

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO N° 01 - 2019

PROCEDURA DI INTERFACCIA.

EMANAZIONE DEL NUOVO REGOLAMENTO PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI

- Visto il Decreto Legislativo 10 agosto 2007 n° 162 «Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie» e successive modifiche e integrazioni;
- visto il Decreto n° 04/2012 del 9 agosto 2012 emanato dal Direttore dell’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie - Riordino normativo: emanazione delle «Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria», del «Regolamento per la circolazione ferroviaria» e delle «Norme per la qualificazione del personale impiegato nelle attività di sicurezza della circolazione ferroviaria»;
- vista la Direttiva n° 01/2012 del 9 agosto 2012 emanata dal Direttore dell’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie «Linee guida per lo svolgimento delle attività a carico degli operatori ferroviari a seguito del riordino del quadro normativo»;
- viste le norme vigenti sull’Infrastruttura ferroviaria FERROVIENORD S.p.A,
si emana la seguente:

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO

1. FINALITÀ

Con la presente Disposizione di Esercizio viene emanato il nuovo «Regolamento per la circolazione dei treni» (RCT) riportato in allegato che è parte integrante della presente Disposizione di Esercizio.

2. ENTRATA IN VIGORE

La presente Disposizione di Esercizio entra in vigore dalle ore **03.00** del giorno **29 giugno 2019**.

IL DIRETTORE
(dott. ing. Giovanni GALLI)

ALLEGATO ALLA DISPOSIZIONE N° 01 DEL 16/01/2019

REGOLAMENTO PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI
in uso sull'infrastruttura ferroviaria gestita da FERROVIENORD

INTRODUZIONE E PROCEDURE DI INTERFACCIA

Il presente testo normativo stabilisce, in merito alla gestione della circolazione, le procedure a uso del personale del Gestore dell'Infrastruttura, nonché le procedure di interfaccia con il personale delle Imprese Ferroviarie.

Per quanto sopra, il presente testo normativo non è di per sé utilizzabile direttamente dal personale operativo delle Imprese Ferroviarie ma serve come riferimento per elaborare i relativi manuali di mestiere.

Pertanto, il presente testo normativo è rivolto al personale del Gestore dell'Infrastruttura e alle competenti strutture delle Imprese Ferroviarie; quest'ultime devono emanare ciascuna i propri manuali di mestiere che costituiscono il testo normativo direttamente utilizzabile dal personale operativo delle Imprese stesse.

Le procedure di interfaccia relative al presente testo normativo sono di seguito indicate:

- articolo 1.;
- articolo 2.;
- articoli 3.1.1., 3.2., 3.3.1., 3.4., 3.5., 3.6., 3.7. e 3.8.;
- articoli 4.1., 4.2., 4.5., 4.6. e 4.7.;
- articoli 5.8. e 5.9.;
- articoli 6.1., 6.2., 6.5., 6.6., 6.7., 6.8., 6.9., 6.10., 6.11., 6.13.2., 6.13.4., 6.13.5., 6.14. e 6.17.;
- articolo 7.;
- articolo 12.4.;
- articoli 13.2. e 13.3.;
- articoli 14.1. e 14.2.;
- articolo 15.2.;
- articolo 16.;
- articoli 19.1., 19.4. e 19.5.;
- articoli 21.1.1., 21.1.3. e 21.2.;
- articolo 22.;
- articolo 23.;
- articolo 24.;
- articoli 25.1., 25.2., 25.3., 25.5., 25.6. e 25.7.2.

INDICE

1. DISPOSIZIONI GENERALI.....	9
2. INFRASTRUTTURA FERROVIARIA E TRENI.....	9
2.1. INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	9
2.2. LINEE	9
2.3. LOCALITÀ DI SERVIZIO	9
2.3.1. Generalità	9
2.3.2. Stazioni.....	9
2.3.3. Bivi	10
2.3.4. Posti di comunicazione	10
2.3.5. Stazioni disabilite.....	10
2.3.6. Posti intermedi	10
2.4. ALTRI PUNTI NOTEVOLI	10
2.4.1. Fermate.....	10
2.4.2. Passaggi a livello	10
2.4.3. Raccordi	10
2.4.4. Posti di blocco intermedi.....	10
2.5. TRENI.....	11
2.5.1. Definizione	11
2.5.2. Classificazione.....	11
3. SISTEMI DI DIRIGENZA DEL MOVIMENTO - REGIMI DI CIRCOLAZIONE DEI TRENI - PRESCRIZIONI	11
3.1. DIRIGENZA DEL MOVIMENTO	11
3.1.1. Dirigenza locale.....	11
3.1.2. Dirigenza ripartita fra più agenti.....	11
3.1.3. Consegne	12
3.1.4. Esonero dal servizio	12
3.2. ALTRI SISTEMI DI DIRIGENZA DEL MOVIMENTO	12
3.2.1. Linee esercitate in telecomando	12
3.3. REGIMI DI CIRCOLAZIONE DEI TRENI.....	12
3.3.1. Generalità	12
3.3.2. Regime del blocco elettrico	12
3.3.3. Regime del blocco telefonico	12
3.4. SISTEMI DI PROTEZIONE DELLA MARCIA DEI TRENI	13
3.5. REGISTRAZIONE DELLE COMUNICAZIONI	13
3.6. PRESCRIZIONI DI MOVIMENTO E TECNICHE.....	14
3.7. PRESCRIZIONI DA NOTIFICARE AI TRENI.....	14
3.8. DISCIPLINA DEI RAPPORTI TRA I DIRIGENTI MOVIMENTO E GLI AGENTI DI CONDOTTA	14
3.8.1. Comunicazioni	14
3.8.2. Repertorio dei moduli.....	15
3.8.3. Riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento e relativi moduli di prescrizione	15
3.8.4. Accertamenti richiesti all'agente di condotta	15
4. ITINERARI E DISPOSITIVI DI SICUREZZA	15
4.1. BINARIO DI RICEVIMENTO	15
4.2. ITINERARIO	15
4.2.1. Definizione	15
4.2.2. Itinerario di arrivo	15
4.2.3. Itinerario di partenza	16
4.2.4. Itinerario di transito.....	17

4.2.5.	Zona di uscita.....	17
4.2.6.	Indipendenza degli itinerari.....	17
4.2.7.	Itinerari deviati	17
4.3.	FERMASCAMBI DI SICUREZZA.....	17
4.4.	COLLEGAMENTO DI SICUREZZA	17
4.5.	DEVIATOI IN LINEA	17
4.6.	DISPOSITIVI DI IMMOBILIZZAZIONE DEI DEVIATOI	18
4.7.	CONDIZIONI DI SICUREZZA PER I MOVIMENTI CONTEMPORANEI	18
4.7.1.	Indipendenza degli itinerari.....	18
4.7.2.	Itinerari convergenti.....	18
4.7.3.	Treni non protetti dal sistema di protezione della marcia dei treni	18
4.7.4.	Casi particolari	18
5.	SERVIZIO DEVIATOI E SEGNALI	18
5.1.	VISITA AGLI IMPIANTI.....	18
5.2.	PROGRAMMA DEGLI ITINERARI	19
5.3.	PREDISPOSIZIONE E LIBERTÀ DEGLI ITINERARI	19
5.3.1.	Predisposizione degli itinerari	19
5.3.2.	Libertà degli itinerari	19
5.3.3.	Conferma della predisposizione degli itinerari.....	19
5.4.	MANOVRA DEI SEGNALI E MOVIMENTI DEI TRENI	19
5.4.1.	Posizione dei segnali.....	19
5.4.2.	Apertura dei segnali.....	19
5.4.3.	Ridisposizione dei segnali a via impedita	20
5.5.	ISTRUZIONE PER IL SERVIZIO DEI DEVIATORI.....	20
5.6.	APPOSITO INCARICATO.....	20
5.6.1.	Predisposizione e libertà degli itinerari.....	20
5.6.2.	Apertura dei segnali.....	20
5.7.	MODIFICA DEGLI ITINERARI GIÀ PREDISPOSTI.....	20
5.8.	GUASTO AI SEGNALI.....	20
5.9.	IMPROVVISA CHIUSURA DI UN SEGNALE.....	20
6.	ARRIVO, PARTENZA E PERCORSO DEI TRENI	21
6.1.	VELOCITÀ E RISPETTO DELL'ORARIO.....	21
6.2.	OBBLIGHI DELL'AGENTE DI CONDOTTA NELLE STAZIONI	21
6.3.	OBBLIGHI DEL PERSONALE DI STAZIONE	21
6.4.	BINARI DI RICEVIMENTO	21
6.5.	MARCIA A VISTA	21
6.6.	MARCIA A VISTA NELL'AMBITO DELLE STAZIONI	22
6.7.	OSTACOLO SUL BINARIO DI RICEVIMENTO.....	22
6.7.1.	Definizione di ingombro e sua protezione	22
6.7.2.	Movimento dei treni con il segnale di protezione disposto a via impedita e avviso ai treni	22
6.7.3.	Movimento dei treni con il segnale di protezione disposto a via libera	22
6.7.4.	Riduzioni di velocità nelle stazioni di testa.....	23
6.8.	MARCIA A VISTA SPECIFICA IN CORRISPONDENZA DI UN PASSAGGIO A LIVELLO	23
6.9.	ARRESTO DEI TRENI NON AVENTI FERMATA.....	23
6.10.	SOPPRESSIONE DELLE FERME.....	23
6.11.	FERME DI SERVIZIO	24
6.12.	ARRESTO DELLA CIRCOLAZIONE.....	24
6.13.	RALLENTAMENTI.....	24

6.13.1. Istituzione di un rallentamento	24
6.13.2. Avviso ai treni	24
6.13.3. Cessazione di un rallentamento	25
6.13.4. Rallentamento per necessità improvvise	25
6.13.5. Treni non protetti dal sistema di protezione della marcia dei treni	25
6.14. ABBASSAMENTO DEI PANTOGRAFI.....	26
6.15. COMUNICAZIONE DEL GIUNTO DI UN TRENO	26
6.16. COMUNICAZIONE DELLA PARTENZA DI UN TRENO.....	26
6.17. ALLARME.....	26
7. MANOVRE E STAZIONAMENTO DEI VEICOLI	26
7.1. DEFINIZIONI	26
7.1.1. Manovra.....	26
7.1.2. Istradamento	26
7.2. PROTEZIONE DELLE MANOVRE.....	26
7.3. MANOVRE SULL'ITINERARIO DI ARRIVO DI UN TRENO ATTESO	27
7.4. INDIPENDENZA TRA L'ITINERARIO E L'ISTRADAMENTO.....	27
7.5. MANOVRE ALL'USCITA	27
7.6. MANOVRE OLTRE IL PUNTO PROTETTO DAL SEGNALE DI PROTEZIONE	27
7.7. CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI	27
7.8. MODALITÀ DI ESECUZIONE DELLE MANOVRE	28
7.9. STAZIONAMENTO DEI VEICOLI	28
8. PRECEDENZE.....	28
8.1. PRECEDENZE NORMALI E ANORMALI.....	28
8.2. NORME GENERALI	29
8.3. SPOSTAMENTO DELLE PRECEDENZE	29
8.4. SUCCESSIONE DEI TRENI	29
8.5. AVVISO AI POSTI INTERMEDI	29
9. INCROCI.....	30
9.1. GENERALITÀ.....	30
9.2. INCROCI NORMALI	30
9.3. SPOSTAMENTO DEGLI INCROCI	30
9.4. AVVISO AI POSTI INTERMEDI	30
10. TRENI ORDINARI PERIODICI.....	31
10.1. CIRCOLAZIONI PREVISTE DALL'ORARIO DI SERVIZIO	31
10.2. CIRCOLAZIONI NON PREVISTE DALL'ORARIO DI SERVIZIO	31
11. TRENI STRAORDINARI A ORARIO PRESTABILITO	31
11.1. GENERALITÀ.....	31
11.2. ANNUNCIO	31
11.3. CONFERME	32
11.4. AVVISO AI POSTI INTERMEDI	32
11.5. NORME PARTICOLARI.....	32
12. TRENI STRAORDINARI A ORARIO LIBERO	32
12.1. GENERALITÀ.....	32

