

REGOLAMENTO PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI

Edizione 1962

*Testo aggiornato, in vigore dal 13/12/2009
(ultimo aggiornamento: decreto ANSF n. 12/2009)*

Elenco dei provvedimenti che hanno modificato l'edizione del 1962:

- **entrati in vigore prima del 15/06/2008:**

Appendice 1:

Ordini di Servizio: 9/1966; 56/1967; 95/1967; 8/1968; 3/1969; 51/1969;
71/1969;

16/1970; 34/1970; 15/1971; 5/1972;
28/1972; 38/1973; 57/1976; 6/1978;
31/1979; 14/1982; 4/1983; 6/1984;
37/1984; 22/1985; 33/1986; 67/1989;
24/1992; 26/1994; 10/1997;

Disposizioni: 5/2001; 42/2002; 4/2003; 23/2003;
46/2003; 33/2004; 17/2005; 77/2005;
85/2005; 97/2006; 38/2007; 55/2007;

Decreti Dirigenziali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:
360 VIG3; 2683 D.G.4 Div. 5; 1838
D.G.4. Div.5;

- **entrati in vigore dopo il 15/06/2008:**

Disposizioni RFI: 32/2008;

Decreti ANSF: 6/2009; 12/2009; 13/2009.

INDICE DEGLI ARTICOLI

Art. 1. – Disposizioni generali	pag. 19
» 2. – Linee e treni	» 19
» 3. – Regimi di esercizio. Prescrizioni	» 24
» 4. – Itinerari e dispositivi di sicurezza	» 29
» 5. – Servizio scambi e segnali	» 33
» 6. – Arrivo, partenza e percorso dei treni	» 37
» 7. – Manovre e stazionamento dei rotabili	» 48
» 8. – Precedenze	» 51
» 9. – Incroci	» 53
» 10. – Treni ordinari periodici	» 61
» 11. – Treni straordinari ad orario prestabilito	» 62
» 12. – Treni straordinari ad orario libero	» 67
» 13. – Treni supplementari	» 69
» 14. – Soppressione, fusione, sostituzione e riefettuazione dei treni	» 71
» 15. – Anticipo nella corsa dei treni	» 74
» 16. – Locomotive isolate e di rinforzo. Treni senza capotreno. Treni affidati al solo guidatore	» 76
» 17. – Mezzi d’opera e tradotte	» 80
» 18. – Interruzioni di circolazione e intervalli d’orario	» 82
» 19. – Circolazione a binario unico su linea a doppio binario ...	» 90
» 20. – Manutenzione dell’Infrastruttura ferroviaria ..	» 94
» 21. – Guasti del blocco elettrico, del blocco radio e delle telecomunicazioni	» 98

Art. 22. – Servizio in tempo di neve	pag. 102
» 23. – Ritardi e anormalità nella corsa dei treni	» 103
» 24. – Locomotive di riserva Soccorso ai treni	» 110
» 25. – Disabilitazione ed impresenziamento delle stazioni. Sospensione del servizio sulle linee. Fermate	» 113
» 26. – <i>Soppresso</i>	» 121
» 27. – Marcia privilegiata	» 122
Allegato I Determinazione delle precedenze d’orario	» 123
» II Determinazione degli incroci d’orario e di fatto	» 125
» III Principali documenti interessanti la circolazione	» 131
Formule dei dispacci di movimento.....	» 155

Norme delle Unità centrali non integrate dalle
Unità periferiche.

Norme delle Unità periferiche e/o norme delle
Unità centrali integrate dalle Unità periferiche.

INDICE ALFABETICO

	ART.
Addetti alle fermate idonei a mansioni di movimento	26.13
Allarme (Segnale di —)	6.28
Annuncio alle stazioni della circolazione a binario unico su linea a doppio binario	19.5
» treni straordinari ad orario prestabilito	11.4 a 15
» » supplementari	13.6.7
Anormalità nella corsa dei treni	23
Ante (treni —) <i>Vedi</i> : Supplementari	—
Anticipo nella corsa dei treni	15
» » » » » (avviso alle stazioni e posti) .	15.3 a 6
» » » » » (avviso ai treni)	15.7
Apposito incaricato	5.15.16
Arresto della circolazione	6.22, 21.2
» di treni che non abbiano fermata	6.18
Arrivo (itinerario di —)	4.2
» contemporaneo di più treni	4.11.15
» dei treni	6
Attraversamenti	2.8
Autorizzazione al Movimento	3.13ter, 4.9bis, 4.14bis.15bis, 6.13, 21.1
Avviso ai posti intermedi della circolazione a binario unico su linea a doppio binario	19.6
» ai posti intermedi effettuazione treno straordinario ad orario prestabilito	11.15

	ART.
Avviso di partenza alla stazione d'incrocio	9.9
» di incrocio ai treni interessati	9.15 a 22
Binario (anormalità al —)	23.7bis
Binario deviato (ricevimento in —)	6.10
» di circolazione	2.6
» di corsa	2.6
» di ricevimento	4.1, 6.4.9.10, 6.13.14, 9.14
» illegale	2.1, 19
» legale	2.1
» secondario	2.6
» tronco o parzialmente ingombro (ingresso in —)	6.13.14
Bis (treni —) Vedi: Supplementari	—
Bivi	2.8
Blocco elettrico.....	3.6.9, 21
» » (guasto del —).....	21
» » manuale (spostamento incrocio col solo consenso di —)	21.3.4
» radio	3.6.9bis
» » (guasto del —)	21
» telefonico	3.6.7
Bollettino di frenatura e composizione	3.18
Cantieri di lavoro	2.12, 20
Capotronco (stazioni)	2.3.5

	ART.
Circolazione treno a binario unico su linee a doppio (avviso ai treni in caso di —)	19.10 a 13
» » a binario unico su linee a doppio (norme per l'inoltro dei treni)	19.7.8
» » affidati al solo guidatore	16.17 a 20
» » negli intervalli stabiliti per la revisione e la manutenzione della linea	18.17 a 19
» » nell'intervallo di sospensione del servizio sulla linea	25.18 a 20
» » senza scorta di agenti del movimento..	16.16
» » straordinari ad orario libero	12
» » su linee affiancate	14.7
» » sul binario illegale	19
» » spartineve	22.3.4
Collegamento di sicurezza	4.9.9bis
Conferma annuncio treni straordinari ad orario prestabilito..	1.9 a 13
» » » supplementari	13.6
» avviso al treno effettuazione treno straordinario	11.20
Consegne fra dirigenti	3.3
Deviatoi delle fermate	25.24
» in linea	4.12
Dimezzamento treni	23.13.19.23
Diramazione (stazione di —).....	2.4.5
Dirigente centrale	3.12
» movimento	3.1
» unico	3.10
Dirigenza del movimento (ripartizione fra vari agenti) ..	3.2
» » » (agenti che può avocarla a sé) .	3.4
Disabilitazione delle stazioni	25
» » » (annullamento del periodo di — durante le nevicate) .	22.5
» » » (avviso ai treni)	25.12
» accidentale delle stazioni	25.10 a 14.21
» programmata delle stazioni	25.5 a 9.12 a 14.21

	ART.
Dispacci di giunto e partenza	6.26.27
Dispaccio	3.5
» di movimento	3.5
Dispositivi di immobilizzazione degli scambi	4.13
» di fuori servizio	18.26
Distanziamento treni	3.6 a 9, 21.1 a 3
» » in caso di mancato funzionamento del blocco elettrico	21.1.1bis
» » in caso di mancato funzionamento del blocco radio	21.1.1ter
» » in caso di interruzione delle telecomunicazioni	21.2.3
Documenti interessanti la circolazione dei treni (fac-simile).	All. III
Effettuazione treni periodici (treni da avvisare)	10.2
» » straordinari ad orario libero (mancato annuncio)	12.6
» » straordinari ad orario prestabilito	11
» » straordinari ad orario prestabilito (autorizzazione —)	11.1.2
» » straordinari ad orario prestabilito (conferma —)	11.9 a 13
» » straordinari ad orario prestabilito (ri- chiesta locomotiva e squadra per —)	11.3
» » straordinari ad orario prestabilito (mancato annuncio —)	11.12 a 15
» » straordinari ad orario prestabilito (mancanza conferma —).....	11.12 a 13
» » straordinario ad orario prestabilito (avvisi ai treni)	11.18.19
» » supplementari	13
» » » (conferma —)	13.6
» » » (mancato annuncio o conferma —).....	13.7
» » » (treni da avvisare).....	13.6
Fermascambi di sicurezza	4.8

	Art.
Fermata dei treni (prescrizione)	6.18
» » (riduzione durata)	15.1.3
» » (soppressione)	6.19
» » ai segnali di protezione (proseguimento dopo —)	6.3
» » che non l'hanno prescritta	6.18
» » in linea	23.6.13
» ridotta dei treni	6.20
» facoltativa	6.21
Fermate	2.9, 25.22 a 25
» (temporanea abilitazione al movimento)	25.26
Foglio di corsa	3.18
Fusione treni	14.5
Gallerie (deficienza ventilazione)	23.23 a 25
Giunto (dispaccio di—)	6.26
Guasto ai segnali	5.18
» del blocco elettrico, del blocco radio e delle teleco- municazioni	21
Impresenziamento delle stazioni	25.9.10
» (avviso ai treni)	25.12
Incroci	2.4, 9
» (determinazione ed indicazione in orario degli—) ...	All. II
» (linee in cui il personale dei treni controlla gli—)....	9.11
» (linee in cui il personale dei treni non controlla gli—)	9.10
» (spostamento degli—) <i>Vedi</i> : Spostamento di incrocio	
» con treni periodici (avviso ai treni che hanno—)	10.2
» con treni straordinari ad orario libero	12.4
» dei treni con la locomotiva di rinforzo che sul dop- pio binario abbandona il treno in linea, ricoveran- dosi in senso illegale	16.14
» in caso di circolazione a binario unico su linee a doppio	19.8
» indicazione degli— in orario	9.2
» nelle stazioni limite	9.20 a 22
» senza fermata del treno che arriva per ultimo	9.12

	ART.
Incrocio (accertamento arrivo treni incrocianti nelle stazioni di—)	9.14
» (arrivo nella stazione di—)	6.4, 9.14.21
» (avviso ai treni interessati)	9.15 a 22
» (avviso di partenza alla stazione di—)	9.9
» con treno straordinario (conferma dell'avviso di—) ...	11.20
Indipendenza dell'itinerario	4.6
Ingombro prima del o sul binario di ricevimento oppure all'uscita di esso	6.13
Interruzione accidentale (avviso alle stazioni)	18.20.22, 19.5
» » (avviso ai posti intermedi e di linea)	19.6
» » (ripristino del servizio a doppio binario dopo—)	18.23, 19.14 .15
» » della linea	18.20.21.23
» » di un binario su linea a doppio	18.22.23, 19
» del blocco elettrico	21
» del blocco radio	21
» delle telecomunicazioni	21
» di servizio	18.1.24.25
» di un binario su linea a doppio (avviso ai treni in caso di—)	19.9 a 13
» di un binario su linea a doppio (regime di circolazione in caso di—)	19.7.15
Interruzione programmata (avviso alle stazioni)	18.4, 19.5
» » (avviso ai posti intermedi e di linea) ..	19.6
» » (compiti degli agenti che utilizzano l'—) ..	18.12.13
» » (limitazione e divieti)	18.9 a 11
» » (ripristino del servizio a doppio binario dopo—)	18.14 a 16, 19.14.15
» » della linea	18.1 a 5.9 a 16
» » di un binario su linea a doppio	18.1 a 4.6 a 16
Interruzioni di circolazione	18
Interruzioni periodiche nel transito dei treni stabilite in orario per speciali lavori - <i>Vedi: Intervalli d'orario</i>	—

	ART.
Intervalli d'orario	18.17 a 19
Itinerari (predisposizioni e libertà —).....	5.3 a 8
» devianti	4.7
» (modifica di — già predisposti)	5.17
Itinerario di arrivo	4.2.2bis.2ter
» di partenza	4.4.4bis.4ter
» di transito	4.5
Linea non preavvisata (inoltro treni)	11.12.15
Linee	2.1 a 2
Locomotiva di rinforzo	16.3 a 15.20
» di riserva	24
» di soccorso - <i>Vedi: Soccorso</i>	—
» di spinta	16.1 a 15.20
» » (avviso alle stazioni e posti)	16.6.9.10
Locomotive isolate o considerate tali	16.1.2
Macchinista (mancanza o caso di malore del —)	23.26.27
Manovra dei segnali fissi	5.9 a 13
» » » virtuali	5.19
Manovre (binario indipendente rispetto le —).....	7.2
» (modalità di esecuzione delle —)	7.11 a 13
» (protezione delle —)	7.3.1
» (punto protetto rispetto le —)	7.10
» (sospensione rispetto treni)	7.5 a 8
» sui deviatoi dalla parte dell'uscita del treno atteso	7.9
» nelle fermate	26.10
Marcia a vista	4.11.12, 6.11 a 14.17, 7.10, 9.8, 11.12.13, 13.9, 19.10, 21.1.1bis. 1ter, 23.21, 24.10, 25.19
Marcia privilegiata	27.1.2
» » (avviso alle stazioni)	27.1
» » (avviso ai treni)	27.1

	ART.
Mezzi d'opera	17.1
» (circolazione dei —).....	17.2.3
Mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta .	16.15bis
Modifica itinerari	5.17
Movimenti di treni	5.9 a 13
» contemporanei di treni	4.14.14 bis.15.15bis
Neve (servizio in tempo di —)	22
Orario (ammissibilità di anticipare sull' —)	15
» (divieto anticipare sull' —)	6.1, 15.3
» libero (treni straordinari ad —)	2.14, 12
Ordinari (treni —)	2.14
Ostacolo prima del o sul binario di ricevimento oppure all'uscita di esso	6.13
Partenza (dispaccio di —)	6.27
» (itinerario di —)	4.4.4bis
» (ordine di — dato dal capotreno)	6.8
» (ordine di — dato dal dirigente)	6.7
» dei treni	6
Passaggi a livello	2.12, 6.16.17, 7.4, 25.19
<i>Vedi anche:</i> Posti fissi della linea	—
Percorso dei treni	6
Periodici (treni —)	10
<i>Vedi anche:</i> Effettuazione treni periodici	—
Personale di macchina (obblighi del — nelle stazioni) .	6.2 a 5
» di scorta (obblighi del — nelle stazioni)	6.6 a 8
» di stazione (obblighi del — nelle stazioni).....	6.6 a 8
Persone (indebita presenza di — in linea)	23.7quater
Peso treni (riduzione —)	23.24
» » (riduzione chiesta dal macchinista)	23.5

	ART.
Posti di blocco intermedi	2.7
» di comunicazione	2.6bis
» di esodo	2.12quater
» di movimento	2.4
» di passaggio fra il doppio ed il semplice binario	2.8
» di servizio	2.12ter
» fissi della linea (marcia a vista in corrispondenza di —) ..	6.17
» intermedi e posti di linea	2.12
<i>Vedi anche:</i> Passaggi a livello e posti fissi della linea ..	—
Precedenze	2.4, 8
» (determinazione ed indicazione in orario delle —) .	8.1, All. I
» (spostamento di —) <i>Vedi:</i> Precedenze anormali...	—
» anormali	8
» (avviso alle stazioni)	8.3.5
» (mancato avviso alle stazioni)	8.4.5
» con occupazione del binario illegale	8.6
» normali	8.1
Prescrizioni di movimento	3.14 a 17
» » » (a voce o per telefono)	3.15
» » » ai macchinisti	3.19.20
» » » (ai treni da parte della stazione che compila il riepilogo)	3.16.17
» » » al capotreno	3.19
» tecniche	3.14, 18
» ai macchinisti	3.19.20
» ai treni da parte della stazione che compila b.f.c. o f.c	3.18
» al capotreno	3.19
Presenziamento dei treni nelle stazioni	6.6
Programma di interruzione	18.3 a 16
Protezione treni in retrocessione.....	23.8.10.11
» » fermi od a velocità ridotta in linea.....	23.6.16
» » nelle stazioni disabilite	25.4

	ART.
Raccordi	2.12bis
Rallentamento	6.23 a 25bis
Regimi di circolazione	3.6
Retrocessione dei treni	23.8 a 12
Riabilitazione delle stazioni	25.13.14
Riattivazione anticipata della circolazione	25.18 a 20
» » della circolazione dopo	
un'interruzione programmata ..	18.14 a 16
» » della circolazione dopo	
un'interruzione accidentale	18.23
Ricevimento treni in binario deviato	6.10
» » » » tronco o parzialmente	
ingombro	6.13 e 14
Ricognizione in linea	23.21
Ricongiungimento treno spezzato in linea	23.17.18
Rieffettuazione treni	14.6ter
Riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento	3.16.17, 6.23,
	9.15
Rinforzo (locomotiva di —)	16.3 a 15
» in coda (locomotiva di —)	16.4 a 15
Ripristino del servizio a doppio binario	19.14.15
Riserva (locomotiva di —)	24
Ritardo dei treni	23
Rotaia (rottura —)	23.7ter
Segnali di avanzamento	6.8bis
» di avvio	6.8bis
» (di protezione e partenza) guasti	5.18
» (manovra dei — nelle stazioni)	5.9 a 13.16
» fissi delle fermate	25.25
» » » stazioni disabilitate	25.2.4.6.9.14
» di protezione (obbligo evitare soste ai —)	23.4
» virtuali	5.19
Sicurezza (collegamento di —)	4.9.9bis
» (fermascambi —)	4.8
Sistemi particolari di esercizio	3.10 a 13ter

	ART.
Supplementari (treni —)	2.14, 13
» <i>Vedi anche:</i> Effettuazione treni supplementari	—
» (annuncio, conferma, effettuazione) <i>Vedi: alle voci corrispondenti</i>	—
» (scambio di materiali fra treno normale e il suo supplementare)	13.8 a 9
Straordinari (treni —)	2.14, 11, 12
» <i>Vedi anche:</i> Effettuazione treni straordinari .	—
» ad orario libero (treni —)	12
» » » prestabilito (treni —)	11
Successione treni	8.3 bis a 5
Telecomunicazioni (guasto delle —)	21
Telefono - <i>Vedi:</i> Telecomunicazioni	—
Tradotte	2.15, 17.4
Transito (itinerario di —).....	4.5
Traversa limite (ricovero dei treni entro la —)	4.2
Treni	2.13
» <i>Vedi anche:</i> Circolazione treni ed effettuazione treni ..	—
» (classificazione —)	2.14
» affidati al solo guidatore	16.17
» senza capotreno	16.16
» sulle linee negli intervalli di sospensione del servizio ...	25.15 a 21
Uscita (zona di —)	4.3
» ingombra (ricevimento treni su binario con —) ...	6.4.13.14, 9.14.21
Velocità dei treni	6.1
» » » (macchinista che non può mantenere la velocità d'orario)	23.5
» » » all'entrata nelle stazioni	6.10
Ventilazione deficiente in galleria	23.23 a 25
Visita impianti	5.1
» » dopo un periodo di impresenziamento	25.21
Zona di uscita	4.3

REGOLAMENTO
PER LA
CIRCOLAZIONE DEI TRENI

Art. 1

Disposizioni generali

1. Le norme del presente Regolamento sono integrate dal Regolamento sui segnali nonché dalle Disposizioni ed Istruzioni particolari di servizio e, per quanto occorra, da norme specifiche emanate dalle Unità centrali e periferiche interessate.

1 *bis*. Al fine della sperimentazione, ritenuta imprescindibilmente necessaria, di nuove norme regolamentari, derivanti anche dall'introduzione di nuove tecnologie, e limitatamente al tempo indispensabile per il suo completamento, le Unità centrali competenti possono, informandone il Ministro interessato e sotto la sua vigilanza, adottare norme di esercizio provvisorie, anche in deroga alla regolamentazione vigente.

2. Il personale addetto alla circolazione dei treni, oltre a soddisfare agli obblighi di competenza derivantigli dalle norme di cui al comma 1, è tenuto ad intervenire ogni qualvolta rilevi, nell'espletamento delle sue mansioni, un fatto od evento che possa arrecare pregiudizio alla sicurezza della circolazione.

3. Nei casi non previsti ogni agente, nei limiti delle sue attribuzioni, deve provvedere con senno e ponderatezza, in analogia per quanto possibile alle norme che regolano i casi previsti.

Art. 2

Linee e treni

1. La circolazione ferroviaria si svolge su linee a uno o **Linee** più binari.

Le linee a *semplice binario* sono attrezzate per la circolazione dei treni nei due sensi sull'unica sede disponibile.

Le linee a *doppio binario* sono attrezzate per la circolazione dei treni su binario di sinistra per ciascun senso di marcia. Detto binario è denominato *legale*. Quando eccezionalmente i treni percorrono il binario di destra, si dice che essi viaggiano su binario *illegale*.

2. Norme particolari di circolazione possono essere impartite, dalle Unità centrali o periferiche interessate, per linee a doppio binario che siano specialmente attrezzate per l'uso promiscuo di ciascun binario nei due sensi, nonché per complessi a tre binari.

3. Le linee sono divise in *tronchi* delimitati da stazioni capotronco.

Lungo le linee esistono località di servizio con diverse caratteristiche e funzioni.

Stazioni 4. Diconsi *stazioni* le località di servizio normalmente delimitate da segnali di protezione, utilizzate per regolare la circolazione dei treni e munite di impianti atti ad effettuarvi le precedenza fra treni nello stesso senso e, sul semplice binario, gli incroci fra treni in senso opposto.

Le stazioni non adibite al servizio pubblico sono anche denominate *posti di movimento*.

Una stessa stazione può comprendere più posti di movimento.

Le stazioni munite di doppio segnalamento di protezione e partenza sono indicate, con apposito segno distintivo, nell'orario di servizio.

5. Fra le stazioni si distinguono le:

— *stazioni di diramazione*, nelle quali convergono due o più linee;

— *stazioni di passaggio fra il doppio ed il semplice binario*;

— *stazioni capotronco*, che delimitano un tronco di linea ed assumono particolari funzioni per la circolazione.

Una stessa località può essere servita da più stazioni indicate in orario come capotronco; in tal caso una di esse viene denominata *capotronco principale*.

In base alle loro caratteristiche essenziali le stazioni possono essere distinte nell'orario di servizio con appositi segni convenzionali.

6. Nell'ambito delle stazioni si distinguono i binari *di circolazione* (di arrivo, partenza o transito dei treni) ed i binari *secondari* (non adibiti normalmente al movimento dei treni).

Vengono denominati binari *di corsa* i binari di circolazione che costituiscono la diretta prosecuzione delle linee nell'ambito della stazione. Tali binari, generalmente di più corretto tracciato, sono quelli utilizzati di regola per il transito dei treni senza fermata.

6 *bis*. Sono denominate *posti di comunicazione* le località di servizio poste su linee a doppio binario, protette da segnali di blocco, sprovviste di segnali di partenza e d'impianti atti ad effettuare precedenza, ma munite di comunicazioni per il passaggio da un binario all'altro. I posti di comunicazione non telecomandati, possono essere impresenziati oppure presenziati da dirigente movimento o da agente di guardia; in quest'ultimo caso la manovra dei deviatori è inibita.

Posti di comunicazione

7. Fra due stazioni successive possono esistere posti di servizio, muniti di segnali fissi e adibiti al distanziamento dei treni, che vengono denominati *posti di blocco intermedi*.

Posti di blocco intermedi

8. Sono denominate *bivi, posti di passaggio fra il doppio ed il semplice binario, attraversamenti*, le località di servizio protette da segnali fissi, situate fuori delle stazioni e munite rispettivamente di impianti di diramazione di due o più linee, di confluenza in binario unico di linea a doppio binario, di intersezione di più linee. Dette località di servizio, quando non siano esercitate in telecomando, sono presenziate di regola da deviatori.

**Bivi
Posti di passaggio tra il doppio ed il semplice binario
Attraversamenti**

8 *bis*. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare sistemi per il controllo della marcia dei treni ed il segnalamento in cabina di guida dei rotabili con blocco radio e prive di segnali fissi luminosi (ERTMS/ETCS L2), per la delimitazione delle stazioni e la protezione dei posti di comunicazione e dei bivi sono utilizzati appositi segnali fissi definiti nel Regolamento sui segnali.

Delimitazione località linee AC/AV

Fermate 9. Sono denominate *fermate* le località adibite al servizio pubblico che, di regola, non intervengono nel distanziamento dei treni e non sono utilizzate per effettuarvi incroci, precedenza e manovre.

Le fermate sono normalmente impresenziate. Le fermate impresenziate possono essere ubicate anche nell'ambito di una stazione.

10. *Soppresso.*

Stazioni disabilite 11. Sono *stazioni disabilite* le stazioni temporaneamente non presenziate da dirigente movimento. Durante il periodo di disabilitazione non possono effettuarsi incroci, precedenza o manovre di treni.

Posti intermedi e posti di linea 12. Sono denominate *posti intermedi* le stazioni disabilite, nonché le località di servizio definite ai commi dal 6 *bis* al 9, salvo che non vengano presenziate da dirigente movimento.

Sono denominati *posti di linea* i posti fissi per la custodia (1) dei passaggi a livello (esclusi quelli in consegna a stazioni abilitate) e gli altri posti fissi di vigilanza stabiliti dalle Unità periferiche interessate nonché i cantieri di lavoro (2).

I posti intermedi che manovrano passaggi a livello sono assimilati ai posti di linea per quanto riguarda il servizio dei passaggi a livello stessi.

Le località di servizio definite ai commi dal 6 *bis* al 9, quando vengano presenziate da dirigente movimento sono assimilate, ai fini della circolazione, ai posti di movimento, salvo quanto specificamente disposto dal Regolamento sui segnali.

Quando una località di servizio svolga contemporaneamente più funzioni (ad esempio: Bivio/P.C.) nell'orario di servizio devono essere specificamente indicate le effettive funzioni svolte.

Raccordi 12 *bis*. I *raccordi* sono impianti che assicurano il collegamento con stabilimenti industriali o simili, e si possono diramare da un binario di stazione o da un binario di linea.

(1) Agli effetti del presente regolamento si considerano *custoditi* i passaggi a livello il cui esercizio sia effettuato, sul posto o con manovra a distanza di barriere o semibarriere, a cura del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

(2) Con la denominazione di *cantiere* s'intende un nucleo di lavoro operante per un determinato periodo di tempo sui binari percorsi dai treni e segnalato a distanza dall'apposita tabella «C» oppure «S» stabilita dal Regolamento sui segnali.

Per i deviatori dei raccordi che si diramano da un binario di linea valgono le norme di cui all'art. 4 comma 12.

12 *ter.* Sulle linee di cui al precedente comma 2, le stazioni, i posti di comunicazione ed i bivi sono definiti *posti di servizio*. **Posti di servizio**

12 *quater.* Su determinati tratti di linea in galleria sono presenti punti singolari di linea, individuati per l'allontanamento dei viaggiatori in caso di emergenza, denominati Posti di Esodo (PdE). I tratti di linea dove sono presenti i PdE devono essere indicati nell'orario di servizio, riportando per ogni PdE la progressiva chilometrica del punto di fermata del treno. Tali PdE devono essere segnalati sul terreno attraverso le apposite tabelle di cui all'articolo 65bis, comma 3, del Regolamento sui segnali. **Posti di esodo**

I PdE possono svolgere la funzione di distanziamento dei treni. In questo caso i PdE sono anche muniti dei segnali di cui all'articolo 43bis del Regolamento sui segnali.

Ciascun PdE può essere escluso dall'esercizio.

13. Agli effetti della circolazione sulla linea costituisce treno qualsiasi mezzo di trazione (1), con o senza veicoli, che debba viaggiare da una ad altra località di servizio o che parta da una località per disimpegnare un servizio lungo la linea e faccia ritorno nella località stessa. **Treni**

La denominazione e la qualità di treno vengono assunte alla partenza dalla località di origine e conservate durante il viaggio, l'arrivo, la sosta e la partenza nei punti intermedi del percorso, fino all'arrivo nella località terminale di esso. Però qualsiasi movimento effettuato durante le soste nelle località di servizio deve considerarsi manovra.

Ogni treno è accompagnato da determinati documenti, indicati nell'Istruzione per il servizio del personale di accompagnamento dei treni.

14. I treni si classificano in: ordinari, straordinari e supplementari.

(1) Esclusi i movimenti di rotabili in regime di interruzione del binario.

a) Sono *ordinari* i treni indicati come tali nell'orario di servizio.

Sono denominati *periodici* i treni ordinari che circolano per uno o alcuni giorni, per determinati periodi oppure per l'intera validità dell'orario ma hanno prescritta la soppressione per più di due giorni della settimana, per la maggioranza delle settimane dell'orario.

L'orario dei treni ordinari può essere diramato in occasione dell'attivazione dell'orario di servizio o nel corso della sua validità. Sulle linee dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, l'orario dei treni ordinari può essere modificato durante il periodo di validità dell'orario secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.

b) Sono *straordinari* quei treni la cui effettuazione ha luogo soltanto quando se ne manifesti il bisogno. Il loro orario può essere compreso nell'orario di servizio oppure diramato a parte.

Sono pure straordinari quei treni che si effettuano senza la preventiva indicazione delle ore di partenza e di arrivo nelle singole località di servizio (treni ad *orario libero*).

c) I treni *supplementari* sono la ripetizione di altri treni (ordinari o straordinari) di cui assumono l'orario con relativi incroci e precedenza. Tali treni possono essere messi in circolazione a seguito e, sul doppio binario, anche in precedenza ai treni dei quali sono la ripetizione.

Tradotte 15. Per lo scambio di materiali fra stazioni, raccordi ed altri impianti della stessa località o di località diverse, sono di norma impiegati treni con particolari caratteristiche denominate tradotte, le cui norme di circolazione sono riportate nell'art.17.

16. *Soppresso.*

Art. 3

Regimi di esercizio – Prescrizioni

Dirigenza del movimento 1. La circolazione dei treni è regolata in ogni stazione da un *dirigente movimento* che deve essere in possesso della prescritta abilitazione e portare in servizio apposito distintivo.

Le caratteristiche specifiche di impianto e di esercizio della stazione devono risultare dal «Registro delle disposizioni di servizio».

2. Nelle stazioni ove la dirigenza del movimento è contemporaneamente ripartita fra vari agenti, devono essere stabiliti in modo preciso i limiti delle singole attribuzioni, nonché i rapporti fra i vari dirigenti, per il coordinamento delle loro iniziative e per la determinazione delle responsabilità individuali.

3. I dirigenti durante il loro turno di servizio devono compilare i prescritti documenti di stazione, in modo che da essi risulti costantemente la situazione esatta della circolazione.

Prima di lasciare il servizio, il dirigente cessante deve compilare consegne scritte in forma chiara, succinta ed inequivocabile, in modo che il subentrante possa rendersi conto senza incertezze della situazione del servizio per assicurarne prontamente la continuità. Le consegne devono essere firmate dai dirigenti interessati anche quando non avvengono in contraddittorio.

Il dirigente cessante risponde delle conseguenze di consegne inesatte od incomplete. Deve però rispondere delle conseguenze anche il subentrante quando risulti che avrebbe potuto, nell'espletamento delle sue mansioni, avvedersi delle irregolarità di consegna e provvedere al riguardo.

4. Quando condizioni eccezionali di servizio lo consigliano, un agente con profilo o funzioni superiori al dirigente - purché abilitato al servizio movimento - può avocare a se la dirigenza del movimento, esonerandone con ordine scritto il dirigente stesso.

5. Nel presente Regolamento, con il termine *dispaccio* si intende sempre una comunicazione firmata, registrata per iscritto e trasmessa secondo le modalità riportate nelle Istruzioni di servizio. **Dispacci**

Sono denominati *dispacci di movimento* i dispacci che devono essere scambiati per la circolazione dei treni.

6. La circolazione dei treni può essere regolata:

- a) col regime del blocco telefonico;
 - b) col regime del blocco elettrico (manuale, automatico o conta-assi);
 - c) col regime del blocco radio.
- Regimi di circolazione**

7. Sulle linee esercitate col regime del *blocco telefonico* ciascuna stazione può licenziare un treno solo dopo aver chiesto ed ottenuto per il treno stesso, mediante appositi dispacci, la *via libera* dalla successiva stazione abilitata. **Blocco telefonico**

La richiesta deve essere effettuata quando è prossima l'ora di partenza o di transito del treno interessato.

Se il treno deve essere inviato a seguito di altro nello stesso senso sul medesimo binario, si adotta il dispaccio:

FORMULA N. 1 - SEGUITO TRENO....CHIEDO INVIARE TRENO....

Se la via libera deve essere richiesta rispetto ad un treno intercalato in senso opposto sul medesimo binario, si adotta il dispaccio:

FORMULA N. 2 - DOPO GIUNTO MIA STAZIONE TRENO... CHIEDO INVIARE TRENO...

La stazione che riceve il dispaccio di richiesta può accordare la via libera, a seguito di un treno inviatole nello stesso senso, solo quando quest'ultimo sia giunto in essa completo. All'uopo adotterà il dispaccio:

FORMULA N. 3 - VIA LIBERA TRENO....

La stazione che accorda una via libera rispetto ad un treno intercalato in senso opposto sul medesimo binario deve subordinarla anche alla condizione che quest'ultimo treno sia giunto nella stazione richiedente. All'uopo adotterà il dispaccio:

FORMULA N. 4 - GIUNTO VOSTRA STAZIONE TRENO....VIA LIBERA TRENO...

La stazione che riceve il dispaccio di via libera così condizionata deve attendere che il treno in senso opposto le sia giunto completo, prima di licenziare il proprio treno.

Quando fra le stazioni che si scambiano la via libera telefonica vi siano interposte una o più stazioni, che si disabilitino dopo che in esse è avvenuto un incrocio, il dirigente della stazione che inoltra il primo treno dopo la disabilitazione deve, nel dispaccio di richiesta di via libera, fare riferimento ad entrambi i treni incrocianti (“Dopo giunto mia stazione treno... e seguito treno... chiedo inviare treno...”).

Il dirigente della stazione limitrofa, dopo l'arrivo nella propria stazione del treno incrociante interessato, dovrà concedere la via libera vincolandola all'arrivo nella stazione richiedente dell'altro treno incrociante (“Dopo giunto vostra stazione treno... via libera treno...”).

Quando occorra procedere all'annullamento della via libera telefonica, il dirigente che ha richiesto la via libera dovrà provvedere a fare annullare la via libera ricevuta con il dispaccio:

FORMULA N. 4 bis - PER MANCATA PARTENZA TRENO..... ANNULLATE VOSTRA VIA LIBERA N.....

Il dirigente che ha concesso la via libera, dopo il ricevimento di tale dispaccio, deve annullarla con il seguente dispaccio:

FORMULA N 4 ter - ANNULO MIO DISPACCIO DI VIA LIBERA N..... PER TRENO.....

I dirigenti, inoltre, dovranno annullare i dispacci relativi alla via libera, facendo apposita annotazione e riportando il numero del dispaccio di annullamento.

Sulle linee attrezzate con blocco elettrico manuale, nei casi in cui per il distanziamento dei treni sia prevista, in aggiunta alla via libera di blocco telefonico, anche quella di blocco elettrico, le formule dei dispacci devono essere opportunamente completate, sia nella richiesta che nella concessione di via libera, con la dicitura “*circolante anche con il blocco elettrico*” riportata di seguito al numero del treno.

8. Sulle linee a doppio binario esercitate col regime del blocco telefonico possono essere eccezionalmente previsti, previa autorizzazione dell'Unità centrale competente e ai soli fini del distanziamento dei treni, posti intermedi di blocco telefonico, protetti da segnale e non presenziati da dirigente movimento. In tali situazioni, da disciplinarsi con norme particolari emanate dalle Unità periferiche interessate, i dispacci di cui alle formule 1 e 3 del comma 7 vengono scambiati tra stazioni e posti successivi.

9. Le linee esercitate col regime del *blocco elettrico* sono suddivise in tratti (sezioni di blocco), delimitati da segnali fissi vincolati in modo che ciascuna sezione non possa essere impegnata che da un treno per volta.

**Blocco
elettrico**

Le norme particolari per l'esercizio col regime di blocco elettrico (manuale, automatico o conta-assi) formano oggetto di apposite Istruzioni.

9 *bis*. Le linee esercitate con il regime del blocco radio sono prive di segnali fissi luminosi. Tali linee sono suddivise in tratti (sezioni) delimitati da appositi segnali fissi definiti nel Regolamento sui segnali.

