169,423	0,312	P.L.		Segn. part. Marotta				
	173,015	3,592	R.T.B.		(b)				
	178,158	5,143	<b>Senigallia</b>	<b>292d</b>		575-525			
	184,800	6,642		<b>P300d</b>					
	185,030	0,230	<i>Marzocca</i>						

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

(2) La stazione di Senigallia è dotata di segnalamento plurimo di protezione e partenza. Al segnale di protezione esterno è accoppiato l'avviso del successivo segnale. Al segnale di partenza interno, ubicato sul binario "decentrato" di precedenza lato mare, è accoppiato l'avviso dei segnali di partenza esterni. Vedasi "DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITA' DI SERVIZIO".

(3) Stazione munita di ripetitore di partenza (Art. 51/9 R.S.). Per dettagli vedasi sezione 4.23.

(a) Segnali di partenza dei binari di corsa di Pesaro, collegati con RTB km 137,830.

(b) Segnali di partenza dei binari di corsa di Senigallia, collegati con RTB km 173,015.

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	4	185,030	0,230	<i>Marzocca</i>			
		186,150	1,120		P301		
		187,750	1,600		P303		
	5	190,562	2,812	<b>Montemarciano</b>	305 (1)		—
			1,738		307 (2)		
		192,300	0,700	Cippo			
		195,299	2,299	( <i>da Orte</i> ) <b>FALCONARA M.</b>	309	(3)	559-430
		197,018	1,719		P311		
		198,307	1,289	<i>Palombina</i>			
	12	198,480	0,173		P313		
			0,520	Cippo	P315		
		199,000	0,850				
199,850		0,030	R.T.B.		(a)		
200,557		0,677	<i>Ancona Torrette</i>				
201,000		0,443	Cippo				
201,238		0,238		P317			
202,588		1,350	Km.		Fine zona codificata		
5		0	203,996 0,000	1,408	<b>ANCONA</b>	(4)     (a)	605-457
			0,824	0,824	P.L.		Segn. part. INT. n.1 di Ancona
	1,720		0,896	<i>Ancona Marittima</i> (binari I <sup>M</sup> , II <sup>M</sup> e III <sup>M</sup> di Ancona)		(5)	$\frac{80}{20}$ $\frac{2}{260-195}$

- (1) Il segnale di protezione ed il segnale di partenza del binario di corretto tracciato possono assumere carattere di permissività temporanea con impianto impresenziato.
  - (2) Segnale di blocco automatico al quale può essere conferito temporaneamente il carattere di permissività (art. 48/5 R.S.); per superamento a via impedita vedasi "DISPOSIZIONI VARIE PER TRATTI DI LINEA".
  - (3) La stazione di Falconara M. è dotata di segnalamento plurimo di protezione e partenza. Al segnale di protezione esterno è accoppiato l'avviso del successivo segnale. Ai segnali di partenza interni, ubicati sui binari di precedenza decentrati e del fascio merci, è accoppiato l'avviso dei segnali di partenza esterni. Vedasi "DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITA' DI SERVIZIO".
  - (4) La stazione di Ancona, costituita da due fasci di binari (il fascio "Centrale", in corrispondenza del F.V., ed il fascio decentrato di "Marittima"), è dotata di segnalamento plurimo di partenza.  
Il segnale di partenza del fascio "Centrale" assume la funzione di segnale di partenza unico in direzione Pescara e segnale di partenza interno n°2 per la direzione fascio "Marittima", porta inoltre accoppiato l'avviso del successivo segnale di partenza interno n°1. A quest'ultimo segnale è accoppiato l'avviso del successivo segnale unico, permanentemente disposto a via impedita. Per la circolazione dei treni diretti al fascio "Marittima" vedasi "DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITA' DI SERVIZIO".
  - (5) Fine SCMT: segnale unico permanentemente disposto a via impedita "K" stazione di Ancona fascio "Marittima".
- (a) RTB km 199,880 non collegato ai segnali; posto di controllo stazione di Ancona.