12.2. MODALITÀ DI CIRCOLAZIONE.....	33
12.3. AVVISO AI POSTI INTERMEDI	33
12.4. AVVISO AI TRENI	33
13. TRENI SUPPLEMENTARI.....	33
13.1. GENERALITÀ.....	33
13.2. NORME PER LA CIRCOLAZIONE.....	33
13.3. SCAMBIO DEI MATERIALI	33
14. SOPPRESSIONE, FUSIONE, SOSTITUZIONE E RIEFFETTUAZIONE DEI TRENI	34
14.1. SOPPRESSIONE	34
14.2. FUSIONE.....	34
14.3. SOSTITUZIONE	34
14.4. RIEFFETTUAZIONE	35
15. ANTICIPO NELLA CORSA DEI TRENI	35
15.1. AMMISSIBILITÀ DELL'ANTICIPO	35
15.2. MODALITÀ PER L'ANTICIPO	35
16. AGENTE DI CONDOTTA E PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO DEI TRENI	35
16.1. AGENTE DI CONDOTTA	35
16.2. PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO DEI TRENI	35
17. MEZZI D'OPERA.....	36
18. INTERRUZIONI DI CIRCOLAZIONE	36
18.1. NORME GENERALI	36
18.1.1. Tipi di interruzione.....	36
18.1.2. Delimitazione delle interruzioni	36
18.1.3. Esposizione del segnale di fermata	37
18.1.4. Divieti.....	37
18.2. INTERRUZIONE PROGRAMMATA.....	37
18.2.1. Programma dell'interruzione	37
18.2.2. Stazione designata	37
18.2.3. Conferme	38
18.2.4. Avviso ai posti intermedi	38
18.2.5. Inizio dell'interruzione programmata.....	38
18.2.6. Limitazione e divieti.....	38
18.2.7. Agente titolare dell'interruzione	38
18.2.8. Compiti degli agenti che utilizzano l'interruzione programmata.....	38
18.2.9. Riattivazione della circolazione dopo un'interruzione programmata.....	39
18.3. INTERRUZIONE ACCIDENTALE.....	39
18.3.1. Interruzione accidentale della linea	39
18.3.2. Interruzione accidentale di un binario su linea a doppio	40
18.3.3. Intervento del personale dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria	40
18.3.4. Riattivazione della circolazione dopo un'interruzione accidentale	40
18.4. INTERRUZIONE PER NECESSITÀ DI MOVIMENTO.....	40
18.5. INTERRUZIONE PER NECESSITÀ TECNICHE	40
19. CIRCOLAZIONE A BINARIO UNICO SU LINEA A DOPPIO BINARIO NON BANALIZZATA	41
19.1. NORME GENERALI	41
19.2. ANNUNCIO ALLE STAZIONI	41

19.3. AVVISO AI POSTI INTERMEDI	41
19.4. NORME PER L'INOLTRO DEI TRENI	41
19.5. CIRCOLAZIONE E AVVISI AI TRENI	42
19.5.1. Generalità	42
19.5.2. Avviso ai treni	42
19.5.3. Obblighi del dirigente movimento nelle stazioni sprovviste del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale.....	42
19.6. RIPRISTINO DEL SERVIZIO A DOPPIO BINARIO	42
20. MANUTENZIONE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	43
21. GUASTO DEL BLOCCO ELETTRICO E DELLE TELECOMUNICAZIONI	43
21.1. GUASTO DEL BLOCCO ELETTRICO.....	43
21.1.1. Distanziamento dei treni	43
21.1.2. Avviso ai posti intermedi	43
21.1.3. Avviso ai treni	43
21.2. GUASTO DELLE TELECOMUNICAZIONI.....	44
22. SERVIZIO IN TEMPO DI NEVE E GELO	44
22.1. GENERALITÀ.....	44
22.2. CIRCOLAZIONE DEL TRENO SPARTINEVE	44
22.3. ANNULLAMENTO DEI PERIODI DI DISABILITAZIONE E DI SOSPENSIONE	44
23. RITARDI E ANORMALITÀ NELLA CORSA DEI TRENI	44
23.1. RITARDI E RECUPERI.....	44
23.2. ANORMALITÀ	45
23.2.1. Obblighi dei dirigenti movimento.....	45
23.2.2. Lenta corsa di un treno.....	45
23.2.3. Arresto di un treno in linea.....	45
23.2.4. Anormalità o irregolarità riguardanti la sicurezza	45
23.2.5. Nulla osta del dirigente movimento.....	45
23.2.6. Anormalità nella corsa di un treno	45
23.2.7. Rottura di una rotaia o slineamento di un binario	46
23.2.8. Allagamento del binario	46
23.2.9. Indebita presenza di persone o di animali di grossa taglia lungo la linea	46
23.2.10. Accesso all'intervista.....	47
23.3. RETROCESSIONE	47
23.4. SPEZZAMENTO.....	47
23.5. RICOGNIZIONI IN LINEA	48
23.6. CIRCOLAZIONE IN GALLERIA.....	48
23.7. MALORE DEGLI AGENTI DEL TRENO	48
24. LOCOMOTIVE DI RISERVA - SOCCORSO AI TRENI	48
24.1. LOCOMOTIVE DI RISERVA E ALTRI MEZZI PER IL SOCCORSO	48
24.2. PREAVVISO DI SOCCORSO	49
24.3. RICHIESTA DI SOCCORSO.....	49
24.4. INVIO DEL CONVOGLIO SOCCORRITORE	49
24.4.1. Generalità	49
24.4.2. Invio del convoglio soccorritore a seguito del treno da soccorrere	50
24.4.3. Invio del convoglio soccorritore incontro al treno da soccorrere.....	50
24.4.4. Soccorso con treno circolante a seguito	50
24.4.5. Avviso ai posti intermedi	51

24.5. RIPRESA DELLA CORSA.....	51
25. DISABILITAZIONE E IMPRESEZIAMENTO DELLE STAZIONI - SOSPENSIONE DEL SERVIZIO SULLE LINEE.....	51
25.1. STAZIONI DISABILITATE.....	51
25.2. DISABILITAZIONI PROGRAMMATE.....	52
25.3. STAZIONI IMPRESEZIATE	52
25.4. DISABILITAZIONI E IMPRESEZIAMENTI ACCIDENTALI	52
25.5. AVVISO AI TRENI	52
25.6. SEGNALI FISSI DISPOSTI A VIA IMPEDITA.....	52
25.7. RIABILITAZIONE	53
25.7.1. Ripresa del servizio dopo un periodo di disabilitazione.....	53
25.7.2. Prolungamento del periodo di abilitazione.....	53
25.8. SOSPENSIONE DEL SERVIZIO SULLE LINEE	53
25.9. VISITA DOPO UN PERIODO DI IMPRESEZIAMENTO.....	53
ALLEGATI.....	55
DETERMINAZIONE DELLE PRECEDENZE D'ORARIO	57
DETERMINAZIONE DEGLI INCROCI D'ORARIO E DI FATTO	58
DISPACCI CON INDIRIZZI CONVENZIONALI.....	61
MODULO 0181VL.....	62

1. DISPOSIZIONI GENERALI

Le norme del presente Regolamento sono integrate dal Regolamento sui segnali nonché dalle Disposizioni e Istruzioni di servizio e, per quanto occorra, dalle disposizioni e prescrizioni di esercizio emanate dalla competente Direzione del Gestore dell'Infrastruttura.

Il personale che svolge compiti connessi con la sicurezza dell'esercizio ferroviario, oltre a soddisfare agli obblighi di competenza derivanti dalle norme di cui sopra, deve intervenire ogni qualvolta rilevi, nell'espletamento delle proprie mansioni, un fatto o un evento che possa compromettere la sicurezza della circolazione.

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

2. INFRASTRUTTURA FERROVIARIA E TRENI

2.1. INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

L'*infrastruttura ferroviaria* è composta dalle località di servizio, dalle linee con uno o più binari che collegano due o più località di servizio, da altri punti notevoli e dagli impianti e apparati centrali di sicurezza necessari a garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria.

Fanno parte dell'infrastruttura ferroviaria anche le apparecchiature elettriche per la trazione dei treni.

2.2. LINEE

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

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

Ciascun binario delle linee a *doppio binario* è attrezzato per la circolazione dei treni in entrambi i sensi di marcia (linee a doppio binario banalizzate), ad eccezione di alcune linee i cui binari sono attrezzati solo per la circolazione sul binario di sinistra rispetto al senso di marcia del treno (linee a doppio binario non banalizzate).

Sulle linee a doppio binario non banalizzate il binario di sinistra è denominato *legale*. Quando, in caso di eventi improvvisi che impediscono il transito sul binario di sinistra, i treni percorrono il binario di destra, si dice che essi viaggiano sul binario *illegale*.

Salvo specifica indicazione, che sarà fatta caso per caso, le norme del presente Regolamento valgono sia per le linee a semplice binario sia per le linee a doppio binario (banalizzate e non banalizzate).

Sono denominate *linee affiancate* due o più linee distinte che proseguono adiacenti o poco distanti tra loro.

Sulle linee a doppio binario banalizzate e sulle linee affiancate, quando esigenze di circolazione lo richiedono, è possibile inoltrare i treni rispettivamente da un binario all'altro e da una linea all'altra con la sola autorizzazione al movimento concessa dal sistema di segnalamento. Le ulteriori disposizioni relative alle suddette linee sono emanate dalla competente Direzione del Gestore dell'Infrastruttura.

Le linee sono divise in tronchi delimitati da stazioni capotronco.

Sulle linee sono presenti località di servizio con diverse caratteristiche e funzioni e altri punti notevoli (fermate, passaggi a livello, raccordi e posti di blocco intermedi).

2.3. LOCALITÀ DI SERVIZIO

2.3.1. Generalità

Nelle *località di servizio* vengono svolte le attività e le funzioni necessarie per la gestione del servizio ferroviario.

Le località di servizio sono classificate in stazioni, bivi e posti di comunicazione.

Quando una località di servizio svolge contemporaneamente le funzioni di bivio e di posto di comunicazione, nel Fascicolo linee devono essere indicate entrambe le funzioni svolte.

Le località di servizio possono essere dotate di più segnali di protezione e/o di partenza (segnalamento plurimo).

2.3.2. Stazioni

Sono denominate *stazioni* le località di servizio delimitate da segnali di protezione e provviste di segnali di partenza, utilizzate per regolare la circolazione dei treni e munite di impianti atti a effettuarvi le precedenza fra treni nello stesso senso di marcia e, sulle linee a semplice binario, gli incroci fra treni in senso opposto.

Le stazioni sono presenziate, di norma, da dirigente movimento.

Le stazioni non adibite al servizio viaggiatori e merci sono denominate *posti di movimento*.

Fra le stazioni si distinguono le:

- *stazioni di diramazione*, dalle quali si diramano due o più linee;
- *stazioni di passaggio fra il doppio e il semplice binario*;
- *stazioni capotronco*, che delimitano un tronco di linea.

Nell'ambito delle stazioni si distinguono i *binari di circolazione* (di arrivo, partenza o transito dei treni) e i *binari secondari* (non adibiti alla circolazione dei treni).

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

I bivi e i posti di comunicazione, quando sono presenziati da dirigente movimento, sono assimilati, ai fini della circolazione ferroviaria, alle stazioni.