**Blocco
radio**

Il blocco radio garantisce che ciascuna sezione possa essere impegnata da un treno alla volta.

Il blocco radio assicura il distanziamento dei treni per mezzo di informazioni trasmesse via radio a bordo dei treni appositamente attrezzati.

Le norme particolari per l'esercizio con tale sistema sono riportate nell'Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco radio.

10. Su determinate linee a scarso traffico la circolazione dei treni è regolata, anziché dai singoli dirigenti di stazione, da un *dirigente unico* che vi provvede in base alle apposite Disposizioni per il servizio con dirigente unico.

**Sistemi
particolari
di esercizio**

11. L'Unità centrale competente può inoltre disporre, per linee a scarso traffico, l'adozione di altre specifiche norme atte a disciplinare la circolazione dei treni in deroga alle norme comuni.

12. Su determinate linee a traffico intenso, nella regolazione della circolazione treni interviene un *dirigente centrale* per coordinare l'operato dei dirigenti locali delle stazioni, in base alle apposite Disposizioni per il servizio con dirigente centrale.

13. In particolari situazioni d'impianto, determinate stazioni o determinati tratti di linea possono essere subordinati, agli effetti della circolazione treni, ad altre stazioni o posti di comando centralizzato. In tali casi, di norma, è omesso il presenziamento sul posto.

Le specifiche norme d'esercizio sono contenute nelle Disposizioni per l'esercizio in telecomando e nelle Istruzioni emanate dalle Unità centrali e/o periferiche interessate.

13 *bis*. La circolazione dei treni deve essere protetta da uno dei seguenti sistemi:

- sistema di controllo della marcia dei treni, di distanziamento e di segnalamento in cabina di guida (ERTMS/ETCS L2);
- sistema di controllo della marcia dei treni (SCMT);
- sistema di supporto della condotta dei treni (SSC).

A tal fine le linee devono essere attrezzate con uno dei sottosistemi di terra di tali sistemi; i treni devono essere attrezzati con i sottosistemi di bordo compatibili con i sottosistemi di terra presenti sulle linee da percorrere.

L'esercizio con tali sistemi deve svolgersi in conformità alle specifiche norme.

13 *ter*. Determinate linee sono munite di attrezzature atte a realizzare sistemi per il controllo della marcia dei treni, il distanziamento ed il segnalamento in cabina di guida dei rotabili (ERTMS/ETCS L2). Con questi sistemi la circolazione dei treni è regolata mediante la concessione di "Autorizzazioni al Movimento" definite nel Regolamento sui segnali. Tale concessione è vincolata in modo che ciascuna sezione di blocco non possa essere impegnata che da un treno per volta. Sui tratti di linea ove sono presenti i PdE la concessione dell'Autorizzazione al Movimento è vincolata dal Sistema in modo tale che fra due PdE gestiti dal Sistema possa esserci solo un treno per volta.

Nel tratto precedente al punto della linea in cui ha termine una Autorizzazione al Movimento in supervisione completa il sistema impone una velocità limitata. L'estensione del tratto ed il limite di velocità sono stabilite nelle Disposizioni per l'esercizio delle linee AC/AV ERTMS/ETCS L2.

Per l'esercizio di tali sistemi debbono essere osservate le specifiche norme contenute nelle Disposizioni per l'esercizio delle linee AC/AV ERTMS/ETCS L2.

Tali linee sono percorribili solo da treni attrezzati con apposite apparecchiature anch'esse rispondenti agli standard tecnico-funzionali del sistema interoperabile europeo di comando e controllo della marcia dei treni ERTMS/ETCS L2.

La circolazione dei treni con le apparecchiature ERTMS/ETCS L2 della cabina di guida in stato "Isolato" è ammessa con prescrizione di movimento e non superando la velocità di 60 km/h, solo:

- in caso di guasto di tali apparecchiature di bordo, allo scopo di liberare la linea, fino al successivo posto di servizio ove sia possibile il ricovero o l'uscita dalla linea, secondo le modalità previste nelle apposite Istruzioni;
- per determinate situazioni di guasto delle apparecchiature di terra, alle condizioni stabilite dall'Unità centrale competente, limitatamente al tratto di linea interessato dal guasto e per i treni già presenti nel tratto di linea.

Su tali linee la circolazione dei rotabili non attrezzati è ammessa, in regime di interruzione, per l'esecuzione di lavori, per il soccorso ai treni, per il trasferimento di rotabili in avaria o per corse prova autorizzate dall'Unità centrale competente.

13 *quater*. Sulle linee munite dei sottosistemi di terra SCMT e SSC, oltre ai mezzi attrezzati con sottosistemi di bordo compatibili con il sottosistema di terra e ai convogli in corsa prova (che circolano alle specifiche condizioni riportate nelle relative autorizzazioni), sono ammessi a circolare anche:

a) i treni non ancora attrezzati con il sottosistema di bordo compatibile con il sottosistema di terra, specificamente individuati da apposite direttive dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, purché, se circolanti su linee attrezzate con SCMT ed esercitate con il blocco elettrico a

correnti codificate (BAcc), siano muniti di apparecchiatura atta alla ripetizione continua dei segnali in macchina;

b) i treni composti da locomotive di manovra, che per esigenze tecniche devono essere trasferite presso l'impianto di manutenzione più vicino all'impianto nel quale prestano servizio, oppure da mezzi d'opera in possesso delle caratteristiche tecniche per circolare come treni, purché serviti da rotabili muniti di cabina di guida specificatamente individuati da apposite direttive dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie;

c) i treni formati da rotabili d'epoca;

d) i treni:

- delle ferrovie regionali che accedono a stazioni in comune con la rete gestita da RFI su binari dedicati o che percorrono tratti della rete gestita da RFI utilizzando specifici binari a doppio scartamento,
- che svolgono servizio sulle reti regionali e che percorrono anche tratti di linea gestiti da RFI, complessivamente non superiori a 100 km se attrezzati con SCMT, purché serviti da rotabili muniti di cabina di guida specificatamente individuati da apposite direttive dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

Fermo restando il divieto di circolazione su linee attrezzate con SCMT e BAcc per i treni di cui alla precedente lettera *a)* non muniti di apparecchiatura atta alla ripetizione continua dei segnali in macchina, i treni che circolino senza la funzione di ripetizione dei segnali in macchina attiva:

- nei casi di cui alle lettere *a)*, *c)* e *d)* non dovranno superare la velocità di 100 km/h e, nel percorrere bivi e posti o stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario, la velocità di 60 km/h. La limitazione a 100 km/h non si applica sulle linee attrezzate con SSC ai treni nei quali entrambi gli agenti di condotta siano in possesso di idonea patente e dei requisiti di conoscenza della linea, nonché ai treni attrezzati con un sottosistema di bordo non

coerente con il sottosistema di terra presente sul tratto di linea su cui si trova a circolare, purché il tratto da percorrere con sistema non coerente non sia superiore a 100 km e durante la marcia su tale tratto sia presente in cabina di guida un secondo agente di condotta o il capotreno;

– nei casi di cui alla lettera *b*) non dovranno superare la velocità di 60 km/h.

Ai treni di cui alle lettere *a*), *c*) e *d*) le limitazioni di velocità a 100 e a 60 km/h devono essere prescritte a cura dell'impresa ferroviaria nella stazione di origine; nella prescrizione devono essere elencate anche tutte le località di servizio dove deve essere rispettata la limitazione di velocità di 60 km/h.

Ai treni di cui alla lettera *b*) la limitazione di velocità a 60 km/h deve essere prescritta a cura dell'impresa ferroviaria, o nel caso di mezzi d'opera di RFI, da RFI stessa, nella stazione di origine.

In tutti i casi l'impresa ferroviaria dovrà inoltre comunicare al DM/DCO interessato i treni circolanti con le predette limitazioni di velocità.

I treni formati da rotabili d'epoca di cui alla precedente lettera *c*) devono rispettare anche le eventuali ulteriori norme di esercizio emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

Gli arrivi nelle stazioni comuni dei treni di cui alla precedente lettera *d*) devono avvenire su itinerari indipendenti da movimenti di altri treni, per disposizione di impianto oppure quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisca, con la disposizione a via libera dei segnali o nei casi previsti dalle norme vigenti, la completa indipendenza degli itinerari stessi (articolo 4, comma 14). Qualora ciò non fosse possibile, il treno dovrà essere fermato al segnale di protezione e gli dovrà essere imposta una limitazione di velocità a 30 km/h nel percorrere l'itinerario di arrivo. In tal caso il DM/DCO dovrà inoltre sospendere, per tutta la durata del movimento di ingresso del treno, i movimenti contemporanei di altri treni su itinerari non indipendenti che ammettono velocità superiore a 30 km/h.

Prescrizioni di movimento e tecniche

14. Sono *prescrizioni di movimento* tutti gli ordini e disposizioni di servizio inerenti l'utilizzo dell'infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni.

Sono *prescrizioni tecniche* tutti gli ordini e disposizioni di servizio che riguardano le caratteristiche, il carico e la circolabilità del materiale rotabile.

15. Le prescrizioni di cui al comma 14 che non risultano sull'orario di servizio devono essere comunicate al personale interessato:

a) con l'aspetto specifico dei segnali, con l'aspetto specifico delle segnalazioni in cabina di guida, per iscritto a mezzo degli appositi moduli (allegato III), con dispaccio o con comunicazione verbale registrata secondo le modalità previste dalle Disposizioni per l'esercizio in telecomando e dalle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni, se trattasi di prescrizioni di movimento;

b) per iscritto a mezzo di modulo di prescrizione, se trattasi di prescrizioni tecniche.

Quando dall'indicazione di un segnale fisso o per l'intervento di un dispositivo di consenso elettrico (1) si possa accertare tempestivamente ai fini della sicurezza che l'ordine dato sia stato regolarmente eseguito, l'ordine stesso può essere impartito verbalmente o, se dato per telefono, se ne può omettere la registrazione.

Ordini verbali riguardanti la circolazione dei treni possono essere inoltre ammessi per casi specifici contemplati dal presente Regolamento o dalle Istruzioni di servizio.

Prescrizioni ai treni

16. Salvo le diverse disposizioni del presente Regolamento, spetta al dirigente della stazione di origine del treno di impartire al personale del treno stesso le prescrizioni di movimento che lo riguardano fino alla stazione di arrivo o fino a quella dove è programmato il cambio del riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento. Le stazioni

(1) Agli effetti del presente Regolamento un consenso elettrico deve essere sempre occupabile (da rinnovarsi per ogni movimento di treno).

interessate devono pertanto comunicare, con apposito dispaccio, le prescrizioni di movimento occorrenti alla stazione di origine od a quella che effettua il cambio del riepilogo delle stesse e riceverne conferma. Per le prescrizioni di movimento a carattere permanente le anzidette comunicazioni saranno trasmesse una sola volta, salve le eccezioni specificatamente previste.

Determinate stazioni capotreno possono trasmettere in fac-simile i moduli contenenti le prescrizioni di movimento alla stazione di origine od a quella che effettua il cambio del riepilogo delle prescrizioni stesse, con le modalità stabilite dall'Unità centrale competente.

17. Salvo le diverse disposizioni del presente Regolamento, la stazione di origine del treno o quella che effettua il cambio del riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento, quando non abbia potuto provvedere direttamente o quando la necessità della prescrizione sia sopravvenuta dopo la partenza del treno, deve darne incarico con apposito dispaccio ad altra opportuna stazione, ricevendone conferma.

18. Spetta al personale addetto alla formazione dei treni o al capotreno, a seconda delle disposizioni stabilite per ogni singolo impianto dall'Impresa di appartenenza, compilare il bollettino di frenatura e composizione o il foglio di corsa sulle linee dove è in uso ed impartire al treno le occorrenti prescrizioni tecniche fino alla stazione di arrivo o fino a quella dove si cambia il bollettino di frenatura e composizione o il foglio di corsa. Spetta agli stessi agenti provvedere, durante il percorso, alla notifica delle prescrizioni tecniche nel caso di variazioni dei dati riguardanti il materiale rotabile.

19. È obbligo del macchinista di avvisare l'aiuto macchinista delle prescrizioni e disposizioni ricevute. Analogo obbligo compete al capotreno per quanto possa interessare il personale di scorta.

20. Quando il treno ha in testa più locomotive, la stazione dà le prescrizioni al macchinista della prima locomotiva di testa, il quale deve comunicarle ai macchinisti delle altre locomotive.

Quando il treno ha una locomotiva (attiva o trainante se stessa) in coda o intercalata, la stazione deve provvedere per le prescrizioni anche al macchinista di questa locomotiva. Se il treno ha in coda due locomotive, le prescrizioni sono date al macchinista della locomotiva contigua al treno, il quale deve comunicarle all'altro.

Nel caso in cui un convoglio di mezzi leggeri elettrici sia trainato da locomotiva (richiesta di soccorso od altro), le prescrizioni devono essere consegnate sia al macchinista della locomotiva che traina sia a quello che eventualmente resta in servizio sui mezzi leggeri per mantenere attive le motrici efficienti.

Art. 4

Itinerari e dispositivi di sicurezza

1. Per *binario di ricevimento o di stazionamento* si intende il binario, delimitato generalmente da due scambi estremi o da uno scambio ed un paraurti, sul quale il treno espleta il servizio di stazione.

Binario di ricevimento

2. L'*itinerario di arrivo* di un treno s'intende delimitato come segue:

Itinerario di arrivo

a) arrivo su binario di ricevimento provvisto di distinto segnale di partenza – l'itinerario si estende dal segnale di 1^a categoria di protezione fino al segnale di partenza (1);

b) arrivo su binario di ricevimento privo di segnale di partenza o con segnale di partenza comune ad altri binari – l'itinerario si estende dal segnale di 1^a categoria di protezione fino al primo ente (traversa limite, punta di deviatoio, paraurti di binario tronco, segnale di partenza) situato oltre il punto di normale fermata del treno di massima composizione ammesso a circolare sulla linea o, in mancanza di tale ente, fino all'anzidetto punto di normale fermata.

Quando il segnale di protezione è di 2^a categoria l'itinerario di arrivo ha inizio dal punto protetto dal segnale stesso.

2 *bis*. Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di protezione, gli itinerari di arrivo sono denominati e s'intendono delimitati come segue:

a) *Itinerario di arrivo esterno*

Si estende dal segnale di protezione esterno fino al successivo segnale di protezione interno.

(1) Nel caso che al segnale di partenza sia applicato il segnale di prosecuzione di itinerario, e questo risulti acceso, l'itinerario termina, in deroga a quanto previsto nel comma, al successivo segnale di partenza comune ad altro binario o fascio di binari.

b) Itinerario di arrivo intermedio

Si estende tra due segnali di protezione interni consecutivi.

c) Itinerario di arrivo interno

Si intende delimitato come segue:

- arrivo su binario di ricevimento provvisto di distinto segnale di partenza: l'itinerario si estende dal segnale di protezione posto subito prima del binario di ricevimento (o stazionamento) fino al primo (o unico) segnale di partenza successivo (1);

- arrivo su binario di ricevimento privo di segnale di partenza o con segnale di partenza comune ad altri binari: l'itinerario si estende dal segnale di protezione posto subito prima del binario di ricevimento (o stazionamento) fino al primo ente (traversa limite, punta di deviatore, paraurti di binario tronco, segnale di partenza) situato oltre il punto di normale fermata del treno di massima composizione ammesso a circolare sulla linea o, in mancanza di tale ente, fino all'anzidetto punto di normale fermata.

2 ter. Nelle stazioni poste su linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, gli itinerari di arrivo si estendono come nei precedenti commi 2 e *2 bis*, ma sono delimitati dai segnali fissi previsti su tali linee e definiti nel Regolamento sui segnali.

3. I deviatori dell'itinerario di arrivo devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno sul binario di ricevimento prestabilito.

Per l'arrivo del treno sul binario passante si devono inoltre disporre opportunamente, secondo le specifiche norme contenute nell'Istruzione per il servizio dei deviatori e nella Disposizione dei deviatori per il movimento dei treni, i deviatori compresi in una zona di sicurezza detta *zona di uscita*, oltre il termine degli itinerari definiti ai commi 2, *2 bis* e *2 ter*.

(1) Nel caso che al segnale di partenza sia applicato il segnale di prosecuzione di itinerario, e questo risulti acceso, l'itinerario termina, in deroga a quanto previsto nel comma, al successivo segnale di partenza comune ad altro binario o fascio di binari.

Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, tali norme devono essere adottate anche per i deviatori compresi nella zona di uscita, oltre il termine degli itinerari di partenza interni ed intermedi (comma 4bis, punti a) e b)).

4. *L'itinerario di partenza* di un treno si estende dal binario di ricevimento o di stazionamento fino alla piena linea.

**Itinerario
di partenza**

I deviatori dell'itinerario di partenza devono essere tempestivamente disposti in modo da assicurare l'inoltro del treno stesso sulla linea verso la quale è diretto.

Alla norma suddetta si fa eccezione per le stazioni, indicate in orario, munite di deviatori tallonabili a ritorno elastico, nelle quali il deviatoio di uscita viene dai treni impegnato di calcio in falsa posizione.

4 bis. Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di partenza, gli itinerari di partenza sono denominati e si intendono delimitati come segue:

a) *Itinerario di partenza interno*

Si estende dal binario di ricevimento (o di stazionamento) fino al successivo segnale di partenza interno o esterno.

b) *Itinerario di partenza intermedio*

Si estende da un segnale di partenza interno successivo al primo fino al successivo segnale di partenza interno o esterno.

c) *Itinerario di partenza esterno*

Si estende dal segnale di partenza esterno fino alla piena linea.

4 ter. Il termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea è così individuato:

a) sulle linee a semplice binario, sulle linee a doppio binario banalizzate e sulle linee non banalizzate, nelle stazioni munite del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale, dal segnale di protezione per gli arrivi in senso opposto;

b) sulle linee a doppio binario non banalizzate, nelle stazioni non munite del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale, dall'allineamento con il segnale di protezione per gli arrivi in senso opposto e dallo stesso segnale se l'inoltro del treno avviene sul binario illegale.

Per individuare il termine dell'itinerario di partenza, coincidente con l'inizio della piena linea, quando il segnalamento di protezione in senso opposto è plurimo, si deve fare riferimento al segnale di protezione esterno e, in tal caso, il termine dell'itinerario di partenza deve essere sempre segnalato sul terreno dall'apposita tabella di individuazione del termine dell'itinerario di partenza.

La stessa tabella deve essere applicata anche nelle stazioni prive di segnalamento di protezione plurimo quando, per caratteristiche di tracciato, risulta difficoltosa l'individuazione del termine dell'itinerario di partenza.

In casi particolari, le Unità periferiche interessate possono individuare il termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea, con un punto a valle dell'ultimo ente controllato dall'apparato di stazione, che dovrà essere segnalato sul terreno con l'apposita tabella di individuazione del termine dell'itinerario di partenza.

I suddetti criteri valgono anche per le località di servizio diverse dalle stazioni (bivi, posti di comunicazione, ecc.).

4 *quater*. Nelle stazioni poste su linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, gli itinerari di partenza si estendono come nei precedenti commi 4 e 4 *bis*, ma sono delimitati dai segnali fissi previsti su tali linee e definiti del Regolamento sui segnali.

Per individuare il termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea deve farsi riferimento al segnale imperativo di protezione per gli arrivi in senso opposto. Quando il segnalamento di protezione in senso opposto è plurimo si deve far riferimento invece al segnale imperativo di protezione esterno e, in tal caso, il termine dell'itinerario di partenza deve essere segnalato sul terreno dell'apposita tabella di individuazione del termine dell'itinerario di partenza, definita nel Regolamento sui segnali.

I suddetti criteri valgono anche per i bivi e per i posti di comunicazione.

Itinerario di transito 5. L'*itinerario di transito* di un treno senza fermata comprende i corrispondenti itinerari di arrivo e di partenza.

Indipendenza 6. I deviatori e le scarpe fermacarri sui binari laterali a quello percorso dal treno devono di regola essere disposti in modo da realizzare l'indipendenza dell'itinerario del treno stesso, i primi rispetto ad altri movimenti che possono svolgersi sul piazzale o a fughe accidentali di veicoli in sosta, e le altre rispetto a fughe di quest'ultimi, secondo specifiche norme stabilite dall'Unità centrale competente e contenute anche nell'Istruzione per il servizio dei deviatori.

7. Gli itinerari su deviazioni di scambi comportano per i treni le limitazioni di velocità indicate nella Prefazione Generale all'orario di servizio.

Itinerari devianti

8. Sono *fermascambi di sicurezza* i dispositivi di assicurazione dell'ago al contrago dei tipi esplicitamente designati dall'Unità centrale competente.

Fermascambi di sicurezza

Tutti i deviatoi delle stazioni inseriti sui binari percorsi dai treni viaggiatori, nonché tutti i deviatoi dei bivi, devono essere muniti di fermascambi di sicurezza.

In mancanza dei fermascambi di sicurezza, i deviatoi incontrati di punta dai treni devono essere presenziati e ai treni stessi deve prescriversi riduzione di velocità a 60 km/h. In caso di inefficienza dei fermascambi di sicurezza devono essere osservate le specifiche disposizioni previste dalle Istruzioni di servizio.

9. Il *collegamento di sicurezza* è un vincolo, meccanico o elettrico, tra gli organi per la manovra di un segnale e i deviatoi od eventuali altri meccanismi (chiusure di passaggi a livello, scarpe fermacarri, ecc.) interessati dal movimento comandato dal segnale stesso, tale da soddisfare le seguenti condizioni:

Collegamento di sicurezza

a) per disporre il segnale a via libera è necessario che i deviatoi e gli altri meccanismi interessati siano disposti e assicurati nella posizione voluta;

b) per rimuovere i deviatoi e gli altri meccanismi da questa posizione, occorre che il segnale sia ridisposto a via impedita.

9 *bis*. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, il collegamento di sicurezza è un vincolo d'impianto tra le apparecchiature atte alla concessione di una Autorizzazione al Movimento e gli enti interessati dal movimento autorizzato, tale da soddisfare le seguenti condizioni:

a) per la concessione dell'Autorizzazione al Movimento è necessario che gli enti interessati al movimento siano disposti ed assicurati nella posizione voluta;

b) per rimuovere gli enti da questa posizione occorre che la concessione dell'Autorizzazione al Movimento, relativa al tratto che interessa gli enti, sia stata annullata e, se il treno non ha ancora impegnato i deviatoi, revocata a bordo.

Il predetto collegamento è sempre integrato da un dispositivo di bloccamento degli enti che soddisfa alla seguente ulteriore condizione:

c) per rimuovere gli enti dalla posizione indicata al precedente punto a) occorre, altresì, che il treno si trovi in posizione tale da garantire che la rimozione stessa si effettui in condizioni di sicurezza.

10. I deviatoi sul binario di corsa, incontrati di punta dai treni e protetti da segnale di 1^a categoria preceduto da segnale di avviso, devono essere muniti di collegamenti di sicurezza con quest'ultimo segnale.

Quando tali collegamenti vengano eccezionalmente a mancare deve prescriversi ai treni interessati di non superare sugli scambi la velocità di 60 km/h, salve le ulteriori specifiche limitazioni.

11. Quando un binario tronco non adibito al ricevimento dei treni si dirama dal binario di corsa, il relativo deviatoio, se incontrato di punta dai treni in arrivo o da quelli in transito senza fermata, deve essere munito di collegamento di sicurezza con i segnali per l'itinerario corrispondente al binario di corsa.

Venendo a mancare l'anzidetto collegamento ai treni di cui sopra deve prescriversi marcia a vista e limitazione di velocità a 30 km/h in corrispondenza del deviatoio stesso.

**Deviatoi in
linea**

12. I deviatoi inseriti in linea e quelli che ne realizzano l'indipendenza da binari laterali devono essere muniti di fermascambio di sicurezza. I deviatoi in linea incontrati di punta dai treni devono essere muniti di collegamento di sicurezza con i segnali e, salva l'esistenza di dispositivi di controllo permanente a distanza stabiliti dall'Unità centrale competente, devono essere affidati alla sorveglianza di agente idoneo.

Venendo a mancare l'anzidetto collegamento si applicano le norme del comma 11. In mancanza del presenziamento e del controllo a distanza, ai treni interessati deve essere prescritto di fermare prima di impegnare i deviatoi e di oltrepassarli con cautela dopo accertata la loro regolare disposizione.

13. I deviatori non in esercizio possono essere muniti di particolari dispositivi di immobilizzazione degli aghi, stabiliti dall'Unità centrale competente. I deviatori così immobilizzati sono da considerarsi come normali giunzioni di rotaie.

**Dispositivi
di immobi-
lizzazione
degli
scambi**

Le modalità di utilizzazione di tali dispositivi sono contenute nelle apposite Istruzioni.

14. L'arrivo, partenza o transito di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno sono ammessi:

**Condizioni
di sicurezza
per i
movimenti
contempo-
ranei**

a) quando i treni percorrono itinerari di per se stessi indipendenti per disposizione di impianto;

b) quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisce, con la disposizione a via libera dei segnali o nei casi previsti nelle apposite Istruzioni, la completa indipendenza degli itinerari.

14 bis. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, l'arrivo, la partenza o il transito di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno sono ammessi:

a) quando i treni percorrono itinerari di per se stessi indipendenti per disposizione d'impianto;

b) quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisce, con la concessione di Autorizzazione al Movimento da parte del sistema in supervisione completa o con marcia a vista, la completa indipendenza degli itinerari.

15. In determinate stazioni, stabilite d'accordo fra le Unità periferiche interessate, è ammesso l'arrivo di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno, pur essendo convergenti gli itinerari relativi, quando siano soddisfatte tutte le condizioni di sicurezza seguenti:

- il punto di convergenza (traversa limite dello scambio o dell'attraversamento) sia protetto da segnale di partenza a via impedita, preceduto da avviso, distinto per binario ed ubicato a distanza di almeno 100 metri dal punto stesso, salvo casi di distanze inferiori col minimo di 50 metri, individuati sulla base di specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente;

- gli impianti della stazione siano muniti di collegamenti di sicurezza i quali, con la disposizione a via libera dei segnali o nei casi previsti dalle apposite Istruzioni, garantiscono l'indipendenza degli itinerari, fatta eccezione soltanto per il punto di convergenza protetto come al precedente capoverso;

- nel tratto di arrivo compreso fra il segnale di 1^a categoria di protezione e quello di partenza a via impedita, la pendenza media del binario non sia superiore al 6 per mille in discesa.

15 *bis*. Nelle stazioni ubicate su linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 è ammesso l'arrivo di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno, pur essendo convergenti gli itinerari relativi, quando siano soddisfatte tutte le condizioni di sicurezza seguenti:

- il punto di convergenza sia protetto da segnale imperativo di partenza, definito nel Regolamento sui segnali ed ubicato ad almeno 100 metri dal punto stesso;

- gli impianti di stazione siano muniti di collegamenti di sicurezza i quali, con la concessione di Autorizzazione al Movimento da parte del sistema, in supervisione completa o con marcia a vista, garantiscono l'indipendenza degli itinerari fatta eccezione soltanto per il punto di convergenza protetto come al precedente alinea;

- nel tratto di arrivo compreso fra il segnale imperativo di protezione e quello di partenza, la pendenza media del binario non sia superiore al 6 per mille in discesa.

**Disposizioni
speciali**

16. Particolari disposizioni locali possono essere impartite dalle Unità periferiche interessate per regolare l'ingresso dei treni incrocianti nelle stazioni che si trovassero in condizioni eccezionali (forti pendenze, gallerie attigue, ecc.)

Art. 5

Servizio scambi e segnali

1. I deviatori devono assicurarsi del buono stato e del regolare funzionamento degli scambi e dei meccanismi compresi nelle zone di giurisdizione, rispettando i criteri e le modalità previsti dall’Istruzione per il servizio dei deviatori.

**Visita agli
impianti**

2. Ad ogni cambiamento o modificazione dell’orario generale il Capo Reparto Territoriale Movimento di ciascuna stazione stabilisce per i singoli treni, su apposito prospetto, il binario di ricevimento, partenza o transito, che potrà essere modificato all’occorrenza dal dirigente movimento.

**Programma
degli
itinerari**

Per alcune grandi stazioni si ammette che nel prospetto anzidetto venga indicato il fascio di binari anziché il singolo binario di ricevimento; in tale caso il dirigente movimento dovrà precisare tempestivamente al personale di stazione il binario assegnato a ciascun treno.

3. Per ogni movimento di treno in stazione il dirigente deve tempestivamente provvedere per la predisposizione dell’itinerario, integrato, agli effetti del presente articolo, dalla zona di uscita di cui all’art. 4, comma 3.

**Predispo-
sizione e
libertà
degli
itinerari**

4. Chi effettua in tutto o in parte la predisposizione dell’itinerario deve constatare la regolare posizione e assicurazione dei deviatori interessati, in relazione ai dispositivi in opera sugli scambi stessi, nonché degli altri enti a lui affidati e, nell’ambito del settore di giurisdizione, deve acquisire la certezza che nessun rotabile su binario ostacoli il passaggio del treno. L’accertamento suddetto può essere effettuato a mezzo di appositi dispositivi di controllo a distanza (circuiti di binario).

Nel caso in cui un circuito di binario risulti occupato, la visita sul posto per accertarne la libertà può essere omessa, secondo quanto previsto dalle specifiche Istruzioni di servizio. Venendo a mancare il predetto accertamento, l’operatore competente deve autorizzare il movimento del treno, sull’itinerario comprendente il circuito di binario che risulta occupato, con segnale a via impedita e con marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h.

5. Inoltre chi effettua in tutto o in parte la predisposizione dell'itinerario deve, in relazione all'organizzazione del servizio esistente nell'impianto e fino ai limiti della visuale libera nell'espletamento delle proprie mansioni, accertare che nessun impedimento od ostacolo di qualsiasi genere si trovi sull'itinerario.

6. Chi effettua o sorveglia direttamente qualsiasi operazione suscettibile di creare ostacoli sui binari percorsi dai treni, è tenuto ad adottare preventivamente tutte le cautele stabilite dalle disposizioni regolamentari o richieste dalle circostanze di fatto.

7. La conferma di predisposizione di un itinerario o parte di esso viene fornita con la diretta consegna delle chiavi di scambi, con comunicazione registrata, con apposito consenso elettrico o con le altre modalità stabilite dalle Istruzioni di servizio e comporta implicitamente anche la conferma della regolare assicurazione degli scambi interessati, nonché della libertà dell'itinerario ai sensi dei commi 4 e 5.

8. L'organizzazione del servizio deve determinare quali posti, oltre quelli direttamente interessati alla predisposizione degli itinerari, siano da preavvisare per ogni movimento di treno, anche agli effetti della sospensione di movimenti di manovra che potrebbero interferire con i movimenti dei treni stessi.

**Manovra
segnali fissi
e
movimenti
di treni** 9. Salvi i casi specifici previsti dal presente Regolamento o dalle Istruzioni di servizio, i segnali fissi delle stazioni e sono normalmente disposti a via impedita.

10. Il dirigente che manovra un segnale a via libera, od ordina comunque il movimento di un treno, deve preventivamente accertare che sia stato regolarmente predisposto l'itinerario voluto provvedendo ai diretti controlli, oppure ricevendone conferma dagli altri agenti interessati ai sensi del comma 7.

11. Se la manovra dei segnali è affidata ad altri posti di servizio, non occorre la conferma di cui al comma 10 quando, con opportuni collegamenti di sicurezza, l'itinerario risulti vincolato a mezzo di distinto consenso elettrico sui segnali trasmesso dal dirigente, oppure quando l'itinerario di partenza risulti vincolato da appositi segnali, la cui indicazione sia tempestivamente controllabile dal dirigente stesso.

12. Per l'apertura di segnali affidati ad altro posto di servizio, il dirigente, eseguiti gli accertamenti di sua spettanza in relazione all'organizzazione vigente nell'impianto, deve dare ordine di volta in volta con dispaccio all'agente interessato.

Non occorre la registrazione dell'ordine di apertura:

- quando il segnale sia vincolato a distinto consenso elettrico da parte del dirigente;

- quando si tratti di appositi segnali di partenza, vincolanti l'itinerario, la cui indicazione sia tempestivamente controllabile dal dirigente;

- nel caso di cui al comma 16.

13. Chi ha disposto a via libera un segnale deve manovrarlo o controllarne il ritorno a via impedita appena esso sia stato oltrepassato dal treno.

14. Le specifiche modalità da eseguirsi per la visita agli impianti, per gli accertamenti della regolarità e libertà degli itinerari e per la manovra dei segnali, in relazione alle caratteristiche dei dispositivi in opera e delle organizzazioni di servizio, formano oggetto dell'apposita Istruzione per il servizio dei deviatori.

**Istruzione
per il
servizio dei
deviatori**

15. Nelle stazioni stabilite dalle Unità periferiche interessate i compiti e controlli relativi alla predisposizione e libertà degli itinerari sul piazzale possono essere affidati in tutto o in parte, anziché al dirigente, ad un agente denominato *apposito incaricato* che espleta le sue mansioni in base al programma di itinerari stabilito per la stazione.

**Apposito
Incaricato**

Le attribuzioni dell'apposito incaricato ed i suoi rapporti con il dirigente sono determinati dall'Istruzione per il servizio dei deviatori.

16. Quando la manovra dei segnali è affidata ad un apposito incaricato, l'ordine di apertura può essere impartito a quest'ultimo dal dirigente con comunicazione non registrata, sempre che al dirigente stesso non resti attribuita, a titolo esclusivo, la diretta esecuzione di accertamenti su una determinata parte dell'itinerario.

Modifica di itinerari già predisposti

17. Di regola, non devono essere modificati gli itinerari dei treni quando sono già state manovrate le leve dei relativi segnali, anche se questi ultimi non si sono ancora disposti a via libera. Quando si verifichi eccezionalmente tale necessità, occorre l'esplicito ordine del dirigente, secondo le procedure stabilite nell'Istruzione per il servizio dei deviatori.

Guasto ai segnali

18. In caso di guasto ai segnali o di movimenti di treni con segnali a via impedita, devono essere osservate le specifiche disposizioni previste dal Regolamento sui segnali e dalle specifiche Istruzioni di servizio.

Il dirigente che debba provvedere alla partenza di un treno con il segnale di partenza a via impedita per guasto od altra causa, completati gli obblighi di competenza, deve dargli opportuna prescrizione utilizzando uno degli appositi moduli; al treno deve comunque essere prescritto di osservare la marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario interessato. Se la circolazione del treno è regolata col regime del blocco telefonico, sul modulo deve essere indicato anche il numero del relativo dispaccio di via libera.

La prescrizione non occorre quando, per la partenza del treno, il dirigente possa avvalersi del segnale di avanzamento o di avvio; quest'ultimo deve essere utilizzato solo quando esiste la via libera di blocco elettrico.

Guasto ai segnali su linee AV/AC

18 *bis*. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, nel caso di mancata disposizione a via libera del segnale virtuale di protezione e partenza oppure nel caso di mancata concessione da parte del Sistema di Autorizzazione al Movimento ad un treno, pur essendo i segnali virtuali di protezione e partenza a via libera oppure i segnali virtuali di avanzamento o di avvio attivati a luce fissa, al treno stesso deve essere prescritto di osservare la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato; qualora le caratteristiche dei deviatori lo consentano e sia possibile acquisire la certezza della libertà

dell'itinerario stesso e, nel caso dei segnali imperativi di partenza oppure del segnale imperativo di protezione di un bivio o posto di comunicazione, sia possibile accertare anche la libertà del tratto di linea fino al successivo posto di servizio o fino al successivo segnale imperativo di PdE o fino al successivo segnale di confine, al treno deve essere prescritto di non superare la velocità di 60 km/h.

Le modalità da osservare per i movimenti dei treni sono contenute nelle Disposizioni per l'esercizio in telecomando.

19. Nelle stazioni poste su linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, prive di segnali fissi luminosi, la concessione o meno del consenso al Sistema in relazione alle condizioni di impianto esistenti, per autorizzare il movimento dei treni in base all'itinerario predisposto dal dirigente, viene evidenziata sul quadro luminoso dell'apparato mediante apposite segnalazioni definite "segnali virtuali".

**Segnali
virtuali
su linee
AV/AC**

Sono previsti segnali virtuali di protezione, di partenza, di avanzamento e di avvio.