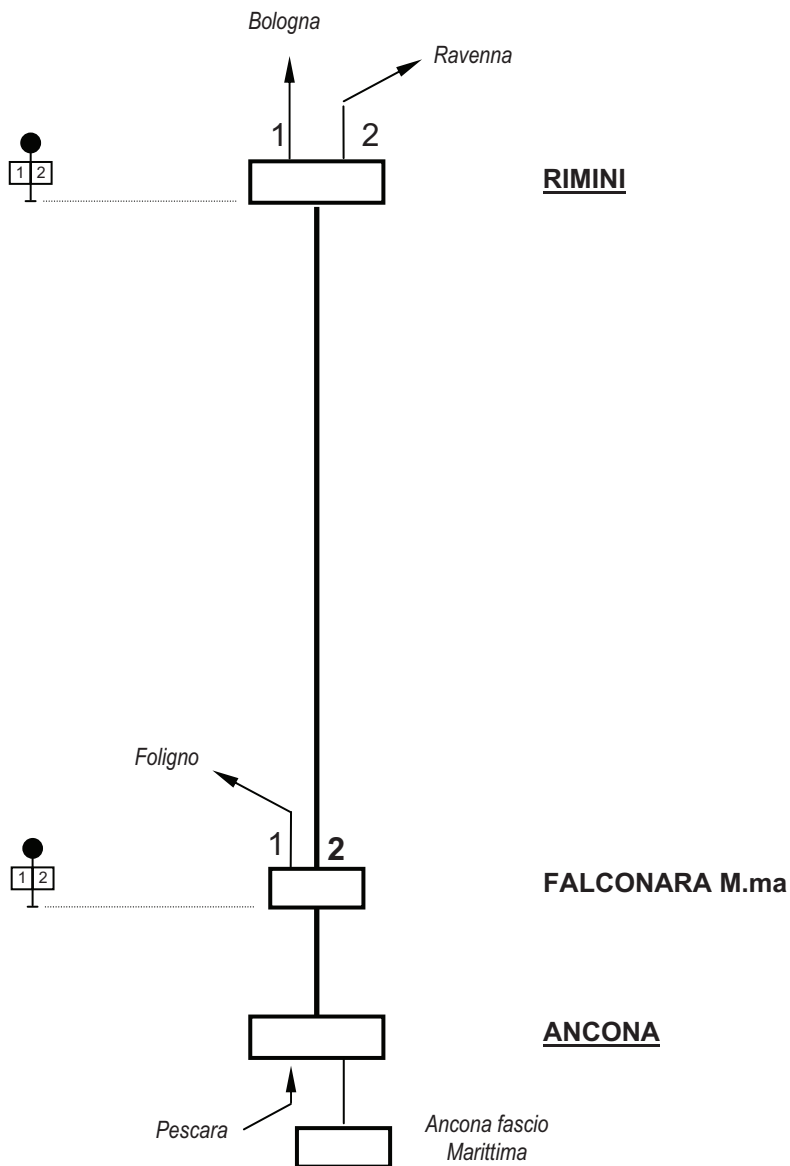
Grado di Prestazione	Ascesa %	Progressive chilometriche	Distanze parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Posti di blocco	INDICAZIONI DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero e capacità binari	
1	4	185,030	0,230	<i>Marzocca</i>				
		5	190,562	5,532	<b>Montemarciano</b>	308d (1)		—
	192,300		1,738		310d (2)			
	193,000		0,700	Cippo				
					<i>(da Orte)</i>			
	195,299		2,299	<b>FALCONARA M.</b>	312d	(3)		551-430
	197,018		1,719		P314d			
	198,307		1,289	<i>Palombina</i>				
	198,480		0,173		P316d			
	199,000		0,520	Cippo				
	199,850		0,850		P318d			
	199,880		0,030	R.T.B.			(a)	
	200,557		0,677	<i>Ancona Torrette</i>				
	12		201,000	0,443	Cippo			
			201,238	0,238		P320d		
			202,588	1,350	Km.		Fine zona codificata	
			203,996	1,408	<b>ANCONA</b>		(4)  (a)	605-457
				<i>(per Pescara)</i>				

- (1) Il segnale di protezione ed il segnale di partenza del binario di corretto tracciato possono assumere carattere di permissività temporanea con impianto impresenziato.
- (2) Segnale di blocco automatico al quale può essere conferito temporaneamente il carattere di permissività (art. 48/5 R.S.); per superamento a via impedita vedasi "DISPOSIZIONI VARIE PER TRATTI DI LINEA".
- (3) La stazione di Falconara M. è dotata di segnalamento plurimo di protezione e partenza. Al segnale di protezione esterno è accoppiato l'avviso del successivo segnale. Ai segnali di partenza interni, ubicati sui binari di precedenza decentrati e del fascio merci, è accoppiato l'avviso dei segnali di partenza esterni. Vedasi "DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITA' DI SERVIZIO".
- (4) La stazione di Ancona è dotata di segnalamento plurimo per i treni diretti al fascio "Marittima". Vedasi "DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITA' DI SERVIZIO".
- (a) RTB km 199,880 non collegato ai segnali; posto di controllo stazione di Ancona.



<b>Cap. 7. FL</b>	<b>LINEA ANCONA - RIMINI (SENSO PARI)</b>
-------------------	---

**Sez. 7.1 FL      SCHEMA UNIFILARE ANCONA – RIMINI.**



# Sez. 7.2 FL FIANCATA DI LINEA ANCONA – RIMINI

## Linea ANCONA - RIMINI



















Grado di frenatura	Velocità massima Km/h				Progr. Chilom.	LOCALITA' DI SERVIZIO	Velocità massima Km/h B. DESTRA				Grado di frenatura	
	A	B	C	P			A	B	C	P		
Ia	15	15	—	—	1,72	<i>Ancona Marittima</i>						
	30	30	—	—		P.L. Km. 0,824						
	60	70	75	75	0,00 204,00	<b>ANCONA</b>	60	70	75	75	Ia	
	140	160	160	160		Cippo Km. 201,000	140	160	160	160		
Ia <sub>3</sub>					200,56	<i>Ancona Torrette</i>						
					198,31	<i>Palombina</i>						
			180	180	195,30	<b>FALCONARA</b>			180	180		
						Cippo Km. 193,000						
					190,56	<b>Montemarciano</b>						
					185,03	<i>Marzocca</i>						
					178,16	<b>Senigallia</b>						
					169,11	<b>Marotta</b>						
					156,88	<b>Fano</b>						
			170	170		Cippo Km. 149,000			170	170		
III	100	105	110	130	144,42	<b>Pesaro</b>	100	105	110	130	Ia <sub>3</sub>	
					137,43	Imb. gall. Cattolica bin. Pari						
Ia					137,42	Imb. gall. Cattolica bin. Dispari					III	
	140	160	165	180		Cippo Km. 132,000	140	160	165	180		
			170		129,32	<b>Cattolica</b>			170		Ia	
						Dev. U.						
Ia					124,96	<i>Misano</i>						
					121,03	<b>Riccione</b>						
	100	110	115	135	116,28	<i>Rimini Miramare</i>	100	110	115	135		
					Cippo Km. 114,000							
				111,04	<b>RIMINI</b>							

## Sez. 7.3 FL FIANCATA PRINCIPALE ANCONA – RIMINI (senso pari).

Linea **ANCONA - RIMINI**: Trazione elettrica a corrente continua.

Esercizio in CTC/DCO con SCC da Ancona a Rimini (sede Bari Lamasinata).