2.3.3. Bivi

Sono denominate *bivi* le località di servizio delimitate da segnali di protezione aventi anche la funzione di segnali di blocco, situate fuori dalle stazioni e dalle quali si diramano due o più linee.

Tali località di servizio, quando non sono esercitate in telecomando, sono presenziate, di regola, da deviatore.

2.3.4. Posti di comunicazione

Sono denominate *posti di comunicazione* le località di servizio poste sulle linee a doppio binario banalizzate, delimitate da segnali di protezione aventi anche la funzione di segnali di blocco e munite di comunicazioni per il passaggio da un binario all'altro di una stessa linea.

Tali località di servizio, quando non sono esercitate in telecomando, sono presenziate, di regola, da dirigente movimento o da agente di guardia; in quest'ultimo caso la manovra dei deviatori è inibita.

2.3.5. Stazioni disabilite

Sono *stazioni disabilite* quelle temporaneamente non presenziate da dirigente movimento. Durante il periodo di disabilitazione non possono effettuarsi incroci, precedenza e manovre.

2.3.6. Posti intermedi

Sono denominati *posti intermedi* i bivi, i posti di comunicazione e le stazioni disabilite.

2.4. ALTRI PUNTI NOTEVOLI

2.4.1. Fermate

Le *fermate* sono impianti appositamente attrezzati per la salita e la discesa dei viaggiatori dai treni ma sprovvisti di segnali di protezione e di partenza. Esse possono essere ubicate in linea o nell'ambito delle località di servizio.

2.4.2. Passaggi a livello

I *passaggi a livello* sono intersezioni a raso tra una o più strade e una o più linee ferroviarie e devono essere muniti di dispositivi (barriere, segnali luminosi e acustici, ecc...) che, quando attivi, inibiscono il transito lato strada preventivamente al transito dei treni.

L'attivazione dei suddetti dispositivi viene effettuata sull'effettiva marcia dei treni con l'osservanza delle norme previste dall'Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello.

2.4.3. Raccordi

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.

Per i deviatori dei raccordi che si diramano da un binario di linea valgono le norme previste dall'articolo 4.5.

2.4.4. Posti di blocco intermedi

I *posti di blocco intermedi* sono punti della linea muniti di segnali fissi e adibiti al distanziamento dei treni.

2.5. TRENI

2.5.1. Definizione

Un *treno* è un convoglio (1) che si muove con una velocità massima ammessa per esso determinata preventivamente per ciascun punto della linea da percorrere, secondo le modalità previste dalle Istruzioni di servizio.

Ciascun treno deve avere un percorso individuato; il movimento di un treno sul percorso individuato può avvenire solo nel senso di marcia prestabilito, salvo quanto previsto dall'articolo 23.3.

Ogni treno deve essere identificato univocamente da un codice alfanumerico, secondo le modalità previste dalla Prefazione all'orario di servizio e dal presente Regolamento, e dalla data di effettuazione.

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

2.5.2. Classificazione

I treni si classificano in ordinari, straordinari e supplementari.

Sono *ordinari* i treni indicati come tali nell'Orario di servizio, che si effettuano senza ulteriore annuncio; essi si suddividono in:

- *giornalieri*, che si effettuano in tutti i giorni;
- *feriali*, che si effettuano in tutti i giorni feriali oppure in tutti i giorni feriali escluso il sabato;
- *festivi*, che si effettuano in tutti i giorni festivi;
- *periodici*, quelli non compresi nelle precedenti categorie, che si effettuano solo in determinati periodi dell'anno o in determinati giorni della settimana indicati nell'Orario di servizio.

I treni ordinari si effettuano per l'intera validità dell'Orario di servizio; ne può essere prevista la soppressione in particolari giorni o periodi dell'anno, secondo quanto indicato nell'Orario stesso.

Sono *straordinari* i treni che si effettuano soltanto in seguito ad apposito annuncio; essi si suddividono in:

a) straordinari a *orario prestabilito*, che si distinguono in:

- *facoltativi*, compresi e indicati come tali nell'Orario di servizio;
- *speciali*, il cui orario viene diramato a parte con apposito ordine scritto (ordine di movimento);

b) straordinari a *orario libero*, che si effettuano senza la precisa indicazione delle ore di partenza e di arrivo.

Sono *supplementari* i treni che 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, sulle linee a doppio binario, anche in precedenza ai treni dei quali sono la ripetizione.

I treni che sono incompatibili con la circolazione contemporanea di altri treni sono riportati nell'Orario di servizio.

3. SISTEMI DI DIRIGENZA DEL MOVIMENTO - REGIMI DI CIRCOLAZIONE DEI TRENI - PRESCRIZIONI

3.1. DIRIGENZA DEL MOVIMENTO

3.1.1. Dirigenza locale

La circolazione dei treni è regolata in ogni stazione da un *dirigente movimento* che deve essere in possesso della specifica abilitazione; tale agente comanda e controlla, tramite gli apparati centrali di sicurezza o tramite altri agenti, gli enti di sicurezza (deviatoi, passaggi a livello, ecc...) posti nella stazione e nei tratti di linea da lui gestiti.

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

3.1.2. Dirigenza ripartita fra più agenti

Nelle stazioni ove la dirigenza del movimento è contemporaneamente ripartita fra più agenti, il Responsabile Unità Circolazione deve stabilire in modo preciso i limiti delle singole attribuzioni, nonché i rapporti fra i vari

(1) Un *convoglio* è un complesso di uno o più veicoli ferroviari, con almeno un'unità di trazione, dotato di sistema di frenatura e cabina di guida e atto a svolgere un determinato servizio (trasporto di persone o merci, manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, soccorso ad altri convogli, movimentazione di veicoli).

dirigenti movimento, per il coordinamento delle loro iniziative e per la determinazione delle responsabilità individuali.

3.1.3. Consegne

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

Il dirigente movimento cessante deve compilare le consegne scritte in forma chiara, succinta e inequivocabile, in modo che il subentrante possa rendersi conto senza incertezze della situazione del servizio per assicurare prontamente la continuità.

Il dirigente movimento cessante deve firmare le consegne scritte, apponendovi l'ora, e quello subentrante deve prenderne cognizione e apporvi, a sua volta, la firma, indicando anche l'ora quando le consegne non avvengono in contraddittorio.

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

3.1.4. Esonero dal servizio

Quando condizioni eccezionali di servizio lo consigliano, un agente con profilo professionale superiore al dirigente movimento, purché in possesso della specifica abilitazione, può avocare a sé la dirigenza del movimento, esonerandone con ordine scritto il dirigente stesso.

3.2. ALTRI SISTEMI DI DIRIGENZA DEL MOVIMENTO

3.2.1. Linee esercitate in telecomando

Determinate tratte oppure determinate località di servizio possono essere subordinate, agli effetti della circolazione dei treni, a posti centrali oppure a posti comando, secondo le norme previste dalle Disposizioni per l'esercizio in telecomando. In tali casi, la circolazione dei treni è regolata dal *Dirigente Centrale Operativo* oppure dal *Dirigente Posto Comando* e, di norma, è omesso il presenziamento sul posto delle località di servizio.

3.3. REGIMI DI CIRCOLAZIONE DEI TRENI

3.3.1. Generalità

La circolazione dei treni è regolata con il regime del blocco elettrico (automatico o conta assi); nei casi previsti dal presente Regolamento e dalle Istruzioni per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico, la circolazione dei treni è regolata con il regime del blocco telefonico.

3.3.2. Regime del blocco elettrico

Le linee sono attrezzate con il *blocco elettrico* (automatico o conta assi); esse 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.

Le specifiche norme per l'esercizio con il regime del blocco elettrico (automatico o conta assi) formano oggetto delle Istruzioni per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico.

3.3.3. Regime del blocco telefonico

Quando la circolazione dei treni è regolata con il regime del *blocco telefonico*, ciascun dirigente movimento può concedere l'autorizzazione al movimento a un treno, tramite il sistema di segnalamento o la specifica prescrizione di movimento, solo dopo aver richiesto e ottenuto per il treno stesso, mediante apposite comunicazioni registrate, la *via libera* dal dirigente movimento della successiva stazione.

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 un altro, nello stesso senso di marcia, sul medesimo binario, si adotta la formula:

Formula 1: SEGUITO TRENO CHIEDO INVIARE TRENO

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

Formula 2: DOPO GIUNTO MIA STAZIONE TRENO CHIEDO INVIARE TRENO

Il dirigente movimento che riceve la richiesta può accordare la via libera, a seguito di un treno inviatogli nello stesso senso di marcia, solo quando quest'ultimo sia giunto completo nella propria stazione. In tal caso si adotta la formula:

Formula 3: VIA LIBERA TRENO

Il dirigente movimento che concede una via libera rispetto a un treno intercalato, in senso opposto, sul medesimo binario, deve subordinarla anche alla condizione che quest'ultimo treno sia giunto nella stazione del richiedente. In tal caso si adotta la formula:

Formula 4: GIUNTO VOSTRA STAZIONE TRENO VIA LIBERA TRENO

Il dirigente movimento che riceve la concessione della via libera così condizionata deve attendere che il treno in senso opposto sia giunto completo nella propria stazione, prima di concedere l'autorizzazione al movimento al treno interessato.

Quando fra le due stazioni nelle quali i dirigenti movimento devono scambiarsi la via libera telefonica vi siano interposte una o più stazioni che si disabilitano dopo che in esse è avvenuto un incrocio, il dirigente movimento della stazione che inoltra il primo treno dopo la disabilitazione, nella richiesta di via libera, deve fare riferimento a entrambi i treni incrocianti (DOPO GIUNTO MIA STAZIONE TRENO E SEGUITO TRENO CHIEDO INVIARE TRENO).

Il dirigente movimento della stazione limitrofa, dopo l'arrivo nella propria stazione del treno incrociante interessato, deve concedere la via libera vincolandola all'arrivo nella stazione del richiedente dell'altro treno incrociante (DOPO GIUNTO VOSTRA STAZIONE TRENO VIA LIBERA TRENO).

Quando occorra procedere all'annullamento della via libera telefonica, il dirigente movimento che ne ha fatto richiesta deve provvedere a far annullare la via libera ricevuta con la formula:

Formula 5: PER (*motivo*) ANNULLATE VOSTRA VIA LIBERA N° PER TRENO

Il dirigente movimento che ha concesso la via libera, dopo il ricevimento di tale comunicazione, deve annullarla con la formula:

Formula 6: ANNULO MIA VIA LIBERA N° PER TRENO

I dirigenti movimento devono inoltre annullare la richiesta e la concessione relative alla via libera, facendo apposita annotazione sul relativo modulo e riportando il numero di annullamento.

3.4. SISTEMI DI PROTEZIONE DELLA MARCIA DEI TRENI

La circolazione dei treni deve essere protetta da uno dei seguenti sistemi:

- Sistema di controllo della marcia dei treni (SCMT);
- Sistema di supporto alla condotta dei treni (SSC).

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

L'esercizio con tali sistemi deve svolgersi in conformità alle specifiche norme previste dall'Istruzione per l'esercizio delle apparecchiature tecnologiche a bordo dei veicoli.

Oltre ai mezzi attrezzati con i Sotto sistemi di bordo compatibili con i Sotto sistemi di terra, sulle linee sono ammessi a circolare anche i treni formati da veicoli storici, secondo le specifiche disposizioni emanate dalla competente Direzione del Gestore dell'Infrastruttura.

Per la circolazione di un treno non protetto dal SCMT e/o dal SSC non deve essere superata la velocità di 50 km/h.

Sulle linee sono inoltre ammessi a circolare i treni in corsa prova, secondo le specifiche condizioni riportate nelle relative autorizzazioni.