I segnali virtuali di protezione e di partenza sono normalmente a via impedita e si dispongono a via libera dopo la predisposizione del relativo itinerario; essi si ridispongono automaticamente a via impedita all'atto dell'occupazione dell'itinerario.

La concessione del consenso viene effettuata d'impianto dopo la predisposizione dell'itinerario da parte del dirigente.

Per la formazione degli itinerari valgono le norme previste dall'Istruzione per il servizio dei deviatori e dall'Istruzione per l'esercizio degli apparati centrali computerizzati su linee AC/AV con ERTMS/ETCS L2.

Art. 6

Arrivo, partenza e percorso dei treni

1. La velocità di corsa di ciascun treno in ogni tratto della linea deve essere di regola quella assegnatagli dall'orario, salvo i casi in cui il presente Regolamento o le altre norme di cui all'art. 1 comma 1 prevedano diversamente. In ogni caso non

**Velocità e
rispetto
dell'orario**

devono essere superati i limiti stabiliti dalla Prefazione Generale all'orario di servizio.

Salvi i casi specifici previsti dal presente Regolamento od autorizzati dall'Unità centrale competente, un treno non deve giungere, partire o transitare da una stazione od altra località di servizio prima dell'ora stabilita e deve rispettare le fermate prescritte.

**Obblighi
del personale
di condotta
nelle
stazioni**

2. Il macchinista deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, senza oltrepassare il termine dell'itinerario d'arrivo (art. 4/2, 2bis), salvo specifica prescrizione nei casi espressamente indicati dall'Unità centrale competente.

3. Il macchinista di un treno che sia stato fermato al segnale di protezione di una stazione disposto a via impedita, dopo l'apertura di questo deve procedere lungo l'itinerario di arrivo o di transito non superando la velocità di 30 Km/h sugli scambi.

Il macchinista può riprendere la corsa, senza la suddetta limitazione di velocità quando:

a) nelle stazioni munite di doppio segnalamento di protezione e partenza, venga disposto a via libera per il transito, la luce o l'ala alta di un segnale di protezione a candelieri e, sulle linee esercitate con il regime di blocco elettrico, anche quando venga disposta a via libera per il transito la luce o l'ala di un segnale semplice di protezione;

b) il segnale sia integrato da segnalazione ausiliaria di limite di velocità attiva. In tale evenienza, dovrà essere rispettata la velocità indicata dalla segnalazione ausiliaria;

c) il treno sia attrezzato con apparecchiature speciali di controllo della marcia del treno stabilite dall'Unità centrale competente e le stesse siano inserite ed efficienti. In questo caso dovranno essere rispettate le specifiche norme.

Le disposizioni del presente comma vanno osservate anche nelle fermate protette da segnali.

4. Nelle stazioni di incrocio notificato (art. 9, comma 14), il macchinista di un treno avente fermata deve considerare il binario di ricevimento ingombro all'uscita (comma 13).

5. Partendo da una stazione, il personale di macchina delle locomotive di testa deve assicurarsi del regolare inoltro del treno in base alle indicazioni fornite dai segnali fissi.

Quando ciò non sia possibile (partenza con segnale a via impedita, mancanza segnale di partenza, ecc.), il macchinista deve arrestare prontamente il treno qualora lo stesso venga indebitamente inoltrato su un binario di linea diverso da quello che deve essere percorso.

6. L'arrivo, la partenza ed il transito dei treni nelle stazioni devono essere, di regola, presenziati in punto opportuno dal dirigente, che deve anche accertarne la completezza.

Per accertare che i treni in arrivo siano completi, quando non abbia la possibilità di provvedervi di persona, il dirigente può avvalersi del personale dipendente e di personale anche non dipendente, purché debitamente istruito dal dirigente medesimo, secondo quanto previsto dalle apposite Istruzioni.

Il dirigente può essere esonerato dal presenziamento o dall'accertamento della completezza dei treni o da entrambi gli obblighi, in relazione all'esistenza di determinate attrezzature o per particolari situazioni di impianto, in base ai criteri stabiliti nell'Istruzione per il servizio dei deviatoi.

Non occorre che il dirigente accerti la completezza dei treni, se questi sono composti con materiale rotabile avente particolari caratteristiche, secondo quanto stabilito dall'Unità centrale competente.

7. La partenza dei treni può essere ordinata dal dirigente o, in determinate situazioni dal capotreno, i quali, prima del licenziamento, in relazione ai compiti affidatigli e per quanto possibile, devono accertare che il convoglio sia in condizione di partire.

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, la partenza dei treni avviene d'iniziativa del personale di condotta, dopo il segnale di "pronti" del capotreno secondo quanto previsto dal

**Obblighi
del personale
di stazione
e di
accompagnamento
dei treni**

Regolamento sui segnali. All'occorrenza il dirigente movimento può intervenire direttamente per il licenziamento del treno, previa consegna di apposita prescrizione al personale di condotta (1) e con avviso verbale al capotreno.

Il personale addetto alla formazione dei treni ed il capotreno devono accertare, secondo le attribuzioni loro conferite dalle apposite Istruzioni, che il treno si trovi nelle condizioni di sicurezza richieste per quanto riguarda il computo della frenatura, le caratteristiche, il carico e la circolabilità dei rotabili.

8. Il licenziamento dei treni può essere affidato al capotreno nelle seguenti situazioni:

a) nelle località di servizio non presenziate da dirigente di movimento;

b) in determinate stazioni presenziate da dirigente movimento e ubicate su linee a doppio binario, purché, si verificino le seguenti condizioni:

- il binario da cui avviene la partenza sia dotato di segnale di partenza, che, se comune a più binari, deve essere integrato da segnale sussidiario di partenza o da segnale basso luminoso o da indicatore basso di partenza distinti e riferiti al binario da cui avviene la partenza medesima;

(1) A.....vostro treno licenziato dal dirigente.

- il segnale di partenza si disponga a via libera, e, se esso è comune a più binari, anche l'eventuale segnale sussidiario di partenza si disponga a via libera oppure il segnale basso o l'indicatore basso di partenza di cui al precedente alinea forniscano l'aspetto specificamente previsto dal Regolamento sui segnali;

- la manovra del segnale di partenza sia fatta direttamente dal dirigente, oppure sia vincolata a distinto consenso elettrico o a specifico ordine registrato del dirigente medesimo;

- esistano collegamenti di sicurezza che vincolino tutto l'itinerario che deve essere percorso dal treno. In caso di segnale di partenza comune a più binari, le Unità periferiche interessate possono derogare da tale condizione purché la manovra del segnale basso o dell'indicatore basso avvenga come stabilito dal precedente alinea;

c) in determinate stazioni presenziate da dirigente movimento e ubicate su linee a semplice binario, purché, in aggiunta alle condizioni di cui al punto b), esista il blocco elettrico.

I binari delle stazioni presenziate da dirigente, su cui è previsto il licenziamento dei treni da parte del capotreno, devono essere indicati nell'orario di servizio, specificando quelli muniti di segnale di partenza comune.

8 bis. In caso di partenza con segnale a via impedita da binari ove è previsto il licenziamento dei treni da parte del capotreno, anche nelle stazioni presenziate da dirigente al licenziamento dei treni può provvedere il capotreno in una delle seguenti condizioni:

- sia stato attivato il segnale di avanzamento o di avvio;
- sia stata praticata al treno, oltre alle altre occorrenti prescrizioni, anche quella relativa alla specifica autorizzazione per il licenziamento da parte del capotreno (1).

La suddetta procedura non è consentita nei casi di cui al comma 8 *quater*.

(1) « A.....vostro treno licenziato dal capotreno»

8 *ter.* In caso di segnale di partenza distinto per binario, quando esistano le condizioni di cui al comma 8 e il segnale non è visibile, ma esista l'indicatore alto di partenza, al licenziamento del treno può provvedere il capotreno solo se l'indicatore è acceso.

Analogamente può provvedere il capotreno in caso di segnale di partenza comune a più binari, solo se il segnale basso o l'indicatore basso di partenza forniscono l'aspetto specifico previsto dal Regolamento sui segnali.

Il dirigente deve intervenire per il licenziamento dei treni senza capotreno, qualora il personale di macchina, stando sulla locomotiva, non sia in condizioni di accertare:

— in caso di segnale distinto per binario, l'aspetto di tale segnale o l'accensione del relativo indicatore alto;

— in caso di segnale comune a più binari, l'aspetto del segnale sussidiario di partenza o l'aspetto specifico del segnale basso o dell'indicatore basso di partenza.

Il dirigente che debba licenziare un treno deve confermare verbalmente al macchinista la disposizione a via libera del segnale di partenza quando tale segnale non è visibile in locomotiva dal macchinista e questi non possa avvalersi dell'indicatore alto di partenza o del segnale sussidiario di partenza né dell'aspetto specifico del segnale basso o dell'indicatore basso di partenza.

Ulteriori incombenze del capotreno e del macchinista in casi di mancanza di visibilità dei segnali relativi alla partenza di un treno sono stabilite nelle apposite Istruzioni.

8 *quater.* Il dirigente deve intervenire direttamente per licenziare il treno previa consegna di apposita prescrizione (1), nei seguenti casi:

— treni con marcia privilegiata;

— treni con trasporti eccedenti la sagoma con divieto d'incrocio in linea;

— treni circolanti su tratto esercitato a binario unico di linea a doppio binario (art. 19);

(1) «A..... vostro treno licenziato dal dirigente»

— sulle linee a semplice binario ogni qualvolta il treno da licenziare non sia distanziato col solo blocco elettrico fino al posto di servizio limitrofo;

— ogni qualvolta sia necessario per situazioni contingenti.

8 *quinquies*. Qualora il dirigente preveda che, in relazione al posto occupato dal capotreno, il licenziamento da parte di quest'ultimo possa riuscire difficoltoso ai fini della tempestiva partenza del treno, deve provvedere direttamente al licenziamento previa intese verbali col capotreno ed il macchinista.

9. Nelle stazioni i treni devono, di regola, essere ricevuti sul binario di corsa o, quando vi abbiano fermata, su quello che risulta più adatto al servizio, tenuto anche conto della composizione dei treni stessi.

Binari di ricevimento

10. Quando un treno debba percorrere un binario deviato e la velocità con la quale devono essere impegnati i deviatoi non risulti già imposta dalle indicazioni dei segnali fissi o dall'orario di servizio, se ne deve dare avviso al personale di macchina ed al capotreno.

La stazione interessata dà l'incarico di praticare tale avviso ad una precedente stazione di fermata, la quale deve confermare. Mancando la possibilità dell'avviso o la conferma, il treno deve essere ricevuto previa fermata al segnale di protezione.

11. Il macchinista di un treno, che debba d'iniziativa osservare la marcia a vista o che ne abbia ricevuto specifico ordine, deve procedere in modo da poter fermare prontamente il treno stesso nel tratto di visuale libera appena se ne manifesti il bisogno (presenza di eventuali rotabili od ostacoli fissi in genere) senza mai superare la velocità di 30 Km/h.

Marcia a vista

Tra gli obblighi derivanti dalla marcia a vista non rientra il controllo specifico della posizione dei deviatoi incontrati. Tale controllo, quando richiesto, deve essere espressamente ordinato con prescrizione o con l'aspetto specifico dei segnali.

Nelle prescrizioni di marcia a vista devono essere sempre indicati il tratto o la località in corrispondenza dei quali essa va rispettata nonché, possibilmente, il motivo.

**Marcia a
vista nelle
stazioni**

12. Di norma, nell'ambito delle stazioni la marcia a vista può essere prescritta:

- sul binario di ricevimento (art. 4 comma 1);
- in arrivo (itinerario di cui all'art. 4 commi 2 e 2bis);
- in uscita (itinerario di cui all'art. 4 commi 4 e 4bis);
- nella stazione (itinerario di cui all'art. 4 comma 5).

Quando un treno debba, per un qualsiasi motivo, procedere con marcia a vista nell'ambito di una stazione, il dirigente deve farlo avvisare da precedente stazione con il dispaccio:

FORMULA N. 5 - PRESCRIVERETE TRENO ... MARCIA A VISTA SUL BINARIO DI RICEVIMENTO DI ... (*oppure* IN ARRIVO A ... *oppure* IN USCITA DA *oppure* NELLA STAZIONE DI ... *ecc.*) PER ... (*motivo*).

La stazione che riceve l'incarico deve provvedere per la corrispondente prescrizione al treno e confermare con il dispaccio:

FORMULA N. 6 - TRENO ... AVVISATO MARCIA A VISTA ... (*precisare il tratto come da ordine ricevuto con formula n. 5*).

In mancanza della conferma, il treno deve essere fatto avanzare con il segnale di protezione a via impedita.

12 bis. Nelle località di cui ai commi 6bis, 7 e 8 dell'art. 2, anche se presenziate da dirigenti movimento, il ricevimento previa fermata al segnale di protezione impone al treno il rispetto dell'eventuale limite di velocità prescritto dal Regolamento sui segnali.

Se un treno deve percorrere con marcia a vista una di tali località, presenziata da dirigente movimento, e questi non ha ricevuto conferma della relativa prescrizione, il treno stesso va fatto avanzare con segnale di protezione a via impedita.

**Ostacolo
sul binario
di ricevi-
mento**

13. Costituisce ingombro un qualsiasi ostacolo posto prima del o sul binario di ricevimento, oppure all'uscita di esso a meno di 50 o 100 metri oltre il termine dell'itinerario di arrivo di cui rispettivamente all'art. 4 commi 2 a), 2 bis a), 2 bis b) e 2 bis c) primo alinea o all'art. 4 commi 2 b) e 2 bis c) secondo alinea, salvo specifiche deroghe previste dalle Istruzioni di servizio.

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, costituisce ingombro all'uscita del binario di ricevimento qualsiasi ostacolo posto a meno di 100 metri oltre il termine dell'itinerario di arrivo.

Per indicare l'ingombro deve essere esposto, a seconda dei casi, un segnale di arresto a mano a 100 metri dall'ostacolo oppure in corrispondenza dello stesso. Se trattasi del paraurti di binario tronco è sufficiente che questo sia munito di segnale di arresto.

Salvo i casi di cui al comma 14, i treni che devono entrare in stazione sul binario di ricevimento ingombro anche solo all'uscita o tronco con paraurti, nei limiti anzidetti, devono essere avvisati con prescrizione di movimento scritta a mezzo degli appositi moduli o con dispaccio, del ricevimento su binario ingombro o tronco (1) e ricevuti con il segnale di protezione a via impedita oppure, sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, ricevuti con Autorizzazione al Movimento con apposita prescrizione di movimento scritta a mezzo degli appositi moduli o con dispaccio. In tal caso, non deve essere utilizzato il segnale di avanzamento e il segnale d'arresto deve essere posto in corrispondenza dell'ostacolo. Analoga procedura deve essere adottata quando l'ingombro si trova prima del binario di ricevimento e un treno debba eccezionalmente essere ricevuto in stazione (2); in quest'ultimo caso l'ostacolo deve essere sempre protetto con il segnale di arresto a mano a 100 metri.

14. I treni possono essere ricevuti con il segnale di protezione a via libera e l'avviso di cui al precedente comma non occorre:

a) nelle stazioni di testa indicate come tali nell'orario di servizio rispetto al paraurti di binario tronco;

b) nel caso di cui al comma 4 per ingombro all'uscita;

c) quando il treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale di protezione previsto dal Regolamento sui segnali per ingresso su binario ingombro o corto.

In quest'ultimo caso il segnale, di arresto a mano può essere presentato in corrispondenza dell'ostacolo.

(1) «A..... sarete ricevuti su binario di ricevimento ingombro (o *tronco*)»

(2) «A..... sarete ricevuti su itinerario con ingombro prima del binario di ricevimento»

In determinate stazioni di testa individuate dalle Unità periferiche interessate ed indicate nell'orario di servizio, nelle quali esistono idonee condizioni di illuminazione e limitatamente ai periodi in cui la nebbia è considerata fenomeno eccezionale, per i treni ricevuti con l'aspetto specifico di cui al punto c), il segnale di arresto a mano in corrispondenza dell'ostacolo può essere omesso a condizione che l'ingombro sia costituito esclusivamente da mezzi di trazione, da carrozze o carri con sagoma chiusa.

14 *bis*. Nelle stazioni di testa indicate come tali nell'orario di servizio, rispetto al paraurti del binario tronco i treni devono essere ricevuti a velocità non superiore a 60 km/h. Tale restrizione deve essere imposta dal segnalamento o dall'orario di servizio.

Il personale di condotta in arrivo nelle predette stazioni con un treno non protetto dai sistemi ETCS/SCMT/SSC, salvo limitazioni di velocità più restrittive, non deve superare la velocità di 30 km/h, indipendentemente dalle indicazioni del segnalamento e dell'orario di servizio.

15. *Soppresso.*

Passaggi a livello

16. I passaggi a livello custoditi devono essere normalmente impegnati dai treni con i relativi mezzi di protezione in posizione di chiusura. La chiusura viene effettuata sull'effettiva marcia dei treni con l'osservanza delle norme contenute nell'Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello.

17. Il macchinista che abbia ricevuto ordine di marcia a vista in corrispondenza di un passaggio a livello deve fischiare ripetutamente nell'avvicinarsi ad esso e procedere in modo da poter arrestare tempestivamente il treno al presentarsi di un qualsiasi ostacolo sul passaggio a livello stesso, non superando la velocità di 4 Km/h nell'impegnarlo con la testa del convoglio.

Nella prescrizione di marcia a vista in corrispondenza di un passaggio a livello deve essere sempre indicata la progressiva del passaggio a livello stesso o il numero dell'eventuale segnale permissivo di blocco automatico posto a protezione del o dei P.L..

Arresto di treni non aventi fermata

18. Un dirigente, che debba arrestare nella propria stazione un treno non avente fermata, deve attenersi alle norme del Regolamento sui segnali.

I dirigenti movimento, su autorizzazione del Referente accreditato dell'Unità periferica interessata, possono ordinare ai treni la fermata in altre stazioni, oltre quelle previste dall'orario, per esigenze di servizio dei treni stessi.

Il dirigente movimento, che ordina ad un treno la fermata anormale in una stazione, deve indicarne il motivo ed avvisare per iscritto la stazione stessa.

19. Quando un treno è in ritardo il dirigente deve procurare di sopprimere nella propria stazione e nei posti intermedi fino alla stazione successiva, la fermata d'orario o prescritta che non occorra per il servizio viaggiatori e non sia altrimenti necessaria, dandone incarico ad una precedente stazione di fermata con il dispaccio:

Soppressione delle fermate

FORMULA N. 7 - SOPPRIMETE FERMATA TRENO ... A ...

La stazione che riceve l'incarico provvede ad avvisare il treno (1).

Una fermata d'orario, oppure prescritta e già partecipata alla stazione in cui deve avvenire, non può essere soppressa che su esplicito ordine di quest'ultima.

Prima di disporre per la soppressione di fermata in un posto intermedio, il dirigente deve sempre darne comunicazione registrata all'impianto interessato.

20. Nei casi in cui non sia stato possibile far preavvisare un treno di non effettuare una fermata d'orario o prescritta, il dirigente può all'occorrenza evitarne il completo arresto non facendo esporre il segnale d'arresto a mano, disponendo il segnale di partenza a via libera laddove esista e ordinando tempestivamente al macchinista, mediante la paletta di comando, la ripresa della corsa.

Fermata ridotta

Per un treno viaggiatori anche se non ordinario, la procedura su descritta è applicabile alle sole fermate escluse dal servizio pubblico per indicazione d'orario, o prescritte non per servizio viaggiatori.

Nelle stazioni sede d'incrocio notificato valgono le norme di cui all'art. 9 comma 12-b).

21. Nell'orario di determinati treni viaggiatori possono essere previste, in alcune località, fermate facoltative da effettuarsi con le modalità stabilite dal Regolamento sui segnali e dalla Prefazione Generale all'orario di servizio,

Fermata facoltativa

(1) *Soppressa fermata a ...*

solo quando siano richieste da viaggiatori in arrivo od in partenza.

Le fermate facoltative vengono indicate sull'orario di servizio con apposito segno convenzionale.

**Arresto
della
circola-
zione**

22. Sulle linee esercitate col blocco automatico o col blocco conta-assi il dirigente che non possa per qualsiasi impedimento ricevere in stazione un determinato treno, oppure più treni successivi ad un determinato treno, deve subito darne il relativo ordine alle stazioni limitrofe interessate con comunicazione verbale.

Il dirigente che riceve l'ordine suddetto deve confermare con il dispaccio:

FORMULA N. 9 - PER ... (MOTIVO) INTESO DIVIETO DI INVIO TRENO ... (*oppure*: TRENI SEGUENTI TRENO ...).

Se il treno (od uno dei treni) di cui sopra fosse già partito, il dirigente deve informare verbalmente la stazione che ha dato l'ordine e, se del caso, darà l'inteso di cui sopra per i treni seguenti il treno partito.

La stazione che ha imposto il divieto, quando le cause di esso siano cessate, autorizza le stazioni interessate col dispaccio:

FORMULA N. 10 - INVIATE LIBERAMENTE TRENO ... (*oppure*: TRENI).

Con modalità analoghe può regolarsi ciascun dirigente, anche sulle linee esercitate con altro regime, ogni qualvolta egli, in base alle circostanze di fatto, lo ritenga necessario.

**Rallenta-
menti**

23. Quando occorra istituire in linea o in una località di servizio (1) un rallentamento non indicato nell'orario di servizio (2) o notificare lo spostamento di un rallentamento già istituito (3), il Capo Reparto Esercizio Infrastrutture ne dà tempestiva comunicazione con l'indicazione di tutti gli estremi necessari, al Capo Reparto Territoriale Movimento a mezzo di apposito modulo. Per l'identificazione del tratto di linea su cui è istituito un rallentamento, devono prendersi a riferimento stazioni, posti di movimento, bivi, posti di comunicazione, posti di passaggio tra il doppio ed il semplice binario.

(1) Devono considerarsi interessanti anche una località di servizio, i rallentamenti compresi, in tutto od in parte, fra i segnali di protezione che delimitano la località stessa.

(2) Non possono essere indicati nell'orario di servizio i rallentamenti posti sulle linee banalizzate oppure su quelle non banalizzate a doppio binario quando interessanti un solo binario.

(3) I rallentamenti possono essere fissi o spostabili: nel secondo caso, quando lo spostamento supera i tre chilometri (o i quattro chilometri per i rallentamenti lunghi oltre 1000 metri) occorre far luogo ad una nuova notifica del rallentamento, secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.

Il Capo Reparto Territoriale Movimento, con altro apposito modulo, avvisa dell'attivazione o dello spostamento del rallentamento le stazioni capotronco, quelle origine di treni ordinari o che effettuano con frequenza treni straordinari, quelle dove è programmato il cambio del riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento nonché le stazioni attigue al rallentamento e deve riceverne conferma.

La competenza a provvedere per le prescrizioni ai treni interessati è disciplinata dall'art. 3 comma 16 e seguenti.

Sulle linee a doppio binario tutti i treni devono essere in possesso delle prescrizioni di rallentamento interessanti sia il binario di sinistra o legale che il binario di destra o illegale.

La notifica del rallentamento deve essere partecipata, utilizzando l'apposito modulo di prescrizione, a tutti i treni il cui orario di partenza o di transito dalla stazione attigua al tratto soggetto al rallentamento ricada dopo le ore zero del giorno di attivazione o di spostamento del rallentamento medesimo, indipendentemente dall'ora prevista di passaggio nella stazione stessa.

Sull'apposito modulo di prescrizione ai treni, e per il solo giorno di attivazione o di spostamento del rallentamento, dovranno essere specificati l'ora ed il giorno di inizio del rallentamento (1).

In caso di linee affiancate, per le quali è ammesso che treni impostati su una linea vengano all'occorrenza istradati sull'altra linea con le modalità di cui all'art. 14 comma 7, l'orario a cui fare riferimento per la notifica di un rallentamento su una linea, ad un treno con impostazione d'orario sull'altra, è quello di passaggio nella località di servizio da cui il treno possa essere istradato sulla linea interessata, immediatamente a monte del tratto soggetto a rallentamento.

I rallentamenti devono essere notificati ai treni su due distinti moduli, uno che si riferisce alla linea di impostazione e l'altro ad una o più linee affiancate.

Eventuali treni in ritardo che per orario avrebbero dovuto impegnare il tratto soggetto a rallentamento entro le ore 24 del giorno precedente all'attivazione, od in anticipo che per orario avrebbero dovuto impegnare lo stesso tratto dopo le ore zero del giorno successivo alla cessazione e quindi non in possesso di prescrizione, dovranno essere fermati dalle sta-

(1) Da rispettare dalle ore del

zioni attigue al tratto per la consegna dell'ordine di rallentamento solamente nel caso in cui gli stessi treni ne fossero effettivamente interessati.

Possono essere limitate ai soli treni effettivamente interessati (perché circolanti su binario legale o perché circolanti su binario illegale), le prescrizioni di rallentamento praticate direttamente dalla stazione attigua al tratto soggetto a rallentamento.

24. Modalità analoghe a quelle stabilite dal comma 23 devono essere osservate per la cessazione di un rallentamento, tenendo presente che nel giorno in cui il rallentamento cessa, a tutti i treni devono essere notificati l'ora ed il giorno di cessazione (1).

25. In caso di urgenza, qualunque agente dei Lavori o Impianti Elettrici può disporre per un rallentamento, attenendosi alle norme del Regolamento sui segnali. La prescrizione ai treni deve essere praticata o fatta praticare, utilizzando l'apposito modulo, a cura dei dirigenti delle stazioni attigue al tratto di rallentamento.

25 bis. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, quando occorra istituire un rallentamento o notificare lo spostamento di un rallentamento già istituito, il Capo Reparto Esercizio Infrastrutture ne dovrà dare tempestiva comunicazione, con l'indicazione di tutti gli estremi necessari, al Capo Reparto Territoriale Movimento a mezzo dell'apposito modulo previsto per le altre linee.

Il Capo Reparto Territoriale Movimento deve avvisare:

- il Dirigente Centrale Operativo di giurisdizione, nel caso di rallentamenti che per la loro ubicazione sono gestiti completamente dal sistema ERTMS/ETCS L2;
- il Dirigente Centrale Operativo e le altre località di servizio interessate di cui al precedente comma 23, nel caso di rallentamenti che per la loro ubicazione non sono gestiti completamente dal sistema ERTMS/ETCS L2.

Modalità analoghe a quelle di cui sopra devono essere osservate per la cessazione di un rallentamento.

Sulle predette linee, i rallentamenti gestiti completamente dal sistema ERTMS/ETCS L2 non vengono notificati al personale dei treni.

(1) Da rispettare dalle ore del

Per la gestione dei rallentamenti (programmati ed improvvisi) sulle linee attrezzate con il sistema ERTMS/ETCS L2, nonché per quelli esistenti in ingresso ed in uscita da tali linee, devono essere osservate le specifiche norme previste nelle Disposizioni per l'esercizio delle linee AC/AV ERTMS/ETCS L2, nelle Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 e nelle Istruzioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2 ad uso del personale dei treni, nelle Disposizioni per l'esercizio in telecomando e nelle Istruzioni per l'esercizio in telecomando ad uso del personale dei treni e nell'Istruzione per la gestione dell'interfaccia operatore RBC.

26. Quando sia previsto dal presente Regolamento o dalle Istruzioni di servizio che debba essere data conferma ad una precedente stazione dell'arrivo di un treno, si provvede mediante il dispaccio:

**Dispacci di
giunto e
partenza**

FORMULA N. 11 – TRENO . . . GIUNTO.

27. In determinati casi può essere stabilito, anche con disposizioni locali delle Unità periferiche interessate, che sia comunicata alla successiva stazione l'ora di partenza o di transito dei treni.

All'uopo si provvede con la:

FORMULA N. 12 – TRENO . . . ORARIO (*oppure*: PARTITO O TRANSITATO ORE . . . *ore effettive di partenza o di transito*).

Di norma non occorre, salva esplicita disposizione in contrario, che tale comunicazione sia registrata.

28. In situazioni di pericolo, il segnale di allarme può essere diramato per telefono oppure con speciali dispositivi di cui possono essere dotate le stazioni, i posti di linea e i treni in base a disposizioni emanate dall'Unità centrale competente.

Allarme

Il dirigente che percepisca o sia avvisato della trasmissione del segnale di allarme deve sospendere le partenze dei treni e le concessioni di via libera fino a che non abbia ricevuto notizie sull'accaduto.

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 il segnale di allarme deve essere diramato anche mediante "messaggi di emergenza" definiti nelle Disposizioni per l'esercizio delle linee AC/AV ERTMS/ETCS L2.

Art. 7

Manovre e stazionamento dei rotabili

Manovre e loro protezione 1. È denominato *manovra* qualsiasi spostamento di mezzi di trazione o di veicoli, che si svolge, normalmente, nell'ambito di una località di servizio, eccezione fatta per l'avviamento di un treno che abbia ricevuto l'ordine di partenza e per l'ingresso di un treno in arrivo, fino al punto di normale fermata.

Istradamento 1 *bis*. È denominato *istradamento* il percorso di un movimento di manovra delimitato da segnali fissi di manovra o da punti prestabiliti.

Protezione delle manovre 2. Agli effetti dello svolgimento delle manovre, un binario o un fascio di binari congiunto mediante comunicazione a quello che deve percorrere un treno si considera *indipendente* da quest'ultimo quando i deviatori della comunicazione siano assicurati nella posizione dovuta, e cioè non per la confluenza, mediante fermascambio di sicurezza, o eccezionalmente quando siano presenziati da agente idoneo con obbligo di non rimuoverli da detta posizione.

3. Chi autorizza una manovra che interessa o potrebbe interessare i binari di circolazione deve assicurarsi che sia regolarmente protetta dai segnali fissi o in loro difetto da segnali a mano.

4. Quando una manovra possa impegnare un passaggio a livello custodito o con azionamento automatico deve essere previamente avvisato l'agente di guardia o provveduto alla tempestiva chiusura del passaggio a livello medesimo.

Manovre non indipendenti 5. Le manovre sull'itinerario di arrivo di un treno atteso e sui binari non indipendenti da questo possono di regola continuare fino a quando vengano mantenuti a via impedita i segnali dalla parte del treno stesso, purché:

- la stazione sia protetta da segnale di 1^a categoria preceduto da segnale di avviso;
- la pendenza media della linea fra il segnale di avviso e quello di protezione non sia superiore al 15‰ in discesa.

6. Nelle stazioni che non si trovano nelle condizioni di cui al comma 5, nonché in quelle che, per particolari situazioni di impianti, sono stabilite dalle Unità periferiche interessate, le manovre sull'itinerario di arrivo e sui binari non indipen-

denti devono essere sospese almeno 5 minuti prima dell'ora reale di arrivo del treno (tenendo conto dei possibili recuperi) e, in caso di assoluta necessità, possono essere riprese solo dopo acquisita la certezza che il treno si sia fermato al segnale di protezione.

7. Il dirigente, qualora lo ritenga a suo giudizio necessario in relazione a condizioni atmosferiche eccezionalmente sfavorevoli, disporrà che le manovre siano sospese nell'anzidetto termine di 5 minuti anche nelle stazioni di cui al precedente comma 5.

8. Chi dispone per l'apertura di un segnale fisso o comunque per il movimento di un treno, deve provvedere affinché sia sospesa ogni manovra sui binari non indipendenti da quello che il treno deve percorrere.

Alla norma precedente può farsi eccezione in talune stazioni con particolari esigenze di esercizio, munite di apparati centrali e di segnalamento di manovra, in base ad autorizzazioni accordate dalle Unità centrali interessate.

In questo caso si possono avere situazioni in cui:

a) le manovre devono essere arrestate ad almeno 150 metri dal punto di convergenza con l'itinerario del treno. Dopo la fermata, chi comanda la manovra può eventualmente autorizzarla ad avanzare con la massima cautela fino al segnale basso distinto per binario che protegge il punto di convergenza;

b) il punto di convergenza tra i movimenti di manovra e gli itinerari dei treni può essere protetto come segue:

– da due segnali bassi consecutivi a via impedita, il più lontano dei quali dal punto di convergenza è ubicato ad una distanza da quest'ultimo non inferiore a 100 metri (tale tipo di protezione ha significato solo per i movimenti regolati da segnali bassi di manovra);

– da un segnale alto di manovra a via impedita ubicato a distanza non inferiore a 100 metri dal punto di convergenza (tale tipo di protezione ha significato solo per i movimenti regolati da segnali alti di manovra).

9. Le manovre che si svolgono sui deviatoi dalla parte dell'uscita del treno atteso devono considerarsi come un ingombro mobile che impegna il punto di convergenza dell'itinerario del treno atteso con l'istadamento della manovra. In questo caso, per il ricevimento del treno stesso e per la protezione di detto ingombro devono osservarsi le norme dell'art. 6 comma 13 e 14.

**Manovre
all'uscita**

Sono vietate le manovre in uscita all'atto del ricevimento del treno quando la pendenza media della linea dal segnale di protezione al termine del binario di ricevimento sia superiore al 15‰ in discesa.

Manovre oltre il punto protetto dal segnale 10. Di regola le manovre non devono superare il punto protetto dal segnale di protezione. Quando eccezionalmente si presenti la necessità di manovrare oltre tale punto, deve provvedersi come in appresso.

Sulle linee esercitate col blocco telefonico od elettrico manuale il dirigente non deve accordare la via libera ai treni attesi dal lato ove si svolge la manovra.

Sulle linee esercitate col blocco automatico o col blocco conta-assi il dirigente deve preventivamente provvedere a far trattenere nella stazione limitrofa i treni attesi, ricevendone conferma col dispaccio formula 9.

La manovra deve essere sempre preceduta da un agente con un segnale a mano a 200 metri di distanza.

Il dirigente che abbia trasmesso alla stazione limitrofa il dispaccio formula 9 per motivo di manovra, ove non possa per sopravvenuta interruzione delle telecomunicazioni corrispondere con detta stazione, per il distanziamento del primo treno rispetterà un intervallo di 20 minuti dall'ora di trasmissione dell'anzidetto dispaccio, prescrivendo allo stesso in ogni caso marcia a vista su tutto il percorso e in arrivo nella successiva stazione.

Modalità di esecuzione delle manovre 11. Le manovre devono eseguirsi con l'osservanza delle norme contenute nelle Istruzioni di servizio.

12. *Soppresso.*

13. L'avvicinamento di una colonna in manovra ad una ferma, quando siano interessati veicoli con viaggiatori e la manovra sia comandata da un solo agente che provvede anche all'aggancio, deve essere diretta e sorvegliata sul posto dal personale addetto alla formazione treni incaricato, o dal capotreno, della Impresa Ferroviaria. Nel caso suddetto basta però sempre un solo agente ad avvicinare ed agganciare al treno una locomotiva isolata o un gruppo di locomotive.

14. *Soppresso.*

15. I rotabili in stazionamento devono essere opportunamente immobilizzati in modo da evitare indebiti spostamenti in ambedue i sensi, secondo le specifiche modalità previste dalle Istruzioni di servizio.

I deviatoti delle comunicazioni fra i binari di circolazione ed altri binari devono essere, di regola, disposti in modo da non permettere ai rotabili in stazionamento di ingombrare, in caso di eventuale spostamento, il binario di circolazione.

16. I mezzi di trazione in stazionamento sui binari di corsa devono essere presenziati come le locomotive dei treni. Quando la loro sosta avvenga su altri binari, le Imprese Ferroviarie devono garantire che i mezzi di trazione non siano spostati senza l'intervento del personale competente.

Art. 8

Precedenze

1. In una stazione ha luogo una precedenza *normale* quando per disposizione di orario un treno deve esservi trattenuto per lasciare proseguire un altro treno nello stesso senso. Le precedenze normali vengono determinate e fissate con le modalità previste dall'allegato I del presente Regolamento.

**Precedenze
normali ed
anormali**

Le precedenze normali vengono indicate nei fascicoli orario delle linee a semplice binario dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci.

Sulle linee dove non sono in uso i fascicoli orario, spetta al Capo Reparto Territoriale Movimento, avvalendosi dell'orario grafico della linea, determinare e fissare le precedenze da indicare nell'apposito prospetto di stazione.

Quando, per ritardi o per altre contingenze della circolazione, venga a modificarsi la successione di due treni prevista dall'orario di servizio, nella stazione ove ciò si verifica si determina una precedenza *anormale*.