### PER I TRENI PERCORRENTI IL BINARIO DI SINISTRA

Grado di Prestazione	Ascesa %	Progressive chilometriche	Distanze parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Posti di blocco	INDICAZIONI DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero e capacità binari	
8	3	1,720		<b>Ancona Marittima</b> <i>(binari I<sup>M</sup>, II<sup>M</sup> e III<sup>M</sup> di Ancona)</i>		 (1) <span style="float: right;"><math>\frac{80}{20}</math></span>	$\frac{2}{260-195}$	
		0,824	0,896	P.L.		Segn. prot. INT. n.2 Ancona		
1	13	0,000 203,996	0,824	<b>ANCONA</b>	322	 (2)      (a)   	605-437	
		202,588	1,408	Km.		Inizio zona codificata		
		202,040	0,548		<b>P320</b>			
		201,000	1,040	Cippo				
		200,680	0,320		<b>P318</b>			
		200,557	0,123	<b>Ancona Torrette</b>				
		199,100	1,457		<b>P316</b>			
		198,307	0,793	<b>Palombina</b>				
		197,650	0,657		<b>P314</b>			
		4	195,299	2,351	<b>FALCONARA M.</b> <i>(per Orte)</i>	312	 (3)   	567-550
		193,170	2,129		<b>P310</b>			
		193,000	0,170	Cippo				
		0	190,562	2,438	<b>Montemarciano</b>	308 (4)		∇
188,900	1,662		<b>P306</b>					
187,550	1,350		<b>P304</b>					
186,200	1,350		<b>P302</b>					
4	185,030	1,170	<b>Marzocca</b>					

- (1) Inizio SCMT: segnali di protezione interno n° 3 stazione di Ancona fascio Marittima.
  - (2) La stazione di Ancona, costituita da due fasci di binari (il fascio "Centrale", in corrispondenza del F.V., ed il fascio decentrato di "Marittima"), è dotata di segnalamento plurimo di protezione. I segnali, distinti per binario, del fascio "Marittima" (binari I<sup>M</sup>, II<sup>M</sup> e III<sup>M</sup>) assumono la denominazione di segnali di protezione interno n° 3. I segnali di protezione interno n° 3, interno n° 2 e interno n° 1 portano accoppiato l'avviso del successivo segnale. Vedasi "DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITA' DI SERVIZIO".
  - (3) La stazione di Falconara Marittima è dotata di segnalamento plurimo di partenza. I segnali di partenza, prospicienti il F.V., portano accoppiato anche l'avviso dei successivi segnali di partenza esterni ubicati nel fascio decentrato merci e sono privi della relativa tabella INT. Vedasi "DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITA' DI SERVIZIO".
  - (4) Il segnale di protezione ed il segnale di partenza del binario di corretto tracciato possono assumere carattere di permissività temporanea con impianto impresenziato.
- (a) Stazione di Ancona: posto di controllo RTB km 208,960 (binario di sinistra) e km 209,407 (binario di destra) linea Pescara-Ancona. Non collegato ai segnali.

Linea **ANCONA - RIMINI**: Trazione elettrica a corrente continua.  
 Esercizio in CTC/DCO con SCC da Ancona a Rimini (sede Bari Lamasinata).

PER I TRENI PERCORRENTI IL BINARIO DI DESTRA

Grado di Prestazione	Ascesa %	Progressive chilometriche	Distanze parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Posti di blocco	INDICAZIONI DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero e capacità binari
1	13	203,996		<b>ANCONA</b> <i>(da Pescara)</i>	317d		605-437
		202,588	1,408	Km.		Inizio zona codificata	
		201,000	1,588	Cippo			
	200,680	0,320			P315d		
	200,557	0,123	<i>Ancona Torrette</i>				
	199,100	1,457			P313d		
	198,307	0,793	<i>Palombina</i>				
	197,650	0,657			P311d		
	4	195,299	2,351	<b>FALCONARA M.</b> <i>(per Orte)</i>	309d		567-550
	193,170	2,129			P307d		
	193,000	0,170	Cippo				
	0	190,562	2,438	<b>Montemarciano</b>	305d <sup>(3)</sup>		—
	4	185,030	5,532	<i>Marzocca</i>			

- (1) La stazione di Ancona è dotata di segnalamento plurimo per i treni provenienti da fascio "Marittima". Vedasi "DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITA' DI SERVIZIO".
  - (2) La stazione di Falconara Marittima è dotata di segnalamento plurimo di partenza. I segnali di partenza, prospicienti il F.V., portano accoppiato l'avviso dei successivi segnali di partenza esterni ubicati nel fascio decentrato merci e sono privi della relativa tabella INT. Vedasi "DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITA' DI SERVIZIO".
  - (3) Il segnale di protezione ed il segnale di partenza del binario di corretto tracciato possono assumere carattere di permissività temporanea con impianto impresenziato.
- (a) Stazione di Ancona: posto di controllo RTB km 208,960 (binario di sinistra) e km 209,407 (binario di destra) linea Pescara-Ancona. Non collegato ai segnali.

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	4	185,030	1,170	<b>Marzocca</b>									
		184,850	0,180		P300								
		183,500	1,350		P298								
		183,250	0,250		R.T.B.		(a)						
		182,150	1,100		P296								
		180,800	1,350		P294								
	5	5	178,158	2,642	<b>Senigallia</b>	292		(1) (a)	580-525				
			176,084	2,074		P290							
			174,650	1,434		P288							
			172,900	1,750		P286							
			171,500	1,400		P284							
			169,423	2,077		P.L.			Segn. prot. Marotta				
			6	6		169,111		0,312	<b>Marotta M.</b>	282 (2)			—
						166,650		2,461		P280			
	165,200	1,450			P278								
	163,800	1,400			P276								
	162,400	1,400			P274								
	161,000	1,400			P272								
159,550	1,450	P270											
156,885	2,665	<b>Fano</b>			268 (2)			704-576					
154,800	2,085				P266								
152,810	1,990				P264								
151,250	1,560				P262								
149,650	1,600				P260								
149,000	0,650		Cippo										
10	11	148,400	0,600	<b>Pesaro</b>			(b)						
		148,150	0,250		P258								
		147,000	1,150		Cippo								
		146,750	0,250		P256								
		144,422	2,328		254 (2)			(b)				638-443	

(1) La stazione di Senigallia è dotata di segnalamento plurimo di partenza. I segnali di partenza, prospicienti il F.V., portano accoppiato anche l'avviso dei successivi segnali di partenza esterni del fascio decentrato merci e sono privi della relativa tabella INT. Vedasi "DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITA' DI SERVIZIO".