3.5. REGISTRAZIONE DELLE COMUNICAZIONI

Salvo diversa indicazione, le comunicazioni riguardanti la sicurezza della circolazione ferroviaria devono essere registrate e tracciabili per mezzo degli appositi moduli. I moduli possono essere consegnati direttamente o se ne può trasmettere il contenuto tramite dispaccio (1).

(1) Con il termine *dispaccio* si intende una comunicazione registrata, firmata e trasmessa secondo le modalità stabilite, per i diversi tipi di moduli, dalla competente Direzione del Gestore dell'Infrastruttura.

Un dispaccio deve essere considerato regolarmente trasmesso e ricevuto solo quando è stato completato il relativo collazionamento e sono stati trasmessi il numero di controllo e il cognome dell'agente ricevente.

3.6. PRESCRIZIONI DI MOVIMENTO E TECNICHE

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

Sono denominate *prescrizioni tecniche* tutti gli ordini e le disposizioni di servizio che riguardano le caratteristiche, il carico e la circolabilità dei veicoli, nonché le caratteristiche di composizione e di frenatura dei treni.

Le prescrizioni di cui sopra che non risultano nell'Orario di servizio, nella Prefazione all'orario di servizio o nel Fascicolo linee devono essere notificate al personale interessato:

a) con l'aspetto specifico dei segnali, con l'aspetto specifico delle segnalazioni in cabina di guida, con comunicazione registrata per mezzo degli appositi moduli di prescrizione, se trattasi di prescrizioni di movimento;

b) con comunicazione registrata per mezzo del modulo di prescrizione, se trattasi di prescrizioni tecniche.

La notifica delle prescrizioni di movimento per mezzo degli appositi moduli di prescrizione può anche avvenire tramite l'ausilio di supporti informatici nel rispetto delle specifiche disposizioni emanate dalla competente Direzione del Gestore dell'Infrastruttura; le suddette modalità sono ammesse anche per lo scambio delle comunicazioni registrate tra il personale del Gestore dell'Infrastruttura.

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 trasmesso per telefono, se ne può omettere la registrazione.

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

3.7. PRESCRIZIONI DA NOTIFICARE AI TRENI

Salvo le diverse disposizioni previste dal presente Regolamento, spetta al dirigente movimento della stazione di origine del treno predisporre il riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento e impartire al treno le prescrizioni di movimento che lo riguardano fino alla stazione di termine corsa.

I dirigenti movimento delle stazioni interessate devono quindi trasmettere, con comunicazione registrata, le prescrizioni di movimento occorrenti al dirigente movimento della stazione di origine e riceverne conferma con comunicazione registrata. Per le prescrizioni di movimento a carattere permanente o di qualche durata, le suddette comunicazioni devono essere trasmesse una sola volta, salvo le eccezioni specificatamente previste.

Spetta al personale abilitato dell'Impresa Ferroviaria, a seconda delle specifiche disposizioni stabilite dall'Impresa Ferroviaria di appartenenza, predisporre i documenti tecnici relativi alla frenatura e alla composizione del treno e impartire al treno stesso le occorrenti prescrizioni tecniche fino alla stazione di termine corsa. Spetta al personale medesimo provvedere, durante il percorso, alla notifica delle prescrizioni tecniche nel caso di variazioni dei dati riguardanti i veicoli in composizione al treno, secondo le specifiche disposizioni stabilite dall'Impresa Ferroviaria di appartenenza.

Le prescrizioni di movimento e tecniche devono essere notificate anche agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno; a tal fine, l'elenco dei treni interessati deve essere preventivamente comunicato, a cura delle Imprese Ferroviarie, al Responsabile Unità Circolazione.

3.8. DISCIPLINA DEI RAPPORTI TRA I DIRIGENTI MOVIMENTO E GLI AGENTI DI CONDOTTA

3.8.1. Comunicazioni

Le comunicazioni riguardanti la sicurezza della circolazione dei treni devono essere scambiate tra il dirigente movimento e l'agente di condotta a treno fermo.

Nel caso di arresto a un segnale disposto a via impedita e, in generale, in caso di anomalità nella corsa del treno, spetta all'agente di condotta mettersi in comunicazione con il dirigente movimento.

Per le suddette comunicazioni deve essere utilizzata preferibilmente la telefonia mobile, secondo le specifiche

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

disposizioni emanate dalla competente Direzione del Gestore dell'Infrastruttura.

3.8.2. Repertorio dei moduli

Il *repertorio dei moduli* è l'insieme dei moduli utilizzati per le comunicazioni registrate riguardanti la sicurezza della circolazione dei treni, scambiate tra il regolatore della circolazione (1) e l'agente di condotta.

3.8.3. Riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento e relativi moduli di prescrizione

Il riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento e i relativi moduli di prescrizione devono essere notificati, secondo le modalità previste dalle specifiche disposizioni emanate dalla competente Direzione del Gestore dell'Infrastruttura, al solo agente di condotta.

Nelle stazioni di origine dei treni i riepiloghi dei moduli delle prescrizioni di movimento, unitamente agli eventuali moduli di prescrizione, devono essere ritirati presso l'ufficio del dirigente movimento, o altro locale prestabilito, da parte del personale incaricato delle Imprese Ferroviarie.

Nella stazione di origine del treno l'agente di condotta non può partire se non è in possesso del riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento e degli eventuali moduli di prescrizione.

La competente Direzione del Gestore dell'Infrastruttura può emanare specifiche disposizioni che consentono alle Imprese Ferroviarie di produrre direttamente il riepilogo dei moduli delle prescrizioni di movimento e gli eventuali moduli di prescrizione, mediante accesso ad appositi sistemi o banche dati informatici.

3.8.4. Accertamenti richiesti all'agente di condotta

All'agente di condotta può essere richiesta l'effettuazione di alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra. Qualora le incombenze di cui sopra non siano svolte direttamente dall'agente di condotta, le Imprese Ferroviarie devono emanare specifiche disposizioni volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni tra l'agente di condotta e gli altri agenti dell'Impresa Ferroviaria incaricati di svolgerle.

Il dirigente movimento può richiedere all'agente di condotta:

- l'accertamento della completezza del proprio treno, da verificare in base alle specifiche disposizioni previste dall'Impresa Ferroviaria di appartenenza, e la trasmissione, con comunicazione registrata, del giunto;
- l'accertamento della regolare disposizione dell'itinerario di corretto tracciato nell'ambito di una località di servizio impresenziata, secondo le modalità previste dal Regolamento sui segnali;
- il controllo e la manovra dei deviatoi.

4. ITINERARI E DISPOSITIVI DI SICUREZZA

4.1. BINARIO DI RICEVIMENTO

Per *binario di ricevimento* (o *di stazionamento*) si intende il tratto di binario di circolazione, delimitato, di norma, da due deviatoi estremi o da un deviatoio e un paraurti, sul quale il treno espleta il servizio in stazione.

4.2. ITINERARIO

4.2.1. Definizione

Per *itinerario* si intende il percorso predisposto per l'arrivo, la partenza o il transito di un treno nell'ambito di una stazione.

4.2.2. Itinerario di arrivo

L'*itinerario di arrivo* di un treno si intende delimitato come segue:

- a) arrivo su binario di ricevimento provvisto di distinto segnale di partenza, l'itinerario si estende dal segnale di protezione fino al segnale di partenza;
- 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 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

(1) Per regolatore della circolazione si intende: il dirigente movimento, il Dirigente Centrale Operativo, il Dirigente Posto Comando, nonché l'agente di guardia della stazione disabilitata limitatamente ai movimenti sui binari di corretto tracciato ed esclusivamente nell'ambito della stazione da lui presenziata.

composizione ammesso a circolare sulla linea o, in mancanza di tale ente, fino all'anzidetto punto di normale fermata.

Nelle stazioni munite di segnalamento plurimo di protezione, gli itinerari di arrivo sono denominati e si intendono delimitati come segue.

a) Itinerario di arrivo esterno.

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

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 di stazionamento) fino al primo (o unico) segnale di partenza successivo;
- 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 di stazionamento) 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.

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

4.2.3. Itinerario di partenza

L'*itinerario di partenza* di un treno si estende dal binario di ricevimento (o di stazionamento) fino all'inizio della piena linea.

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 all'inizio della piena linea.

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

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 a doppio binario 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 prevista dal Regolamento sui segnali.

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, il termine dell'itinerario di partenza, coincidente con l'inizio della piena linea, viene individuato con un punto a valle dell'ultimo ente controllato dall'apparato centrale della stazione, che deve essere segnalato sul terreno con l'apposita tabella di individuazione del termine dell'itinerario di partenza.

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

Nel caso di partenza di un treno comandata da un segnale ripetitore di partenza, l'itinerario interessato si estende dal binario di ricevimento (o di stazionamento) fino al successivo segnale di partenza.

4.2.4. Itinerario di transito

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

4.2.5. Zona di uscita

Per l'arrivo del treno sul binario passante (cioè non terminante con un paraurti) si devono disporre opportunamente, secondo le specifiche norme previste dall'Istruzione per il servizio dei deviatori, i deviatori compresi in una zona di sicurezza denominata *zona di uscita*, oltre il termine degli itinerari di arrivo definiti dall'articolo 4.2.2.; 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 e intermedi definiti dall'articolo 4.2.3.

4.2.6. Indipendenza degli itinerari

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 deviatori, rispetto agli altri movimenti che possono svolgersi sul piazzale oppure a fughe accidentali di veicoli in sosta;
 - le scarpe fermacarri, rispetto a fughe accidentali di veicoli in sosta,
- secondo le specifiche norme previste dall'Istruzione per il servizio dei deviatori.

4.2.7. Itinerari deviati

Gli itinerari sul ramo deviato dei deviatori comportano per i treni le riduzioni di velocità indicate nella Prefazione all'orario di servizio.

4.3. FERMASCAMBI DI SICUREZZA

I *fermascambi di sicurezza* sono i dispositivi di assicurazione dell'ago al contrago dei tipi stabiliti dalla competente Direzione del Gestore dell'Infrastruttura.

Tutti i deviatori delle località di servizio inseriti sui binari percorsi dai treni devono essere muniti di fermascambi di sicurezza.

In caso di inefficienza dei fermascambi di sicurezza devono essere osservate le specifiche norme previste dall'Istruzione per il servizio dei deviatori.

4.4. COLLEGAMENTO DI SICUREZZA

Il *collegamento di sicurezza* è un vincolo, meccanico o elettrico, tra gli organi per la manovra di un segnale e i deviatori e gli eventuali altri enti (chiusura dei passaggi a livelli, scarpe fermacarri, ecc...) interessati dal movimento comandato dal segnale stesso, tale da soddisfare le seguenti condizioni:

- a) per disporre il segnale a via libera, è necessario che i deviatori e gli altri enti interessati siano disposti e assicurati nella posizione voluta;
 - b) per rimuovere i deviatori e gli altri enti da questa posizione, occorre che il segnale sia ridisposto a via impedita.
- Il suddetto collegamento è sempre integrato da un dispositivo di bloccamento dei deviatori e degli altri enti che soddisfa la seguente ulteriore condizione:
- per rimuovere i deviatori e gli altri enti dalla posizione di cui sopra, occorre che il treno, per cui il segnale era stato disposto a via libera, si trovi in posizione tale da garantire che la rimozione stessa si effettui senza pericolo. Il bloccamento cessa solo quando il treno ha superato gli enti interessati dall'itinerario (deviatori, passaggi a livello, ecc...).

Tutti i deviatori e gli altri enti delle località di servizio interessati alla circolazione dei treni devono essere muniti di collegamenti di sicurezza con il sistema di segnalamento.

4.5. DEVIATOI IN LINEA

I deviatori inseriti in linea, nonché quelli che ne realizzano l'indipendenza dai binari laterali, devono essere muniti di fermascambi di sicurezza, di collegamenti di sicurezza con il sistema di segnalamento e di dispositivi di controllo permanente a distanza stabiliti dalla competente Direzione del Gestore dell'Infrastruttura.