2. Il dirigente deve tenersi informato dell'andamento dei treni ed intervenire, quando sia opportuno, per modificare la successione. Pertanto, a seconda dei casi ed in relazione alla diversa importanza dei treni, egli provvede a:

**Spostamento
delle
precedenze**

a) trattenere nella propria stazione il treno che avrebbe dovuto partire o transitare per primo, per non pregiudicare la marcia del treno successivo;

b) licenziare in precedenza un treno che avrebbe dovuto cedere il passo nella propria stazione ad altro treno, nel caso di anticipo del primo o di ritardo del secondo.

3. Il dirigente della stazione in cui viene a modificarsi la prevista successione dei treni deve avvisarne le stazioni interessate con il dispaccio:

FORMULA N. 13 - TRENO . . . PRECEDE TRENO . . . DA . . .

Tale avviso deve essere esteso nel caso indicato al comma 2-a) fino alla stazione di precedenza normale e nel caso indicato al comma 2-b) fino alla stazione nella quale si presume possa ristabilirsi la successione prevista in orario.

Qualora dopo l'effettuazione di una precedenza anormale la stazione si disabiliti, il dirigente prima di lasciare il servizio deve avvisare con dispaccio anche la precedente stazione abilitata.

Il dispaccio deve essere trasmesso da stazione a stazione.

**Successione
treni**

3 bis. Su determinate linee stabilite dalle Unità periferiche interessate, in luogo delle disposizioni di cui al comma 3 possono essere adottate le norme di seguito specificate.

Ogni stazione deve comunicare preventivamente per telefono alla successiva stazione abilitata, la successione di tutti i treni da inviare a quest'ultima, con il seguente dispaccio:

FORMULA N. 13 bis - SUCCESSIONE TRENI DA..... (nome della stazione): x,y,z,...(numero dei treni).

Il primo treno elencato nella successione è l'ultimo del precedente dispaccio; esso va menzionato nel nuovo dispaccio ma non ritrascritto.

Le stazioni devono disporre a via libera il segnale di protezione per un treno, solo dopo aver ricevuto la comunicazione della relativa successione rispetto al treno precedente.

Qualora una stazione abbia comunicato alla stazione attigua abilitata una successione di treni errata e comunque da modificare, essa non deve inoltrare treni la cui successione rispetto la precedente è variata, se non dopo aver provveduto a comunicare alla predetta stazione attigua la successione effettiva.

Il relativo dispaccio deve essere preceduto dalla parola "Rettifica".

La successione dei treni comunicata col dispaccio di rettifica, sostituisce quella comunicata con i dispacci precedenti, fino all'ultimo treno in questi elencati.

3 *ter*. Su determinate linee stabilite dalle Unità periferiche interessate, in luogo delle disposizioni di cui ai commi 3 e 3 *bis*, possono essere adottate le norme di seguito specificate.

Ogni stazione nella quale si verifica una variata successione dei treni rispetto a quella prevista in orario e le successive stazioni fino a quella dove si ristabilisce la successione normale, devono comunicare preventivamente alla successiva stazione abilitata, la variata successione dei treni, con il dispaccio di avviso formula 13 *bis* che dovrà essere preceduto dalla parola "Successione".

Il primo treno elencato è quello che precede la variata successione, mentre l'ultimo treno è quello con il quale si ristabilisce la successione normale.

Qualora una stazione abbia comunicato alla stazione attigua abilitata una successione di treni errata e comunque da modificare, essa non deve inoltrare treni la cui successione rispetto la precedente è variata, se non dopo aver provveduto a comunicare alla predetta stazione attigua la successione effettiva.

Il relativo dispaccio deve essere preceduto dalla parola "Rettifica".

Qualora per eccessivo ritardo non sia possibile stabilire l'effettivo ordine di inoltro di uno o più treni, la stazione nella quale si verifica la variazione della successione può comunicare alla stazione attigua, in luogo del dispaccio di successione, il dispaccio di temporanea esclusione dalla successione del o dei treni in ritardo preceduto dalla parola "Esclusione".

I treni esclusi devono essere considerati non attesi fino a quando non venga precisato il loro inoltro in un successivo dispaccio di successione.

Un treno già compreso in un dispaccio di successione, può essere temporaneamente "Escluso" previa rettifica della successione ed inserimento del suo numero tra i treni "Esclusi" a chiusura del relativo dispaccio di rettifica.

**Mancato
avviso di
successione
o di
variazione
della stessa**

4. Quando ci si trovi nell'impossibilità di comunicare ad una stazione la successione (comma 3 *bis*) oppure una variazione della successione dei treni (commi 3 e 3 *ter*), la stazione che invia un treno diverso da quello atteso dalla stazione successiva, deve notificare al treno stesso di fermarsi al segnale di protezione della stazione attigua e di annunciarsi per telefono al dirigente per identificare il treno e per ricevere istruzioni con dispaccio per il proseguimento (1).

In tal caso il dirigente di quest'ultima stazione deve confermare al capotreno con comunicazione registrata la validità della via libera del segnale di protezione precisando il numero del treno.

Lo stesso dirigente deve considerare non individuati tutti i treni che provengono dalla precedente stazione dopo quello ricevuto con la procedura sopradescritta. I successivi treni devono essere fermati al segnale di protezione che potrà essere disposto a via libera solo dopo il riconoscimento da effettuarsi mediante scambio di comunicazioni registrate.

5. Ciascuna stazione è tenuta a comunicare con dispaccio le variazioni della successione dei treni ai bivi incontrati di punta non comandati dalla stazione, nonché, in quanto la variata successione interessi treni aventi in essi fermata, alle stazioni disabilitate e fermate presenziate interposte.

Per comunicare le variazioni deve essere utilizzata la formula 13, fatta eccezione per i bivi incontrati di punta non comandati dalla stazione; per tali località la comunicazione delle variazioni deve essere disciplinata dalla Unità periferica competente sulla base di quanto previsto, a seconda dei casi, dai commi 3, 3 *bis* e 3 *ter*.

Quando ci si trovi nell'impossibilità di comunicare per iscritto una variazione della successione, la stazione che invia un treno, diverso da quello atteso, dai posti intermedi predetti, deve notificare al treno stesso di fermarsi al segnale di protezione di tale posto e di annunciarsi per telefono all'agente che lo presenzia per identificare il treno e ricevere istruzioni con dispaccio per il proseguimento con le modalità di cui al precedente comma 4.

(1) *Fermate al segnale di protezione di comunque disposto. Il capotreno annunci per telefono il numero del treno al dirigente ed attenda istruzioni con dispaccio per il proseguimento.*

I rimanenti posti intermedi devono essere avvisati della variazione della successione con comunicazioni non registrate.

5 *bis*. L'Unità centrale competente può prevedere, su determinate linee, l'adozione di particolari dispositivi di trasmissione del numero del treno in sostituzione delle procedure di cui ai precedenti commi 3, 3 *bis* e 3 *ter*.

6. Quando una stazione di linea a doppio binario non abbia disponibile un binario per il ricovero del treno che deve cedere il passo, il dirigente può eccezionalmente ricoverare detto treno sul binario illegale, oppure utilizzare quest'ultimo binario per il treno che prende il passo.

**Precedenze
sul binario
illegale**

Art. 9

Incroci

1. Sulle linee esercitate a semplice binario i treni circolanti in senso opposto si incrociano in stazioni prefissate. L'incrocio fra due treni può essere *normale* (indicato in orario o di fatto) oppure *anormale* (in seguito a spostamento) e la stazione in cui viene fissato è denominata *sede d'incrocio*.

Incroci

Il dirigente che licenzia un treno su linea esercitata a semplice binario deve essersi preventivamente assicurato che siano giunti completi tutti i treni incrocianti o comunque attesi in senso opposto, rispettando le modalità previste dall'Istruzione per il servizio dei deviatori.

Qualora il treno sia licenziato dal capotreno, il dirigente interessato, prima di disporre a via libera il segnale di partenza, deve aver provveduto per gli accertamenti di cui sopra.

2. Gli incroci normali d'orario vengono determinati e fissati con le modalità previste dall'allegato II al presente Regolamento.

**Incroci
normali**

Indipendentemente dagli incroci indicati in orario, una stazione deve ritenersi sede normale di incrocio di fatto quando per limitazioni di percorso, ritardi o anticipi di corsa venga ad intercorrere nella stazione stessa, fra l'ora reale di arrivo di un treno e quella di partenza di altro in senso opposto, un intervallo di tempo uguale od inferiore a 15 minuti. Le situazioni di circolazione in cui si determinano incroci di fatto sono indicate nell'allegato II al presente Regolamento.

Gli incroci vengono indicati nei fascicoli orario delle linee a semplice binario dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci.

Sulle linee dove non sono in uso i fascicoli orario, spetta al Capo Reparto Territoriale Movimento, avvalendosi dell'orario grafico della linea, determinare e fissare gli incroci da indicare nell'apposito prospetto di stazione.

**Spostamento
degli
incroci**

3. Nel caso di ritardo o di anticipo di uno dei due treni incrocianti od anche di entrambi ma in diversa misura, il dirigente della stazione sede d'incrocio provvede a spostarlo in altra dove risulti più conveniente.

La stazione sede del nuovo incrocio deve essere scelta tenendo conto dell'importanza dei treni e in modo da evitare per quanto possibile successivi spostamenti.

4. Sulle linee dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, il dirigente della stazione sede d'incrocio che intenda spostare l'incrocio stesso in altra stazione, trasmette a questa la relativa proposta con il seguente dispaccio:

FORMULA N. 14 – TRATTENETE A . . . TRENO . . . PER INCROCIARE TRENO . . . ORARIO (*oppure*: CON MINUTI RITARDO).

Il dirigente che riceve la proposta, se non ritiene conveniente accettarla, deve rispondere quanto prima possibile col dispaccio:

FORMULA N. 15 – RIFIUTO AL N

Se invece detto dirigente ritiene conveniente accettare la proposta, risponde con il dispaccio:

FORMULA N. 16 – AL N . . . TRATTERÒ A . . . TRENO . . . PER INCROCIARE TRENO . . .

L'accettazione di una proposta di incrocio comporta che il dirigente interessato provveda tempestivamente ad assicurare l'arresto del treno da trattenersi rispetto all'incrociante. Inoltre, il dirigente che accetta un incrocio deve attenersi alle norme di cui al comma 15.

4 *bis*. Sulle linee ove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, lo spostamento degli incroci può essere effettuato previa intese verbali quando lo spostamento stesso interessi due stazioni limitrofe abilitate e, sulle linee attrezzate con blocco elettrico, tra queste stazioni non esista più di un posto di blocco intermedio, anche se coincidente con una stazione disabilitata.

Se lo spostamento avviene tra la stazione sede d'incrocio ed altra stazione non limitrofa, oppure, sulle linee attrezzate con blocco elettrico, tra due stazioni limitrofe abilitate ma tra di esse esista più di un posto di blocco intermedio, l'incrocio stesso può essere spostato previa intese verbali tra i due dirigenti interessati ma deve intendersi perfezionato solo dopo che il dirigente della nuova sede di incrocio abbia confermato con il seguente dispaccio:

FORMULA N. 16 bis – TRATTERÒ A . . . TRENO . . . PER INCROCIARE TRENO . . .

Il dirigente che non intende accettare lo spostamento d'incrocio, deve darne avviso scritto con il seguente dispaccio:

FORMULA N. 16 ter – RIFIUTO INCROCIO FRA TRENO . . . E TRENO . . . A . . .

5. È ammesso che lo spostamento d'incrocio interessi più di un treno da far trattenere rispetto ad un solo treno da far avanzare oppure viceversa. In tal caso, nei relativi dispacci o nelle intese verbali quando previste, deve essere indicato esplicitamente la quantità dei treni oltre al numero di ognuno.

6. Lo spostamento d'incrocio si deve ritenere stabilito solamente dopo la trasmissione completa del dispaccio d'accettazione, ivi compresa la firma del dirigente, o dopo l'accordo verbale nei casi in cui tale dispaccio non sia previsto.

La stazione che ha proposto lo spostamento d'incrocio, quando abbia ricevuto il dispaccio di accettazione comple-

to con la firma, ancorchè non possa collazionarlo, può licenziare il treno. Il dirigente che ha accettato l'incrocio, dopo avere trasmesso il dispaccio relativo completo con la firma, ancorché questo non sia stato collazionato dal corrispondente, deve trattenere il treno.

7. Di regola tutte le operazioni di competenza dei dirigenti relative allo spostamento d'incrocio devono essere compiute nella stessa stazione da uno stesso agente.

8. Il dirigente della stazione che ha proposto lo spostamento d'incrocio, dopo che l'incrocio stesso sia stato stabilito, deve avvisarne le stazioni interposte fino alla nuova sede d'incrocio con il dispaccio:

FORMULA N. 17 – TRENO ... INCROCIA TRENO ... A ...

La trasmissione del dispaccio alle stazioni interessate, avverrà con le modalità stabilite per le telecomunicazioni. Ciascuna stazione informerà con comunicazione non registrata i posti intermedi.

Quando ci si trovi nell'impossibilità di avvisare una stazione interessata, al treno che avanza deve prescrivere marcia a vista in arrivo e fermata nella stazione stessa per la consegna di copia del dispaccio di spostamento d'incrocio.

Avviso di partenza

9. Sulle linee esercitate col blocco telefonico, le stazioni limitrofe a quelle d'incrocio che siano a conoscenza dell'incrocio stesso, devono comunicare a quest'ultima l'ora di partenza o di transito dei treni interessati (art. 6 comma 27).

Incroci non controllati dal personale dei treni

10. Sulle linee a semplice binario stabilite dall'Unità periferica interessata, attrezzate con il blocco elettrico e nelle quali tutte le stazioni atte agli incroci sono munite di doppio segnalamento di protezione e partenza, il personale dei treni non interviene sul controllo degli incroci, anche se indicati in orario. Nessun avviso viene dato ai treni interessati per gli incroci o per i loro spostamenti e non trovano

applicazione le norme di cui ai commi successivi del presente articolo.

11. Sulle linee a semplice binario, non comprese tra quelle di cui al precedente comma 10 ed indicate nell'orario di servizio, il macchinista e capotreno dei treni interessati devono intervenire nel controllo degli incroci.

**Incroci
controllati
dal
personale
dei treni**

Tutti gli incroci normali devono essere riportati sui fogli di corsa dei treni interessati in base alle indicazioni risultanti dall'orario di servizio.

Gli incroci con treni non ordinari, con i treni periodici di cui all'art. 10 comma 2, gli incroci anormali, nonché gli incroci di fatto di cui al comma 2, oltre ad essere indicati sul foglio di corsa, devono essere notificati ai treni stessi con prescrizione.

12. Sulle linee in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, i treni devono fermare nelle stazioni d'incrocio.

Si fa eccezione, per il treno che arriva per ultimo, nei casi sotto indicati:

a) in qualsiasi stazione, quando il dirigente, dopo aver accertato che i treni incrocianti siano giunti completi e regolarmente ricoverati, che sia stato predisposto l'itinerario per il transito del treno atteso e che esista la via libera della stazione successiva, possa tempestivamente trasmettere a precedente stazione di fermata il dispaccio:

FORMULA N. 18 – PRESCRIVETE TRENO ... LIBERO TRANSITO A ... RISPETTO TRENO ... (o TRENI ...) (e all'occorrenza PERCORRENDO BINARIO DEVIATO A ... KM/H).

La prescrizione conseguente a tale dispaccio (1) comprende la soppressione di fermata, anche d'orario o prescritta, nella stazione d'incrocio;

(1) *Libero transito a ... rispetto treno ... (o treni ...)* e all'occorrenza *percorrendo binario deviato a ... Km/h.*

b) nelle stazioni munite di doppio segnalamento di protezione e partenza, quando il dirigente, dopo aver eseguito gli accertamenti di cui al punto a), disponga i segnali per il transito. La disposizione a via libera del segnale di protezione con avviso accoppiato e del segnale di partenza indica al macchinista, che non abbia fermata d'orario o prescritta, che l'incrocio avviene senza arresto. Se il treno ha fermata d'orario o prescritta, volendosi evitare il completo arresto del treno, il dirigente ordinerà tempestivamente al macchinista, con la paletta di comando, la ripresa della corsa.

In tali casi il macchinista e il capotreno restano esonerati dagli accertamenti relativi all'arrivo degli incrocianti.

13. Non occorre sopprimere la fermata anormale che derivi esclusivamente da una indicazione di incrocio quando quest'ultimo venga a mancare, la soppressione di fermata essendo implicita nell'ordine di spostamento o nell'avviso di annullamento dell'incrocio per soppressione di treni.

14. Nelle stazioni di incrocio sulle linee in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, il macchinista del treno avente fermata deve considerare il binario di ricevimento ingombro all'uscita (art. 6 comma 13), salva la deroga di cui al comma 21.

Prima della partenza il macchinista ed il capotreno sono tenuti a controllare l'avvenuto arrivo del treno o dei treni incrocianti, fatta eccezione per il caso d'incrocio anormale che venga a cadere in stazione di diramazione rispetto a treni provenienti da altra linea.

In mancanza di un sicuro accertamento diretto, il capotreno deve chiedere al dirigente se tali treni sono tutti giunti, enunciandoli singolarmente. Il capotreno o il dirigente deve poi darne comunicazione verbale al macchinista.

In ogni caso, il capotreno deve farsi comunicare dal dirigente l'ora di arrivo dell'ultimo treno incrociante e trascriverla sul foglio di corsa.

Quando uno o più treni incrocianti non siano ancora giunti, il macchinista ed il capotreno possono proseguire in quanto abbiano ricevuto dal dirigente ordine scritto di spostamento d'incrocio.

15. Sulle linee in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, il dirigente che intenda accettare una proposta di spostamento d'incrocio, se il treno da trattenerne è già in stazione, deve subito ritirare il foglio di corsa ed il riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento e quindi trasmettere l'accettazione alla stazione proponente con il dispaccio formula 16. Dopo l'accettazione deve darne avviso con l'apposito modulo al macchinista ed al capotreno.

**Avvisi ai
treni
interessati**

Quando invece il treno da trattenerne non è ancora giunto in stazione, deve procedersi come in appresso.

a) Se la stazione è munita di doppio segnalamento di protezione e partenza, il dirigente può trasmettere il dispaccio di accettazione formula 16 e provvedere, in quanto possibile, a far avvisare il treno da precedente stazione di fermata, con il dispaccio:

FORMULA N. 19 – PRESCRIVETE TRENO ... INCROCIARE A ...
TRENO ...

La stazione che ha ricevuto l'incarico, dopo aver praticato al treno l'occorrente prescrizione, ne dà conferma con il dispaccio:

FORMULA N. 20 – TRENO ... AVVISATO INCROCIARE A ... TRENO ...

In mancanza di tale conferma il dirigente della nuova stazione d'incrocio considera il treno non preavvisato anche agli effetti di ingombri all'uscita e lo avvisa dell'incrocio stesso appena giunto in stazione.

b) Se la stazione non è munita di doppio segnalamento di protezione e di partenza:

— quando il treno da trattenerne ha in essa fermata di orario o prescritta, il dirigente deve attenersi alle norme del caso a);

— quando il treno da trattenere non ha in essa fermata d'orario o prescritta, il dirigente, prima di accettare l'incrocio, deve trasmettere il dispaccio formula 19 ad una precedente stazione, possibilmente di fermata; in tal caso, quando manchi il dispaccio di conferma, il treno deve essere ricevuto mantenendo il segnale di protezione a via impedita ed esponendo il segnale di fermata. Lo stesso, inoltre, appena giunto in stazione deve essere avvisato dell'incrocio.

16. Norme analoghe a quelle del precedente comma si applicano per gli incroci di fatto nell'intervallo di 15 minuti.

17. Quando si sia dato incarico ad una stazione precedente di avvisare il treno interessato per uno spostamento d'incrocio, l'incrocio stesso va perfezionato nella sede prevista, salvo ulteriore successivo spostamento.

18. Il dirigente della stazione che ha proposto il cambio d'incrocio, dopo aver ricevuto il relativo dispaccio di accettazione, provvede ad avvisare il treno che deve avanzare, con apposito modulo completato con l'indicazione del numero del dispaccio di accettazione.

19. Quando l'incrocio di due treni venga spostato in una stazione di passaggio dal semplice al doppio binario, il dirigente che fa avanzare il treno proveniente dal semplice, anziché prescrivergli l'incrocio nella stazione stessa, deve ordinarli d'incrociare l'altro treno sul doppio binario (1). Tale prescrizione esonera il personale del treno anche dall'obbligo di eseguire la fermata per fatto d'incrocio nella stazione di passaggio.

**Stazioni
limite**

20. Nelle stazioni limite fra un tratto di linea in cui non è prescritto il controllo degli incroci da parte del personale dei treni ed altro tratto in cui sia prescritto, restano fermi gli anzidetti obblighi del personale dei treni diretti verso il secondo tratto.

(1) *Incrociate sul doppio binario treno ...*

In conseguenza devono essere sempre indicati sul foglio di corsa dei treni interessati gli incroci normali di orario cadenti in dette stazioni limite. Degli incroci di fatto e di quelli derivanti da spostamenti, i treni suddetti devono essere avvisati o fatti avvisare a cura della stazione limite.

21. In deroga alle norme di cui al comma 14, nelle stazioni limite i macchinisti di treni aventi fermata non sono tenuti, salva esplicita prescrizione, a considerare il binario di ricevimento ingombro all'uscita.

22. Quando un incrocio debba essere spostato al di là di una stazione limite, non si deve oltrepassare col primo spostamento la stazione stessa, alla quale spetta di provvedere per l'ulteriore spostamento d'incrocio.

Quando un incrocio fissato in una stazione limite sia già avvenuto, per spostamento, sul tratto in cui non è previsto il controllo degli incroci, il dirigente della stazione limite deve avvisarne il treno interessato proveniente da tale tratto (1).

Art. 10

Treni ordinari periodici

1. Sulle linee dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, la periodicità dei treni periodici (Art. 2 comma 14) può essere modificata durante il periodo di validità dell'orario secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.

**Circolazioni
previste
dall'orario**

2. Sulle linee a semplice binario in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, l'avviso ai treni che hanno incrocio con i treni ordinari periodici e la relativa conferma alla stazione d'incrocio, devono essere dati, dalle stazioni che compilano i fogli di corsa, tutti i giorni in cui circolano i treni periodici stessi. Mancando la conferma la stazione di incrocio si atterrà alle norme dell'art. 9 comma 15.

(1) *Incrocio col treno ... già avvenuto in precedente stazione.*

**Circolazioni
non
previste
dall'orario**

3. I treni periodici che vengono effettuati in giorni diversi da quelli stabiliti dall'orario di servizio devono essere considerati a tutti gli effetti come treni straordinari.

Art. 11

Treni straordinari ad orario prestabilito

Generalità

1. I treni straordinari (art. 2 comma 14) possono essere messi in circolazione dalle stazioni per ordine superiore, oppure d'iniziativa per sopraggiunte necessità. In quest'ultimo caso, salva assoluta urgenza e salve le deroghe previste su determinate linee, l'effettuazione degli straordinari deve essere autorizzata dal Capo Reparto Territoriale Movimento interessato.

Il Capo Reparto può accordare ad alcune stazioni (di regola stazioni capotronco) l'autorizzazione permanente per l'effettuazione di determinati treni.

2. Le stazioni capotronco sono tenute ad intervenire per vietare o trattenere quei treni straordinari che siano incompatibili con altri o il cui carico possa inoltrarsi coi rimanenti treni. Quando in una stessa località si hanno più stazioni capotronco che immettono treni sulla linea, tali compiti devono essere di massima espletati dalla capotronco principale.

3. *Soppresso.*

Annuncio

4. La circolazione di un treno straordinario deve essere annunciata dalla stazione di origine col dispaccio:

FORMULA N. 21 – OGGI (DOMANI oppure NOTTE DAL..... AL) EFFETTUASI TRENO STRAORDINARIO (stazione di origine) (stazione termine di corsa) PER (qualità del trasporto).

L'annuncio deve essere dato:

a) a tutte le stazioni situate sul percorso dello straordinario senza oltrepassare la prima stazione capotronco;

b) alla stazione capotronco precedente quando il treno abbia origine da una stazione intermedia;

c) alla stazione capotronco successiva quando il treno termini la corsa in una stazione intermedia con percorso anche parziale su semplice binario o su binario illegale;

d) alla stazione successiva nel caso di uno straordinario che debba recarsi in linea senza raggiungere quest'ultima.

Nei casi a), b) e c), quando in una stessa località si hanno più stazioni capotronco che immettono treni sulla linea, l'annuncio deve essere dato alla capotronco principale, oltre che alla capotronco secondaria che sia termine di corsa dello straordinario.

5. Per la trasmissione del dispaccio di annuncio alle stazioni ed impianti di cui al comma precedente devono osservarsi le seguenti modalità:

– la stazione di origine del treno trasmette il dispaccio alla successiva stazione abilitata, alla successiva capocircuito omnibus o alla stazione termine di corsa dello straordinario se ad essa precedente, nonché alle stazioni capotronco;

– ciascuna stazione capocircuito ritrasmette il dispaccio come sopra, escludendo le stazioni capotronco;

– ognuna delle stazioni intermedie del percorso ritrasmette il dispaccio alla stazione successiva abilitata che non sia capocircuito, capotronco o termine di corsa dello straordinario.

6. Quando il treno straordinario debba proseguire oltre la prima capotronco, spetta a quest'ultima di provvedere per l'ulteriore diramazione dell'annuncio come se essa fosse stazione di origine.

7. Per disposizione delle Unità periferiche interessate, o per ragioni di necessità, l'annuncio del treno straordinario può essere trasmesso per iscritto, fermi restando gli obblighi relativi alle conferme.

In tal caso la stazione di origine dello straordinario deve inviare, alle stazioni indicate nel comma 4, copia del dispaccio di annuncio accompagnato da apposito modulo di avviso. L'ultima stazione delegata a ritirare detto modulo deve controllarne la regolarità e darne comunicazione registrata alla stazione di origine, indicando le eventuali stazio-

**Modalità di
trasmissione dello
annuncio**

ni che non avessero ricevuto l'annuncio, per l'adozione degli ulteriori provvedimenti del caso.

**Orario
diramato
dagli Uffici
Superiori**

8. L'orario dei treni straordinari non previsti in orario è diramato a parte secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.

Conferme

9. Le stazioni capocircuito e termine di corsa dello straordinario, ricevutone l'annuncio, devono darne conferma alla rispettiva stazione precedente abilitata, dalla parte dell'arrivo dello straordinario stesso, con il dispaccio:

FORMULA N. 22 – INTESO OGGI ... (DOMANI ... oppure NOTTE DAL ... AL ...) TRENO ... STRAORDINARIO ... (*stazione di origine*) ... (*stazione termine di corsa*).

La conferma alla precedente stazione abilitata non occorre qualora l'annuncio del treno straordinario sia stato trasmesso dalla suddetta stazione.

10. *Soppresso.*

11. *Soppresso.*

12. Sulle linee a doppio binario esercitate col blocco elettrico regolarmente funzionante, la stazione che per interruzione delle telecomunicazioni non abbia potuto trasmettere alla successiva l'annuncio di effettuazione dello straordinario oppure, nei casi prescritti, non ne abbia ricevuta conferma, farà proseguire detto treno prescrivendo allo stesso marcia a vista in arrivo e fermata nella stazione successiva per la consegna a quel dirigente di copia del dispaccio di annuncio.

Mancanza di annuncio e conferma su linee a doppio binario

In tutti i casi deve prescriversi al treno di fermare nella stazione successiva per la consegna a quel dirigente di copia del dispaccio di annuncio.

13. Sulle linee a semplice binario, la stazione che per interruzione delle telecomunicazioni non abbia potuto trasmettere alla successiva l'annuncio di effettuazione dello straordinario oppure, nei casi prescritti, non ne abbia ricevuto conferma, non deve inoltrare detto treno, a meno che:

Mancanza di conferma su linee a semplice binario

– essendo in funzione il blocco elettrico manuale, ci si attenga alle norme di cui all'art. 21 comma 3, prescrivendo quindi al treno marcia a vista in arrivo nella stazione successiva e fermata per la consegna a quel dirigente di copia del dispaccio di annuncio;

– sia stato possibile procurarsi la via libera con altro mezzo di emergenza.

14. *Soppresso.*

15. Ogni stazione deve trasmettere il dispaccio di effettuazione dello straordinario ai posti intermedi fino alla stazione successiva abilitata nel senso della corsa del treno.

Avvisi ai posti intermedi

Nel caso che non sia stato possibile avvisare un bivio incontrato di punta, se i segnali del bivio non sono vincolati a distinti consensi elettrici dalla stazione, al treno straordinario deve essere prescritto di fermarsi prima d'impegnare gli scambi del bivio stesso per la consegna di copia del dispaccio di effettuazione.

16. *Soppresso.*

17. *Soppresso.*

**Avvisi ai
treni**

18. Salva l'eccezione di cui al comma seguente, spetta alla stazione di origine dello straordinario di procurarsi all'occorrenza dalle altre opportune stazioni le prescrizioni di movimento interessanti la corsa dello straordinario.

19. Sulle linee a semplice binario in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci (art. 9), devono essere avvisati dell'effettuazione dello straordinario i treni che hanno incroci con esso (1).

Gli avvisi ai treni interessati provenienti dalle stazioni capotronco citate al comma 4 punto *a*) e punto *c*) devono essere dati a cura delle capotronco stesse. Se trattasi di stazione capotronco secondaria, l'obbligo dell'avviso spetta alla capotronco principale della stessa località.

Qualora il treno interessato sia già partito, la stazione capotronco dà l'incarico dell'avviso ad altra stazione opportuna con il dispaccio:

FORMULA N. 23 – PRESCRIVETE TRENO . . . INCROCIARE A ... TRENO. . . . STRAORDINARIO (*stazione di origine*) (*stazione termine di corsa*).

Gli avvisi ai treni interessati non provenienti dalle suddette stazioni capotronco devono essere dati a cura delle stazioni sede d'incrocio, che ne incaricheranno tempestivamente altra opportuna con il dispaccio formula n. 23.

(1) *Incrociate a.... treno.... straordinario....* (stazione di origine).... (stazione termine di corsa).

20. Le stazioni che abbiano provveduto all'avviso ai treni interessati devono darne conferma alla stazione di incrocio con il dispaccio:

FORMULA N. 24 – TRENO AVVISATO INCROCIARE A
TRENO.... STRAORDINARIO.

La stazione d'incrocio, mancando tale conferma, deve attenersi alle norme di cui all'art. 9 comma 15.

21. Le Unità periferiche interessate emaneranno all'occorrenza norme particolari per il coordinamento dei compiti in località servite da più stazioni capotronco, agli effetti dei comma 2, 4 e 19 del presente articolo.

**Norme
particolari**

22. Sulle linee ove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, i treni straordinari possono essere resi ordinari periodici secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.

**Treni
straordinari
resi
periodici**

Art. 12

Treni straordinari ad orario libero

1. Quando occorra effettuare d'urgenza un treno e non sia possibile né torni conveniente provvedervi con uno straordinario ad orario prestabilito o con un supplementare, le stazioni, previ accordi telefonici in quanto necessari e senza autorizzazione preventiva del Capo Reparto Territoriale Movimento, possono mettere in circolazione uno straordinario ad orario libero (O.L. - art. 2 comma 14).

Generalità

2. In relazione a particolari condizioni locali di esercizio le Unità periferiche interessate possono stabilire che su alcuni tratti di linea i treni O. L. vengano numerati giornalmente da determinate stazioni capotronco, in ordine progressivo con numeri pari o dispari a seconda del loro senso di marcia.

Modalità di circolazione

3. Per l'effettuazione e la circolazione dei treni O. L. devono osservarsi le norme stabilite per i treni straordinari ad orario prestabilito salvo quanto in appresso:

- tutte le stazioni intermedie del percorso sono da considerarsi di origine e di termine di corsa e in esse i treni O. L. devono sempre arrestarsi salvo esplicito ordine contrario;

- i dispacci di effettuazione devono essere limitati alla successiva stazione abilitata verso cui il treno O.L. è diretto, precisando la successione dei treni, la funzione e la destinazione del treno O. L. (1).

Non occorre conferma al dispaccio di effettuazione del treno O. L.

4. Sulle linee a semplice binario la stazione che riceve l'annuncio deve, occorrendo, fissare gli incroci con le norme stabilite per gli incroci di fatto, ma nell'intervallo di 5 minuti.

Sulle linee in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, i treni O.L. e quelli interessati devono essere avvisati con le modalità previste dall'art. 9 comma 15 per gli incroci anormali.

5. Dell'effettuazione dei treni O.L. devono essere avvisati i posti intermedi secondo le modalità previste per i treni straordinari ad orario prestabilito, precisando l'ora di partenza.

(1) OGGI FRA TRENO E TRENO EFFETTUASI TRENO O.L., STRAORDINARIO PER (*funzione*) DIRETTO A CON PARTENZA DA ORE

6. Quando siano interrotte le telecomunicazioni si seguono le norme previste per i treni straordinari ad orario prestabilito non annunciati o non confermati.

Art. 13

Treni supplementari

1. Le stazioni possono effettuare treni supplementari (art. 2 comma 14) in relazione alle occorrenze, senza preventiva autorizzazione del Capo Reparto Territoriale Movimento.

Generalità

2. I treni supplementari prendono il numero del treno di cui sono la ripetizione, con l'aggiunta della parola *ante* se trattasi di supplementare in precedenza o della parola *bis*, *ter*, ecc., se trattasi di supplementare a seguito.

3. I treni supplementari in precedenza (treni ante) possono effettuarsi soltanto su linee a doppio binario, con un anticipo quanto più possibile limitato rispetto al treno preceduto.

È ammesso un solo treno supplementare in precedenza ad un determinato treno ordinario o straordinario.

4. Nei dispacci che riguardano la circolazione di un treno che sia seguito o preceduto da supplementare, si deve sempre aggiungere, dopo il numero del treno, la parola normale.

5. *Soppresso.*

6. Per la circolazione dei treni supplementari devono osservarsi – salvo quanto è stabilito al seguente comma 7 – le norme previste per i treni straordinari ad orario prestabilito, sostituendo nei dispacci e nelle prescrizioni la parola *straordinario* con le parole *supplementare a seguito*, oppure *supplementare in precedenza*.

**Norme per
la
circolazione**

Per i treni supplementari in precedenza negli anzidetti dispacci deve precisarsi l'anticipo massimo consentito per tutto il percorso o, sulle linee di cui all'art. 15 comma 2 *ter*, l'anticipo consentito in partenza dalle stazioni dove il treno

effettua servizio viaggiatori. Tale anticipo deve essere anche notificato al capotreno ed al macchinista (1).

7. Sulle linee a semplice binario, quando non si sia potuto trasmettere l'annuncio o, nei casi previsti, ottenere dalla stazione successiva la conferma dell'effettuazione del treno supplementare a seguito, questo potrà essere inoltrato purchè sia stato prescritto al treno normale di arrestarsi sui deviatoi d'ingresso della stazione stessa per le comunicazioni del caso al dirigente (2).

Scambio dei materiali

8. È consentito lo scambio dei materiali fra il treno normale e il suo supplementare, sia a seguito che in precedenza, in relazione alle esigenze dei treni.

Dello scambio dei materiali devono essere avvisati i treni e preventivamente le stazioni interessate (3) a cura della stazione che ne prende l'iniziativa, con le modalità stabilite dall'art. 11 comma 5.

9. Sulle linee a semplice binario con blocco elettrico regolarmente funzionante, nonché su quelle a doppio binario quando non sia possibile trasmettere a qualche stazione l'avviso di cui al precedente comma, al treno inoltrato per primo deve essere prescritta marcia a vista in arrivo e fermata nelle stazioni non avvisate, per la consegna di copia del dispaccio.

10. Soppresso.

(1) *Viaggiate con anticipo massimo di minuti..... su tutto il percorso, oppure, per le linee di cui all'art. 15 comma 2 ter, Partite con anticipo massimo di minuti.... dalle stazioni dove si effettua servizio viaggiatori.*

(2) *Fermate a.... sui deviatoi di entrata mancando annuncio (o conferma) effettuazione treno.... supplementare da.... a.... Consegnate a quel dirigente copia del dispaccio di effettuazione.*

(3) Per i treni supplementari a seguito:

al treno inviato per primo: *Da.... viaggiate come treno.... normale.*

Al treno inviato per secondo: *Da.... a.... viaggiate come vostro supplementare a seguito.*

Per i treni supplementari in precedenza:

al treno inviato per primo: *Da.... a.... viaggiate come treno.... ante, aggiungendo la prescrizione di cui nota (1) del comma 6 (oppure: non ammesso alcun anticipo).*

Al treno inviato per secondo: *Da viaggiate come treno.... normale.*

Alle stazioni in ambedue i casi:

Materiale treno.... normale viaggia come bis (ter, ante, ecc.) da.... a....