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

(a) Segnali di partenza dei binari di corsa di Senigallia, collegati con RTB km 183,250.

(b) Segnali di partenza dei binari di corsa di Pesaro, collegati con RTB km 148,400.



Grado di Prestazione	Ascesa %/00	Progressive chilometriche	Distanze parziali	LOCALITA' DI SERVIZIO	Posti di blocco	INDICAZIONI DI SERVIZIO E PROTEZIONE P.L.	Numero e capacità binari
1	4	185,030	5,532	<b>Marzocca</b>			
		184,850	0,180		<b>P299d</b>		
		183,250	1,600	R.T.B.		(a)	
	5	178,158	5,092	<b>Senigallia</b>	<b>291d</b>	(1) (a)	580-525
		169,423	8,735	P.L.		Segn. prot. Marotta	
		169,111	0,312	<b>Marotta M.</b>	<b>283d (2)</b>		—
		163,800	5,311		<b>P277d</b>		
	6	156,885	6,915	<b>Fano</b>	<b>269d (2)</b>		704-576
		151,250	5,635		<b>P263d</b>		
		149,000	2,250	Cippo			
148,400		0,600	R.T.B.		(b)		
147,000		1,400	Cippo				
10	11	144,422	2,578	<b>Pesaro</b>	<b>255d (2)</b>	(b)	638-443

- (1) La stazione di Senigallia è dotata di segnalamento plurimo di partenza. I segnali di partenza, prospicienti il F.V., portano accoppiato anche l'avviso dei successivi segnali di partenza esterni del fascio decentrato merci e sono privi della relativa tabella INT. Vedasi "DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITA' DI SERVIZIO".
- (2) Il segnale di protezione ed il segnale di partenza del binario di corretto tracciato possono assumere carattere di permissività temporanea con impianto impresenziato.
- (a) Segnali di partenza dei binari di corsa di Senigallia, collegati con RTB km 183,250.
- (b) Segnali di partenza dei binari di corsa di Pesaro, collegati con RTB km 148,400.

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									
10	11	144,422	2,328	<b>Pesaro</b>	254 (1)		638-443									
		142,350	2,072					P252								
		141,000	1,350					P250								
		139,625	1,375					P248								
		137,797	1,828					P246								
		1	0					137,431	0,366	Imb. gall. Cattolica bin. Pari						
								135,950	1,481	P244						
								134,550	1,400	P242						
								133,200	1,350	P240						
								133,000	0,200	Cippo						
132,000	1,000			Cippo												
131,790	0,210			P238												
5	5			129,321	2,469	<b>Cattolica S.G.G.</b> Dev. U.	236 (1)		1/605							
				127,200	2,121					P234						
				125,350	1,850					P232						
		124,966	0,384	Misano Adriatico												
		123,950	1,016	P230												
		4	4	121,035	2,915					<b>Riccione</b>	228 (1)		—			
				118,940	2,095									P226		
				117,050	1,890									P224		
				116,278	0,772									Rimini Miramare		
				115,275	1,003									P222		
115,000	0,275			R.T.B.		(b)										
114,000	1,000			Cippo												
113,661	0,339			P220												
112,180	1,481			Km.		Limite di compartimento										
1	0			111,042	1,138	<b>RIMINI</b> <i>(per Bologna)</i> <i>(per Ravenna)</i>	218 (1)		776-468							

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

(a) Segnali di partenza dei binari di corsa di Pesaro, collegati con RTB km 148,400.

(b) Segnali di partenza dei binari 1°, 2°, 3°, 4° e 6° di Rimini, collegati con RTB km 115,000.

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																																													
10	11	144,422	2,578	<b>Pesaro</b>	255d (1)	(a)	638-443																																													
								1	0	138,025	6,397	P247d																																								
															137,421	0,604	lmb. gall. Cattolica bin. Dispari																																			
																				133,000	4,421	Cippo																														
																									132,000	1,000	Cippo																									
																														5	129,321	2,679	<b>Cattolica S.G.G.</b> Dev. U.	237d (1)		1/605																
																																					124,966	4,355	<i>Misano Adriatico</i>													
																																										121,035	3,931	<b>Riccione</b>	229d (1)		1/644					
																																																116,750	4,285	P225d		
115,000	1,278	R.T.B.	(b)																																																	
					114,000	1,000	Cippo																																													
										112,180	1,820	Km.	Limite di compartimento																																							
															1	0	111,042	1,138	<b>RIMINI</b> <i>(per Bologna)</i> <i>(per Ravenna)</i>	219d (1)	(b)	776-468																														

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

(a) Segnali di partenza dei binari di corsa di Pesaro, collegati con RTB km 148,400.

(b) Segnali di partenza dei binari 1°, 2°, 3°, 4° e 6° di Rimini, collegati con RTB km 115,000.



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

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

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

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

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

- il segno ■ indica l'esclusione dalla circolazione.