Venendo a mancare il controllo a distanza, i deviatori devono essere presenziati da un agente in possesso della specifica abilitazione; in tal caso, ai treni interessati deve essere prescritta la marcia a vista non superando la

velocità di 30 km/h in corrispondenza dei deviatori stessi (1).

In mancanza del controllo a distanza e del presenziamento, ai treni interessati deve essere prescritto di fermare prima di impegnare i deviatori e di oltrepassarli con cautela non superando la velocità di 30 km/h dopo averne accertato la regolare disposizione per il corretto tracciato (2).

4.6. DISPOSITIVI DI IMMOBILIZZAZIONE DEI DEVIATOI

I deviatori non in esercizio devono essere muniti di particolari dispositivi di immobilizzazione degli aghi, dei tipi stabiliti dalla competente Direzione del Gestore dell'Infrastruttura.

Le modalità per l'utilizzazione di tali dispositivi sono riportate nell'Istruzione per il servizio dei deviatori.

4.7. CONDIZIONI DI SICUREZZA PER I MOVIMENTI CONTEMPORANEI

4.7.1. Indipendenza degli itinerari

Nelle località di servizio l'arrivo, la partenza o il transito di un treno contemporaneamente all'arrivo, alla partenza o al transito di un altro treno sono ammessi:

- a) quando i treni percorrono itinerari di per se stessi indipendenti per disposizione di impianto;
- b) quando i collegamenti di sicurezza garantiscono, con le autorizzazioni al movimento concesse dal sistema di segnalamento, la completa indipendenza degli itinerari.

4.7.2. Itinerari convergenti

In determinate stazioni stabilite dalla competente Direzione del Gestore dell'Infrastruttura è ammesso l'arrivo di un treno contemporaneamente all'arrivo, alla partenza o al transito di un altro treno, pur essendo convergenti i relativi itinerari, quando siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni di sicurezza:

- il punto di convergenza (traversa limite del deviatoio) sia protetto da segnale di partenza disposto a via impedita, preceduto da avviso, distinto per binario e ubicato a distanza di almeno 100 metri dal punto stesso, salvo casi particolari di distanze inferiori con il minimo di 50 metri;
- i collegamenti di sicurezza garantiscano, con le autorizzazioni al movimento concesse dal sistema di segnalamento, l'indipendenza degli itinerari, fatta eccezione soltanto per il punto di convergenza protetto come descritto nel precedente alinea;
- nel tratto di arrivo compreso tra il segnale di protezione e quello di partenza disposto a via impedita, la pendenza media del binario non sia superiore al 6‰ in discesa.

4.7.3. Treni non protetti dal sistema di protezione della marcia dei treni

Nelle località di servizio l'arrivo, la partenza o il transito di un treno non protetto dal SCMT e/o dal SSC sono ammessi contemporaneamente all'arrivo, alla partenza o al transito di un altro treno solo quando ricorrano le condizioni previste dall'articolo 4.7.1. punto a).

4.7.4. Casi particolari

La competente Direzione del Gestore dell'Infrastruttura può impartire specifiche disposizioni per regolare l'ingresso dei treni incrocianti nelle stazioni che si trovino in condizioni eccezionali (forti pendenze, gallerie attigue, ecc...).

5. SERVIZIO DEVIATOI E SEGNALI

5.1. VISITA AGLI IMPIANTI

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

(1) Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h in corrispondenza dei deviatori ubicati tra e (*oppure*: a).

(2) Fermate prima di impegnare i deviatori ubicati tra e (*oppure*: a) e oltrepassateli con cautela non superando la velocità di 30 km/h dopo averne accertato la regolare disposizione per il corretto tracciato.

5.2. PROGRAMMA DEGLI ITINERARI

A ogni cambio o modifica dell'Orario di servizio e ogni qualvolta vi sia la necessità, il Responsabile Unità Circolazione per ciascuna stazione deve stabilire per i singoli treni, su apposito prospetto, il binario di ricevimento, partenza o transito, che può essere modificato all'occorrenza dal dirigente movimento.

5.3. PREDISPOSIZIONE E LIBERTÀ DEGLI ITINERARI

5.3.1. Predisposizione degli itinerari

Per ogni movimento di treno in stazione, il dirigente movimento deve tempestivamente provvedere per la predisposizione dell'itinerario, integrato, agli effetti dell'articolo 5.3.2., dalla zona di uscita di cui all'articolo 4.2.5.

5.3.2. Libertà degli itinerari

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 sui deviatori stessi, nonché degli altri enti a lui affidati, deve impedire o sospendere i movimenti di manovra che potrebbero comunque interessare l'itinerario e, nell'ambito del settore di giurisdizione, deve acquisire la certezza che nessun veicolo sul binario ostacoli il passaggio del treno. Tale accertamento può essere effettuato per 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 Istruzioni di servizio. Venendo a mancare il suddetto accertamento, il dirigente movimento deve autorizzare il movimento del treno, sull'itinerario comprendente il circuito di binario che risulta occupato, con il segnale disposto a via impedita e con la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h.

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

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

5.3.3. Conferma della predisposizione degli itinerari

La conferma della predisposizione di un itinerario o parte di esso viene fornita con l'inserimento delle chiavi dei deviatori in apparecchiature di sicurezza, con comunicazione registrata, con apposito consenso elettrico o con le altre modalità previste dalle Istruzioni di servizio e comporta implicitamente anche la conferma della regolare assicurazione dei deviatori interessati, nonché della libertà dell'itinerario ai sensi dell'articolo 5.3.2.

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 dei movimenti di manovra che potrebbero interferire con i movimenti dei treni stessi.

5.4. MANOVRA DEI SEGNALI E MOVIMENTI DEI TRENI

5.4.1. Posizione dei segnali

Salvo i casi specifici previsti dal presente Regolamento o dalle Istruzioni di servizio, i segnali fissi delle stazioni sono normalmente disposti a via impedita.

5.4.2. Apertura dei segnali

Il dirigente movimento che manovra un segnale a via libera, o 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 dell'articolo 5.3.3.

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

Per l'apertura dei segnali affidati a un altro posto di servizio, il dirigente movimento, eseguiti gli accertamenti di

sua spettanza in relazione all'organizzazione del servizio esistente nella località, deve dare ordine di volta in volta, con comunicazione registrata, all'agente interessato. Non occorre la registrazione dell'ordine di apertura:

- quando il segnale sia vincolato a distinto consenso elettrico da parte del dirigente movimento;
- quando si tratti di appositi segnali di partenza, vincolanti l'itinerario, la cui indicazione sia tempestivamente controllabile dal dirigente movimento;
- nel caso previsto dall'articolo 5.6.2.

5.4.3. Ridisposizione dei segnali a via impedita

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

5.5. ISTRUZIONE PER IL SERVIZIO DEI DEVIATORI

Le specifiche modalità da eseguire 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 dell'organizzazione del servizio, formano oggetto dell'Istruzione per il servizio dei deviatori.

5.6. APPOSITO INCARICATO

5.6.1. Predisposizione e libertà degli itinerari

I compiti e i controlli relativi alla predisposizione e libertà degli itinerari sul piazzale possono essere affidati in tutto o in parte, anziché al dirigente movimento, a un agente denominato *apposito incaricato* che espleta le sue mansioni in base al programma di itinerari stabilito per la stazione.

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

5.6.2. Apertura dei segnali

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

5.7. MODIFICA DEGLI ITINERARI GIÀ PREDISPOSTI

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

5.8. GUASTO AI SEGNALI

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

Il dirigente movimento che deve autorizzare il movimento di un treno con il segnale di partenza disposto a via impedita per guasto o altra causa, completati gli obblighi di competenza, deve notificare opportuna prescrizione di movimento al treno utilizzando uno degli appositi moduli; al treno deve essere comunque prescritta la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato. Se la circolazione del treno è regolata con il regime del blocco telefonico, sul modulo deve essere indicato anche il numero della comunicazione registrata relativa alla concessione della via libera.

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

L'attivazione del segnale di avvio non è ammessa per la partenza dei treni da inoltrare nel senso legale sul tratto di linea a doppio binario non banalizzato esercitato a binario unico (articolo 19.).

5.9. IMPROVVISA CHIUSURA DI UN SEGNALE

Qualora un segnale si disponga improvvisamente a via impedita l'agente di condotta, se riesce ad arrestare il

treno prima di superarlo, si comporterà successivamente come per un normale arresto. Diversamente, se il treno avrà superato tale segnale, per riprendere la corsa si dovranno rispettare le norme per il superamento di un segnale disposto a via impedita previste per i vari tipi di segnale come specificato nel Regolamento sui segnali.

6. ARRIVO, PARTENZA E PERCORSO DEI TRENI

6.1. VELOCITÀ E RISPETTO DELL'ORARIO

La velocità di impostazione dell'orario di ciascun treno in ogni tratto della linea è determinata secondo le modalità previste dall'Orario di servizio.

Per il rispetto dell'orario, la velocità di corsa del treno deve corrispondere a quella di impostazione dell'orario. In ogni caso non devono essere superati i limiti stabiliti dalla Prefazione all'orario di servizio.

L'agente di condotta deve rispettare le fermate d'orario, salvo specifica prescrizione di movimento (articolo 6.10.).

6.2. OBBLIGHI DELL'AGENTE DI CONDOTTA NELLE STAZIONI

L'agente di condotta deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, senza oltrepassare il termine dell'itinerario di arrivo (articolo 4.2.2.).

L'agente di condotta, se il treno viene ricevuto su un binario munito delle tabelle di orientamento per l'individuazione del punto di fermata previste dal Regolamento sui segnali, deve rispettarne, per quanto possibile, le relative indicazioni.

La partenza dei treni avviene di iniziativa dell'agente di condotta secondo le modalità previste dal Regolamento sui segnali.

L'agente di condotta della locomotiva di testa, partendo da una stazione, deve assicurarsi del regolare inoltro del proprio treno in base alle indicazioni fornite dai segnali fissi. Quando ciò non sia possibile (partenza con il segnale disposto a via impedita, mancanza del segnale di partenza, ecc...), l'agente di condotta deve arrestare prontamente il treno qualora lo stesso venga indebitamente inoltrato su un binario di linea diverso da quello che deve essere percorso.

Il suddetto agente e anche quello delle locomotive di coda e di quella intercalata nel treno hanno l'obbligo di osservare, se venissero fatti, i segnali di fermata.

6.3. OBBLIGHI DEL PERSONALE DI STAZIONE

L'arrivo, la partenza e il transito dei treni nelle stazioni devono essere, di regola, presenziati in un punto opportuno dal dirigente movimento, che deve anche accertare la loro completezza.

Per accertare che i treni in arrivo siano completi, quando non abbia la possibilità di provvedervi di persona, il dirigente movimento può avvalersi del personale dipendente, purché debitamente istruito dal dirigente movimento medesimo, secondo le modalità previste dall'Istruzione per il servizio dei deviatori.

Il dirigente movimento 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 previsti dall'Istruzione per il servizio dei deviatori.

6.4. BINARI DI RICEVIMENTO

Nelle stazioni i treni devono essere ricevuti, di regola, 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.

6.5. MARCIA A VISTA

L'agente di condotta di un treno, che debba di 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 veicoli o ostacoli fissi in genere) senza mai superare la velocità di 30 km/h.

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

segnali o con prescrizione di movimento.

Nella prescrizione di movimento relativa alla marcia a vista devono essere sempre indicati il tratto o la località di servizio in corrispondenza dei quali essa va osservata nonché, possibilmente, il motivo (1).