Art. 14

**Soppressione, fusione, sostituzione e
rieffettuazione di treni**

1. In caso di mancanza di materiale, di cessata occorrenza, di forte ritardo o di altra anormalità, le stazioni possono sopprimere i treni senza servizio viaggiatori. **Soppressione**

I treni con servizio viaggiatori possono essere soppressi soltanto per cause di forza maggiore o in seguito a fusione o sostituzione con altri treni, oppure per disposizione dall'Unità centrale competente.

2. Gli annunci alle stazioni e posti intermedi, le relative conferme, nonché gli avvisi ai treni incrocianti (1) (e solo in quest'ultimo caso anche se la soppressione è prescritta dall'orario di servizio), devono essere dati con le stesse norme prescritte per l'effettuazione dei treni straordinari ad orario prestabilito adottando le seguenti formule:

FORMULA N. 25 - OGGI (DOMANI *oppure* NOTTE DAL..... AL) TRENO SOPPRESSO DA A

FORMULA N. 26 - INTESO OGGI (DOMANI *oppure* NOTTE DAL..... AL) SOPPRESSIONE TRENO DA A

3. In caso di impossibilità di trasmettere l'annuncio di soppressione ad una stazione o bivio incontrato di punta o, nei casi previsti, riceverne conferma, devono applicarsi al primo treno che segue quello soppresso le disposizioni di cui all'art. 8 commi 4 e 5.

4. Spetta alla stazione termine del tratto di soppressione di regolare gli incroci e le precedenza ancora da effettuare che erano previsti sul tratto stesso.

5. Quando sia opportuno le stazioni possono fondere **Fusione** due treni, sopprimendone uno di essi con le norme di cui ai

(1) *Treno soppresso da a*

comma precedenti e facendone proseguire il materiale ed i relativi documenti, nonché eventualmente la locomotiva e il personale, con l'altro treno. A quest'ultimo deve farsi opportuna prescrizione (1).

In tal caso le formule 25 e 26 vanno completate come in appresso:

FORMULA N. 25 *bis* – OGGI.... (DOMANI.... *oppure* NOTTE DAL.... AL....) TRENO.... SOPPRESSO DA.... A.... – MATERIALE (*ed occorrendo*: LOCOMOTIVA, PERSONALE) VIAGGIA STESSO TRATTO CON TRENO (*ed occorrendo*: CHE FARÀ SERVIZIO VIAGGIATORI *oppure* MERCI A).

FORMULA N. 26 *bis* – INTESO OGGI (DOMANI ... *oppure* NOTTE DAL AL) SOPPRESSIONE TRENO DA A – MATERIALE VIAGGIA CON TRENO

Sostituzione

6. Quando un treno sia in ritardo tale da causare perturbamento alla circolazione sulla linea, le stazioni possono sopprimerlo e sostituirlo effettuando un opportuno straordinario.

In tal caso le formule 25 e 26 vanno completate come in appresso:

FORMULA N. 25 *ter* – OGGI (DOMANI *oppure* NOTTE DAL AL) TRENO SOPPRESSO DA A – EFFETTUASI SUA VECE STESSO TRATTO STRAORDINARIO

FORMULA N. 26 *ter* – INTESO OGGI (DOMANI *oppure* NOTTE DAL AL) SOPPRESSIONE TRENO DA A ED EFFETTUAZIONE STESSO TRATTO STRAORDINARIO

6 *bis*. Sulle linee dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, in caso di temporanea cessata occorrenza, le stazioni possono provvedere alla soppressione di treni ordinari per tutti i giorni fino a nuovo ordine. In tal caso gli annunci alle stazioni ed ai posti intermedi, nonché le relative conferme devono essere dati una sola volta. Pertanto le formule 25 e 26 vanno completate come in appresso:

(1) *Treno.... soppresso da.... a.... Disimpegnate in sua vece servizio viaggiatori (o merci) fermando a....* (Indicare le stazioni nelle quali il treno deve fermare per disimpegnare il servizio del treno soppresso).

FORMULA N. 25 *quater* – OGGI... (DOMANI... *oppure* NOTTE DAL AL) TRENO SOPPRESSO DA A FINO A NUOVO AVVISO;

FORMULA N. 26 *quater* – INTESO OGGI...(DOMANI*oppure* NOTTE DAL AL) SOPPRESSIONE TRENO DAA FINO NUOVO AVVISO.

La ripresa della circolazione di treni soppressi fino a nuovo ordine, deve essere notificata secondo le norme previste per i treni straordinari ad orario prestabilito adottando le seguenti formule:

– per l’annuncio:

FORMULA N. 25 *quinqües* – DA OGGI... (DOMANI... *oppure* NOTTE DAL AL) RIEFFETTUASI TRENO.... ORDINARIO DA... A....;

– per la conferma:

FORMULA N. 26 *quinqües* – INTESO DA OGGI... (DOMANI... *oppure* NOTTE DAL AL) RIEFFETTUAZIONE TRENO.... ORDINARIO DA... A...

6 *ter*. Sulle linee dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, qualora risulti necessario per esigenze di servizio e non possa provvedersi con altro straordinario, le stazioni possono provvedere alla riefettuazione di treni precedentemente soppressi (d’orario o con dispaccio, salvo il caso dei treni soppressi fino a nuovo ordine di cui al precedente comma 6 *bis*), secondo le norme previste per i treni straordinari ad orario prestabilito. In tal caso le formule 21 e 22 vanno completate come in appresso:

Riefettuazione

FORMULA N. 25 *sexies* – OGGI... (DOMANI... *oppure* NOTTE DAL AL) RIEFFETTUASI TRENO.... ORDINARIO (*oppure* STRAORDINARIO) DA..... A PER (*qualità del trasporto*);

FORMULA N. 26 *sexies* – INTESO OGGI... (DOMANI... *oppure* NOTTE DAL AL) RIEFFETTUAZIONE TRENO.... ORDINARIO (*oppure* STRAORDINARIO) DA...A....PER ... (*qualità del trasporto*).

7. Su determinati tratti fra due stazioni serviti da più linee affiancate a doppio binario ed esercitate col blocco elettrico, può essere ammesso, in deroga alle norme comuni, in base a disposizioni particolari emanate dalle Unità

**Circolazione
su linee
affiancate**

periferiche interessate, che treni impostati su una linea vengano all'occorrenza istradati sul corrispondente binario di altra linea, conservando il proprio numero, senza che si faccia luogo ad operazioni di soppressione ed effettuazione.

Alle condizioni stabilite di volta in volta dall'Unità centrale competente tale provvedimento può essere adottato anche su determinati tratti di linea tra due stazioni serviti da linee a doppio e semplice binario oppure da più linee a semplice binario.

Tali speciali istradamenti dovranno essere concordati fra le stazioni e notificati ai posti intermedi.

8. Su determinati tratti fra due stazioni, serviti da più linee affiancate a doppio binario, di cui una esercitata col blocco radio e le altre col blocco elettrico, può essere ammesso, in deroga alle norme comuni e in base a disposizioni particolari emanate dalle Unità periferiche interessate, che i treni impostati sulla linea esercitata col blocco radio vengano all'occorrenza istradati su altra linea esercitata col blocco elettrico senza che si faccia luogo ad operazioni di soppressione ed effettuazione e non viceversa.

Art. 15

Anticipo nella corsa dei treni

Ammissibilità dello anticipo

1. In relazione alle esigenze del servizio è ammesso che i treni siano inoltrati in anticipo sul proprio orario.

Quando si possa ridurre o sopprimere la fermata in posti intermedi, deve provvedervi la stazione precedente nel senso di marcia dei treni.

2. *Soppresso.*

2 *bis*. Una stazione sede d'incrocio può, previo spostamento dell'incrocio stesso, disporre per l'anticipo di corsa di un treno interessato.

In tal caso, sulla proposta di spostamento formula 14 saranno indicati i minuti di anticipo con cui s'intende fare avanzare il treno.

2 *ter*. Salvo sulle linee di cui al successivo comma 3, i macchinisti sono tenuti ad attuare d'iniziativa, durante la marcia, ogni possibile anticipo di corsa, viaggiando alla massima velocità consentita.

Nel licenziamento di un treno, o nell'adozione della procedura di cui all'art. 6 comma 20, è implicito l'ordine al macchinista dell'eventuale anticipo di corsa in partenza, che va attuato tutte le volte che risulti possibile.

Se il treno non è licenziato dal dirigente, il personale del treno deve attuare il massimo possibile anticipo di corsa consentito dalla disposizione a via libera dei segnali.

L'anticipo di corsa in partenza o transito da una stazione abilitata va annunciato dalla stessa, con comunicazione non registrata, e compatibilmente col regolare funzionamento delle telecomunicazioni, alla stazione attigua ed ai soli posti intermedi fino alla stazione attigua, che provvede analogamente.

L'anticipo di corsa è in ogni caso vietato in partenza dalle stazioni in cui il treno interessato debba svolgere servizio viaggiatori, salvo il caso di treni viaggiatori supplementari in precedenza nei limiti dell'anticipo notificato a norma dell'art. 13 comma 6 e di determinati treni viaggiatori nelle stazioni stabilite dalle Unità periferiche interessate; quest'ultimi treni devono essere contraddistinti nell'orario di servizio con l'apposito simbolo riportato a fianco dell'ora di partenza dalla stazione stabilita.

3. Sulle linee indicate nell'orario di servizio dove non tutte le stazioni sono munite di segnalamento di partenza, si applicano le seguenti disposizioni.

Anticipo da stazione a stazione

Il dirigente che intenda far circolare un treno in anticipo di corsa fino alla stazione successiva, presi accordi con quest'ultima anche per quanto riguarda l'eventuale riduzione o soppressione di fermata in posti intermedi, deve trasmetterle preventivamente il dispaccio:

FORMULA N. 27 - TRENO.... VIAGGERÀ CON ANTICIPIO DI MINUTI... DA... A.... (*ed occorrendo*: E DI MINUTI.... DA.... A.... - SOPPRESSA FERMATA A....).

Su tali linee l'anticipo di corsa è sempre vietato:

- in partenza dalle stazioni in cui il treno interessato debba svolgere servizio viaggiatori, salvo il caso di treno viaggiatori supplementare in precedenza nei limiti dell'anticipo notificato a norma dell'art. 13 comma 6;

- quando sul tratto interessato non si sia potuto dare preventivo avviso ad una stazione o posto intermedio.

Anticipo sul tratto comprendente più stazioni 4. Quando siano stati presi preventivi accordi con tutte le stazioni interessate, anche per la soppressione di fermata nelle stazioni intermedie (art. 6 comma 19), il dirigente può disporre per l'anticipo di corsa del treno su un tratto comprendente più stazioni, non oltrepassando mai la prima d'incrocio. In tal caso egli deve preventivamente estendere a tutte le stazioni interessate il dispaccio formula 27.

5. *Soppresso.*

Avviso ai posti intermedi 6. Prima dell'inoltro del treno ciascuna stazione deve avvisare con dispaccio i posti intermedi fino alla stazione attigua, precisando l'anticipo previsto sul tratto interessante i posti stessi.

Avviso ai treni 7. Il dirigente della stazione che dispone per l'anticipo di corsa di un treno deve provvedere per l'opportuna prescrizione fissando il limite massimo dell'anticipo stesso (1).

8. *Soppresso.*

Art. 16

Locomotive isolate e di rinforzo. Treni senza capotreno. Treni affidati al solo guidatore.

Locomotive isolate 1. Le locomotive isolate viaggiano di regola senza scorta e ai compiti specifici del personale di scorta provvede il personale di condotta. Sono da considerarsi isolate anche le locomotive ed i gruppi di esse che circolano trainando o spingendo particolari veicoli (un veicolo in corsa prova o guasto, carri riscaldatori, carri attrezzi, carri spartineve) nonché i treni composti di mezzi leggeri quando non svolgono servizio viaggiatori.

2. L'effettuazione dei treni straordinari per l'inoltro di locomotive isolate non è subordinata all'autorizzazione del Capo Reparto Territoriale Movimento.

(1) *Viaggiate con anticipo massimo di minuti.... da.... a.... ed occorrendo: e di minuti.... da.... a.... Soppressa fermata a.... - Fermate a....*

3. Il dirigente della stazione dove viene aggiunta la locomotiva di rinforzo ad un treno deve, salvo diverse disposizioni locali, darne avviso a quella dove termina il rinforzo stesso.

**Locomotive
di rinforzo**

4. L'agente addetto alla formazione dei treni che aggiunge la locomotiva di spinta deve avvisare il dirigente, il macchinista di testa ed il capotreno, salva l'eccezione di cui al comma 8.

5. Le locomotive di spinta devono viaggiare da stazione a stazione agganciate al treno. Su determinati tratti di linea, indicati nell'orario di servizio, l'unione al veicolo di coda può essere fatta con maglia sganciabile (1) ed in tal caso la spinta può avere termine in un punto determinato della linea, con ricovero nella stazione precedente.

6. Quando una locomotiva di spinta viaggia con maglia sganciabile ciascuna stazione del tratto interessato, a partire da quella in cui ha inizio il rinforzo, deve darne avviso alla stazione successiva prima della partenza del treno.

**Spinta
sganciabile**

Sulle linee esercitate col blocco telefonico tale avviso viene dato completando i dispacci di richiesta e di concessione di via libera con le parole CON SPINTA SGANCIABILE e all'occorrenza FINO A KM ...

Sulle linee esercitate col blocco elettrico l'avviso, da estendersi anche ai posti di blocco intermedi, deve essere dato con il dispaccio:

FORMULA N. 28 – TRENO ... PARTIRÀ CON SPINTA SGANCIABILE
(*ed eventualmente*: FINO AL KM ...).

Le stazioni e i posti di blocco intermedi devono confermare alla stazione precedente con il dispaccio:

FORMULA N. 29 – INTESO TRENO ... CON SPINTA SGANCIABILE
(*ed eventualmente*: FINO AL KM ...).

Il treno rinforzato con locomotiva sganciabile deve portare la doppia segnalazione di coda prevista dal Regolamento sui segnali.

7. Non è ammesso l'impiego della maglia sganciabile

(1) Dispositivo che può essere azionato anche in corsa.

per la spinta quando, per interruzione delle telecomunicazioni, non sia stato possibile avvisarne la stazione successiva od anche uno solo dei posti di blocco intermedi e riceverne la relativa conferma.

**Treni con
spinta
sganciabile
indicati in
orario**

8. Nell'orario di servizio possono essere indicati i treni ordinari normalmente spinti con locomotiva sganciabile viaggiante da stazione a stazione. Per tali treni non occorrono gli avvisi di cui al comma 6.

9. Qualora uno dei treni anzidetti dovesse partire senza spinta, l'agente addetto alla formazione treni deve darne avviso al macchinista, al capotreno ed al dirigente che dovrà avvisare la stazione attigua e gli eventuali posti di blocco interposti con il dispaccio:

FORMULA N. 30 TRENO ... PARTIRÀ SENZA SPINTA.

Se non è possibile trasmettere il dispaccio di cui sopra, al treno stesso deve essere prescritta la fermata in corrispondenza dei posti di blocco non potuti avvisare e, occorrendo, nella stazione successiva ed il capotreno deve informare i guardablocco e quel dirigente della mancanza di rinforzo.

**Spinta
sganciata
in linea**

10. Quando la spinta abbandona il treno in linea, la stazione in cui rientra la locomotiva stessa deve comunicare l'avvenuto ricovero alla stazione limitrofa e agli eventuali posti di blocco intermedi con il dispaccio:

FORMULA N. 31 - SPINTA TRENO ... RICOVERATA.

Tale dispaccio non occorre:

— sulle linee esercitate col blocco telefonico sulle quali peraltro i dispacci di via libera per il primo treno che impegna la linea dopo quello rinforzato devono essere opportunamente completati (1);

(1) a) SEGUITO TRENO ... (*che ha avuto il rinforzo*) E DOPO RICOVERATA
SPINTA MIA STAZIONE CHIEDO INVIARE TRENO ...

RICOVERATA VOSTRA STAZIONE SPINTA TRENO ... VIA LIBERA TRENO ...

b) DOPO GIUNTO MIA STAZIONE TRENO ... (*che ha avuto il rinforzo*) E
SEGUITO SPINTA TRENO STESSO CHIEDO INVIARE TRENO ...

Risposta con il dispaccio formula 4.

— sulle linee esercitate col blocco automatico o conta-assi;
— per i casi particolari autorizzati dalle Unità periferiche interessate in relazione all'esistenza di appositi dispositivi di sicurezza.

11. Sulle linee esercitate col blocco automatico o conta-assi non è ammesso che la spinta abbandoni il treno in linea oltre la prima sezione di blocco attigua alla stazione in cui la locomotiva deve rientrare.

12. Sulle linee esercitate col blocco elettrico manuale, quando è prescritto il dispaccio formula 31 le stazioni e i posti di blocco intermedi che non possano riceverlo non devono fare uso del blocco. In tal caso la circolazione dei treni deve essere arrestata.

13. Agli effetti degli incroci nella stazione di ricovero, la corsa di ritorno di una locomotiva di spinta che abbia abbandonato un treno in linea è considerata come una corsa di straordinario ad orario libero.

14. Sulle linee a doppio binario, quando la locomotiva di spinta abbandoni il treno in linea e si ricoveri in stazione percorrendo il binario illegale, non occorre avviso d'incrocio ai treni interessati.

15. Le disposizioni del presente articolo non si applicano per le spinte date ai fini dell'avviamento nell'ambito di una stazione. Norme particolari potranno essere impartite dalle Unità periferiche interessate.

**Spinta
nell'ambito
di una
stazione**

15 *bis*. I mezzi di trazione possono essere affidati ad un solo agente di condotta in possesso di specifica abilitazione nei seguenti casi:

- mezzi di trazione dotati di apparecchiature per il controllo della marcia del treno (SCMT, ETCS) in servizio ai treni e circolanti sulle linee appositamente attrezzate;
- mezzi di trazione dotati di attrezzature per il supporto alla condotta (SSC) in servizio ai treni e circolanti sulle linee appositamente attrezzate;
- mezzi di trazione, utilizzati per particolari servizi individuati dal Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, anche se non dotati delle suddette apparecchiature.

16. Alle condizioni stabilite dall'Unità centrale competente e contenute nelle Istruzioni di servizio, determinati treni possono viaggiare senza capotreno.

**Treni senza
capotreno**

**Treni
affidati al solo
guidatore**

17. Alle condizioni stabilite dall'Unità centrale competente è ammessa la circolazione dei treni affidati ad un solo agente, che è addetto alla guida.

18. *Soppresso.*

19. *Soppresso.*

20. *Soppresso.*

Art.17

Mezzi d'opera e tradotte

**Mezzi
d'opera**

1. I mezzi d'opera sono rotabili ferroviari utilizzati per la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresi i rilievi diagnostici, e per il soccorso ai treni o la ricognizione in linea; possono essere dotati o non dotati di trazione autonoma e di cabina di guida.

**Norme per
la
circolazione**

2. Possono circolare secondo le norme dei treni soltanto i mezzi d'opera iscritti, ai sensi delle specifiche Norme emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, nel Registro d'Immatricolazione Nazionale.

Il movimento e la sosta degli altri mezzi d'opera deve avvenire solo in regime di interruzione del binario, di linea o di località di servizio.

3. La circolazione dei mezzi d'opera in regime di interruzione di binario avviene secondo apposite procedure emanate dal Gestore dell'Infrastruttura, in conformità ai seguenti principi:

– la circolazione dei mezzi d'opera sul binario interrotto deve avvenire in condizioni di sicurezza rispetto alla circolazione dei treni sui binari adiacenti; qualora ciò non possa essere garantito devono essere interrotti alla circolazione dei treni anche i binari adiacenti;

– devono essere messe in atto misure di sicurezza idonee ad evitare che i mezzi d’opera oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interrotto;

– la circolazione dei mezzi d’opera sul binario interrotto deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti sul tratto interrotto.

4. Le tradotte sono soggette alle medesime norme che regolano la circolazione dei treni. Possono, altresì, circolare in regime di interruzione di binario; in tal caso il Gestore dell’Infrastruttura deve emanare apposite procedure coerenti con quanto previsto per i mezzi d’opera al precedente comma 3.

**Tradotte:
norme per
la
circolazione**

Art. 18

**Interruzioni di circolazione e intervalli
d'orario****Norme
generali**

1. Su una linea a semplice binario, oppure su uno od entrambi i binari di una linea a doppio, la circolazione dei treni può essere interrotta:

a) per disposizione prevista dall'orario di servizio (interruzioni programmate in orario ed intervalli d'orario);

b) per disposizione prevista da apposito programma (interruzioni programmate non inserite nell'orario di servizio);

c) per cause accidentali (interruzioni accidentali);

d) per necessità di movimento (interruzioni di servizio per motivi diversi da quelli del punto precedente);

e) per necessità tecniche (interruzioni di servizio per determinate esigenze, non programmate).

Le interruzioni *a)* e *b)* sono delimitate dal transito di determinati treni oppure da determinate ore; sulle linee dove non sono in uso i fascicoli orario, dette interruzioni devono essere delimitate solo da ore. Le interruzioni *e)* sono sempre delimitate da ore, che vengono stabilite con la concessione delle interruzioni stesse.

La richiesta di conferma dell'interruzione da parte dell'agente autorizzato e la relativa concessione da parte del dirigente devono avvenire per iscritto, salvo l'esistenza di particolari attrezzature tecniche di cui al comma 26.

1 bis. Nessun treno può essere inoltrato su un tratto di binario interrotto.

2. Salvo i casi successivi, ogni qualvolta la circolazione sia interrotta su un binario le stazioni e, se presenziati, i bivi devono mantenere esposto sul binario interrotto un segnale d'arresto oltre lo scambio estremo dal lato dell'interruzione o, in mancanza dello scambio stesso, a 300 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori. L'avviso ai bivi sarà dato dalle stazioni designate dalle Unità periferiche interessate.

L'esposizione del segnale di arresto non occorre:

— sulle linee a doppio binario, se il binario interrotto è quello illegale;

— in tutti gli altri casi, se ci si può avvalere di appositi dispositivi agenti sui segnali di partenza, stabiliti dalle Unità centrali interessate.

Nelle stazioni presenziate da solo dirigente, per l'esposizione e la rimozione del segnale di arresto, il dirigente può avvalersi anche di personale non dipendente, purché debitamente istruito dal dirigente medesimo.

3. Per le interruzioni programmate non inserite nell'orario di servizio (comma 1. *b*) il relativo programma viene emanato dalle Unità periferiche interessate e deve prevedere le modalità per la richiesta dell'interruzione da parte dell'agente autorizzato dei Lavori od Impianti Elettrici, nonché per la sua concessione. Per le interruzioni programmate in orario (comma 1. *a*) devono osservarsi le disposizioni contenute nell'orario stesso.

**Programma
d'interru-
zione**

4. La stazione designata dal programma, alla quale viene rivolta dall'agente autorizzato la richiesta di conferma dell'interruzione (1), prima di concederla (2) deve avvisare verbalmente tutte le stazioni del tratto da interrompere.

(1) CONFERMATE INTERRUZIONE LINEA (*oppure*: BINARIO PARI O DISPARI. In caso di linee affiancate specificare sempre la linea interessata) FRA... E... COME DA PROGRAMMA N.... DEL.... (O COME DA PROGRAMMA N.... PREVISTO IN ORARIO).

(2) CONFERMO INTERRUZIONE LINEA (*oppure*: BINARIO PARI O DISPARI. In caso di linee affiancate specificare sempre la linea interessata) FRA... E... COME DA PROGRAMMA N.... DEL.... (O COME DA PROGRAMMA N.... PREVISTO IN ORARIO). CON INIZIO DOPO TRANSITO TRENO... (*ultimo effettivamente circolante prima dell'interruzione*) E FINO ALLE ORE ... *oppure*: CON INIZIO DALLE ORE... E FINO ALLE ORE... (*secondo che l'inizio dell'interruzione sia, o meno, delimitato per programma da un treno*).

Le stazioni del tratto da interrompere devono confermare con il dispaccio:

FORMULA N. 33 – INTESO OGGI... INTERRUZIONE LINEA (*oppure*: BINARIO PARI o DISPARI *In caso di linee affiancate specificare sempre la linea interessata*) FRA... E... COME DA PROGRAMMA N. DEL.... (o COME DA PROGRAMMA N. PREVISTO IN ORARIO), e quelle tra esse che inviano normalmente treni sul binario da interrompere devono aggiungere la precisazione: dopo treno.... (ultimo effettivamente inviato o da inviare prima dell'interruzione), anche quando l'inizio dell'interruzione non è delimitato da un treno.

Interruzione programmata della linea

5. L'interruzione programmata che prevede il completo arresto della circolazione su un determinato tratto di linea può avere di fatto inizio, salvo specifiche disposizioni in contrario inserite nel programma per occorrenze eccezionali, solo dopo il passaggio dei treni viaggiatori e dei relativi supplementari, dei treni merci celeri e dei treni derrate il cui transito verrebbe a cadere, per ritardo, entro i limiti previsti per l'interruzione stessa.

Nel caso in cui il transito del treno in ritardo debba avvenire poco prima del previsto termine dell'interruzione, questa potrà essere concessa, ma se ne dovrà anticipare la fine in modo da consentire il passaggio del treno in ritardo.

I treni non compresi fra quelli sopra indicati devono essere trattenuti o soppressi a cura della stazione limite del tratto interrotto.

Interruzione programmata di un binario su linea a doppio

6. Il programma d'interruzione di un binario su linea a doppio può prevedere che determinati treni in orario siano istradati in senso illegale sul binario rimasto in esercizio. Nel determinare tali istradamenti anormali le Unità periferiche interessate devono tener conto dell'importanza dei treni stessi.

7. I treni in ritardo devono essere di regola istradati sull'unico binario in esercizio. Le Unità periferiche interessate possono però stabilire in programma che l'inizio dell'interruzione sia subordinata al passaggio di determinati treni.

8. Quando è prevista la circolazione a binario unico, oltre alle norme del presente articolo in quanto pertinenti, devono applicarsi quelle di cui all'art. 19.

9. Quando sono interrotte le telecomunicazioni non può aver luogo alcuna interruzione programmata.

**Limitazioni
e divieti**

Quando, per qualsiasi circostanza, l'interruzione debba essere ritardata o non possa essere concessa, il dirigente deve darne immediata comunicazione al richiedente.

10. Quando l'agente autorizzato di cui al comma 3 non abbia richiesto di utilizzare l'interruzione nel termine previsto, o avendone fatta richiesta vi rinunci, il dirigente può utilizzare per la circolazione il binario che avrebbe dovuto essere interrotto. L'interruzione, qualora sia stata annunciata alle stazioni interessate, deve essere annullata.

Un'interruzione già concessa può essere annullata solo previo benestare registrato dell'agente autorizzato che l'ha richiesta.

11. Soppresso.

12. Gli agenti dei Lavori ed Impianti Elettrici devono avvisare dell'interruzione tutto il personale dipendente interessato.

**Compiti
degli
agenti che
utilizzano
l'interru-
zione pro-
grammata**

Gli agenti degli Impianti Elettrici, che intendano utilizzare un'interruzione stabilita per esigenze degli agenti dei Lavori o viceversa, devono prendere specifici diretti accordi con l'agente autorizzato di cui al comma 3, al quale è stata concessa l'autorizzazione stessa.

13. Quando l'inizio dell'interruzione è delimitato da treno, gli agenti interessati dei Lavori od Impianti Elettrici devono assicurarsi che il treno menzionato nella conferma dell'interruzione stessa sia effettivamente transitato, prima d'iniziare qualsiasi lavoro sulla linea, di togliere tensione o di far circolare treni materiali o carrelli.

Quando l'inizio dell'interruzione non è delimitato da treno, spetta alla stazione che concede l'interruzione assicurarsi preventivamente, scambiando quando occorra i necessari dispacci con le altre stazioni interessate, dell'avvenuto transito del treno che precede l'inizio dell'interruzione.

14. L'agente autorizzato di cui al comma 3, almeno 5 minuti prima del termine dell'interruzione, deve trasmettere alla stazione designata dal programma il nulla osta (1)

**Riattiva-
zione dopo
un'interru-
zione pro-
grammata**

(1) NULLA OSTA RIPRESA CIRCOLAZIONE LINEA (*oppure*: BINARIO PARI O DISPARI; *In caso di linee affiancate specificare sempre la linea interessata*) FRA.... E... DALLE ORE.... (O DAL TRENO....).

per la ripresa della circolazione. Detta stazione viene così autorizzata a ripristinare al termine stabilito dal programma la circolazione sul binario interrotto, previo avviso alle altre stazioni del tratto interessato con il dispaccio:

FORMULA N. 34 – DALLE ORE.... (O DAL TRENO....) RIPRENDESI SERVIZIO NORMALE FRA.... E....

L'anzidetto limite di 5 minuti potrà essere maggiorato per particolari esigenze riconosciute dalle Unità periferiche interessate.

15. Quando eccezionalmente per motivi di forza maggiore il binario non possa essere restituito al normale esercizio nel termine stabilito, l'agente di cui al comma 3 deve darne, prima della fine dell'interruzione, avviso per iscritto o con fonogramma registrato, precisando la presumibile ulteriore durata dell'interruzione al dirigente della stazione a cui avrebbe dovuto dare il benestare per la ripresa della circolazione. Non riuscendo possibile dare il suddetto avviso, gli agenti dei Lavori od Impianti Elettrici devono subito provvedere alla protezione del tratto interrotto o ingombro nei modi prescritti dal Regolamento sui segnali.

Il prolungamento dell'interruzione programmata è da considerarsi a tutti gli effetti come interruzione accidentale.

16. Quando i lavori siano stati ultimati in anticipo rispetto al termine stabilito, l'agente di cui al comma 3 deve avvisarne per iscritto o con fonogramma registrato il dirigente della stazione designata dal programma per la ripresa del normale servizio. Detto dirigente viene così autorizzato a ripristinare la circolazione previo avviso alle stazioni interessate con il dispaccio formula 34 preceduto dalla frase:

«PER ANTICIPATO TERMINE DEI LAVORI....».

Intervalli d'orario

17. Nella impostazione degli orari di servizio possono essere previsti appositi periodi liberi da treni ordinari che sono denominati «*intervalli d'orario*».

Durante tali intervalli, che sono esplicitamente elencati nell'orario di servizio, la circolazione può essere interrotta, a richiesta, per esigenze della manutenzione o per altre occorrenze, sul binario e nei giorni stabiliti dall'orario medesimo.

18. Di regola, e salve le eccezioni per treni in ritardo di cui al comma 19, punto *d*), nell'intervallo d'orario interessante un binario su linea a doppio non è prevista la circolazione nei due sensi sul binario rimasto in esercizio, sul quale i treni circolano nel solo senso legale e col normale regime. Quando occorra la circolazione a binario unico, oltre alle norme del presente articolo, in quanto pertinenti, devono applicarsi quelle di cui all'art. 19.

19. Le modalità per la concessione e utilizzazione degli intervalli d'orario, nonché per la ripresa della normale circolazione, sono quelle indicate nei precedenti comma per le interruzioni programmate, con le varianti e norme particolari di cui in appresso:

a) la richiesta di utilizzazione dell'intervallo deve essere inoltrata, dall'agente autorizzato indicato nell'orario di servizio, almeno un'ora prima alla stazione prestabilita; la conferma da parte di quest'ultima deve essere comunicata appena possibile, e comunque dopo l'accertamento di cui alla seconda parte del comma 13 quando l'inizio dell'intervallo non è delimitato da un treno;

b) nei dispacci di richiesta e relativa conferma di cui al comma 4, nonché in quelli della formula 33, deve essere usata la dizione «INTERVALLO D'ORARIO SULLA LINEA (o SUL BINARIO PARI o DISPARI; in caso di linee affiancate specificare sempre la linea interessata) N. FRA.... E.... » in luogo di quella «INTERRUZIONE LINEA (oppure: BINARIO PARI o DISPARI; in caso di linee affiancate specificare sempre la linea interessata) FRA.... E.... COME DA PROGRAMMA N. DEL»;

c) Soppresso.

d) per l'effettiva delimitazione degli intervalli di orario devono applicarsi norme analoghe a quelle previste dal comma 5, ma quando l'intervallo interessi un binario su linea a doppio, i treni in ritardo di cui all'ultimo capoverso di detto comma possono essere istradati sul binario rimasto in esercizio, con le norme di cui all'art. 19.

20. Il dirigente della stazione che per prima viene a conoscenza di un fatto anormale che imponga l'arresto della circolazione su un tratto di linea deve immediatamente avvertire verbalmente le stazioni del tratto interrotto.

Interruzione accidentale della linea

Le stazioni del tratto interrotto devono confermare con il dispaccio formula 33, omettendo la frase COME DA PROGRAMMA N. DEL.....

L'avviso di interruzione deve essere esteso alle rimanenti stazioni della linea, fino alle capotronco attigue, con comunicazione verbale trasmessa da stazione a stazione.

21. Le due stazioni estreme del tratto interrotto devono considerarsi quali stazioni capotronco dei rispettivi tratti rimasti in esercizio fra esse e le capotronco più vicine e intervenire per tutte le disposizioni di movimento che si rendono necessarie in dipendenza dell'interruzione accidentale della linea.

In attesa d'interventi superiori, i Capi Reparto Territoriali Movimento ed i dirigenti delle anzidette stazioni devono prendere accordi fra loro e con le altre stazioni interessate, nonché con gli altri agenti interessati, per i provvedimenti indispensabili da adottare in dipendenza della situazione verificatasi.

Interruzione accidentale di un binario su linea a doppio

22. La stazione che per prima viene a conoscenza di un fatto anormale che imponga l'arresto della circolazione su un binario di linea a doppio, deve immediatamente informare verbalmente le stazioni del tratto interrotto e riceverne conferma con la formula 33 nella quale va omessa la dizione: «COME DA PROGRAMMA N. DEL.....».

All'occorrenza detta stazione provvederà ad attivare la circolazione nei due sensi sul binario rimasto in esercizio (art. 19).

Riattivazione dopo un'interruzione accidentale

23. La stazione che ha diramato l'annuncio dell'interruzione accidentale, quando abbia ricevuto dagli agenti interessati avviso per iscritto o con dispaccio che la circolazione può essere ripresa, deve avvisarne con dispaccio le stazioni cui era stata notificata l'interruzione stessa, precisando le modalità di ripresa del servizio (servizio normale su entrambi i binari, servizio su un solo binario di linea a doppio, ecc.).

Interruzioni di servizio per necessità di movimento

24. In particolari situazioni stabilite dalle Unità centrali interessate o in altri casi stabiliti dalle Unità periferiche interessate, se risulta più opportuno ai fini dello svolgimento del servizio, la circolazione dei treni può essere interrotta, su una linea a semplice binario oppure su uno od entrambi i binari di una linea a doppio, d'iniziativa del

dirigente di una stazione e fino alla stazione limitrofa abilitata, previ accordi col dirigente di quest'ultima.

Alle interruzioni di cui sopra si applicano le procedure di cui al comma 20 o 22 con le particolarità seguenti:

- prima di trasmettere l'annuncio, il dirigente interessato deve assicurarsi che il binario da interrompere sia sgombro da treni;
- l'interruzione va motivata da "necessità di movimento";
- l'annuncio e la conferma di cui al comma 20 sono limitati alla stazione attigua interessata;
- i dispacci di conferma vanno completati, all'occorrenza, a norma dell'art. 19 comma 5.

La stazione che ha diramato l'annuncio dell'interruzione, quando ne cessi la ragione, deve avvisare con dispaccio formula 34 la stazione attigua interessata.

25. Su tutte le linee, a richiesta degli agenti autorizzati del Gestore dell'Infrastruttura, in intervalli che di fatto sono liberi da treni, i dirigenti possono concedere interruzioni per la circolazione dei mezzi d'opera, per lavori di manutenzione e riparazione degli impianti di segnalamento e di sicurezza o per altre esigenze tecniche secondo specifiche norme emanate dal Gestore dell'Infrastruttura medesimo.