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

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

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

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

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

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

**Note:**

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

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

LINEE / TRATTI di LINEA ELETTRIFICATI	LOCOMOTIVE DIESEL							
	D100	D145	D146	D220 DE520 D752 D753	D343 D345	D443 D445 (1)	D445 (2)	DG2000
Ancona M. – Ancona	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇
Ancona – Falconara – Rimini	◇	◇	◇B	◇	◇B	◇B	◇B	◇

**Note:**

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

LINEE / TRATTI di LINEA ELETTRIFICATI	Ale – Ain				
	ALe 506/426 (TAF) 710/711 (TSR)	ALe 601/841 603/783	ALe 801 940	ALe 803	AIn 501/502 (DMU)
Ancona M. – Ancona	◇B	◇B	◇B	◇B	◇B
Ancona – Falconara – Rimini	◇B	◇C	◇B	◇B	◇C

**Note:**

- I mezzi di trazione dei gruppi **Ale 501/502 (EMU), Ale 582, Ale 642, Ale 724**, sono ammessi a circolare su tutte le linee del Fascicolo Linea 102 al Rango massimo dalla linea previsto per i treni ad assetto fisso.
- 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 102.
- 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 102.
- I mezzi di trazione dei gruppi **Ale 088 ed AIn 663/668 FE** sono ammessi a circolare al Rango “B” sulle linee del Fascicolo Linea 102 previste dal Certificato di Sicurezza dell’I.F. **TPER**.
- I mezzi di trazione del gruppo **AIn 776** appartenenti alle I.F. **Umbria TPL e Mobilità (ex FCU) e Ferrovie Adriatico Sangritane (FAS)** sono ammessi a circolare al Rango “B” sulle linee del Fascicolo Linea 102 previste dal proprio Certificato di Sicurezza.



LINEE / TRATTI di LINEA ELETTRIFICATI	ETR - ATR					
	ETR 150 / 155 170 / 524	ETR 330 / 340 341-2-3 350 /360 425	ETR 450	ETR 460 / 463 470 / 485 600 / 610	ETR 500 AGV 575	ATR 100 110 / 120 115 / 125 116 / 126
Ancona M. – Ancona	◇B	◇B	■	■	■	◇B
Ancona – Falconara – Rimini	◇C	◇C	◇C	◇P	◇C	◇C

**Note:**

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

LINEE / TRATTI di LINEA ELETTRIFICATI	Circolabilità e Rango carrozze a due piani	
	nBB 50 83 26 39 ... npB 50 83 26 39 ... (tradizionali)	nB – npB 50 83 2678 ... npB 50 83 8678 ... nA 50 83 1678 ... (VIVALTO)
Ancona M. – Ancona	◇B	◇B
Ancona – Falconara – Rimini	◇B	◇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 102.

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

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

LINEE / TRATTI di LINEA	Rotabili Parco Storico						
	E424	E428	E626	E636	E645 E646	ETR 250 300	D342
Ancona M. – Ancona	◇	◇	◇	◇	◇	■	◇
Ancona – Falconara – Rimini	◇B	◇	◇	◇B	◇B	◇C	◇

**Note:**

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

I mezzi di trazione dei gruppi **Ale 540, Ale 660, Ale 840, Ale 644 / 804, Ale 790 / 880 e Ale 883** sono ammessi a circolare in Rango "B" su tutte le linee del Fascicolo Linea 102.

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 102.

I mezzi di trazione dei gruppi **ETR 220 / 240** sono ammessi a circolare al Rango massimo dalla linea previsto per i treni ad assetto fisso su tutte le linee del Fascicolo Linea 102.

(per memoria)



**Cap. 9 FL****MASSIMA MASSA RIMORCHIABILE****Locomotive elettriche**

	CARICHI IN TONNELLATE																
	E186	E189	E190	E402a	E402b	E403	E405	E412	E414	E424	E436	E444	E464	E474	E483	E484	
<b>RIMINI - ANCONA</b>																	
Rimini - Cattolica	2000	2020	2020	1810	2070	2070	1910	2050	1170	710	2080	1270	1490	2020	1930	2000	
Cattolica - Sb. gall. Cattolica	1600	1600	1600	1230	1420	1420	1300	1400	800	480	1420	880	1010	1600	1600	1600	
Sb. gall. Cattolica – Ancona	2000	2020	2020	1810	2070	2070	1910	2050	1170	710	2080	1270	1490	2020	1930	2000	
Ancona (tratto:Centr. - – Maritt.)	1370	1380	2020	1230	1420	1420	1300	1400	800	480	1420	880	1010	1380	1320	1370	

	CARICHI IN TONNELLATE																
	E186	E189	E190	E402a	E402b	E403	E405	E412	E414	E424	E436	E444	E464	E474	E483	E484	
<b>ANCONA - RIMINI</b>																	
Ancona (tratto: Maritt. – Centr.)	1370	1380	1380	1230	1420	1420	1300	1400	800	480	1420	880	1010	1380	1320	1370	
Ancona - Pesaro	2000	2020	2020	1810	2070	2070	1910	2050	1170	710	2080	1270	1490	2020	1930	2000	
Pesaro - Imb. Gall. Cattolica	1600	1600	1600	1230	1420	1420	1300	1400	800	480	1420	880	1010	1600	1600	1600	
Imb. Gall. Cattolica - Rimini	2000	2020	2020	1810	2070	2070	1910	2050	1170	710	2080	1270	1490	2020	1930	2000	

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

Aggiornato il 01/08/2011

## Locomotive elettriche

RIMINI - ANCONA	CARICHI IN TONNELLATE													
	E486	E626	E630	E632	E633	E636	E640	E645	E646	E652	E655	E656	E660	EU43
Rimini - Cattolica	2000	1490	1650	1800	2100	1570	1430	1870	1780	2190	2110	1750	1890	2050
Cattolica - Sb. gall. Cattolica	1600	1030	1120	1220	1430	1090	1000	1300	1200	1600	1600	1240	1320	1400
Sb. gall. Cattolica – Ancona	2000	1490	1650	1800	2100	1570	1430	1870	1780	2190	2110	1750	1890	2050
Ancona (tratto:Centr. – Maritt.)	1370	1030	1120	1220	1430	1090	1000	1300	1200	1490	1470	1210	1320	1400