6.6. MARCIA A VISTA NELL'AMBITO DELLE STAZIONI

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

- sul binario di ricevimento (articolo 4.1.);
- in arrivo (itinerario di arrivo di cui all'articolo 4.2.2.);
- in uscita (itinerario di partenza di cui all'articolo 4.2.3.);
- nella stazione (itinerario di transito di cui all'articolo 4.2.4.).

Quando un treno, per un qualsiasi motivo, debba procedere con la marcia a vista nell'ambito di una stazione, il dirigente movimento interessato deve farlo avvisare dal dirigente movimento di una precedente stazione con la comunicazione registrata:

Formula 7: PRESCRIVETE TRENO MARCIA A VISTA SUL BINARIO DI RICEVIMENTO DI (*oppure:* IN ARRIVO A, *oppure:* IN USCITA DA, *oppure:* NELLA STAZIONE DI) PER (*motivo*).

Il dirigente movimento che riceve l'incarico deve provvedere per la corrispondente prescrizione di movimento (2) al treno e confermare con la comunicazione registrata:

Formula 8: TRENO AVVISATO MARCIA A VISTA (*precisare come da ordine ricevuto con formula 7*).

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

6.7. OSTACOLO SUL BINARIO DI RICEVIMENTO

6.7.1. Definizione di ingombro e sua protezione

Costituisce *ingombro* un qualsiasi ostacolo posto prima del o sul binario di ricevimento, oppure all'uscita di esso a meno di 50 metri oltre il termine dell'itinerario di arrivo in caso di segnale di partenza (o di protezione interno) distinto per binario, oppure di 100 metri nei rimanenti casi, salvo specifiche deroghe previste dalle Istruzioni di servizio.

Per indicare l'ingombro deve essere esposto, a seconda dei casi, un segnale di fermata a 100 metri dall'ostacolo oppure in corrispondenza dello stesso secondo le modalità previste dal Regolamento sui segnali. Se trattasi del paraurti di binario tronco, è sufficiente che questo sia munito del segnale di fermata.

6.7.2. Movimento dei treni con il segnale di protezione disposto a via impedita e avviso ai treni

Salvo i casi previsti dall'articolo 6.7.3., i treni che devono entrare in stazione sul binario di ricevimento ingombro anche solo all'uscita o tronco con paraurti, nei limiti di cui all'articolo 6.7.1., devono essere avvisati tramite la notifica della prescrizione di movimento relativa al ricevimento sul binario ingombro o tronco (3) e ricevuti con il segnale di protezione disposto a via impedita; in tal caso, non deve essere utilizzato il segnale di avanzamento e il segnale di fermata deve essere posto in corrispondenza dell'ostacolo.

Quanto sopra deve essere adottato anche quando l'ingombro si trova prima del binario di ricevimento e un treno debba eccezionalmente essere ricevuto in stazione (4); in quest'ultimo caso, l'ostacolo deve essere sempre protetto con il segnale di fermata a 100 metri.

6.7.3. Movimento dei treni con il segnale di protezione disposto a via libera

I treni possono essere ricevuti con il segnale di protezione disposto a via libera e l'avviso di cui all'articolo 6.7.2. non occorre:

- a) nelle stazioni di testa indicate come tali nel Fascicolo linee rispetto al paraurti di binario tronco;
- b) quando il treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale di protezione previsto dal Regolamento sui segnali per ricevimento su binario di limitata lunghezza o parzialmente ingombro. In quest'ultimo caso, il

(1) Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h da a (*oppure:* a) per (*motivo*).

(2) Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sul binario di ricevimento (*oppure:* sull'itinerario di arrivo, o di partenza o di transito) di (*località di servizio*) per (*motivo*).

(3) A sarete ricevuti su binario di ricevimento ingombro (*oppure:* tronco).

(4) A sarete ricevuti su itinerario con ingombro prima del binario di ricevimento.

segnale di fermata può essere posto in corrispondenza dell'ostacolo.

In determinate stazioni individuate dalla competente Direzione del Gestore dell'Infrastruttura e indicate nel Fascicolo linee, nelle quali esistono idonee condizioni di illuminazione, per i treni ricevuti con l'aspetto specifico del segnale di protezione di cui al precedente punto b), il segnale di fermata in corrispondenza dell'ostacolo può essere omesso a condizione che l'ingombro sia costituito esclusivamente da veicoli con sagoma chiusa.

6.7.4. Riduzioni di velocità nelle stazioni di testa

Nelle stazioni di testa indicate come tali nel Fascicolo linee, rispetto al paraurti del binario tronco, i treni devono essere ricevuti a velocità non superiore a 30 km/h. Tale restrizione deve essere imposta dal sistema di segnalamento.

6.8. MARCIA A VISTA SPECIFICA IN CORRISPONDENZA DI UN PASSAGGIO A LIVELLO

L'agente di condotta, che debba di iniziativa osservare la marcia a vista specifica in corrispondenza di un passaggio a livello o che ne abbia ricevuto specifico ordine, deve fischiare ripetutamente nell'avvicinarsi a esso e procedere in modo da poter arrestare tempestivamente il treno qualora rilevi che i dispositivi che inibiscono il transito lato strada non siano stati attivati oppure rilevi la presenza di un ostacolo sul passaggio a livello stesso. Qualora i dispositivi che inibiscono il transito lato strada siano stati attivati e non vi siano ostacoli, il passaggio a livello può essere oltrepassato con la marcia a vista specifica non superando la velocità di 4 km/h nell'impegnarlo con la testa del treno.

Nel caso in cui l'agente di condotta rilevi la mancata attivazione dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada, deve avvisare, con comunicazione registrata, il dirigente movimento della successiva stazione, il quale deve informare verbalmente dell'anormalità il dirigente movimento della stazione limitrofa.

In ogni caso l'agente di condotta del treno è autorizzato a riprendere la corsa dopo aver constatato la protezione o l'avvenuta protezione del passaggio a livello da parte del personale del Gestore dell'Infrastruttura o degli Organi di Polizia.

L'ordine di marcia a vista specifica in corrispondenza di un passaggio a livello, impartito con prescrizione di movimento, deve essere rispettato in ogni caso, indipendentemente dall'aspetto del segnale che lo protegge e dall'eventuale codice a bordo.

6.9. ARRESTO DEI TRENI NON AVENTI FERMATA

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

In caso di necessità, i dirigenti movimento possono ordinare ai treni la fermata in altre stazioni e fermate, oltre a quelle previste dall'Orario di servizio, per esigenze di servizio dei treni stessi.

Il dirigente movimento che ordina a un treno la fermata anormale deve indicarne il motivo (1) e avvisare, con comunicazione registrata, il personale delle stazioni e delle fermate interessate.

6.10. SOPPRESSIONE DELLE FERMATE

Quando un treno è in ritardo o in caso di necessità, il dirigente movimento può sopprimere nella propria stazione la fermata d'orario o prescritta che non occorra per il servizio viaggiatori e non sia altrimenti necessaria, dandone incarico, al dirigente movimento di una precedente stazione di fermata, con la comunicazione registrata:

Formula 9: SOPPRIMETE FERMATA TRENO A

Il dirigente movimento che riceve l'incarico deve avvisare il treno con apposita prescrizione di movimento (2).

Una fermata d'orario, oppure prescritta e già comunicata al dirigente movimento della stazione in cui deve avvenire, può essere soppressa solo su esplicito ordine di quest'ultimo.

Il dirigente movimento può inoltre sopprimere le fermate a un treno nelle stazioni disabilite e/o nelle fermate interposte fino alla successiva stazione abilitata, provvedendovi direttamente o adottando le norme di cui sopra; il dirigente movimento che dispone per la soppressione della fermata in una stazione disabilitata o in una fermata deve avvisare, con comunicazione verbale, l'agente che la presenza.

(1) Fermate a per (*motivo*).

(2) Soppressa fermata a

6.11. FERMATE DI SERVIZIO

Nell'Orario di servizio sono indicate, con apposito segno convenzionale, le fermate previste esclusivamente per esigenze della circolazione (fermate di servizio) e non necessarie per il servizio che il treno disimpegna (viaggiatori, merci, ecc...); per queste fermate l'ora di partenza può coincidere con quella di arrivo.

In tal caso, l'agente di condotta deve fermare il treno, ma può riprendere la corsa, anche prima del completo arresto, a seguito dell'autorizzazione al movimento concessa dal sistema di segnalamento (fermata ridotta).

6.12. ARRESTO DELLA CIRCOLAZIONE

Il dirigente movimento che, per un qualsiasi impedimento, non possa ricevere nella propria stazione un determinato treno, oppure più treni successivi a un determinato treno, deve subito dare il relativo ordine verbale, specificandone il motivo, ai dirigenti movimento delle stazioni limitrofe interessate.

I dirigenti movimento che ricevono il suddetto ordine devono confermare con la comunicazione registrata:

Formula 10: PER (*motivo*) INTESO DIVIETO DI INVIO TRENO (*oppure:* TRENI SEGUENTI TRENO).

Se il treno (o uno dei treni) di cui sopra fosse già partito, il dirigente movimento interessato deve avvisare verbalmente il dirigente movimento che ha dato l'ordine e, se necessario, darà l'inteso per i treni seguenti il treno partito.

Il dirigente movimento che ha imposto il divieto, quando le cause di esso siano cessate, deve autorizzare i dirigenti movimento delle stazioni limitrofe interessate per l'inoltro dei treni con la comunicazione registrata:

Formula 11: INVIATE LIBERAMENTE TRENO (*oppure:* TRENI SEGUENTI TRENO).

Con modalità analoghe può regolarsi ciascun dirigente movimento ogni qualvolta, in base alle circostanze di fatto, lo ritenga necessario.

6.13. RALLENTAMENTI

6.13.1. Istituzione di un rallentamento

La struttura dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria che debba istituire in linea o in una località di servizio (1) un rallentamento, deve darne tempestivo avviso scritto, tramite l'apposito modulo, con l'indicazione di tutti gli estremi necessari, al Responsabile Unità Circolazione.

Per l'identificazione del tratto sul quale viene istituito un rallentamento in linea, devono prendersi a riferimento le stazioni, i bivi e i posti di comunicazione, indicando anche il cippo chilometrico precedente l'inizio del rallentamento stesso.

Il Responsabile Unità Circolazione deve avvisare dell'attivazione del rallentamento, con comunicazione registrata, i dirigenti movimento:

- delle stazioni di origine dei treni interessati dal rallentamento;
- delle stazioni capotronco del tratto interessato dal rallentamento;
- delle stazioni limitrofe al tratto interessato dal rallentamento. Se il rallentamento viene istituito nell'ambito di una stazione, si devono avvisare il dirigente movimento della stazione stessa e quelli delle stazioni limitrofe.

I dirigenti movimento delle stazioni di origine dei treni e delle stazioni capotronco ne devono confermare il ricevimento, con comunicazione registrata, ai dirigenti movimento delle stazioni limitrofe al tratto interessato dal rallentamento, nel senso di marcia dei treni interessati; i dirigenti movimento delle stazioni di origine dei treni devono inoltre specificare il primo treno dal quale provvederanno a notificare la prescrizione di rallentamento.

Se il rallentamento viene istituito nell'ambito di una stazione, la conferma va trasmessa, a cura dei dirigenti movimento delle stazioni di origine dei treni, delle stazioni capotronco e delle stazioni limitrofe, al dirigente movimento della stazione stessa.

6.13.2. Avviso ai treni

Le prescrizioni di rallentamento devono essere notificate, tramite l'apposito modulo, ai treni interessati a cura dei dirigenti movimento delle stazioni di origine con le modalità previste per le prescrizioni di movimento (articolo 3.7.), salvo quanto di seguito specificato.

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

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

Sulle linee affiancate tutti i treni devono essere in possesso delle prescrizioni di rallentamento interessanti le linee medesime.