Interruzione di servizio per necessità tecniche

Dette interruzioni, ciascuna delle quali va limitata fra stazioni attigue abilitate, possono essere richieste, con congruo anticipo, all'una od all'altra di tali stazioni.

Le modalità per la concessione ed utilizzazione delle interruzioni stesse, nonché per la ripresa della normale circolazione sono quelle precedentemente indicate per le interruzioni programmate, con le seguenti particolarità:

- nei dispacci di richiesta e relativa conferma di cui al comma 4, nonché in quello della formula 33, la dizione: «COME DA PROGRAMMA N..... DEL...» va sostituita con la seguente: «DA ORE... A ORE... PER NECESSITÀ TECNICHE»;
- l'annuncio e la conferma di cui alla predetta formula 33 sono limitati alla stazione attigua interessata.

26. Tutti o parte dei dispacci previsti nel presente articolo possono essere sostituiti con particolari attrezzature tecniche in base a norme specifiche emanate dall'Unità centrale competente in relazione ai tipi di impianto.

Attrezzature tecniche

Art. 19

**Circolazione a binario unico su linea
a doppio binario****Norme
generali**

1. La circolazione a binario unico su linea a doppio (circolazione nei due sensi su un solo binario) viene disposta con programma o attivata di iniziativa dei dirigenti per necessità di movimento o per fatto accidentale (art. 18).

2. I bivi in linea eventualmente esistenti sul tratto esercitato a binario unico devono essere presenziati da un dirigente.

Le Unità periferiche interessate devono preventivamente stabilire in relazione alle situazioni locali le modalità da osservare in attesa di tale presenziamento per l'evenienza di circolazione a binario unico.

Le stazioni disabilite nonché le fermate munite di deviatori, che si trovino sul tratto ridotto a binario unico, devono essere possibilmente presenziate da dirigente.

3. *Soppresso.*

**Linee con
attrezzature
particolari**

4. Disposizioni in deroga alle norme del presente articolo possono essere impartite dall'Unità centrale competente per determinate linee che siano attrezzate con impianti di segnalamento e di blocco elettrico oppure con blocco radio sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 e prive di segnali fissi luminosi, per la circolazione nei due sensi su uno stesso binario.

**Annuncio
alle
stazioni**

5. La stazione designata dal programma, o quella interessata a norma dell'art. 18 per le interruzioni accidentali o di servizio per necessità di movimento, deve avvisare verbalmente la o le stazioni del tratto da esercitare a binario unico, ottenendone conferma con il dispaccio di cui alla formula prescritta nell'art. 18 completandola con la frase:

«TUTTI I TRENI PERCORRERANNO IL BINARIO DISPARI (O PARI)».

Quando, durante un'interruzione nella quale sia stata prevista la circolazione nel solo senso legale, oppure durante un intervallo d'orario, occorra attivare la circolazione nei due sensi sul binario rimasto in esercizio, il dirigente interessato deve avvisare verbalmente le stazioni del tratto interrotto.

Le stazioni del tratto interrotto devono confermare con il dispaccio:

FORMULA N. 33 *bis* - INTESO CIRCOLAZIONE A BINARIO UNICO FRA E DAL TRENO ... - TUTTI I TRENI PERCORRERANNO BINARIO DISPARI (O PARI).

6. Le stazioni che inoltrano treni nel senso illegale devono avvisare del servizio a binario unico, con apposito dispaccio, tutti i posti intermedi fino alla stazione successiva.

**Avviso ai
posti
intermedi**

Nel caso in cui non sia stato possibile avvisare un posto intermedio munito di deviatori, il posto stesso deve essere considerato impresenziato agli effetti del comma 12-*b*) fino a che non si abbia conferma del suo presenziamento e che l'agente addetto sia a conoscenza del servizio a binario unico.

Quando non sia stato possibile avvisare un posto di blocco intermedio, al primo treno percorrente il binario nel senso illegale deve essere prescritto di arrestarsi al posto stesso per la consegna di copia del dispaccio di avviso.

7. Su tutte le linee la circolazione dei treni nei due sensi sul binario rimasto in esercizio deve essere regolata da stazione a stazione col regime del blocco telefonico.

**Norme per
l'inoltro dei
treni**

Per il primo treno percorrente il binario nel senso illegale, nel dispaccio di richiesta e concessione di via libera deve essere precisato: SUL BINARIO ILLEGALE DEI DISPARI (O DEI PARI).

Sulle linee esercitate col blocco elettrico devono essere anche applicate le norme particolari contenute nelle apposite Istruzioni.

8. Sul tratto ridotto a binario unico la successione dei treni nei due sensi sul binario in esercizio è disciplinata unicamente con le norme di cui al comma 7, in deroga alle disposizioni dell'art. 9, dalla stazione che inoltra i treni nel senso legale. Con ordine superiore può essere invece stabilito che la successione dei treni sia disciplinata dalla stazione che inoltra i treni nel senso illegale.

**Circolazione
ed avvisi ai
treni**

9. I segnali fissi della linea e di protezione delle stazioni che comandano ai treni percorrenti il binario legale, non hanno significato per i treni che percorrono il binario illegale.

Percorrendo il binario illegale, si devono rispettare le indicazioni riportate nelle relative fiancate dell'orario di servizio.

La velocità massima ammessa per i treni che percorrono il binario illegale è di 90 Km/h.

10. Ai treni circolanti sul tratto esercitato a binario unico devono essere date le seguenti prescrizioni:

a) ai treni circolanti nel senso illegale, avviso della circolazione a binario unico;

b) ai treni circolanti sul binario per essi legale, fermata nelle stazioni non munite di doppio segnalamento di protezione e partenza;

c) ai treni in arrivo nella stazione estrema del tratto interrotto che devono essere inoltrati sul binario illegale, fermata nella stessa qualora non sia munita del doppio segnalamento di protezione e partenza;

d) ai treni in arrivo dal binario illegale:
- fermata in precedenza del primo deviatore delle stazioni interessate;
- marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h in arrivo e fermata nelle stazioni interessate.

Dette prescrizioni non debbono essere praticate quando la stazione è munita del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale;

e) al primo treno circolante nel senso illegale: esposizione del segnale previsto dal Regolamento sui segnali e mar-

cia a vista nell'impegnare e nel percorrere i tratti di lavoro preceduti da tabella «C» oppure «S».

Le anzidette prescrizioni devono essere date d'iniziativa e a cura delle singole stazioni del tratto esercitato a binario unico.

10 *bis*. In casi eccezionali, per determinati singoli cantieri di lavoro operanti in particolari situazioni, l'Unità centrale competente può autorizzare le Unità periferiche interessate ad abolire la marcia a vista di cui al comma 10 punto *e*).

11. Quando siano state realizzate tutte le occorrenti condizioni di sicurezza, i dirigenti delle singole stazioni interessate del tratto interrotto intervengono tempestivamente per evitare:

- ai treni in arrivo dal binario illegale, la fermata in precedenza del primo deviatoio della propria stazione;
- ai treni circolanti su itinerario legale, la fermata nella propria stazione.

12. Le stazioni che immettono i treni sul binario illegale devono provvedere perché siano praticate le seguenti prescrizioni:

a) ai treni che devono percorrere stazioni disabilite e presenziate o che devono incontrare scambi di punta in altri posti intermedi presenziati, marcia a vista e limitazione di velocità a 30 Km/h in corrispondenza dei posti stessi;

b) ai treni che devono incontrare scambi di punta non presenziati, provvisti o meno di fermascambi di sicurezza, fermata prima d'impegnarli e ripresa della corsa con cautela dopo accertata la loro regolare disposizione.

c) ai treni che devono incontrare bivi in linea presenziati da dirigente, fermata prima d'impegnare gli scambi dei bivi stessi.

12 bis. Il dirigente che presenzia un bivio in linea deve far proseguire i treni circolanti nel senso illegale, con la prescrizione di partire da binario sprovvisto di segnale di partenza.

13. *Soppresso.*

**Ripristino
del servizio
a doppio
binario**

14. Per la ripresa della normale circolazione a doppio binario devono essere osservate le norme stabilite dall'art. 18.

15. Dopo la ripresa del servizio normale su entrambi i binari, anche sulle linee munite di blocco elettrico deve essere mantenuto il regime del blocco telefonico per il primo treno in entrambi i sensi. Nei dispacci relativi al primo treno istradato sul binario precedentemente interrotto deve essere precisato il binario stesso: SUL BINARIO LEGALE DEI DISPARI (*o* DEI PARI).

Non è consentito inoltrare un treno sul binario riattivato senza attendere che il treno, licenziato prima del termine dell'interruzione nello stesso senso sul binario illegale, sia giunto nella stazione successiva.

Art. 20

Manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria

**Soggezioni
alla
circolazione**

1. I lavori all'infrastruttura ferroviaria e le attività di vigilanza e di controllo dell'infrastruttura stessa che comportano almeno una delle seguenti soggezioni alla circolazione dei treni:

a) occupazione con attrezzature, mezzi o uomini, del binario o della zona ad esso adiacente fino alle seguenti distanze dalla più vicina rotaia:

- metri 1,50 per velocità non superiori a 140 km/h,
- metri 1,55 per velocità non superiori a 160 km/h,
- metri 1,65 per velocità non superiori a 180 km/h,
- metri 1,75 per velocità non superiori a 200 km/h,
- metri 2,15 per velocità non superiori a 250 km/h,
- metri 2,70 per velocità non superiori a 300 km/h;

b) possibilità di interferenza tra attrezzature e sagoma di libero transito del binario;

c) indebolimento o discontinuità del binario, e più in generale della via,

devono essere effettuati in assenza di circolazione dei treni, secondo modalità stabilite dal Gestore dell'infrastruttura in relazione al tipo di linea, alla natura del lavoro e alle attrezzature utilizzate.

2. Le modalità di cui al comma 1 devono prevedere l'interruzione del binario o la protezione del tratto interessato dai lavori o dalle attività di vigilanza e controllo rispetto al movimento dei treni con un segnale di prima categoria disposto a via impedita o, purché sia garantita la protezione della marcia del treno con uno dei sistemi di cui all'articolo 3 comma 13 *bis*, con un segnale di arresto a mano sussidiato da un punto informativo del sottosistema di terra che comandi l'arresto del treno in caso di indebito superamento del segnale stesso. L'ingresso di un treno nella tratta protetta deve poter essere autorizzato solo quando il cantiere è sgombro da attrezzature, mezzi e uomini.

**Modalità
di
intervento**

3. Sugli eventuali binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori o dalle attività di cui al comma 1, anche se appartenenti ad altre linee, deve essere interrotta la circolazione dei treni, a meno che il confine tra area interessata ai lavori e binari in esercizio non sia chiaramente individuato e reso percepibile alle persone presenti nell'area interessata dai lavori o dalle attività di cui al comma 1, eventualmente anche con idonee barriere rimovibili, situate almeno alle distanze di cui al comma 1, lettera a).

(pagina bianca – disponibile per futuri aggiornamenti)

Art. 21

**Guasti del blocco elettrico, del blocco radio
e delle telecomunicazioni****Guasto del
blocco
elettrico e
del blocco
radio**

1. Sulle linee esercitate con il blocco elettrico manuale o contassi, venendone a mancare il funzionamento, la circolazione dei treni deve essere regolata con il regime del blocco telefonico da stazione a stazione oppure con dispacci di via libera o di giunto, tra stazione e posto di blocco intermedio o tra due posti di blocco intermedi.

Sulle linee esercitate con il blocco elettrico automatico, venendone a mancare il funzionamento, i treni vengono, di regola, distanziati con marcia a vista, salvo che in determinate situazioni di esercizio stabilite dall'apposita Istruzione, nelle quali la circolazione deve essere regolata con il regime del blocco telefonico da stazione a stazione.

Dal mancato funzionamento del blocco elettrico devono essere avvisati i treni ed i posti interessati come stabilito dalle apposite Istruzioni per l'esercizio con sistemi di blocco.

Sulle linee esercitate con il blocco radio, in mancanza di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, i treni vengono distanziati con marcia a vista, salvo che nelle situazioni di esercizio di seguito riportate, nelle quali la circolazione deve essere regolata previo accertamento della libertà della tratta interessata (da Posto di Servizio a Posto di Servizio), da effettuare con dispacci di giunto, oppure, quando possibile, tramite determinate apparecchiature stabilite dall'Unità centrale competente, da un posto di servizio, da un segnale imperativo di fine sezione, da un segnale di confine o dalla piena linea (progressiva chilometrica), fino al segnale imperativo di protezione del posto di servizio successivo, oppure fino ad un segnale imperativo di fine sezione, o fino ad un segnale di confine:

- a) lavori di manutenzione/riparazione delle attrezzature di blocco radio nei casi previsti dall’Istruzione per l’esercizio con sistema di blocco radio;
- b) guasto del blocco radio con circolazione in entrambi i sensi su un solo binario;
- c) mancata inversione dell’orientamento del blocco radio;
- d) guasto del dispositivo di riattivazione di un binario;
- e) mancanza di Autorizzazione al Movimento in Supervisione Completa in corrispondenza di punti singolari del sistema elettrico di alimentazione (Posti di Cambio Tensione o Posti di Cambio Fase di linea);
- f) apparecchiatura di bordo ERTMS/ETCS L2 guasta o in stato “Isolato”.

Sui tratti di linea ove sono presenti PdE gestiti dal Sistema, la circolazione dei treni deve essere sempre regolata previo accertamento della libertà della tratta fino al successivo segnale imperativo di PdE oppure, per i soli treni in uscita, fino al segnale di confine.

La circolazione può essere regolata previo accertamento della libertà della tratta anche nei casi diversi da quelli sopraelencati se ritenuto opportuno per la regolarità.

1 *bis*. Il dirigente che licenzia un treno in regime di blocco telefonico per guasto del blocco elettrico, soddisfatti gli obblighi di competenza, deve dare al treno, oltre all’avviso di guasto del blocco e, quando occorre, alle prescrizioni inerenti la partenza con segnale a via impedita (o da binario sprovvisto di segnale di partenza), le prescrizioni seguenti:

- a) su linea con blocco elettrico manuale o conta-assi: eventuale autorizzazione (in conformità alle Istruzioni sul blocco ed al Regolamento sui segnali) al superamento di determinati segnali di blocco, con l’esclusione dei seguenti: segnali di partenza muniti di lettera luminosa «A» di una stazione disabilitata ed impresenziata; segnali di partenza di una stazione disabilitata; segnali dei posti di blocco intermedi che proteggono punti singolari della linea (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.);

b) su linea con blocco elettrico automatico:

- di non tener conto dei segnali intermedi permissivi;
- di osservare la marcia a vista specifica in corrispondenza dei passaggi a livello protettiva segnali permissivi superati a via impedita o spenti;
- di osservare le cautele dall'art. 48 comma 5 del Regolamento sui segnali superando i posti di blocco intermedi permissivi a via impedita con indicazione di «P lampeggiante».

Inoltre, qualora nel tratto interessato al guasto vi sia una località di servizio intermedia impresenziata, al treno deve essere prescritto anche di osservare le cautele previste dall'art. 48 comma 7 del Regolamento sui segnali superando i segnali di protezione e/o partenza a via impedita con lettera luminosa «P» accesa a luce fissa o lampeggiante.

1 *ter*. Il dirigente che sulle linee esercitate con blocco radio deve autorizzare la partenza di un treno privo di Autorizzazione al Movimento concessa dal Sistema, ai fini del distanziamento deve praticare al treno le seguenti prescrizioni:

a) in caso di distanziamento con marcia a vista:

- di proseguire fino al successivo segnale fisso (1) (segnale imperativo di protezione, imperativo di fine sezione, di confine), *oppure* di proseguire fino al segnale imperativo di protezione di (posto di servizio successivo), *oppure* fino al segnale imperativo di fine sezione n°, *oppure* fino al segnale di confine, ubicato al km con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h;
- di non tener conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi, quando esistenti.

Sui tratti di linea ove sono presenti i PdE gestiti dal Sistema, il ricorso al distanziamento con la marcia a vista è ammesso, fino al successivo segnale fisso, nel solo caso di caduta connessione radio con arresto del treno.

(1) Nel caso che il treno sia fermo in corrispondenza di un segnale fisso, per "successivo segnale fisso" deve intendersi il primo segnale incontrato dal treno stesso.

b) in caso di distanziamento previo accertamento della libertà della tratta interessata, da effettuare con dispaccio di giunto *oppure*, quando possibile, tramite determinate apparecchiature stabilite dall'Unità centrale competente:

- di proseguire fino al successivo segnale fisso (1) (segnale imperativo di protezione, imperativo di fine sezione, imperativo di PdE, di confine), *oppure* di proseguire fino al segnale imperativo di protezione di (posto di servizio successivo), *oppure* fino al segnale imperativo di fine sezione n°, *oppure* fino al segnale imperativo di PdE di..... *oppure* fino al segnale di confine, ubicato al km non superando la velocità di 60 km/h;

- di non tener conto dei segnali imperativi di fine sezione intermedi, quando esistenti.

Inoltre, sui tratti di linea ove sono presenti i PdE, nel caso in cui il distanziamento previo accertamento della libertà della tratta venga esteso oltre un PdS, al treno possono essere notificate anche le seguenti prescrizioni:

- siete autorizzati a riprendere la corsa dal segnale imperativo di protezione di(posto di servizio interessato);

- non tenete conto del segnale imperativo di partenza di(posto di servizio interessato).

2. In caso di guasto delle telecomunicazioni e, comunque, in caso di impossibilità di utilizzare i mezzi a disposizione, il personale del Gestore Infrastruttura ed il personale delle Imprese Ferroviarie deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione, allo scopo di assicurare, per quanto possibile, la continuità della circolazione dei treni.

**Guasto
delle
telecomuni-
cazioni**

In caso di guasto delle telecomunicazioni sulle linee non attrezzate con blocco elettrico, la circolazione dei treni deve essere arrestata.

(1) Nel caso che il treno sia fermo in corrispondenza di un segnale fisso, per "successivo segnale fisso" deve intendersi il primo segnale incontrato dal treno stesso.

3. Sulle linee a semplice binario in cui è in funzione il blocco elettrico, venendo meno il funzionamento delle comunicazioni telefoniche, gli incroci possono essere spostati da stazione a stazione con il solo uso del blocco elettrico, purché non esista più di un posto intermedio di blocco. Esistendo più di un posto intermedio di blocco, gli incroci devono essere mantenuti nelle stazioni stabilite.

Art. 22

Servizio in tempo di neve

**Sgombro
della neve**

1. Per lo svolgimento del servizio in tempo di neve, devono essere emanate specifiche disposizioni di carattere organizzativo da parte dell'Unità centrale competente e/o dalle Unità periferiche interessate.

2. *Soppresso.*

**Circola-
zione del
Treno
spartineve**

3. L'iniziativa per la richiesta della circolazione del treno spartineve spetta agli agenti dei Lavori.

Il treno spartineve:

- circola come straordinario ad orario libero o secondo le norme previste per i mezzi d'opera sul tratto di binario interrotto;

- deve essere scortato da un'agente dei Lavori.

È vietato aggiungere il carro spartineve in testa ad un treno adibito ai trasporti ordinari.

4. Finché le telecomunicazioni lo rendono possibile, la circolazione del treno spartineve deve essere regolata in modo che il treno non incontri in linea altri treni viaggianti su binario affiancato.

L'agente dei Lavori di scorta al treno spartineve qualora accerti che, in conseguenza del lavoro svolto, un tratto di binario affiancato sia stato ingombrato in misura da impedirne la circolabilità, deve avvisarne il dirigente della stazione nella quale si ricovera.

**Annulla-
Mento di
disabilita-
zione e so-
spensione**

5. Durante le nevicate il Capo Reparto Esercizio Infrastruttura può richiedere la limitazione o l'annullamento di periodi di disabilitazione e di sospensione (art. 25).

Art. 23

Ritardi ed anormalità nella corsa dei treni

1. Quando un treno è in ritardo il personale ha l'obbligo di recuperare per quanto possibile il ritardo stesso, sia accelerando la corsa, sia sollecitando il servizio in modo da ridurre la durata delle fermate al minimo indispensabile.

Ritardi e recuperi

In caso di ritardi la velocità di corsa dei treni può essere aumentata rispetto a quella assegnata all'orario, senza superare i limiti stabiliti dalla Prefazione generale all'orario di servizio o imposti da speciali condizioni in cui avviene la corsa.

2. I dirigenti movimento, in relazione al servizio da espletare, devono tenersi informati sulla marcia dei treni. In particolare i dirigenti delle stazioni in cui devono aver luogo incroci o precedenza devono procurarsi le notizie occorrenti per le decisioni in merito ad eventuali spostamenti.

3. Le Unità periferiche interessate possono stabilire di comune accordo l'obbligo per i dirigenti di determinate stazioni sede di deposito di locomotive di comunicare d'iniziativa al capo deposito, per le esigenze dei turni di servizio, i ritardi dei treni superiori a 30 minuti.

4. I dirigenti movimento devono evitare per quanto possibile che i treni sostino ai segnali di protezione, provvedendo opportunamente in caso di anormalità a trattenerli in stazione precedente.

Anormalità

5. Il macchinista che si accorga di non poter mantenere la velocità d'orario, deve avvisarne il dirigente della prima stazione che raggiunge. Occorrendo alleggerire il treno o sussidiarlo con la riserva, il dirigente deve esigerne dal macchinista la richiesta scritta.

6. Quando si renda necessario l'arresto di un treno in linea, il personale di condotta deve evitare, compatibilmente con la situazione in atto, di arrestare il convoglio in corrispondenza dei viadotti o all'interno delle gallerie. Inoltre, se possibile, tale arresto deve avvenire in corrispondenza di un posto di linea o di blocco.

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 dove sono presenti PdE, il personale di condotta deve, se possibile, arrestare il treno in corrispondenza di tali PdE.

7. Quando il personale di macchina o quello di scorta noti qualche anomalia od irregolarità che possa compromettere la sicurezza del proprio o di altri treni, salve disposizioni particolari, deve arrestare il treno e provvedere possibilmente per l'eliminazione delle anomalie.

Se questa non è eliminabile, o se trattasi di attentati interessanti la sicurezza della circolazione o l'incolumità dei viaggiatori, il capotreno, dopo aver adottato i provvedimenti e le cautele richiesti dalla situazione, deve al più presto informare dell'accaduto una delle stazioni limitrofe.

7 bis. Il personale di macchina che riscontri in un determinato tratto di linea anomalie nella marcia del proprio treno (salti, sobbalzi, sbandamenti, ecc.) di origine imprecisata, ma tali da far comunque ritenere possibile l'esistenza di anomalie al binario, deve arrestare il treno nella prima località di servizio per notificare l'anomalia. Lo stesso personale, inoltre, dovrà concordare con il dirigente, con criteri prudenziali, l'entità della riduzione di velocità da prescrivere ai treni interessati e sempre che nella circostanza non siano giudicati necessari provvedimenti più cautelativi. Ciò in attesa dell'intervento del personale della manutenzione, avvisato a cura dello stesso dirigente.

Nel caso venga istituita una riduzione di velocità, nella prescrizione il tratto interessato all'anomalia può essere delimitato da località di servizio o cippo chilometrico; qualora la stessa sede ferroviaria sia comune a più linee non coincidenti, il tratto in soggezione dovrà essere delimitato solo da località di servizio. I

dirigenti movimento provvederanno per l'avviso ai soli treni effettivamente interessati (1) nei modi d'uso.

7 ter. Nel caso si riscontri la rottura di una rotaia, la circolazione deve essere arrestata, salvo che il personale della manutenzione abbia dato le necessarie istruzioni per l'eventuale inoltro dei treni verso il tratto in soggezione, notificando per iscritto ai dirigenti delle due stazioni limitrofe la riduzione di velocità, il binario interessato, le località di servizio o i cippi chilometrici delimitanti il tratto in soggezione; qualora la stessa sede ferroviaria sia comune a più linee con cippi chilometrici non coincidenti, il tratto in soggezione dovrà essere delimitato solo da località di servizio. I dirigenti stessi provvederanno per l'avviso ai treni (2) nei modi d'uso.

7 quater. Ogni qualvolta si verifichi o venga segnalata l'indebita presenza di persone lungo la linea, ai treni deve essere praticata la prescrizione di riduzione di velocità a 30 km/h e di emissione di ripetuti fischi nel percorrere il tratto interessato e altresì comunicato il motivo della soggezione. Nella prescrizione (3), il tratto interessato dall'anormalità può essere delimitato da località di servizio o cippi chilometrici; qualora la stessa sede ferroviaria sia comune a più linee con cippi chilometrici non coincidenti, il tratto in soggezione dovrà essere delimitato solo da località di servizio.

Tali procedure devono essere adottate anche nel caso di presenza lungo la linea di persone estranee all'esercizio ferroviario autorizzate per situazioni di emergenza.

Nel caso di indebita presenza di persone lungo la linea, al personale di condotta potrà essere anche prescritto, in

(1) Non superate velocità di Km/h da (località di servizio o cippo chilometrico) a (località di servizio o cippo chilometrico).

(2) Non superate velocità di Km/h da (località di servizio o cippo chilometrico) a (località di servizio o cippo chilometrico).

(3) Non superate velocità di 30 Km/h emettendo ripetuti fischi da (località di servizio o cippo chilometrico) a (località di servizio o cippo chilometrico) per (motivo).

assenza del personale ferroviario competente e in attesa dell'intervento degli organi di polizia, di riferire con comunicazione registrata in merito alla loro permanenza. qualora il personale di condotta comunichi di non aver rilevato la presenza di persone, il dirigente potrà disporre per la cessazione della prescrizione.

Retrocessione 8. Un treno partito da una stazione può eccezionalmente retrocedervi in seguito ad una autorizzazione di quest'ultima, purché il veicolo di coda venga presenziato o preceduto da un agente, rispettando le norme di frenatura e i limiti di velocità previsti dalla Prefazione generale all'orario di servizio.

Il dirigente prima di ordinare la retrocessione deve attenersi alle eventuali disposizioni locali interessanti punti singolari della linea e dare avviso della retrocessione a tutti i posti intermedi e di linea. In caso d'impossibilità di avviso, il dirigente deve disporre che il treno in retrocessione sia fatto precedere a 200 metri da agente con segnale d'arresto a mano, nell'avvicinarsi al posto non avvisato.

9. La retrocessione è vietata nel senso della discesa sulle linee in pendenza superiore al 15‰ quando la condotta del freno continuo non si estende fino alla coda, a meno che in coda si trovi una locomotiva attiva, nel qual caso dovranno osservarsi le specifiche norme stabilite dalle apposite Istruzioni, non superando comunque la velocità di 30 Km/h.

10. Fermo restando il divieto di cui al comma 9, sono ammessi limitati movimenti di regresso in piena linea, previ accordi fra macchinista e capotreno, per facilitare l'avviamento di un treno, per portare un treno fuori galleria o in particolari casi di effettiva necessità, purché il movimento non superi l'estesa di 500 metri, si arresti comunque ad almeno 100 metri dal primo segnale di protezione e sia preceduto da segnale a mano a 200 metri.

Particolari disposizioni restrittive, da inserirsi nell'orario di servizio, possono essere emanate dalle Unità periferiche interessate per le linee attrezzate con blocco elettrico manuale o per l'esistenza di punti singolari.

11. In casi d'imminente pericolo la retrocessione di un treno può essere effettuata anche in deroga alle disposizioni di cui ai precedenti comma per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentono e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano. Se il treno in retrocessione deve superare un segnale intermedio di blocco elettrico la protezione di cui sopra sarà portata quanto prima possibile al limite di 1200 metri ed ivi mantenuta finché permane l'impegno della sezione di blocco, salva autorizzazione in contrario da parte del guardablocco interessato.

11 *bis*. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 i movimenti di regresso di cui ai precedenti commi 10 e 11 sono disciplinati da specifiche procedure previste dalle Disposizioni per l'esercizio delle linee AC/AV ERTMS/ETCS L2 e dall'Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive.

12. È vietato far discendere per forza di gravità una colonna di veicoli od un veicolo isolato lungo la linea, regolandone la corsa con la sola manovra dei freni.

Dimezzamento in linea

13. Quando un treno si sia fermato in linea per insufficiente forza di trazione, il capotreno previ accordi con il macchinista può disporre il dimezzamento e il ricovero nella successiva stazione in più riprese, attenendosi alle norme stabilite dal Regolamento sui segnali.

Il personale di condotta deve assicurare l'immobilizzazione della parte del treno che viene lasciata in linea con le modalità stabilite dalla Prefazione Generale all'orario di servizio, avvalendosi del personale di accompagnamento dei treni, se presente.

Il capotreno deve scortare, possibilmente, la prima parte del treno che riprende la marcia; in tal caso, egli deve consegnare all'agente che resta a guardia dell'altra parte del treno l'ordine scritto di attendere sul posto il ritorno della locomotiva, salva disposizione in contrario di una delle stazioni limitrofe (1).

Il dirigente interessato, prima d'inoltrare la locomotiva sul tratto ingombro per il ricovero della seconda parte,

(1) *Attendete qui ritorno locomotiva. Non muovetevi salvo ordine contrario di una delle stazioni limitrofe.*

deve avvisare i posti intermedi e di linea della circolazione della locomotiva stessa e della seconda parte del treno con le norme previste per i treni straordinari.

14. Quando, per la rottura degli organi di attacco od altra accidentalità, un treno si spezzi in linea, la seconda parte deve essere fermata con la maggiore prontezza possibile, mentre la prima deve essere lasciata proseguire fino a che non si abbia assoluta certezza che non possa essere raggiunta dalla seconda.

**Spezza-
mento
in linea**

15. Il personale di linea che si avvede dello spezzamento deve presentare al personale della seconda parte il segnale di fermata purché sia in condizione di farlo in modo che il segnale stesso non sia veduto dal personale di macchina e di scorta della prima parte.

Analogamente deve comportarsi ogni agente della seconda parte del treno.

16. Il personale addetto alla seconda parte del treno, o quello di linea, quando non sia riuscito a prendere accordi col personale della prima parte, deve proteggere immediatamente i veicoli come previsto dal Regolamento sui segnali per gli ostacoli in linea.

17. Quando possono prendersi accordi col personale della prima parte del treno e le condizioni degli organi di attacco lo permettano, salvo il divieto di retrocessione previsto dal comma 9, le due parti del treno devono essere ricongiunte con le debite cautele. Non potendo effettuarsi il ricongiungimento si adottano le disposizioni previste per il dimezzamento, procurando in quanto possibile, di far proseguire con la prima parte di veicolo con gi apparecchi di aggancio imperfetti.

18. Se il treno è rinforzato in coda, il ricongiungimento delle due parti è sempre ammesso. Il movimento sarà effettuato, in quanto possibile, spingendo il materiale nel senso della salita.

**Intervento
delle
stazioni**

19. Il dirigente che per primo viene a conoscenza del dimezzamento e spezzamento di un treno deve subito darne avviso con apposito dispaccio alla limitrofa stazione abilitata.

20. Se lo spezzamento di un treno avviene all'atto della partenza dalla stazione senza che si possa arrestare tempestivamente la prima parte, il dirigente deve provvedere a far retrocedere questa o ad inoltrare la seconda, prendendo con la stazione successiva i necessari accordi per la regolarità della circolazione.

**Ricogni-
zioni in
linea**

21. Non riuscendo ad avere notizie di un treno atteso, oltre che ricorrere ad altri mezzi (su strada, ecc.), ci si può avvalere di una locomotiva, di un mezzo di manovra o di un mezzo d'opera per l'invio in ricognizione del treno stesso.

a) Sulle linee a doppio binario, il mezzo in ricognizione deve essere inviato, di norma, sul binario non occupato dal treno atteso. In tale evenienza, il mezzo in ricognizione può essere inoltrato:

— sul binario legale dalla stazione che attende il treno, previa interruzione di servizio per necessità di movimento, in quanto possibile;

— sul binario illegale dalla stazione che ha inviato il treno, solo previa interruzione per necessità di movimento.

In via subordinata, sulle linee a doppio binario il mezzo in ricognizione può essere inviato a seguito del treno atteso.

b) Sulle linee a semplice binario, l'invio del mezzo in ricognizione può avvenire solo a seguito del treno atteso, previ accordi registrati tra le stazioni interessate.

c) Dell'invio del mezzo in ricognizione devono essere avvisati i posti intermedi e di linea; il mezzo deve circolare in ogni caso con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h ed emettendo segnalazioni acustiche lungo il percorso, nonché con le ulteriori cautele previste per i treni straordinari in corrispondenza dei posti non preavvisati.

22. Soppresso.

23. Quando la corsa di un treno in galleria diventa lenta e stentata, e la respirazione risulti penosa per deficiente ventilazione, il personale di macchina e di scorta deve adottare gli opportuni provvedimenti cautelari consentiti dalle circostanze, ivi compreso all'occorrenza e quello del dimezzamento del convoglio.

**Deficiente
ventila-
zione**

24. Il personale in servizio ad un treno che in galleria abbia riscontrato cattive condizioni di respirabilità deve fermare nella prima stazione ed avvisarne il dirigente. Questi ne avvertirà la stazione posta al di là della galleria. In mancanza di disposizioni specifiche, onde non aggravare lo stato di inquinamento nella galleria, i dirigenti, in accordo con l'agente addetto dell'Impresa Ferroviaria, dovranno evitare temporaneamente l'inoltro di treni a vapore o diesel la cui massa si avvicini alla prestazione massima della locomotiva oppure ridurre opportunamente la massa stessa.

25. Il personale dei treni, di stazione e di linea, che abbia fondati motivi per considerare pericolose le condizioni di respirabilità all'interno di una galleria, deve subito provvedere per l'arresto dei treni che si dirigono verso di essa. La circolabilità dei treni nella galleria potrà essere ripristinata solo dopo benessere degli agenti dei Lavori.

**Malore
degli agenti
di
macchina**

26. L'improvvisa mancanza o il malore del macchinista che non possa essere sostituito deve considerarsi come caso di guasto di locomotiva per cui occorre soccorso (art. 24).

Se il fatto avviene in linea, il treno può essere condotto fino alla prossima stazione dall'aiuto macchinista, purché questi si dichiari capace di farlo, coadiuvato da un agente del treno.

27. Nel caso d'improvvisa mancanza o di malore dell'aiuto macchinista e quando non sia possibile sostituirlo con altro agente di pari profilo, si può provvedere, sino alla stazione in cui sia disponibile altro aiuto macchinista, con un agente del treno o di stazione purché quest'ultimo:

- sia in possesso di abilitazione che comporti la conoscenza del Regolamento sui segnali;

- dimostri in base alle istruzioni dategli dal macchinista di saper provvedere all'azionamento del fischio ed all'arresto del treno;

- possa coadiuvare il macchinista nelle occorrenti operazioni di fatica.

Art. 24**Locomotive di riserva - Soccorso ai treni****Locomotive
di riserva
ed altri
mezzi per il
soccorso**

1. In determinati impianti sono tenute a disposizione una o più locomotive di riserva, nonché altri mezzi (carro gru, carro soccorso, altro) da utilizzare per il soccorso ai treni, secondo quanto stabilito nelle condizioni che regolano l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale. Le sedi di queste locomotive e mezzi e le norme particolari per il loro impiego sono riportate in orario.

Per il soccorso ai treni possono essere utilizzati, oltre alle locomotive di riserva, anche altri mezzi di trazione eventualmente disponibili, secondo quanto stabilito dalle condizioni che regolano l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Inoltre, il soccorso ai treni fermi in linea può essere effettuato anche con treni circolanti a seguito, secondo specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente.

2. Al verificarsi di inconvenienti che lascino presumere la necessità di dover richiedere soccorso, il personale di condotta deve darne immediato preavviso verbale al dirigente movimento della stazione ove si è fermato o, se è in linea, verso la quale è diretto, fornendo tutte le informazioni necessarie.

**Preavviso
di soccorso**

Il dirigente movimento che riceve tale comunicazione deve darne tempestivo avviso verbale al Referente accreditato dell'Unità periferica interessata, il quale attuerà le procedure previste in caso di richiesta di soccorso, eccezion fatta per l'inoltro del soccorso stesso, che, invece, dovrà essere effettuato solo dopo il ricevimento della effettiva richiesta con comunicazione registrata.