ANCONA - RIMINI	CARICHI IN TONNELLATE													
	E486	E626	E630	E632	E633	E636	E640	E645	E646	E652	E655	E656	E660	EU43
Ancona (tratto: Maritt. – Centr.)	1370	1030	1120	1220	1430	1090	1000	1300	1200	1490	1470	1210	1320	1400
Ancona - Pesaro	2000	1490	1650	1800	2100	1570	1430	1870	1780	2190	2110	1750	1890	2050
Pesaro - Imb. Gall. Cattolica	1600	1030	1120	1220	1430	1090	1000	1300	1200	1600	1600	1210	1320	1400
Imb. Gall. Cattolica - Rimini	2000	1490	1650	1800	2100	1570	1430	1870	1780	2190	2110	1750	1890	2050

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

Aggiornato il 01/08/2011

### Locomotive diesel

RIMINI - ANCONA	CARICHI IN TONNELLATE									
	D220	D343	D345	D361	D443	D445	D752	D753	DE520	G2000
Rimini - Cattolica	1490	1320	1320	2200	1480	1480	1360	1360	1360	1810
Cattolica - Sb. gall. Cattolica	1020	900	900	1530	1000	1000	950	950	950	1230
Sb. gall. Cattolica - Ancona	1490	1320	1320	2200	1480	1480	1360	1360	1360	1810
Ancona (tratto:Centr. - Maritt.)	1020	900	900	1530	1000	1000	950	950	950	1230

ANCONA - RIMINI	CARICHI IN TONNELLATE									
	D220	D343	D345	D361	D443	D445	D752	D753	DE520	G2000
Ancona (tratto: Maritt. - Centr.)	1020	900	900	1530	1000	1000	950	950	950	1230
Ancona - Pesaro	1490	1320	1320	2200	1480	1480	1360	1360	1360	1810
Pesaro - Imb. Gall. Cattolica	1020	900	900	1530	1000	1000	950	950	950	1230
Imb. Gall. Cattolica - Rimini	1490	1320	1320	2200	1480	1480	1360	1360	1360	1810

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

Aggiornato il 11/07/2005





# APPENDICE AL FL 102 AD USO DEL PERSONALE DEI TRENI

<b>TABELLA DI ACCESSO ALLE SIGLE COMPLEMENTARI</b>
<b>SIGLE COMPLEMENTARI SENSO DISPARI</b>
<b>SIGLE COMPLEMENTARI SENSO PARI</b>

<b>Aggiornamenti all'Appendice FL 102 (*)</b>			
<b>App.</b> <small>(n° agg.)</small>	<b>Circ.</b> <b>Comp.</b>	<b>Pagine modificate</b>	<b>In vigore dal</b>
	Appendice s.c.1/2003	Tutte le Sigle Complementari (dalla 61 alla 69)	01/08/03
10	<b>21</b> 2006	Tutte le Sigle Complementari (dalla 61 alla 69)	06/11/06

<b>App.</b> <small>(n° agg.)</small>	<b>Circ.</b> <b>Terr.</b>	<b>Pagine modificate</b>	<b>In vigore dal</b>
26	<b>18</b> 2013	69	20/11/13
32	<b>17</b> 2014	Tutte le Sigle Complementari (dalla 61 alla 69)	08/12/14

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



## 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%
<b>A</b>	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇
<b>B</b>	●	◇	◇	●	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇
<b>C</b>	●	●	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇
<b>D</b>	●	●	●	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇
<b>E</b>	●	●	●	●	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇
<b>F</b>	●	●	●	●	●	◇	◇	◇	◇	◇	◇	◇
<b>G</b>	●	●	●	◇	●	●	◇	◇	◇	◇	◇	◇
<b>H</b>	●	●	●	●	●	●	◇	◇	◇	◇	◇	◇
<b>I</b>	●	●	●	●	●	●	●	◇	◇	◇	◇	◇

◇ Mezzo di trazione ammesso ad utilizzare la sigla corrispondente

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

Linea: RIMINI - ANCONA MAR.										FL: 102			
Circolazione sul binario legale o di Sinistra													
		1		2		3		4		5		6	
		*250C 125%		*200C 120%		*160C 105%		*140C 90%		*160B 115%		*140B 105%	
Località	Km	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs

**RIMINI - ANCONA MAR.**

<b>RIMINI</b>	111.042	115	115	115	115	115	115	115	115	110	110	110	110
Cippo Km. 114,000	114.000	170	150	160	145	150	140	130	125	160	145	140	140
<i>Rimini Miramare</i>	116.278	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>°Riccione</b>	121.035	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Misano Adriatico</i>	124.966	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Dev. I.	128.766	165	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>Cattolica S.G.G.</b>	129.321	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 132,000	132.000	110	110	110	110	110	110	110	110	105	105	105	105
Sb.G.Catt.Disp.	137.421	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>°Pesaro</b>	144.422	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 147,000	147.000	170	150	160	145	150	140	130	125	160	145	140	140
<b>Fano</b>	156.885	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>Marotta Mondolfo</b>	169.111	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>°Senigallia</b>	178.158	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Marzocca</i>	185.030	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>Montemarciano</b>	190.562	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 193,000	193.000	160	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>°FALCONARA M.</b>	195.299	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Palombina</i>	198.307	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 199,000	199.000	135	135	135	135	135	135	.	.	130	130	130	130
<b>Ancona Torrette</b>	200.557	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 201,000	201.000	75	75	75	75	75	75	75	75	70	70	70	70
NO COD Km 202,588	202.588	-	.	-	.	-	.	-	.	-	.	-	.
<b>1 °ANCONA</b>	0.000	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30
P.L. Km. 0,824	0.824	/	15	/	15	/	15	/	15	/	15	/	15
<b>Ancona Mar.</b>	1.720	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.