Possono essere limitate ai soli treni effettivamente interessati, poiché verranno inoltrati sul binario di sinistra o su quello di destra, oppure su una determinata linea affiancata ad altre, le prescrizioni di rallentamento praticate direttamente dai dirigenti movimento delle stazioni limitrofe al tratto interessato dal rallentamento stesso.

In base alle conferme ricevute, i dirigenti movimento delle stazioni limitrofe al tratto interessato dal rallentamento, oppure il dirigente movimento della stazione interessata qualora il rallentamento venga istituito nell'ambito di una stazione, devono intervenire per notificare la prescrizione di rallentamento ai treni interessati e non avvisati dai dirigenti movimento delle stazioni di origine.

Sulle linee a doppio binario non banalizzate, in caso di riduzione del servizio a binario unico, le prescrizioni di rallentamento devono essere notificate a cura del dirigente movimento della stazione che inoltra i treni sul binario illegale.

6.13.3. Cessazione di un rallentamento

Per la cessazione di un rallentamento devono essere osservate modalità analoghe a quelle previste dall'articolo 6.13.1.

6.13.4. Rallentamento per necessità improvvise

L'agente dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria che debba istituire un rallentamento per necessità improvvise, deve avvisare, con comunicazione registrata, i dirigenti movimento delle stazioni limitrofe al tratto interessato dal rallentamento oppure, se il rallentamento deve essere istituito nell'ambito di una stazione, solo il dirigente movimento della stazione stessa, secondo le modalità previste dall'Istruzione per il servizio del personale di linea.

In caso di rallentamento per necessità improvvise, fino a quando lo stesso non venga segnalato sul terreno e gestito dal SCMT e/o dal SSC, i dirigenti movimento devono notificare ai treni interessati la prescrizione di movimento di riduzione di velocità pari alla velocità del rallentamento, specificando il motivo della soggezione; la riduzione di velocità deve essere delimitata dal punto in cui avviene la notifica della prescrizione di movimento fino al primo cippo chilometrico o località di servizio posti oltre il termine del rallentamento stesso (1).

La necessità di notificare ai treni interessati la suddetta riduzione di velocità termina quando l'agente dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria notifica, con comunicazione registrata, ai dirigenti movimento interessati che il rallentamento viene segnalato sul terreno e gestito dal SCMT e/o dal SSC e, di conseguenza, il rallentamento deve essere notificato ai treni nei modi d'uso.

Qualora il rallentamento non segnalato sul terreno e non gestito dal SCMT e/o dal SSC ricada completamente nell'ambito di una località di servizio, la riduzione di velocità deve essere limitata all'itinerario di arrivo, di partenza o di transito comprendente per intero l'estesa del rallentamento (2); in tal caso, i treni devono essere preventivamente fermati al segnale che comanda tale itinerario e, dopo la notifica della prescrizione di movimento di riduzione di velocità, fatti proseguire disponendo il segnale a via libera.

Un rallentamento per necessità improvvise segnalato sul terreno e gestito dal SCMT e/o dal SSC dovrà essere successivamente regolarizzato secondo quanto previsto dall'articolo 6.13.1.

6.13.5. Treni non protetti dal sistema di protezione della marcia dei treni

In caso di circolazione di un treno non protetto dal SCMT e/o dal SSC su un tratto interessato da uno o più rallentamenti con velocità inferiore a 50 km/h, al treno stesso deve essere notificata la prescrizione di movimento di riduzione di velocità pari a quella prevista dal rallentamento più basso.

Pertanto, prima di autorizzare la partenza o la ripresa della corsa, ciascun dirigente movimento deve verificare se sulla tratta fino alla successiva località di servizio esistono rallentamenti con velocità inferiore a 50 km/h e, in caso affermativo, deve notificare ai treni interessati la prescrizione di movimento di riduzione di velocità pari a quella prevista dal rallentamento più basso, specificando il motivo della soggezione; la riduzione di velocità deve essere delimitata dal punto in cui avviene la notifica della prescrizione di movimento fino al primo cippo

(1) Non superate la velocità di km/h da a (*cippo chilometrico o località di servizio*) per rallentamento non gestito dal SCMT (e/o dal SSC).

(2) Non superate la velocità di km/h sull'itinerario di arrivo (*oppure*: di partenza o di transito) di (*località di servizio*) per rallentamento non gestito dal SCMT (e/o dal SSC).

chilometrico o località di servizio posti oltre il termine del rallentamento stesso (1).

6.14. ABBASSAMENTO DEI PANTOGRAFI

Per l'istituzione e la cessazione di un abbassamento dei pantografi devono essere adottate le norme previste dall'Istruzione per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica.

Per l'annuncio da dare ai dirigenti movimento delle stazioni interessate, per le conferme e per l'avviso ai treni (2), devono essere osservate modalità analoghe a quelle previste dagli articoli 6.13.1., 6.13.2. e 6.13.3.

In caso di un abbassamento dei pantografi per necessità improvvise, devono essere adottate le norme previste dall'Istruzione per l'esercizio degli impianti di trazione elettrica.

6.15. COMUNICAZIONE DEL GIUNTO DI UN TRENO

Quando è previsto dal presente Regolamento o dalle Istruzioni di servizio che debba essere data la conferma al dirigente movimento di una precedente stazione dell'arrivo di un treno, si deve provvedere con la comunicazione registrata:

Formula 12: TRENO GIUNTO.

6.16. COMUNICAZIONE DELLA PARTENZA DI UN TRENO

In determinati casi può essere stabilito, anche con disposizione locale, che sia comunicata al dirigente movimento della successiva stazione la partenza (o il transito) di un treno; in tali casi, si deve provvedere con la comunicazione:

Formula 13: TRENO ORARIO [*oppure:* PARTITO o TRANSITATO CON (*minuti di ritardo in partenza o in transito*) MR].

Salvo esplicita disposizione in contrario, tale comunicazione è verbale.

6.17. ALLARME

In situazioni di pericolo, il segnale di allarme può essere diramato per telefono oppure tramite particolari dispositivi di cui possono essere dotati le località di servizio, il personale di linea e quello dei treni, in base alle specifiche disposizioni emanate dalla competente Direzione del Gestore dell'Infrastruttura.

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

7. MANOVRE E STAZIONAMENTO DEI VEICOLI

7.1. DEFINIZIONI

7.1.1. Manovra

Una *manovra* è un convoglio che si muove solo nell'ambito di una con una velocità che deve essere determinata istante per istante dall'agente di condotta, senza comunque superare la velocità di 30 km/h.

7.1.2. Istradamento

Il percorso di un movimento di manovra è denominato *istradamento*; esso è delimitato da segnali fissi e/o da punti prestabiliti.

7.2. PROTEZIONE DELLE MANOVRE

Nelle stazioni i movimenti di manovra sui binari di circolazione devono essere protetti dai movimenti dei treni mediante i segnali fissi; pertanto, chi autorizza un movimento di manovra che interessa o potrebbe interessare i

(1) Non superate la velocità di km/h da a (*cippo chilometrico o località di servizio*) per sistema di controllo velocità di rallentamento non attivo.

(2) Percorrete con i pantografi abbassati il tratto di metri compreso tra e (*oppure:* a) con inizio dopo cippo chilometrico

binari di circolazione deve assicurarsi che sia regolarmente protetto dai segnali fissi.

I movimenti di manovra devono impegnare i passaggi a livello con i dispositivi che inibiscono il transito lato strada attivati; pertanto, quando un movimento di manovra possa impegnare un passaggio a livello devono essere preventivamente attivati i suddetti dispositivi.

7.3. MANOVRE SULL'ITINERARIO DI ARRIVO DI UN TRENO ATTESO

I movimenti di manovra 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 tra il segnale di avviso e quello di protezione non sia superiore al 15‰ in discesa.

Nelle stazioni che non si trovano nelle condizioni di cui sopra, nonché in quelle che, per particolari situazioni di impianto, sono stabilite dal Responsabile Unità Circolazione, i movimenti di manovra sull'itinerario di arrivo e sui binari non indipendenti da questo devono essere sospesi almeno 5 minuti prima dell'ora reale di arrivo del treno (tenendo conto dei possibili recuperi) e, in caso di assoluta necessità, possono essere ripresi solo dopo acquisita la certezza che il treno atteso si sia fermato al segnale di protezione.

Il dirigente movimento, qualora lo ritenga a suo giudizio necessario in relazione a condizioni atmosferiche eccezionalmente sfavorevoli, deve disporre che i movimenti di manovra siano sospesi nel suddetto termine di 5 minuti anche nelle stazioni che si trovano nelle condizioni di cui sopra.

7.4. INDIPENDENZA TRA L'ITINERARIO E L'ISTRADAMENTO

Un movimento di manovra può avvenire contemporaneamente al movimento di un treno:

- a) quando l'istradamento e l'itinerario sono indipendenti per disposizione di impianto;
- b) quando i collegamenti di sicurezza garantiscono, con l'autorizzazione al movimento concessa al treno dal sistema di segnalamento, la completa indipendenza tra l'itinerario e l'istradamento.

Per quanto sopra, chi dispone per l'apertura di un segnale fisso o comunque per il movimento di un treno, deve provvedere affinché sia sospeso ogni movimento di manovra sui binari non indipendenti da quello che il treno deve percorrere.

7.5. MANOVRE ALL'USCITA

I movimenti di manovra che si svolgono sui deviatori dalla parte dell'uscita del treno atteso devono essere considerati come un ingombro mobile che impegna il punto di convergenza dell'itinerario del treno stesso con l'istradamento della manovra. In tal caso, per il ricevimento del treno atteso e per la protezione del suddetto ingombro devono essere osservate le norme previste dagli articoli 6.7.1., 6.7.2. e 6.7.3.

Sono vietati i movimenti di manovra 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.

7.6. MANOVRE OLTRE IL PUNTO PROTETTO DAL SEGNALE DI PROTEZIONE

Di regola i movimenti di manovra non devono superare il punto protetto dal segnale di protezione, indicato sul terreno dall'apposito picchetto limite delle manovre previsto dal Regolamento sui segnali.

Quando eccezionalmente si presenti la necessità di manovrare oltre tale punto, deve provvedersi come di seguito indicato.

Quando la circolazione dei treni è regolata con il regime del blocco elettrico, il dirigente movimento deve preventivamente provvedere a far trattenere nella stazione limitrofa i treni attesi, adottando le norme previste dall'articolo 6.12.

Quando la circolazione dei treni è regolata con il regime del blocco telefonico, il dirigente movimento non deve concedere la via libera ai treni attesi dal lato dove si svolge il movimento di manovra.

7.7. CARATTERISTICHE TECNICHE DEI VEICOLI

Rispetto alle caratteristiche tecniche dei veicoli, i movimenti di manovra sono ammessi alle seguenti condizioni:

- la cabina di guida da dove si esegue il movimento di manovra deve essere dotata di dispositivo Vigilante attivo

- ed efficiente o, in alternativa, deve essere prevista la presenza, nella cabina stessa, di un altro agente in grado di arrestare e immobilizzare il convoglio in caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta. Tali condizioni non sono richieste nel caso di manovra spinta effettuata con l'agente che comanda la manovra posto a bordo alla testa della colonna spinta;
- il convoglio deve essere dotato di un sistema di frenatura che assicuri il suo arresto nel punto previsto e la sua immobilizzazione anche in presenza di un'eventuale rottura degli organi di attacco.

7.8. MODALITÀ DI ESECUZIONE DELLE MANOVRE

I movimenti di manovra devono essere eseguiti con l'osservanza delle norme previste dall'Istruzione per il servizio dei manovratori.

I movimenti di manovra che interessano i veicoli con viaggiatori a bordo devono essere eseguiti con le cautele necessarie a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio.