Il personale di condotta che ha dato il preavviso verbale di soccorso, se le avarie permangono, deve richiedere, con comunicazione registrata, la locomotiva di soccorso entro un periodo di tempo stabilito; in caso contrario deve comunicare la disdetta e, se necessario, notificare per iscritto le eventuali limitazioni di velocità relative al successivo percorso.

3. La richiesta di soccorso, completa di tutti i dati (1), deve essere sollecitamente indirizzata, con comunicazione registrata, dal personale di condotta, previa intese con il capotreno, direttamente al dirigente movimento della stazione ove il treno si è fermato, oppure al dirigente movimento della stazione successiva se il treno è fermo in linea.

**Richiesta
di soccorso**

Per i treni con mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta, questi per la trasmissione della richiesta di soccorso e delle altre notizie necessarie potrà avvalersi all'occorrenza del capotreno.

(1) *Treno (numero) tonn. (massa del treno) fermo per guasto locomotiva (precisare il guasto quando possibile) (oppure: per sviamento, investimento, ecc.) prossimità Km ... (indicare il punto singolare più vicino quando possibile) (oppure: nella stazione di.....).* Occorre soccorso locomotiva (aggiungendo, quando ne sia il caso: carro attrezzi, carrozze per trasbordo, medici, ecc.).

4. Il personale di condotta di un treno fermatosi in linea per richiesta di soccorso, deve provvedere all'esposizione, in punto opportuno, di un segnale d'arresto che servirà da orientamento per la locomotiva di soccorso. Per i treni con mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta, questi, per tale incombenza, si avvarrà del capotreno.

5. Fatta la domanda di soccorso, ancorché venisse in seguito a cessarne il bisogno, il treno fermo in linea non deve più muoversi in nessuna direzione prima dell'arrivo del soccorso stesso o di uno specifico dispaccio del dirigente movimento della stazione a cui è stata fatta la richiesta.

Solo in caso di imminente pericolo è ammesso in entrambi i sensi lo spostamento del treno per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentano e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano fino al limite di 1200 metri.

6. Il dirigente movimento della stazione che riceve la domanda di soccorso, deve darne immediato avviso al Referente accreditato dell'Unità periferica competente comunicandogli tutti i dati necessari ed attendere dallo stesso le modalità più idonee per l'effettuazione del soccorso.

La stazione che riceve la domanda di soccorso in linea, deve informare quella attigua dalla parte del treno da soccorrere, trasmettendole il dispaccio:

FORMULA N. 37 – TRENO ... FERMO IN LINEA PROSSIMITÀ KM - CHIESTO SOCCORSO LOCOMOTIVA (*ed occorrendo*: CARRO ATTREZZI, CARROZZE PER TRASBORDO, MEDICI, *ecc.*) e prendere con la stazione stessa gli eventuali accordi del caso.

Invio del soccorso 7. L'invio del mezzo di soccorso in linea sul binario occupato deve farsi soltanto d'iniziativa o per autorizzazione della stazione alla quale è stata rivolta la richiesta di soccorso.

Dell'invio del soccorso devono essere avvisati i posti intermedi con le norme previste per i treni straordinari.

8. Sul tratto ingombro, al personale di condotta del mezzo di soccorso devono essere impartite per iscritto, dal dirigente movimento della stazione che lo inoltra, le necessarie istruzioni e le eventuali prescrizioni di movimento riguardanti il tratto da percorrere.

Il mezzo di soccorso deve procedere con marcia a vista nell'avvicinarsi al punto ingombro ed arrestarsi al segnale di cui al comma 4, prima di accostarsi al treno.

8bis. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 il soccorso ai treni viene effettuato secondo specifiche norme emanate dall'Unità centrale competente.

**Soccorso ai
treni su linee
AV/AC**

Art. 25

Disabilitazione ed impresenziamento delle stazioni. Sospensione del servizio sulle linee. Fermate.

1. Le stazioni possono essere disabilitate dal servizio movimento. La disabilitazione può essere disposta con programma oppure accidentale.

**Stazioni
disabilitate**

Durante la disabilitazione le stazioni possono essere impegnate da treni con o senza fermata, ma non vi si possono effettuare incroci, precedenze o manovre.

2. Perché una stazione possa essere disabilitata, devono essere soddisfatte, per tutto il periodo di disabilitazione, le condizioni seguenti:

a) i deviatori allacciati ai binari di corsa e quelli realizzanti l'indipendenza da essi devono essere assicurati per il libero percorso sui binari stessi, mediante fermascambi di sicurezza;

b) sulle linee esercitate con blocco elettrico, gli impianti devono consentire alla stazione di funzionare come posto di blocco intermedio o di escludersi dal blocco.

2 *bis*. I segnali fissi di una stazione disabilitata sono disposti normalmente a via impedita e devono essere, all'occorrenza, manovrati a via libera dall'agente di guardia.

I segnali suddetti possono essere mantenuti normalmente a via libera quando si verificano tutte le seguenti condizioni:

— i segnali stessi non proteggano anche passaggi a livello o non esista comunque un collegamento con le relative barriere;

— la stazione non debba funzionare come posto intermedio di blocco elettrico;

— non si debbano proteggere attraversamenti a raso da parte dei viaggiatori.

3. Per la disabilitazione della stazione, prima di lasciare il servizio, il dirigente deve provvedere per l'osservanza delle condizioni di cui ai precedenti commi 2 e 2 *bis*, per la custodia delle chiavi prescritte in base alle disposizioni locali e deve provvedere ai necessari accertamenti relativi agli itinerari. Egli deve inoltre trasmettere alle stazioni limitrofe che restano abilitate gli elementi sulla situazione della circolazione che a queste non siano noti e che interessino il servizio da svolgere durante il periodo di disabilitazione.

4. Durante la disabilitazione salve le eccezioni ammesse al comma 6, le stazioni sono presenziate da un agente di guardia, le cui mansioni sono stabilite dall'Istruzione per il servizio dei deviatori.

La circolazione dei treni deve essere regolata dalle due stazioni limitrofe abilitate, salvo il caso in cui la stazione disabilitata intervenga nel distanziamento dei treni come posto di blocco intermedio.

Disabilitazioni programmate

5. Le disabilitazioni programmate per le singole stazioni di ogni linea devono risultare in apposito quadro dell'orario di servizio o in programma diramato con circolare, con l'indicazione dell'ora di inizio e di termine di ciascun periodo.

Nel programma riguardante la disabilitazione deve essere specificato se l'avviso deve essere dato a tutti i treni oppure vi devono essere elencati solo i treni ordinari interessati, secondo i criteri di cui al comma 12.

6. Sulle linee con blocco elettrico, nelle disabilitazioni programmate la presenza dell'agente di guardia non è necessaria ai fini della circolazione dei treni quando si verificano tutte le seguenti condizioni:

— la stazione non debba funzionare come posto di blocco manuale e non occorra provvedere alla manovra dei segnali fissi o di barriere di passaggi a livello;

— non esistano scambi incontrati di punta dai treni oppure questi siano muniti di dispositivi di controllo permanente di posizione degli aghi e di efficienza del ferma-scambio agenti sui segnali;

— i veicoli eventualmente in sosta si trovino su binari indipendenti da quelli di corsa;

— i segnali siano muniti delle apposite lettere luminose previste dal Regolamento sui segnali.

Sulle linee non munite di blocco elettrico l'impresenziamento programmato, ove esistono le condizioni di cui ai precedenti primo, secondo e terzo alinea, deve essere autorizzato dall'Unità centrale competente.

Le Unità periferiche interessate stabiliranno quali stazioni possono rimanere impresenziate in periodi di disabilitazione, anche in relazione alle specifiche esigenze di sorveglianza delle merci.

7. La disabilitazione può avvenire all'ora prescritta, anche in caso di ritardo di treni, purché questi non abbiano nelle stazioni incroci e precedenza e non debbano effettuare operazioni per le quali sia indispensabile la presenza del dirigente. Il dirigente non può abbandonare il servizio se non dopo aver presenziato il passaggio del treno per il quale abbia concesso il consenso ad una delle stazioni limitrofe.

8. Il dirigente che prolunghi il periodo di abilitazione oltre l'ora prescritta deve darne avviso alle stazioni limitrofe.

9. In caso di arresto del treno ad un segnale fisso a via impedita di una stazione disabilitata ed impresenziata,

devono essere osservate le modalità stabilite dal Regolamento sui segnali e dalle Istruzioni di servizio.

10. In evenienza di forza maggiore, un dirigente può disporre per la disabilitazione accidentale della propria stazione purché sussistano le condizioni previste dal comma 2 e, per l'impresenziamento, quelle del comma 6.

In tal caso il dirigente deve avvisare verbalmente le stazioni limitrofe abilitate, indicando l'ultimo treno presenziato per ciascun senso e prima di lasciare il servizio deve ottenere conferma dalle stazioni limitrofe con il dispaccio:

FORMULA N. 39 – INTESO (stazione) DISABILITATA (ed eventualmente: *E IMPRESENZIATA*) PER TRENI SEGUENTI TRENO

La procedura di cui sopra viene applicata anche per le disabilitazioni di carattere eccezionale disposte con specifico ordine superiore.

11. Le precedenze che per orario sarebbero dovute avvenire nella stazione accidentalmente disabilitata, saranno regolate dalla stazione limitrofa precedente nel senso della corsa dei treni interessati.

Nel caso che la stazione accidentalmente disabilitata sia sede d'incrocio, il treno meno importante o, a parità di importanza, quello che per orario sarebbe dovuto giungere in essa per ultimo deve essere soppresso nel tratto fino alla successiva stazione abilitata, a cura della stazione precedente nel senso di marcia. Detto treno deve essere sostituito con opportuno straordinario anche ad orario libero. Finché sussiste il vincolo d'incrocio nella stazione disabilitata, quelle limitrofe non possono inoltrare verso di essa i treni interessati.

Treni da avvisare

12. Della disabilitazione, quando non sia indicata nell'orario di servizio, devono essere avvisati (1) i treni aventi fermata, mentre a quelli non aventi fermata l'avviso deve essere dato solo se nella stazione disabilitata il licenziamento dei treni dai binari di corsa non è affidato al capotreno in base all'orario o se la stazione disabilitata è interessata da prescrizioni a carattere occasionale emesse

(1) (Stazione) *disabilitata dalle ore alle ore*

dalle stazioni limitrofe abilitate. L'avviso suddetto deve essere dato:

a) in caso di disabilitazione programmata, a cura delle stazioni di cui all'art. 3 comma 16;

b) in caso di disabilitazione accidentale, di regola, a cura delle stazioni abilitate limitrofe a quella disabilitata nel senso di marcia dei treni interessati. Si fa eccezione per l'avviso ai treni ordinari, nel caso di disabilitazione accidentale di cui sia preventivamente conosciuto il periodo: per tale avviso, la stazione che si deve disabilitare deve tempestivamente dare incarico alle stazioni di cui all'art. 3 comma 16 ricevendone conferma e, prima di lasciare il servizio, deve informare le limitrofe abilitate che nel dispaccio di inteso FORMULA N. 39, devono farne esplicito riferimento;

c) in caso di prescrizioni a carattere occasionale emesse dalle stazioni limitrofe abilitate, a cura delle stazioni medesime.

Qualora venga dato incarico ad una stazione di notificare la disabilitazione, nel dispaccio deve essere precisato se l'avviso deve essere dato a tutti i treni oppure vi devono essere elencati quelli interessati.

12 bis. Dell'eventuale impresenziamento devono essere avvisati (1) i treni interessati secondo i seguenti criteri:

a) se le stazioni sono munite di segnali dotati di lettere luminose «P», «D» o «A», l'avviso deve essere dato solo quando occorra praticare ai treni le prescrizioni relative ad anomalie interessanti anche la stazione impresenziata (es. mancato funzionamento del blocco elettrico, circolazione sul binario illegale su linea a doppio, ecc.);

b) se i segnali delle stazioni non sono muniti di lettere luminose «P», «D» o «A» e l'impianto deve essere eccezionalmente impresenziato l'avviso deve essere dato a tutti i treni con le stesse modalità di cui al comma 12 b).

13. Il dirigente che prende servizio dopo un periodo di disabilitazione programmata o accidentale, od anche dopo un periodo di sospensione che segua la disabilitazione, deve informare verbalmente le stazioni limitrofe abilitate.

Riabilitazione

(1) Stazione di disabilitata ed impresenziata (*ed eventualmente, dalle ore alle ore*).

Le stazioni limitrofe rispondono con il dispaccio:

FORMULA N. 41 - TRENO ... (*ultimo arrivato dalla parte della stazione disabilitata*) GIUNTO. TRENO ... (*ultimo inviato verso la stazione disabilitata*) PARTITO ORE ...

Il dispaccio anzidetto deve essere completato con i necessari avvisi sulle variazioni della circolazione verificatesi durante il periodo di disabilitazione che interessino il servizio ancora da svolgere (spostamenti d'incrocio o di precedenza, effettuazione di treni straordinari, soppressione di treni, istituzione di rallentamenti, ecc.).

14. Il dirigente che ha ripreso servizio, dopo aver scambiato i suddetti dispacci e dopo aver posto - se necessario - i segnali fissi di protezione a via impedita, considera la propria stazione riabilitata al servizio movimento.

14 *bis*. Per eccezionali esigenze d'esercizio, i dirigenti di determinate stazioni possono temporaneamente assumere a distanza la dirigenza di stazioni disabilite, secondo quanto stabilito nelle apposite Istruzioni.

Avvisi ai treni in caso di riabilitazione non programmata 14 *ter*. Il dirigente, che prolunghi il periodo di abilitazione oltre l'ora prescritta o che riabiliti sul posto o a distanza una stazione in un periodo non programmato, deve prendere le misure atte ad evitare che il personale di un treno, avente fermata o che venga arrestato per esigenze di circolazione, ritenga erroneamente la stazione disabilitata.

L'avviso può essere dato verbalmente, in arrivo nella stazione stessa, o desunto direttamente dal personale del treno in caso di ricevimento su binario non di corsa.

Sospensione del servizio sulle linee 15. Su alcune linee sono previsti in orario determinati periodi di sospensione durante i quali non circolano treni, le stazioni ed i posti intermedi e di linea sono di regola impresenziati e i passaggi a livello restano in posizione di apertura.

Il personale può lasciare il servizio dopo il passaggio dell'ultimo treno precedente il periodo di sospensione.

16. Durante il periodo di sospensione i segnali di protezione delle stazioni devono essere mantenuti a via impedita, mentre i deviatori allacciati ai binari di corsa e quelli realizzanti l'indipendenza da essi devono essere assicurati

per il libero percorso sui binari stessi, mediante fermascambi di sicurezza.

17. Il termine del periodo di sospensione deve essere stabilito in modo che il dirigente possa concedere tempestivamente la via libera per il primo treno in circolazione e il personale interessato possa eseguire prima dell'arrivo del treno stesso la visita di cui al comma 21.

18. Occorrendo riattivare eccezionalmente la circolazione durante un periodo di sospensione, le stazioni estreme del tratto interessato devono prendere accordi fra di loro, nonché per quanto possibile con quelle interposte, per inoltrare in precedenza al primo treno una locomotiva isolata o un mezzo d'opera, allo scopo di richiamare in servizio il personale di stazione e di linea.

Riattivazione anticipata della circolazione

Nel caso venisse deciso d'inoltrare più di un mezzo, le stazioni stesse devono accordarsi per stabilire il percorso di ciascuno di essi.

19. La locomotiva isolata o il mezzo d'opera devono essere possibilmente scortati da un dirigente movimento. Al personale di condotta di tali mezzi deve essere prescritto:

a) di procedere con marcia a vista non superando i 30 km/h su tutto il percorso;

b) di impegnare i passaggi a livello incontrati con la marcia a vista specifica;

c) di non tener conto della disposizione a via impedita dei segnali di protezione e di arrestarsi prima degli scambi incontrati sul percorso per accertare la regolarità dell'itinerario;

d) di fermarsi in ogni stazione ed in corrispondenza dei posti intermedi e di linea normalmente presenziati, emettendo ripetuti segnali acustici di richiamo.

20. Il preventivo invio del mezzo isolato su un breve tratto sospeso dal servizio può essere omesso, quando ciò risulti opportuno, sempreché sia possibile prendere precisi accordi fra le stazioni estreme del tratto stesso.

Al primo treno che viene messo in circolazione devono farsi le stesse prescrizioni previste dal comma 19.

21. Nelle stazioni disabilite, il deviatore deve eseguire le visite agli impianti, di cui all'art. 5 comma 1, secondo quanto previsto dall'Istruzione per il servizio dei deviatori.

Visita dopo un periodo di impresenziamento

Fermate

22. Le norme sulle fermate (art. 2 comma 9), di cui al presente articolo, non si riferiscono alle fermate poste sulle linee a dirigenza unica dove valgono le norme stabilite nelle Disposizioni per il servizio con Dirigente Unico.

23. Sulle linee attrezzate con blocco elettrico, le fermate munite di segnali fissi possono funzionare anche come posto di blocco intermedio.

24. Nelle fermate presenziate da agente di guardia, i deviatoi allacciati ai binari di corsa e quelli realizzanti l'indipendenza da essi, devono essere assicurati per il libero percorso sui binari stessi mediante l'applicazione dei dispositivi d'immobilizzazione degli aghi di cui all'art. 4 comma 13.

25. Nelle fermate presenziate munite di segnali fissi, questi sono normalmente disposti a via impedita e devono essere, all'occorrenza, manovrati a via libera dall'agente di guardia. I segnali suddetti possono essere mantenuti normalmente a via libera quando si verificano tutte le condizioni di cui al precedente comma 2 *bis*.

**Temporanea
abilitazione al
movimento**

26. Qualora, per speciali esigenze, occorra abilitare temporaneamente una fermata presenziata da agente di guardia, il dirigente movimento che si reca a presenziarla deve avvisare verbalmente le stazioni limitrofe abilitate che si regoleranno analogamente a quanto stabilito dal comma 13.

I treni interessati devono essere avvisati a cura della fermata che è stata abilitata, il cui dirigente deve prendere tempestivamente le misure atte ad evitare che il personale di un treno avente fermata e non avvisato ritenga la località stessa non abilitata al movimento.

Per la disabilitazione, da attuarsi con le norme del presente articolo, il dirigente deve avvisare verbalmente le stazioni limitrofe abilitate, indicando l'ultimo treno presenziato per ciascun senso di marcia e, prima di lasciare il servizio, deve ottenere conferma da quest'ultime con il dispaccio:

FORMULA N. 43 – INTESO DOPO TRENO E TRENO
SERVIZIO A RIPRISTINATO CON AGENTE DI GUARDIA.

Art. 26

Soppresso

Art. 27**Marcia privilegiata**

Marcia privilegiata 1. Allo scopo di meglio garantire il rispetto dell'orario per un determinato treno, può essere disposto che esso viaggi con *marcia privilegiata*.

Chi impartisce tale disposizione deve provvedere perché sia trasmesso a tutte le stazioni del percorso il dispaccio:

FORMULA N. 44 - APPLICATE TRENO MARCIA PRIVILEGIATA
DA ... A...

Le stazioni avviseranno verbalmente i bivi limitrofi e i posti intermedi interessati e provvederanno per l'opportuna prescrizione al treno (1).

2. Il servizio di un treno che viaggi con *marcia privilegiata* deve essere particolarmente curato da tutto il personale, onde evitare ritardi. Nel regolare i cambi d'incrocio e di precedenza e le priorità di itinerari, il treno stesso deve essere considerato di maggiore importanza di tutti gli altri treni.

Treni con a bordo Alte Personalità 3. Le Unità centrali e/o periferiche interessate potranno emanare, all'occorrenza, speciali disposizioni a carattere organizzativo riguardanti i treni viaggianti con a bordo Alte Personalità.

(1) *Vostro treno viaggia con marcia privilegiata da ... a ...*

ALLEGATO I.

DETERMINAZIONE DELLE PRECEDENZE DI ORARIO

Per la determinazione e l'indicazione delle precedenze negli orari dei treni devono osservarsi le seguenti norme:

I. - Precedenze relative ai treni ordinari o straordinari compresi nell'orario generale di servizio.

a) Nella stazione di C il treno 2 cede il passo ed il treno 4 prende il passo.

Quando C è stazione intermedia si indica nell'orario del treno 2 la precedenza del treno 4 qualunque sia il periodo di sosta dei due treni. Nessuna indicazione di precedenza nell'orario del treno 4.

Se C è stazione capotronco, di diramazione o di passaggio fra il doppio ed il semplice binario, non si praticano indicazioni di precedenza negli orari dei treni.

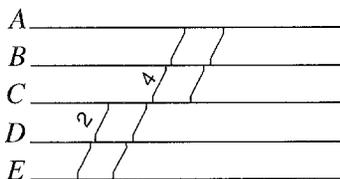


Fig. a)

b) Nella stazione di C il treno y prende il passo sul treno 2, modificandone l'orario.

Nell'orario del treno 2 si indica la precedenza del treno y anche se C è stazione di origine, capotronco, di diramazione o di passaggio fra il doppio e il semplice binario. Nessuna indicazione di precedenza nell'orario del treno y.

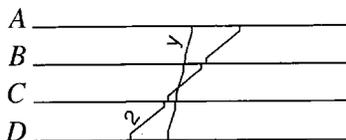


Fig. b)

II. - Precedenze relative a treni straordinari non compresi nell'orario generale di servizio.

Nei due casi di cui al precedente punto I, se il treno 4 (od y) è uno straordinario, si deve esporre nell'orario del treno stesso l'annotazione:

«Treno 4 (oppure y) precede da C treno 2»

Nel caso I punto a) tale annotazione non si pratica quando C sia stazione capotronco, di diramazione o di passaggio fra il doppio e il semplice binario.

III. - Treni che modificano l'orario di altri treni - Treni incompatibili

Il numero dei treni che modificano l'orario di altri treni, oppure richiedono che questi non abbiano luogo, vengono contraddistinti in orario. Per le indicazioni delle precedenze in orario si applicano, in relazione alle occorrenze, le norme di cui ai paragrafi I e II.

ALLEGATO II.

**DETERMINAZIONE DEGLI INCROCI D'ORARIO
E DI FATTO**

A) *DETERMINAZIONE DEGLI INCROCI D'ORARIO.*

Per la determinazione e l'indicazione degli incroci negli orari dei treni devono osservarsi le seguenti norme:

I. - Incroci relativi a treni ordinari o straordinari compresi nell'orario generale di servizio.

1. Stazione intermedia del percorso di due treni sul semplice binario (fig. a).

Nella stazione intermedia C si indica l'incrocio nell'orario dei treni 1 e 2 qualunque sia l'intervallo di tempo esistente fra l'arrivo dell'uno e la partenza o transito dell'altro.

Se C è stazione capotronco ci si attiene alle norme di cui al punto 2, considerando ciascun treno originario rispetto all'altro.

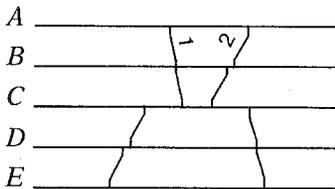


Fig. a)

2. Stazione origine o termine di corsa di uno dei treni, stazione di diramazione o di passaggio dal doppio al semplice binario (fig. da b) a g).

Nei casi in appresso precisati si indica nell'orario del treno 2 l'incrocio col treno 1 quando fra l'ora di arrivo o di passaggio del treno 1 e quella di partenza o di passaggio del treno 2 intercorre un intervallo di tempo minore od uguale a 60 minuti. Nessuna indicazione d'incrocio nell'orario del treno 1.

«Caso b» - stazione C di passaggio del treno 1 e di origine del treno 2.

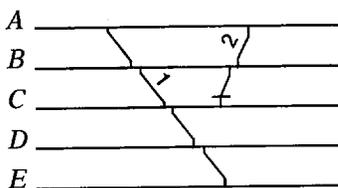


Fig. b)

«Caso c)» - stazione C termine di corsa del treno 1 e di passaggio del treno 2.

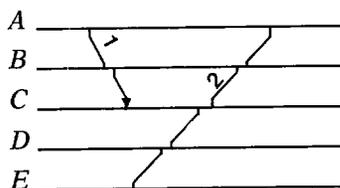


Fig. c)

«Caso d)» - stazione C termine di corsa del treno 1 e di origine del treno 2.

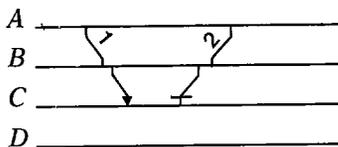


Fig. d)

«Caso e)» - stazione C di diramazione: il treno 1 prosegue per la linea diramata e il treno 2 percorre la linea principale (o viceversa).

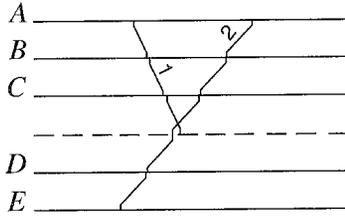


Fig. e)

«casi f) e g)» - stazione C di passaggio dal doppio al semplice binario: il treno 1 proviene dal semplice binario ed il treno 2 dal doppio.

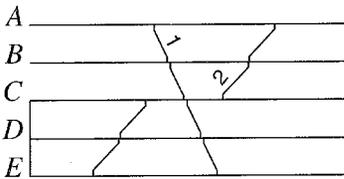


Fig. f)

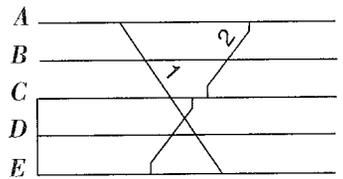


Fig. g)

3. Unicità della sede d'incrocio.

Quando più tratti di linea a doppio binario sono intercalati in una linea a semplice o viceversa, l'incrocio fra i treni 1 e 2 si indica una sola volta. Ad esempio nel caso della figura h) si indica nella stazione D al treno 2 l'incrocio col treno 1 quando fra l'ora di arrivo del treno 1 e la partenza del treno 2 intercorre un intervallo minore o uguale a 60 minuti. L'indicazione d'incrocio non va ripetuta nella stazione B anche quando intercorre, pure in B, un intervallo di tempo inferiore al limite suddetto.

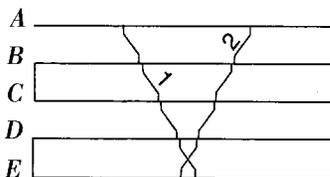


Fig. h)

II. - Incroci relativi a treni straordinari non compresi nell'orario generale di servizio.

Nel caso di cui al punto 1) del precedente paragrafo I (stazione intermedia del percorso), l'indicazione d'incrocio esposta nell'orario del treno straordinario non compreso in orario vale per indicare che anche l'altro treno è soggetto a vincolo d'incrocio.

Nei rimanenti casi del predetto paragrafo I, se lo straordinario non compreso in orario è il treno 2 valgono le stesse norme previste per i treni compresi in orario; se lo straordinario è invece il treno 1, nell'orario del treno stesso si deve esporre l'annotazione:

«Treno 2 incrocia in C il treno 1».

III. - Treni che modificano l'orario di altri treni - Treni incompatibili.

Il numero dei treni periodici e straordinari che modificano l'orario di altri treni, oppure richiedono che questi non abbiano luogo, vengono contraddistinti in orario. Per l'indicazione degli incroci in orario si applicano, in relazione alle occorrenze, le norme di cui ai paragrafi I e II.

B) DETERMINAZIONE DEGLI INCROCI DI FATTO.

Indipendentemente dagli incroci che vengono indicati in orario, si determina in una stazione un «incrocio di fatto» quando, per limitazioni di percorso, ritardi o anticipi di corsa dei treni venga a crearsi nella stazione stessa, nell'intervallo di 15 minuti, una delle situazioni di circolazione già previste dal precedente paragrafo I per gli incroci d'orario.

Tali situazioni possono determinarsi:

- *nella stazione di origine di un treno per anticipo di corsa del medesimo o per ritardo di treno in senso opposto (figure b-d);*
- *nella stazione termine di corsa di un treno, per ritardo dello stesso o per anticipo di treno in senso opposto (figure c-d);*
- *nella stazione intermedia che, per limitazione di percorso, diventa origine o termine di corsa di un treno (figure b-c-d);*
- *nelle stazioni di diramazione, per un treno da inviarsi su tratto comune a semplice binario rispetto ad altro che ne provenga e sia diretto ad altra linea, nel caso di anticipo del primo o ritardo del secondo (fig. e);*
- *nelle stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario, per un treno da inoltrarsi sul semplice rispetto ad altro che ne provenga e che per orario avrebbe dovuto essere incrociato sul doppio nel caso di anticipo del primo o ritardo del secondo (fig. g).*

ALLEGATO III

PRINCIPALI DOCUMENTI INTERESSANTI

LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI

PARTE A
REGISTRI, PROSPETTI ED AVVISI
interessanti le stazioni

Modulo

REGISTRO DI CONSEGNA

(art

M. 55

Consegna del giorno 20

**Treni ordinari periodici con orario diramato a parte - Treni straordinari -
Treni straordinari resi ordinari periodici - Treni supplementari - Treni soppressi.**

Numero del treno	ORA		Genere del trasporto	Locomotiva	PERCORSO		TRENI INTERESSATI	CONFERME
	di arrivo	di partenza			da	a		

In questo prospetto si devono scrivere anche i treni ordinari periodici con orario diramato a parte ed i treni straordinari resi ordinari periodici limitatamente al giorno in cui ne viene diramata rispettivamente l'effettuazione e la variazione.

Del registro modulo M. 55 esistono tipi di diverso formato ed impaginazione in relazione alle diverse categorie delle stazioni.

Nella prima pagina del registro è riportata la seguente «AVVERTENZA»:

«Le consegne devono essere compilate in forma chiara, succinta ed inequivocabile, in modo che il dirigente subentrante possa rendersi conto senza incertezze della situazione del servizio per assicurarne prontamente la continuità (treni in ritardo, spostamenti di incrocio o precedenza, fermate soppressi, chiavi dei fermascambi F.S. o chiave dell'armadietto relativo, cambiamento del binario normale dei treni, binari di circolazione ingombri, circolazione carrelli, anomalie di servizio, guasti alla linea od ai meccanismi e segnali, trasporti esplosivi, ordini di ripartizione, lettere o telegrammi in sospeso o da vistare, ecc.). Le consegne, con l'indicazione dell'ora, devono essere firmate dai dirigenti interessati anche quando non avvengono in contraddittorio.

Il dirigente cessante risponde delle conseguenze di consegne inesatte od incomplete. Deve però rispondere delle conseguenze anche il subentrante quando risulti che avrebbe potuto, nell'espletamento delle sue mansioni, avvedersi delle irregolarità di consegna e provvedere al riguardo.

Modulo M. 50

AVVISO DI ATTIVAZIONE O CESSAZIONE DI RALLENTAMENTO (art. 6/23)

FERROVIE DELLO STATO

M.50

Direzione Comp.le Movimento di Reparto Territoriale Movimento N. A cominciare da tren. dalle ore (1) del

dovrà attivarsi (1) cessare il seguente rallentamento da prescrivere (1) prescritto (1) con M. 50 N. (1) con M. 50/a N. del

a tutti i treni in base ai dati di cui al prospetto seguente:

A) TRENI PERCORRENTI IL BINARIO DEI PARI (2)

Table with columns: TRA LE LOCALITÀ (o nella località) di, CARATTERISTICHE DEL RALLENTAMENTO (FISSO con inizio dopo cippo chilometrico (3), SPOSTABILE fra i cippi chilometrici (4), Preceduto da fermata (5), con pilotaggio (5), Velocità km/h (treni ordin., treni legg.), Lunghezza mt., Durata presunta giorni). Rows: a) Nel senso di circolazione a sinistra o legale, b) Nel senso di circolazione a destra o illegale.

B) TRENI PERCORRENTI IL BINARIO DEI DISPARI (2)

Table with columns: TRA LE LOCALITÀ (o nella località) di, CARATTERISTICHE DEL RALLENTAMENTO (FISSO con inizio dopo cippo chilometrico (3), SPOSTABILE fra i cippi chilometrici (4), Preceduto da fermata (5), con pilotaggio (5), Velocità km/h (treni ordin., treni legg.), Lunghezza mt., Durata presunta giorni). Rows: a) Nel senso di circolazione a sinistra o legale, b) Nel senso di circolazione a destra o illegale.

PERDITE TEMPI

Table with columns: MEZZI LEGGERI (Minuti), MATERIALE ORDINARIO (Minuti), MERCI (Minuti). Rows: Velocità km/h, » » (repeated 4 times).

Motivo del rallentamento

ANNOTAZIONI

Le stazioni segneranno ricevuta IL CAPO REPARTO TERRITORIALE MOVIMENTO li 20

(1) Dipennare l'indicazione che non serve. (2) Sulle linee a semplice binario i dati relativi ai treni pari dovranno essere esposti nel quadro A lettera a), quelli relativi ai treni dispari nel quadro B lettera a). (3) Indicare il cippo chilometrico dopo il quale ha inizio il rallentamento. (4) Si potranno indicare due cippi non consecutivi distanti fra di loro non più di tre chilometri (quattro per i rallentamenti lunghi oltre 1000 metri). (5) Indicare Sì o NO.

Serve al Capo Reparto Territoriale Movimento per comunicare l'attivazione o la cessazione di un solo rallentamento alle stazioni capotronco, a quelle origine di treni ordinari o che effettuano con frequenza treni straordinari, a quelle dove è programmato il cambio del riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento nonché alle stazioni attigue al tratto interessato.

Modulo M. 50/a

AVVISO DI SPOSTAMENTO DI RALLENTAMENTO
(art. 6/23)

FERROVIE DELLO STATO

M.50/a

..... Reparto Territoriale Movimento

Direzione Comp.le Movimento di N.

A cominciare da tren dalle ore (1) del
il rallentamento prescritto a tutti i treni attivato con M. 50 N. del spostato (2)
con M 50/a N. del verrà spostato e pertanto dovrà essere prescritto a tutti i
treni in base ai dati di cui al prospetto seguente:

A) TRENI PERCORRENTI IL BINARIO DEI PARI (3)

TRA LE LOCALITÀ (o nella località) di	CARATTERISTICHE DEL RALLENTAMENTO						
	SPOSTABILE fra i cippi chilometrici (4)	Prece- duto da fer- mata (5)	con pilo- taggio (5)	Velocità km/h		Lun- ghezza mt.	Durata presunta giorni
				treni ordin.	treni legg.		
a) Nel senso di circolazione a sinistra o legale							
b) Nel senso di circolazione a destra o illegale							

B) TRENI PERCORRENTI IL BINARIO DEI DISPARI (3)

TRA LE LOCALITÀ (o nella località) di	CARATTERISTICHE DEL RALLENTAMENTO						
	SPOSTABILE fra i cippi chilometrici (4)	Prece- duto da fer- mata (5)	con pilo- taggio (5)	Velocità km/h		Lun- ghezza mt.	Durata presunta giorni
				treni ordin.	treni legg.		
a) Nel senso di circolazione a sinistra o legale							
b) Nel senso di circolazione a destra o illegale							

PERDITE TEMPI

MEZZI LEGGERI	Minuti	MATERIALE ORDINARIO	Minuti	MERCI	Minuti
Velocità km/h		Velocità km/h		Velocità km/h	
» »		» »		» »	
» »		» »		» »	
» »		» »		» »	

ANNOTAZIONI

.....
.....

Le stazioni segneranno ricevuta

**IL CAPO REPARTO TERRITORIALE
MOVIMENTO**

..... li 20

(1) Depennare l'indicazione che non serve. (2) Indicare, quando ne è il caso, il numero dell'M. 50/a con cui è stato ordinato il precedente spostamento. (3) Sulle linee a semplice binario i dati relativi ai treni pari dovranno essere esposti nel quadro A lettera a), quelli relativi ai treni dispari nel quadro B lettera a). 4) Si potranno indicare due cippi non consecutivi distanti fra loro non più di tre chilometri (quattro per i rallentamenti lunghi oltre 1000 metri). (5) Indicare Sì o NO.

Viene utilizzato quando si debba comunicare lo spostamento di un rallentamento già istituito.

PARTE B
MODULI DI PRESCRIZIONE

DISPOSIZIONI DI CARATTERE GENERALE

1. Ciascun modulo è contenuto in un bollettario a fogli, numerati progressivamente tre a tre da 1 a 50, da compilarsi a decalco.

Le Unità periferiche interessate possono autorizzare determinati impianti a predisporre con sistemi di riproduzione multipla, che garantiscano la leggibilità e la chiarezza del testo, le prescrizioni a carattere permanente o di lunga durata utilizzando sia i moduli dei bollettari, sia fac-simili dei moduli stessi, da numerare progressivamente di tre in tre.