Linea: RIMINI - ANCONA MAR.										FL: 102			
Circolazione sul binario illegale o di Destra													
		1		2		3		4		5		6	
		*250C 125%		*200C 120%		*160C 105%		*140C 90%		*160B 115%		*140B 105%	
Località	Km	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs

**RIMINI - ANCONA MAR.**

<b>RIMINI</b>	111.042	115	115	115	115	115	115	115	115	110	110	110	110
Cippo Km. 114,000	114.000	170	150	160	145	150	140	130	125	160	145	140	140
<i>Rimini Miramare</i>	116.278	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>°Riccione</b>	121.035	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Misano Adriatico</i>	124.966	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Dev. I.	128.766	165	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>Cattolica S.G.G.</b>	129.321	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 132,000	132.000	110	110	110	110	110	110	110	110	105	105	105	105
Sb.G.Catt.Pari	137.431	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>°Pesaro</b>	144.422	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 147,000	147.000	170	150	160	145	150	140	130	125	160	145	140	140
<b>Fano</b>	156.885	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>Marotta Mondolfo</b>	169.111	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>°Senigallia</b>	178.158	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Marzocca</i>	185.030	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>Montemarciano</b>	190.562	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 193,000	193.000	160	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>°FALCONARA M.</b>	195.299	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Palombina</i>	198.307	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 199,000	199.000	135	135	135	135	135	135	.	.	130	130	130	130
<i>Ancona Torrette</i>	200.557	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 201,000	201.000	75	75	75	75	75	75	75	75	70	70	70	70
NO COD Km 202,588	202.588	-	.	-	.	-	.	-	.	-	.	-	.
<b>°ANCONA</b>	203.996	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.

Linea: RIMINI - ANCONA MAR.										FL: 102			
Circolazione sul binario legale o di Sinistra													
		7		8		9		10		11		12	
		*130B 75%		*120A 90%		*100A 70%		*90A G75%		*80A G60%		*60A G45%	
Località	Km	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs

**RIMINI - ANCONA MAR.**

<b>RIMINI</b>	111.042	110	110	100	100	100	100	90	85	80	80	60	60
Cippo Km. 114,000	114.000	120	.	120	120	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Rimini Miramare</i>	116.278	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>°Riccione</b>	121.035	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Misano Adriatico</i>	124.966	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Dev. I.	128.766	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>Cattolica S.G.G.</b>	129.321	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 132,000	132.000	105	105	100	100	.	.	.	.	.	.	.	.
Sb.G.Catt.Disp.	137.421	.	100	.	.	.	95	.	80	.	70	.	.
<b>°Pesaro</b>	144.422	.	105	.	.	.	100	.	85	.	80	.	.
Cippo Km. 147,000	147.000	120	110	120	120	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>Fano</b>	156.885	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>Marotta Mondolfo</b>	169.111	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>°Senigallia</b>	178.158	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Marzocca</i>	185.030	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>Montemarciano</b>	190.562	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 193,000	193.000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>°FALCONARA M.</b>	195.299	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Palombina</i>	198.307	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 199,000	199.000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>Ancona Torrette</b>	200.557	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 201,000	201.000	70	70	60	60	60	60	60	60	60	60	.	.
NO COD Km 202,588	202.588	-	.	-	.	-	.	-	.	-	.	-	.
<b>1 °ANCONA</b>	0.000	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30
P.L. Km. 0,824	0.824	/	15	/	15	/	15	/	15	/	15	/	15
<i>Ancona Mar.</i>	1.720	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.

Linea: RIMINI - ANCONA MAR.										FL: 102			
Circolazione sul binario illegale o di Destra													
		7		8		9		10		11		12	
		*130B 75%		*120A 90%		*100A 70%		*90A G75%		*80A G60%		*60A G45%	
Località	Km	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs

**RIMINI - ANCONA MAR.**

<b>RIMINI</b>	111.042	110	110	100	100	100	100	90	85	80	80	60	60
Cippo Km. 114,000	114.000	120	.	120	120	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Rimini Miramare</i>	116.278	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>°Riccione</b>	121.035	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Misano Adriatico</i>	124.966	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Dev. I.	128.766	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>Cattolica S.G.G.</b>	129.321	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 132,000	132.000	105	105	100	100	.	.	.	.	.	.	.	.
Sb.G.Catt.Pari	137.431	.	100	.	.	.	95	.	80	.	70	.	.
<b>°Pesaro</b>	144.422	.	105	.	.	.	100	.	85	.	80	.	.
Cippo Km. 147,000	147.000	120	110	120	120	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>Fano</b>	156.885	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>Marotta Mondolfo</b>	169.111	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>°Senigallia</b>	178.158	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Marzocca</i>	185.030	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>Montemarciano</b>	190.562	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 193,000	193.000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>°FALCONARA M.</b>	195.299	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Palombina</i>	198.307	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 199,000	199.000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Ancona Torrette</i>	200.557	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 201,000	201.000	70	70	60	60	60	60	60	60	60	60	.	.
NO COD Km 202,588	202.588	-	.	-	.	-	.	-	.	-	.	-	.
<b>°ANCONA</b>	203.996	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.	/	.

Linea: ANCONA MAR.- RIMINI										FL: 102			
Circolazione sul binario legale o di Sinistra													
		1		2		3		4		5		6	
		*250C 125%		*200C 120%		*160C 105%		*140C 90%		*160B 115%		*140B 105%	
Località	Km	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs

**ANCONA MAR.- RIMINI**

<i>Ancona Mar.</i>	1.720	-	15	-	15	-	15	-	15	-	15	-	15
P.L. Km. 0,824	0.824	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30
<b>*ANCONA</b>	203.996	/	75	/	75	/	75	/	75	/	70	/	70
SI COD Km 202,588	202.588	75	75	75	75	75	75	75	75	70	70	70	70
Cippo Km. 201,000	201.000	160	150	160	145	150	140	130	125	160	145	140	140
<i>Ancona Torrette</i>	200.557	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Palombina</i>	198.307	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>2 *FALCONARA M.</b>	195.299	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 193,000	193.000	170	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>Montemarciano</b>	190.562	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Marzocca</i>	185.030	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>*Senigallia</b>	178.158	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>Marotta Mondolfo</b>	169.111	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>Fano</b>	156.885	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 147,000	147.000	110	110	110	110	110	110	110	110	105	105	105	105
<b>*Pesaro</b>	144.422	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Imb.G.Catt.Pari	137.431	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 132,000	132.000	165	135	160	135	140	120	125	.	150	130	140	120
<b>Cattolica S.G.G.</b>	129.321	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Dev. U.	128.766	170	150	.	145	150	140	130	125	160	145	.	140
<i>Misano Adriatico</i>	124.966	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>*Riccione</b>	121.035	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Rimini Miramare</i>	116.278	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 114,000	114.000	115	115	115	115	115	115	115	115	110	110	110	110
<b>RIMINI</b>	111.042	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.