Un modulo (quello originale se di bollettario) resta al macchinista che firma le altre due copie; di queste una copia, salvo quanto previsto per le locomotive ubicate in coda od intercalate, deve essere consegnata al capotreno e l'altra, controfirmata dal capotreno, resta alla stazione. Nei treni senza capotreno la copia per quest'ultimo deve essere ritirata dal macchinista ed allegata al foglio di corsa.

Nei casi in cui vengono utilizzati moduli non compilati a decalco la uniformità delle tre copie è garantita dalla firma autografa del dirigente movimento che questi deve apporre in calce a ciascuna copia.

2. Quando il treno ha in testa più locomotive, la stazione dà le prescrizioni al macchinista della prima locomotiva di testa, il quale deve comunicarle ai macchinisti delle altre locomotive.

Quando il treno ha una locomotiva (attiva o trainante se stessa) in coda o intercalata, la stazione deve provvedere per le prescrizioni anche al macchinista di questa locomotiva; in tal caso al capotreno sarà sufficiente consegnare solo la copia dei moduli di prescrizione firmata dal macchinista di testa. Allo scopo inoltre di confermare al capotreno l'avvenuta consegna delle prescrizioni al macchinista di coda (o intercalata), il dirigente dovrà riportare in calce ai moduli predisposti per il macchinista della locomotiva di testa l'annotazione: «Compilata copia per il macchinista della locomotiva di coda» (o «intercalata»).

Se il treno ha in coda due locomotive, le prescrizioni sono date al macchinista della locomotiva contigua al treno; questi deve comunicarle all'altro.

Nel caso in cui un convoglio di mezzi leggeri elettrici sia trainato da locomotiva (richiesta di soccorso od altro), le prescrizioni devono essere consegnate sia al macchinista della locomotiva di traino sia a quello che resta in servizio sui mezzi leggeri.

3. La firma sui moduli deve essere apposta in modo da rendere sempre inequivocabile l'identificazione di chi ha firmato.

Modulo M. 40

MODULI DI PRESCRIZIONE AI TRENI

(art. 3/15)

FERROVIE DELLO STATO

M. 40 (grande)

N. 00

Stazione / / 20
(timbro)

Si ordina al MACCHINISTA ed al CAPOTRENO
Si dà avviso

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Il Dirigente

Il Macchinista

Il Capotreno

.....

Serve per comunicare al macchinista ed al capotreno le prescrizioni per le quali non sia previsto un altro particolare modulo.

MODULO M. 40 D.L.

Prescrizioni fisse ai treni

Generalità

1) Esistono i seguenti tipi di moduli: M.40 D.L.(B.A.), da utilizzare sulle linee a Dirigenza Locale esercitate con blocco elettrico automatico; M.40 D.L.(B.m/B.ca/B.tel), da utilizzare sulle linee a Dirigenza Locale esercitate con blocco elettrico manuale o conta-assi oppure con blocco telefonico. Inoltre essi devono essere utilizzati anche nei seguenti specifici casi:

- per i treni percorrenti il binario illegale sulle linee a doppio binario non banalizzate esercitate in telecomando, solo per praticare le prescrizioni del gruppo “Binario illegale”.
- per il superamento a via impedita dei segnali interni nelle stazioni munite di segnalamento plurimo che siano anche stazioni porta di linee in telecomando.

Essi servono per comunicare prescrizioni in caso di anomalità (arrivo/partenza con segnale a via impedita, mancato funzionamento del blocco elettrico, circolazione sul binario illegale su linea a doppio, ecc.).

Sulle linee con blocco elettrico manuale o conta-assi i moduli utilizzati dall'agente di guardia/guardablocco devono essere compilati in duplice copia, senza la copia per il capotreno.

- 2) I moduli sono strutturati in maniera tale da poter essere utilizzati sia dal dirigente movimento (D.M.) sia dall'agente di guardia/guardablocco o deviatore di un posto intermedio. Per questi e ultimi agenti nei moduli è prevista solo la dizione dell'agente di guardia (A.G.).
- 3) Le prescrizioni contenute nei moduli sono numerate progressivamente sia sul lato sinistro sia sul lato destro. Per la notifica delle stesse, il D.M. deve far riferimento alla numerazione d'ordine posta nella finca laterale sinistra, mentre l'A.G. deve fare riferimento alla numerazione d'ordine posta nella finca laterale destra.

4) Le prescrizioni, inoltre, hanno il numero d'ordine incasellato. Tale casella deve essere barrata, contrassegnandola con un segno «X» ben visibile (es. ☒) quando la relativa prescrizione deve essere rispettata dal treno.

In corrispondenza delle prescrizioni interessate è riportato un asterisco con relativa nota di richiamo in calce al modulo stesso, con la funzione di richiamo per il personale di macchina sull'esistenza o meno dell'avviso accoppiato al segnale da superare a via impedita.

Le prescrizioni che l'agente compilatore (DM o AG) non deve mai praticare hanno la relativa casella annerita.

5) Le firme devono essere apposte negli appositi spazi, a seconda che il modulo venga consegnato direttamente o a distanza, barrando quelli non utilizzati.

6) Le righe in bianco devono essere utilizzate per praticare le ulteriori prescrizioni connesse con quelle prestampate oppure annullate tirandovi sopra una riga continua.

7) Sul retro dei moduli sono riportate le indicazioni che specificano le situazioni che richiedono il rilascio delle singole prescrizioni prestampate. Tali indicazioni hanno la funzione di guida per gli operatori.

Consegna dei moduli

a) Consegna diretta

Per la consegna diretta dei moduli al personale dei treni devono essere osservate le procedure vigenti.

b) Consegna a distanza a mezzo telefono

Per la consegna a distanza, al personale dei treni, a mezzo trasmissione con telefono devono essere osservate le seguenti procedure:

- l'agente trasmittente deve compilare il modulo in suo possesso e trasmettere il contenuto come un dispaccio, indicando i singoli numeri d'ordine delle prescrizioni da praticare che dovranno essere barrati. In ogni caso, l'agente trasmittente deve dettare testualmente il contenuto di ogni prescrizione da rispettare. Deve inoltre indicare la data, il numero progressivo del modulo completato da un numero saltuario di due cifre, le ore di trasmissione e la sua firma, nonché trasmettere il proprio profilo e nominativo;

- l'agente ricevente deve trascrivere sul proprio modulo il testo man mano che lo riceve, completando o depennando quello prestampato. Ultimata la compilazione, deve effettuare il collazionamento, ripetendo, oltre al numero d'ordine barrato di ciascuna prescrizione da osservare, il testo delle prescrizioni da rispettare. A collazionamento ultimato, il ricevente, dovrà trasmettere, riportandoli negli appositi spazi, il numero progressivo del suo modulo completato da un numero saltuario di due cifre e il proprio profilo e nominativo, facendoli seguire dalla propria firma



Mod. M.40 D.L.(B.A.)

N. 00

Località di servizio

Data
 N° / dell'Ag.Trasm. (1)
 Ora di trasmissione (1)

Si ordina al macchinista ed al capotreno del treno di rispettare le sottoindicate prescrizioni
 N° la cui casella è barrata (o da barrare in caso di trasmissione) e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

D. M.	Prescrizioni	A. G.
ITINERARIO	1 - Partite da con segnale (2) disposto a via impedita. (*)	1
	2 - Superate il segnale di (3) di disposto a via impedita. (*)	2
	3 - Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario di arrivo/partenza (4) interessato. (5)	3
	4 - Viaggiate da a sul binario di sinistra/destra. (4)	4
	5 - Siete autorizzati a superare il segnale imperativo di blocco in uscita dalla stazione di disposto a via impedita. (*)	5
DISTANZIAMENTO	6 - Esiste via libera di blocco elettrico.	6
	7 - Esiste via libera telefonica di (dispaccio N°..... /).	7
	s.b.	8
	d.b.	8
	8 - Non esiste via libera. Procedete con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h salvo ricezione codice in linea fino al segnale di blocco N° / di protezione della stazione di (4) rispettando le relative indicazioni.	8
	9 - Blocco elettrico non funziona da a Su tale tratta escludete la funzione di ripetizione dei segnali in macchina.	9
	10 - Da a non tenete conto dei segnali di blocco intermedi permissivi comunque disposti, salvo quanto eventualmente notificato dalle prescrizioni 11 e 12.	10
	11 - Marcia a vista in corrispondenza dei P.L. protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi N° superati a via impedita o spenti.	11
	12 - Osservate le cautele di cui all'art. 48/5 R.S. superando i segnali di blocco intermedi permissivi a via impedita con l'indicazione di "P" lampeggiante.	12
13 - Attenetevi alle altre prescrizioni del Mod. M40 D.L. (B.A.) in vostro possesso.	13	
BINARIO ILLEGALE	14 - Per interruzione binario (pari o dispari) viaggiate da a sul binario illegale.	14
	15 - Marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h in arrivo e fermata a	15
	16 - Fermate in precedenza del primo deviativo di	16
	17 - Esponete in testa al treno segnale rosso a destra o fanale destro a luce rossa.	17
	18 - Marcia a vista nell'impegnare e nel percorrere i tratti di lavoro preceduti dalla tabella "C" oppure "S".	18
VARIE	19 - Marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. km	19
	20 - A vostro treno licenziato dal capotreno.	20
	21 -	21

IL DIRIGENTE (4) AGENTE TRASMITTENTE AGENTE RICEVENTE IL MACCHINISTA (6) (7) IL CAPOTRENO (6) L'AGENTE DI GUARDIA profilo e cognome profilo, cognome / firma		
In caso di trasmissione del modulo, il ricevente deve ripetere il dispaccio e comunicare al trasmittente il seguente numero: / (progressivo / saltuario).		

(*) Consultare la fiancata principale del F.L. per eventuale esistenza di avviso accoppiato al segnale da superare a via impedita.

(1) Il numero progressivo / saltuario e le ore di trasmissione vanno riportati solo nel caso che il modulo venga trasmesso. (2) Indicare la funzione del segnale ("Partenza", "Partenza Interno"; "Partenza Interno n°..."; "Partenza esterno"; "Ripetitore di partenza"; "Sussidiario di partenza"). (3) Indicare la funzione del segnale ("Protezione "; "Protezione Esterno"; "Protezione Interno"; "Protezione Interno n°..."). (4) Dipendere la dizione non occorre. (5) Nel caso la prescrizione n°1 sia riferita ad un segnale ripetitore o sussidiario di partenza, l'itinerario interessato è il percorso fino al successivo segnale di partenza. (6) Tale firma non occorre se è lo stesso agente che riceve il modulo trasmesso. (7) In caso di trasmissione del modulo tale firma va apposta solo sulla copia del capotreno.

Deve essere utilizzato esclusivamente sulle linee con blocco elettrico automatico.

Serve per comunicare al macchinista ed al capotreno le prescrizioni in caso di guasti od anomalità (arrivi/partenze con segnali a via impedita, mancato funzionamento del blocco elettrico, circolazione sul binario illegale, ecc.).

Retro M 40 D.L. (B.A.)

DM	GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI	AG
1	La prescrizione n. 1, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il treno parte da una località di servizio con segnale disposto a via impedita. Nel caso di partenza da binario sprovvisto di segnale di partenza, la relativa prescrizione (“Partite da.....da binario sprovvisto di segnale di partenza”) dovrà essere notificata sulle righe in bianco del presente modulo.	1
2	La prescrizione n. 2, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il treno debba superare un segnale di protezione di una stazione disposto a via impedita.	2
3	La prescrizione n. 3 deve essere notificata dal DM/AG, congiuntamente alla prescrizione n. 1 o alla n. 2.	3
4	La prescrizione n. 4, da completare, deve essere notificata dal DM sulle linee banalizzate.	4
5	La prescrizione n. 5, da completare, deve essere notificata dal DM sulle linee banalizzate al treno da inoltrare sul binario di destra quando il segnale imperativo di blocco non si dispone a via libera.	5
6	La prescrizione n. 6 deve essere notificata dal DM/AG quando esiste la via libera di blocco elettrico.	6
7	La prescrizione n. 7, da completare, deve essere notificata dal DM quando è stato istituito il blocco telefonico.	7
s.b. 8 d.b.	La prescrizione n. 8, da completare, deve essere notificata dal DM/ AG quando è guasta la sezione di B.A. protetta dal segnale di partenza e non è stato istituito il blocco telefonico, depennando le dizioni non occorrenti. Il DM deve praticare la dizione “protezione della stazione di “ quando esiste una sola sezione di B.A. fino alla successiva stazione e quest’ultima sia disabilitata o telecomandata dallo stesso DM. Tale prescrizione non deve essere notificata dal DM sulle linee a semplice binario.	8
9	La prescrizione n. 9, da completare, deve essere notificata dal DM in caso di guasto al blocco elettrico che comporti l’istituzione del blocco telefonico.	9
10	La prescrizione n. 10, da completare, deve essere notificata congiuntamente alla prescrizione 9 sui tratti di linea con segnali di blocco intermedi permissivi , completandola con l’indicazione delle località che delimitano la tratta dove il blocco non funziona.	10
11	La prescrizione n. 11, da completare, deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n. 10 sui tratti di linea ove esistano segnali di blocco intermedi permissivi che proteggono PL.	11
12	La prescrizione n. 12 deve essere notificata dal DM congiuntamente alla prescrizione n. 10 sui tratti di linea ove esistano segnali di blocco intermedi permissivi che possono avere l’indicazione “P” lampeggiante	12
13	La prescrizione n. 13 deve essere notificata dall’AG quando, in caso di circolazione con blocco telefonico, non può disporre a via libera il segnale.	13
14	La prescrizione n.14, da completare, deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale.	14
15	La prescrizione n.15, da completare, deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale e non deve essere praticata solo quando la stazione successiva interessata sia munita del segnalamento di protezione a vela quadra per le provenienze dal binario illegale.	15
16	La prescrizione n.16, da completare, deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale e non deve essere praticata solo dopo il ricevimento, da parte della stazione interessata, del relativo dispaccio di soppressione, oppure quando la stazione che riceve i treni dal binario illegale sia munita del segnalamento di protezione a vela quadra per le provenienze dal binario illegale.	16
17 18	Le prescrizioni n. 17 e 18 devono essere notificate sulle linee a doppio binario dal DM solo al primo treno che deve percorrere il binario illegale.	17 18
19	La prescrizione n. 19, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando occorre praticare al treno la marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. con la specifica prescrizione.	19
20	La prescrizione n. 20, da completare, deve essere notificata dal DM quando la partenza del treno con segnale a via impedita venga ordinata dal capotreno.	20
21	Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni non previste nel modulo che si rendessero necessarie, quali ad esempio: quelle per il superamento dei segnali a via impedita muniti di lettera luminosa “P” spenta; anomalità per guasto alle apparecchiature di terra dei sistemi SCMT/SSC, ecc., riportando nella corrispondente casella vuota il relativo numero progressivo e barrando la casella medesima. Per una stessa prescrizione possono essere utilizzate più righe; in tal caso, il numero progressivo deve essere riportato nella sola casella corrispondente al primo rigo. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.	21



Mod. M.40 D.L. (B.m./B.ca./B.tel.)

N. 00

Località di servizio

Data
N° / dell'Ag.Trasm. (1)
Ora di trasmissione(1)

Si ordina al macchinista ed al capotreno del treno di rispettare le sottoindicate prescrizioni N° la cui casella è barrata (o da barrare in caso di trasmissione) e di ritenere nulle le rimanenti prescrizioni.

Table with 3 columns: D. M., Prescrizioni, A. G. and 5 rows: ITINERARIO, DISTANZIAMENTO, BINARIO ILLEGALE, VARIE.

IL DIRIGENTE (4) AGENTE TRASMITTENTE AGENTE RICEVENTE IL MACCHINISTA (6) (7) IL CAPOTRENO (6)
L'AGENTE DI GUARDIA profilo e cognome profilo, cognome / firma

In caso di trasmissione del modulo, il ricevente deve ripetere il dispaccio e comunicare al trasmittente il seguente numero: / (progressivo / saltuario).

(*) Consultare la fiancata principale del F.L./F.O. per eventuale esistenza di avviso accoppiato al segnale da superare a via impedita.

(1) Il numero progressivo / saltuario e le ore di trasmissione vanno riportati solo nel caso che il modulo venga trasmesso. (2) Indicare la funzione del segnale ("Partenza", "Partenza Interno", "Partenza Interno n°...", "Partenza esterno", "Ripetitore di partenza", "Sussidiario di partenza", nel caso di P.B.I.: "di blocco"). (3) Indicare la funzione del segnale ("Protezione", "Protezione Esterno", "Protezione Interno", "Protezione Interno n°..."). (4) Depennare la dizione non occorrente. (5) Nel caso la prescrizione n°1 sia riferita ad un segnale ripetitore o sussidiario di partenza, l'itinerario interessato è il percorso fino al successivo segnale di partenza. (6) Tale firma non occorre se è lo stesso agente che riceve il modulo trasmesso. (7) In caso di trasmissione del modulo tale firma va apposta solo sulla copia del capotreno.

Deve essere utilizzato esclusivamente sulle linee con blocco elettrico manuale, conta-assi o telefonico. Serve per comunicare al macchinista ed al capotreno le prescrizioni in caso di guasti od anomalità (arrivi/partenze con segnali a via impedita, mancato funzionamento del blocco elettrico, circolazione sul binario illegale, ecc.).

Retro mod. M 40 D.L./ (B.m/B.ca/B.tel)

DM	GUIDA PER LA NOTIFICA DELLE PRESCRIZIONI	AG
1	La prescrizione n. 1, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il treno parte da una località di servizio con segnale disposto a via impedita. Nel caso di partenza da binario sprovvisto di segnale di partenza, la relativa prescrizione ("Partite da.....da binario sprovvisto di segnale di partenza") dovrà essere notificata sulle righe in bianco del presente modulo.	1
2	La prescrizione n. 2, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il treno debba superare un segnale di protezione di una stazione disposto a via impedita.	2
3	La prescrizione n. 3 deve essere notificata dal DM/AG, congiuntamente alla prescrizione n. 1 o alla n. 2. Tale prescrizione non deve essere notificata quando la prescrizione n. 1 è relativa ad un P.B.I.	3
4	La prescrizione n. 4, da completare, deve essere notificata dal DM sulle linee banalizzate.	4
5	La prescrizione n. 5, da completare, deve essere notificata dal DM sulle linee banalizzate al treno da inoltrare sul binario di destra quando il segnale imperativo di blocco non si dispone a via libera..	5
6	La prescrizione n. 6 deve essere notificata dal DM/AG quando esiste la via libera di blocco elettrico.	6
7	La prescrizione n. 7, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il distanziamento dei treni deve avvenire con il blocco telefonico.	7
8	La prescrizione n. 8, deve essere notificata dall'AG quando, in caso di circolazione con blocco telefonico, non può disporre a via libera il segnale.	8
9	La prescrizione n. 9, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando il blocco elettrico è guasto o inutilizzabile per altra causa.	9
10	La prescrizione n. 10, da completare, deve essere notificata dal DM, congiuntamente alla prescrizione n. 9, quando il treno è autorizzato a superare determinati segnali di P.B.I., non coincidenti con stazioni impresenziate, che proteggano le sezioni di blocco ritenute guaste e che non proteggano punti singolari della linea.	10
11	La prescrizione n. 11, da completare, deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale.	11
12	La prescrizione n. 12, da completare, deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale e non deve essere praticata solo quando la stazione successiva interessata sia munita del segnalamento di protezione a vela quadra per le provenienze dal binario illegale.	12
13	La prescrizione n. 13, da completare, deve essere notificata sulle linee a doppio binario dal DM ai treni che debbano percorrere il binario illegale e non deve essere praticata solo dopo il ricevimento, da parte della stazione interessata, del relativo dispaccio di soppressione, oppure quando la stazione che riceve i treni dal binario illegale sia munita del segnalamento di protezione a vela quadra per le provenienze dal binario illegale.	13
14 15	Le prescrizioni n. 14 e 15 devono essere notificate sulle linee a doppio binario dal DM solo al primo treno che deve percorrere il binario illegale.	14 15
16	La prescrizione n. 16, da completare, deve essere notificata dal DM/AG quando occorre praticare al treno la marcia a vista in corrispondenza del (dei) P.L. con la specifica prescrizione.	16
17	La prescrizione n. 17, da completare, deve essere notificata dal DM quando la partenza del treno con segnale a via impedita venga ordinata dal capotreno.	17
18	Le righe corrispondenti alle caselle in bianco devono essere utilizzate per la notifica di ulteriori prescrizioni non previste nel modulo che si rendessero necessarie, quali ad esempio: quelle per il superamento dei segnali a via impedita muniti di lettera luminosa "D" o "A" spenta; anomalità per guasto alle apparecchiature di terra dei sistemi SCMT/SSC, ecc., riportando nella corrispondente casella vuota il relativo numero progressivo e barrando la casella medesima. Per una stessa prescrizione possono essere utilizzate più righe; in tal caso, il numero progressivo deve essere riportato nella sola casella corrispondente al primo rigo. Le righe in bianco non utilizzate devono essere annullate tracciandoci una linea.	18

MODULO M. 7

**Ordine di partenza con segnale disposto a via impedita
o da binario sprovvisto di segnale di partenza**

Soppresso

Modulo M. 3
ORDINE DI RALLENTAMENTO
(art. 6/23)

FERROVIE DELLO STATO

(color giallo canarino) **M. 3**

Linea

N. 00

Stazione di (timbro) il 20

Si ordina al macchinista del treno... di osservare i seguenti rallentamenti

N. (a) prog.	Se istradati sul binario di sinistra o legale	Se istradati sul binario di destra o illegale	FISSE con inizio dopo cippo chilome- trico (b)	SPOSTABILE fra i cippi chilometrici (b)		Velocità km/h	Lun- ghezza metri	Prescrizioni specifiche (c)
	TRA LE LOCALITÀ (o nella località) di	TRA LE LOCALITÀ (o nella località) di						

Prescrizioni specifiche

- A - da rispettare con tutto il treno (per treni viaggiatori)
- B - interessa anche la località di
- C - rallentamenti n. e n. sono contigui
- D - da rispettare dalle ore alle ore di tutti i giorni esclusi i seguenti (d)
- E - da rispettare dalle ore alle ore di tutti i giorni esclusi i seguenti (d)
- F - preceduto da fermata
- G - con pilotaggio e fermata anche dopo il rallentamento
- H - da rispettare dalle ore del
- I - da rispettare fino alle ore del

IL DIRIGENTE

IL MACCHINISTA

IL CAPOTRENO

(retro)

note:

- (a) Le prescrizioni vanno indicate in ordine progressivo rispetto alla marcia del treno. Se il rallentamento riguarda ambedue i binari e ha le stesse caratteristiche, deve essere utilizzata una sola riga compilando sia la colonna relativa al binario di sinistra o legale che di destra o illegale.
- (b) Se il rallentamento è fisso, si indicherà il cippo che precede immediatamente l'inizio del rallentamento; se il rallentamento è spostabile, i due cippi indicati non dovranno distare fra loro più di tre chilometri (quattro chilometri per i rallentamenti lunghi oltre 1000 metri).
- (c) Indicare in corrispondenza di ogni rallentamento una o più lettere (A, B, ecc.) cui fare riferimento per le eventuali annotazioni segnate in calce (a stampa e manuali). Inoltre, quando occorra, completare le annotazioni a stampa. In caso siano necessarie altre annotazioni riportarle a mano con le lettere L, M, N, ecc. a seguito di quelle a stampa.
- (d) Nei periodi in cui il rallentamento non è in atto i segnali a terra saranno occultati.

Serve per comunicare al macchinista ed al capotreno le prescrizioni di rallentamento.

Modulo M. 4

ORDINE DI INCROCIO

(art. 9/2)

FERROVIE DELLO STATO

M. 4

N. 00

Stazione di / / / 20
(timbro)

Ordine di incrocio al treno

INCROCIATE

a tr. straord. suppl. da a
period.

a tr. straord. suppl. da a
period.

a tr. straord. suppl. da a
period.

a tr. straord. suppl. da a
period.

a tr. straord. suppl. da a
period.

a tr. straord. suppl. da a
period.

a tr. straord. suppl. da a
period.

a tr. straord. suppl. da a
period.

a tr. straord. suppl. da a
period.

a tr. straord. suppl. da a
period.

IL DIRIGENTE

IL MACCHINISTA

IL CAPOTRENO

Serve per comunicare al macchinista ed al capotreno le prescrizioni per incroci normali con treni straordinari, supplementari, periodici, oppure gli incroci di fatto che il treno viene ad assumere in base all'art. 9 comma 2 del Regolamento per la circolazione dei treni.

Modulo M. 1

ORDINE DI SPOSTAMENTO DI INCROCIO

(art. 9/15 e 18)

FERROVIE DELLO STATO

(colore rosa) **M. 1**

N. 00

Stazione di li 20
(timbro)

Numero del dispaccio di spostamento d'incrocio (1)

Si ordina al macchinista e al capo del treno (2)

di incrociare (3) i..... tr.

nella stazione di (4)

anzichè di (5)

entrando in binario (6)

IL DIRIGENTE

IL MACCHINISTA

IL CAPOTRENO

(1) Da indicare solo al treno che avanza. - (2) Numero del treno. - (3) Occorrendo, aggiungere *con libero transito*. - (4) Oppure, occorrendo, *sul doppio binario*. - (5) Da completarsi solo se la stazione debba modificare un ordine di incrocio dato dalla stazione medesima. - (6) Occorrendo, aggiungere *deviato a*
km/ora.

Serve esclusivamente per ordinare al macchinista ed al capotreno gli spostamenti di incrocio con altri treni.

Modulo M. 6

**AVVISO AI TRENI CIRCOLANTI SUL BINARIO ILLEGALE
DELLA RIDUZIONE DEL SERVIZIO
A BINARIO UNICO SULLE LINEE A DOPPIO BINARIO**

Soppresso.

Modulo M. 5

**AVVISO DI MANCATO FUNZIONAMENTO DEL BLOCCO ELETTRICO
MANUALE E DEL BLOCCO ELETTRICO CONTA-ASSI**

Soppresso.

Modulo M. 5/BA

AVVISO DI GUASTI AL BLOCCO ELETTRICO AUTOMATICO

Soppresso.

**FORMULE
DEI DISPACCI DI MOVIMENTO**

FORMULE DEI DISPACCI DI MOVIMENTO

Via libera

- (1) – SEGUITO TRENO CHIEDO INVIARE TRENO ...
- (2) – DOPO GIUNTO MIA STAZIONE TRENO CHIEDO INVIARE TRENO...
- (3) – VIA LIBERA TRENO ...
- (4) – GIUNTO VOSTRA STAZIONE TRENO ... VIA LIBERA TRENO...
- (4 *bis*) – PER MANCATA PARTENZA TRENO ANNULLATE VOSTRA VIA LIBERA N. ...
- (4 *ter*) – ANNULO MIO DISPACCIO DI VIA LIBERA N. ... PER TRENO.....

(Art. 3.7.).

Marcia a vista

- (5) – PRESCRIVETE TRENO ... MARCIA A VISTA SUL BINARIO DI RICEVIMENTO DI ... (*oppure* IN ARRIVO A ... *oppure* IN USCITA DA ... *oppure* NELLA STAZIONE DI ...) PER ... (motivo)
- (6) – TRENO ... AVVISATO MARCIA A VISTA ... (*precisare il tratto come da ordine ricevuto con formula n. 5*)

(Art. 6.12.).

Soppressione di fermata

- (7) – SOPPRIMETE FERMATA TRENO ... A ...

(Art. 6.19.).

Per ritardare la partenza da una precedente stazione

- (8) – SOPPRESSA.
- (9) – PER... (*motivo*) INTESO DIVIETO DI INVIO TRENO ... (*oppure*: TRENI SEGUENTI TRENO ...).
- (10) – INVIATE LIBERAMENTE TRENO (*oppure*: TRENI)...

(Art. 6.22.).

Giunto

- (11) – TRENO... GIUNTO.

(Art. 6.26.).

Partenza

(12) – TRENO... ORARIO (*oppure*: PARTITO O TANSITATO ORE ... *ore effettive di partenza o di transito*).

(Art. 6.27.).

Precedenze anormali

(13) – TRENO ... PRECEDE TRENO ... DA ...

(Art. 8.3.).

(13 *bis*) – SUCCESSIONE TRENI DA ... (*nome della stazione*): x,y,z, ... (*numero dei treni*).

(Art. 8.3.bis.).

Incroci anormali

(14) – TRATTENETE A ... TRENO ... PER INCROCIARE TRENO ... ORARIO (*oppure* CON ... MINUTI RITARDO).

(15) – RIFIUTO AL N° ...

(16) – AL N° TRATTERRÒ A... TRENO... PER INCROCIARE TRENO...

(Art. 9.4.).

(16 *bis*) – TRATTERRÒ A... TRENO... PER INCROCIARE TRENO...

(16 *ter*) – RIFIUTO INCROCIO FRA TRENO... E TRENO... A...

(Art. 9.4.bis.).

(17) – TRENO ... INCROCIA TRENO A...

(Art. 9.8.).

(19) – PRESCRIVETE TRENO ... INCROCIARE A ... TRENO...

(20) – TRENO ... AVVISATO INCROCIARE A ... TRENO ...

(Art. 9.15.).

Libero transito

(18) – PRESCRIVETE TRENO ... LIBERO TRANSITO A ... RISPETTO TRENO ... (*o TRENI ...*) (*e all'occorrenza* PERCORRENDO BINARIO DEVIATO A ... km/h)

(Art. 9.12.).

Effettuazione treni straordinari ad orario prestabilito

(21) – OGGI ... (DOMANI ... *oppure* NOTTE DAL ... AL ...) EFFETTUASI TRENO ... STRAORDINARIO ... (*stazione di origine*) ... (*stazione termine di corsa*) PER ... (*qualità del trasporto*).

(Art. 11.4.).

(22) – INTESO OGGI ... (DOMANI ... *oppure* NOTTE DAL ... AL ...) TRENO ... STRAORDINARIO ... (*stazione di origine*) ... (*stazione termine di corsa*).

(Art. 11.9.10.).

(23) – PRESCRIVETE TRENO ... INCROCIARE A ... TRENO ... STRAORDINARIO ... (*stazione di origine*) ... (*stazione termine di corsa*).

(Art. 11.19.).

(24) – TRENO ... AVVISATO INCROCIARE A ... TRENO ... STRAORDINARIO.

(Art. 11.20.).

Soppressione, fusione, sostituzione e rieffettuazione di treni

(25) – OGGI ... (DOMANI ... *oppure* NOTTE DAL ... AL ...) TRENO ... SOPPRESSO DA ... A ...

(26) – INTESO OGGI ... (DOMANI ... *oppure* NOTTE DAL ... AL ...) SOPPRESSIONE TRENO ... DA ... A ...

(Art. 14.2.).

(25 bis) – OGGI ... (DOMANI ... *oppure* NOTTE DAL ... AL ...) TRENO ... SOPPRESSO DA ... A ... MATERIALE (*ed occorrendo*: LOCOMOTIVA, PERSONALE) VIAGGIA STESSO TRATTO CON TRENO ... (*ed occorrendo*: CHE FARÀ SERVIZIO VIAGGIATORI *oppure* MERCI A ...).

(26 bis) – INTESO OGGI ... (DOMANI ... *oppure* NOTTE DAL ... AL ...) SOPPRESSIONE TRENO ... DA ... A ... - MATERIALE VIAGGIA CON TRENO ...

(Art. 14.5.).

(25 *ter*) – OGGI ... (DOMANI ... *oppure* NOTTE DAL ... AL ...) TRENO ... SOPPRESSO DA ... A ... - EFFETTUAZI SU A VECE STESSO TRATTO STRAORDINARIO ...

(26 *ter*) – INTESO OGGI ... (DOMANI ... *oppure* NOTTE DAL ... AL ...) SOPPRESSIONE TRENO ... DA ... A ... ED EFFETTUAZIONE STESSO TRATTO STRAORDINARIO ...

(Art. 14.6.).

(25 *quater*) – OGGI ... (DOMANI ... *oppure* NOTTE DAL ... AL ...) TRENO ... SOPPRESSO DA ... A ... FINO A NUOVO AVVISO;

(26 *quater*) – INTESO OGGI ... (DOMANI ... *oppure* NOTTE DAL ... AL ...) TRENO ... SOPPRESSO DA ... A ... FINO A NUOVO AVVISO;

(25 *quinqies*) – DA OGGI ... (DOMANI ... *oppure* NOTTE DAL ... AL ...) RIEFFETTUAZI TRENO ... ORDINARIO DA ... A ...;

(26 *quinqies*) – INTESO DA OGGI ... (DOMANI ... *oppure* NOTTE DAL ... AL ...) RIEFFETTUAZIONE TRENO ... ORDINARIO DA ... A ...;

(Art. 14.6.bis).

(25 *sexies*) – OGGI ... (DOMANI ... *oppure* NOTTE DAL ... AL ...) RIEFFETTUAZI TRENO ... ORDINARIO (*oppure* STRAORDINARIO) DA ... A ... PER ... (*qualità del trasporto*).

(26 *sexies*) – INTESO OGGI ... (DOMANI ... *oppure* NOTTE DAL ... AL ...) RIEFFETTUAZIONE TRENO ORDINARIO (*oppure* STRAORDINARIO) DA ... DA ... A ... PER ...

(Art. 14.6.ter).

Anticipo nella corsa dei treni

(27) – TRENO ... VIAGGERÀ CON ANTICIPO DI MINUTI ... DA ... A ... (*ed occorrendo*: E DI MINUTI ... DA ... A ... SOPPRESSA FERMATA A ...).

(Art. 15.3.).

Locomotiva di spinta

(28) - TRENO ... PARTIRA CON SPINTA SGANCIABILE (*ed eventualmente: FINO AL KM ...*).

(29) - INTESO TRENO ... CON SPINTA SGANCIABILE (*ed eventualmente: FINO AL KM ...*).

(Art. 16.6).

(30) - TRENO ... PARTIRA SENZA SPINTA.

(Art. 16.9).

(31) - SPINTA TRENO ... RICOVERATA.

(Art. 16.10).

Interruzione programma della circolazione

(32) - SOPPRESSA

(33) - INTESO OGGI ... INTERRUZIONE LINEA (*oppure; BINARIO PARI O DISPARI. In caso di linee affiancate specificare sempre la linea interessata*) FRA ... E ... COME DA PROGRAMMA N.... DEL ... (*o* COME DA PROGRAMMA N. ... PREVISTO IN ORARIO) (*ed occorrendo: DOPO TRENO ...*).

(Artt. 18.4, 19.5).

(32 bis) - SOPPRESSA.

(33 bis) - INTESO CIRCOLAZIONE A BINARIO UNICO FRA ... E ... DAL TRENO ... - TUTTI I TRENI PERCORRERANNO BINARIO DISPARI (*o* PARI).

(Art. 19.5).

(34) - DALLE ORE ... (*o* DAL TRENO ...) RIPRENDESI SERVIZIO NORMALE FRA... E...

(Art. 18.14).

Interruzione accidentale della circolazione

(35) - SOPPRESSA

(36) - SOPPRESSA.

Locomotiva di soccorso

(37) - TRENO ... FERMO IN LINEA PROSSIMITA KM ... CHIESTO SOCCORSO LOCOMOTIVA (*ed occorrendo*: CARRO ATTREZZI, CARROZZE PER TRASBORDO, MEDICI ecc.).

(Art. 24.7).

Disabilitazione

(38) - SOPPRESSA.

(39) - INTESO... (*stazione*) DISABILITATA (*ed eventualmente*: E IMPRESENZIATA) PER TRENI SEGUENTI TRENO...

(Art. 25.10).

(40) - SOPPRESSA.

(41) - TRENO ... (*ultimo arrivato dalla parte della stazione disabilitata*) GIUNTO. TRENO ... (*ultimo inviato verso la stazione disabilitata*) PARTITO ORE ...

(Art. 25.13).

Fermate

(42) - SOPPRESSA.

(43) - INTESO DOPO TRENO ... E TRENO ... SERVIZIO A ... RIPRISTINATO CON AGENTE DI GUARDIA..

(Art. 25.26).

Marcia privilegiata

(44) - APPLICATE TRENO ... MARCIA PRIVILEGIATA DA ... A ...

(Art. 27.1).