Linea: ANCONA MAR.- RIMINI											FL: 102		
Circolazione sul binario illegale o di Destra													
		1		2		3		4		5		6	
		*250C 125%		*200C 120%		*160C 105%		*140C 90%		*160B 115%		*140B 105%	
Località	Km	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs

**ANCONA MAR.- RIMINI**

<b>*ANCONA</b>	203.996	-	75	-	75	-	75	-	75	-	70	-	70
SI COD Km. 202,588	202.588	75	75	75	75	75	75	75	75	70	70	70	70
Cippo Km. 201,000	201.000	160	150	160	145	150	140	130	125	160	145	140	140
<i>Ancona Torrette</i>	200.557	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Palombina</i>	198.307	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>2 *FALCONARA M.</b>	195.299	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 193,000	193.000	170	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>Montemarciano</b>	190.562	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Marzocca</i>	185.030	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>*Senigallia</b>	178.158	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>Marotta Mondolfo</b>	169.111	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>Fano</b>	156.885	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 147,000	147.000	110	110	110	110	110	110	110	110	105	105	105	105
<b>*Pesaro</b>	144.422	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Imb.G.Catt.Disp.	137.421	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 132,000	132.000	165	135	160	135	140	120	125	.	150	130	140	120
<b>Cattolica S.G.G.</b>	129.321	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Dev. U.	128.766	170	150	.	145	150	140	130	125	160	145	.	140
<i>Misano Adriatico</i>	124.966	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>*Riccione</b>	121.035	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<i>Rimini Miramare</i>	116.278	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 114,000	114.000	115	115	115	115	115	115	115	115	110	110	110	110
<b>RIMINI</b>	111.042	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Linea: ANCONA MAR.- RIMINI										FL: 102			
Circolazione sul binario legale o di Sinistra													
		7		8		9		10		11		12	
		*130B 75%		*120A 90%		*100A 70%		*90A G75%		*80A G60%		*60A G45%	
Località	Km	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs

**ANCONA MAR.- RIMINI**

Ancona Mar.	1.720	-	15	-	15	-	15	-	15	-	15	-	15
P.L. Km. 0,824	0.824	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30	/	30
<b>°ANCONA</b>	203.996	/	70	/	60	/	60	/	60	/	60	/	60
SI COD Km 202,588	202.588	70	70	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Cippo Km. 201,000	201.000	120	110	120	120	100	100	90	85	80	80	.	.
Ancona Torrette	200.557	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Palombina	198.307	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>2 °FALCONARA M.</b>	195.299	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 193,000	193.000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Montemarciano	190.562	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Marzocca	185.030	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
°Senigallia	178.158	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Marotta Mondolfo	169.111	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Fano	156.885	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 147,000	147.000	105	105	100	100	.	.	.	.	.	.	.	.
°Pesaro	144.422	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Imb.G.Catt.Pari	137.431	.	100	.	.	.	95	.	80	.	70	.	.
Cippo Km. 132,000	132.000	120	.	120	110	.	.	.	.	.	.	.	.
Cattolica S.G.G.	129.321	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Dev. U.	128.766	.	110	.	120	.	100	.	85	.	80	.	.
Misano Adriatico	124.966	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
°Riccione	121.035	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Rimini Miramare	116.278	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Cippo Km. 114,000	114.000	110	.	100	100	.	.	.	.	.	.	.	.
RIMINI	111.042	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Linea: ANCONA MAR.- RIMINI										FL: 102			
Circolazione sul binario illegale o di Destra													
		7		8		9		10		11		12	
		*130B 75%		*120A 90%		*100A 70%		*90A G75%		*80A G60%		*60A G45%	
Località	Km	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs	R.S.	NoRs

**ANCONA MAR.- RIMINI**

	<b>°ANCONA</b>	203.996	-	70	-	60	-	60	-	60	-	60	-	60
	SI COD Km. 202,588	202.588	70	70	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
	Cippo Km. 201,000	201.000	120	110	120	120	100	100	90	85	80	80	.	.
	<i>Ancona Torrette</i>	200.557	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Palombina</i>	198.307	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
<b>2</b>	<b>°FALCONARA M.</b>	195.299	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km. 193,000	193.000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<b>Montemarciano</b>	190.562	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Marzocca</i>	185.030	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<b>°Senigallia</b>	178.158	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<b>Marotta Mondolfo</b>	169.111	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<b>Fano</b>	156.885	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km. 147,000	147.000	105	105	100	100	.	.	.	.	.	.	.	.
	<b>°Pesaro</b>	144.422	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Imb.G.Catt.Disp.	137.421	.	100	.	.	.	95	.	80	.	70	.	.
	Cippo Km. 132,000	132.000	120	.	120	110	.	.	.	.	.	.	.	.
	<b>Cattolica S.G.G.</b>	129.321	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Dev. U.	128.766	.	110	.	120	.	100	.	85	.	80	.	.
	<i>Misano Adriatico</i>	124.966	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<b>°Riccione</b>	121.035	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	<i>Rimini Miramare</i>	116.278	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cippo Km. 114,000	114.000	110	.	100	100	.	.	.	.	.	.	.	.
	<b>RIMINI</b>	111.042	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