7.9. STAZIONAMENTO DEI VEICOLI

Un veicolo o un gruppo di veicoli è posto in *stazionamento* quando è immobilizzato, cioè gli è impedito qualsiasi movimento per un tempo indeterminato, attraverso un sistema di immobilizzazione indipendente dal sistema frenante (freno continuo automatico). Le modalità di utilizzo del sistema di immobilizzazione devono assicurare l'immobilizzazione dei veicoli anche in relazione al loro carico e alle altre eventuali situazioni particolari, come la pendenza del binario e le condizioni climatiche avverse.

Un veicolo o un gruppo di veicoli può essere posto in *stazionamento temporaneo* quando la sua immobilizzazione è effettuata mediante l'impiego del sistema frenante (freno continuo automatico). In tale evenienza, il periodo di stazionamento deve essere compatibile con i tempi di immobilizzazione garantiti dal freno continuo automatico.

Un veicolo o un gruppo di veicoli in stazionamento deve essere immobilizzato secondo le modalità previste dall'Istruzione per il servizio dei manovratori.

I binari di circolazione e secondari sui quali avviene lo stazionamento dei veicoli devono essere resi indipendenti dagli altri binari di circolazione al fine di impedire ai veicoli in stazionamento di ingombrarli in caso di un loro eventuale indebito spostamento; i binari di circolazione sui quali avviene lo stazionamento dei veicoli devono essere resi indipendenti anche dai binari di linea. In mancanza delle indipendenze di cui sopra, lo stazionamento è ammesso a condizione che le Imprese Ferroviarie, al fine di impedire indebiti spostamenti dei veicoli in stazionamento, attuino idonei provvedimenti, basati anche sulle caratteristiche plano-altimetriche dei binari interessati, da comunicare al Responsabile Unità Circolazione; per le stazioni in cui il Gestore dell'Infrastruttura fornisce alle Imprese Ferroviarie i servizi di manovra, nonché per i treni effettuati dal Gestore dell'Infrastruttura, le incombenze di cui sopra spettano al Responsabile Unità Circolazione.

Ad eccezione delle stazioni in cui il Gestore dell'Infrastruttura fornisce alle Imprese Ferroviarie i servizi di manovra, nonché dei treni effettuati dal Gestore dell'Infrastruttura, lo stazionamento dei veicoli, anche temporaneo, è di esclusiva competenza delle Imprese Ferroviarie.

Le unità di trazione in stazionamento devono essere condizionate in modo da mantenere le condizioni di sicurezza rispetto a eventuali apparecchiature lasciate attive e impedire l'accesso in cabina di guida a persone non autorizzate.

8. PRECEDENZE

8.1. PRECEDENZE NORMALI E ANORMALI

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 di marcia. Le precedenze normali vengono determinate e fissate secondo le modalità previste dall'allegato 1 e vengono indicate nell'Orario di servizio.

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

L'indicazione delle precedenze ha valore solo per il personale delle stazioni.

8.2. NORME GENERALI

Ciascun dirigente movimento deve tenersi informato dell'andamento dei treni e intervenire, quando sia opportuno, per modificarne la successione. Pertanto, a seconda dei casi e in relazione alla diversa importanza dei treni, egli provvede a:

- a) trattenere nella propria stazione il treno che sarebbe dovuto partire o transitare per primo, per non pregiudicare la corsa del treno successivo;
- b) concedere l'autorizzazione al movimento a un treno che avrebbe dovuto cedere il passo nella propria stazione a un altro treno, nel caso di anticipo del primo o di ritardo del secondo.

Ogni dirigente movimento deve rilevare la successione dei treni attraverso la consultazione dell'apposito sistema informatico con l'avanzamento del numero del treno, di cui è dotata ciascuna località di servizio, e deve apportare i necessari aggiornamenti al sistema stesso in modo che la successione dei treni risulti sempre reale e aggiornata; in caso di guasto al suddetto sistema o al blocco elettrico, devono essere adottate le norme previste dagli articoli 8.3., 8.4. e 8.5.

8.3. SPOSTAMENTO DELLE PRECEDENZE

Il dirigente movimento della stazione in cui viene modificata la prevista successione dei treni deve avvisare i dirigenti movimento delle stazioni interessate con la comunicazione registrata:

Formula 14: TRENO PRECEDE TRENO DA

L'avviso deve essere trasmesso, con comunicazione registrata, da stazione a stazione.

Qualora dopo l'effettuazione di una precedenza anormale la stazione venga disabilitata, il dirigente movimento della stazione stessa, prima di lasciare il servizio, deve avvisare, con la comunicazione registrata di cui alla *formula 14*, anche il dirigente movimento della precedente stazione.

8.4. SUCCESSIONE DEI TRENI

In caso di necessità, in alternativa alle norme previste dall'articolo 8.3., possono essere adottate quelle di seguito specificate.

Il dirigente movimento di ciascuna stazione in cui si verifica una variata successione dei treni rispetto a quella prevista dall'Orario di servizio e i dirigenti movimento delle successive stazioni fino a quella dove si ristabilisce la successione normale devono preventivamente trasmettere al dirigente movimento della successiva stazione la variata successione dei treni con la comunicazione registrata:

Formula 15: SUCCESSIONE: (*numeri dei treni interessati, separati dalle virgole*).

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 il dirigente movimento di una stazione abbia trasmesso al dirigente movimento della stazione limitrofa una successione dei treni errata e comunque da modificare, egli non deve inoltrare treni la cui successione rispetto la precedente è variata, se non dopo aver provveduto a trasmettere al dirigente movimento della stazione limitrofa la successione dei treni effettiva; la comunicazione registrata di cui alla *formula 15* deve essere preceduta dalla parola «RETTIFICA».

Qualora per eccessivo ritardo non sia possibile stabilire l'ordine di inoltro di uno o più treni, il dirigente movimento della stazione in cui si verifica la variazione della successione dei treni può trasmettere al dirigente movimento della stazione limitrofa, in luogo della comunicazione di successione dei treni (*formula 15*), quella 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 viene precisato il loro inoltro in una successiva comunicazione di successione dei treni.

Un treno già compreso in una comunicazione di successione dei treni può essere temporaneamente escluso previa rettifica della successione e inserimento del suo numero tra i treni esclusi a chiusura della relativa comunicazione di rettifica.

8.5. AVVISO AI POSTI INTERMEDI

Il dirigente movimento di ciascuna stazione in cui viene modificata la prevista successione dei treni deve darne avviso, con comunicazione registrata, ai posti intermedi presenziati interposti fino alla successiva stazione

abilitata, nel senso di marcia dei treni interessati.

9. INCROCI

9.1. GENERALITÀ

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

Il dirigente movimento, prima di concedere l'autorizzazione al movimento a un treno su una linea 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.

9.2. INCROCI NORMALI

Gli incroci d'orario vengono determinati e fissati con le modalità previste dall'allegato 2 e vengono indicati nell'Orario di servizio.

Indipendentemente dagli incroci d'orario, una stazione deve essere considerata sede normale di incrocio di fatto quando per limitazioni di percorso, ritardi o anticipi di corsa venga a intercorrere nella stazione stessa, fra l'ora reale di arrivo di un treno e quella di partenza di un altro treno in senso opposto, un intervallo di tempo uguale o inferiore a 15 minuti. Le situazioni di circolazione in cui si determinano incroci di fatto sono indicate nell'allegato 2.

L'indicazione degli incroci ha valore solo per il personale delle stazioni.

9.3. SPOSTAMENTO DEGLI INCROCI

Nel caso di ritardo o di anticipo di uno dei due treni incrocianti oppure di entrambi i treni ma in diversa misura, il dirigente movimento della stazione sede di incrocio provvede a spostarlo nella stazione limitrofa abilitata.

Il dirigente movimento della stazione sede di incrocio deve procurarsi quelle più precise e recenti notizie che gli permettano di valutare lo spostamento dell'incrocio.

Lo spostamento dell'incrocio deve essere effettuato tra il dirigente movimento della stazione sede di incrocio e il dirigente movimento della stazione limitrofa previe intese verbali, ma deve intendersi perfezionato solo dopo che quest'ultimo abbia confermato con la comunicazione registrata:

Formula 16: TRATTERRÒ A TRENO PER INCROCIARE TRENO

La trasmissione della suddetta conferma impone al dirigente movimento interessato di provvedere all'arresto del treno da trattenere nella propria stazione rispetto al treno incrociante. Qualora l'incrocio sia stato regolarmente spostato in una stazione, spetta al dirigente movimento di quest'ultima l'iniziativa per qualsiasi altro spostamento.

Se invece il dirigente movimento della stazione limitrofa non intende accettare lo spostamento dell'incrocio, deve trasmettere la comunicazione registrata:

Formula 17: RIFIUTO INCROCIO FRA TRENO E TRENO A

È ammesso che lo spostamento dell'incrocio interessi più di un treno da far trattenere rispetto a un solo treno da far avanzare o viceversa. In tal caso, nelle intese verbali e nelle relative comunicazioni registrate deve essere indicato esplicitamente la quantità dei treni oltre al numero di ognuno.

9.4. AVVISO AI POSTI INTERMEDI

Il dirigente movimento della stazione che dispone per lo spostamento dell'incrocio, dopo aver ricevuto la conferma, deve darne avviso, con comunicazione registrata, ai posti intermedi presenziati interposti fino alla stazione limitrofa abilitata.

10. TRENI ORDINARI PERIODICI

10.1. CIRCOLAZIONI PREVISTE DALL'ORARIO DI SERVIZIO

L'orario dei treni ordinari periodici può prevederne la circolazione:

- a) tutti i giorni per un determinato periodo dell'anno;
- b) per uno o alcuni giorni della settimana per l'intera validità dell'Orario di servizio o parte di essa.

Quando la data iniziale di circolazione del treno periodico non coincide con quella di attivazione dell'Orario di servizio, il dirigente movimento della stazione di origine, limitatamente al primo giorno di circolazione, deve darne il rammento, con comunicazione registrata, ai dirigenti movimento di tutte le stazioni poste sul percorso del treno periodico; il dirigente movimento di ciascuna stazione deve rammentarne l'effettuazione, con comunicazione registrata, ai posti intermedi presenziati interposti fino alla successiva stazione abilitata, nel senso di marcia del treno interessato.

10.2. CIRCOLAZIONI NON PREVISTE DALL'ORARIO DI SERVIZIO

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

Un treno ordinario può essere messo in circolazione in un giorno diverso da quello o da quelli previsti dall'Orario di servizio come treno straordinario; in tal caso, deve essere annunciato «come speciale» con l'osservanza delle norme previste per i treni straordinari a orario prestabilito (articolo 11.).

11. TRENI STRAORDINARI A ORARIO PRESTABILITO

11.1. GENERALITÀ

I dirigenti movimento possono effettuare treni straordinari il cui orario è compreso nell'Orario di servizio (treni facoltativi), chiedendone preventiva autorizzazione al Responsabile Unità Circolazione; in caso di necessità, l'effettuazione dei treni facoltativi può essere disposta dalla competente struttura del Gestore dell'Infrastruttura. Il Responsabile Unità Circolazione può autorizzare alcune stazioni a effettuare determinati treni straordinari in via permanente.

L'effettuazione di un treno straordinario non compreso nell'Orario di servizio (treno speciale) il cui orario viene emanato per la prima volta viene disposta dalla competente struttura del Gestore dell'Infrastruttura con ordine scritto (ordine di movimento).

I dirigenti movimento delle stazioni capotronco sono tenuti a intervenire per vietare o far trattenere quei treni straordinari che siano incompatibili con altri treni.

11.2. ANNUNCIO

L'effettuazione di un treno straordinario deve essere annunciata, con comunicazione registrata o con ordine scritto (ordine di movimento), riportante l'indirizzo convenzionale previsto dall'allegato 3, con la formula:

Formula 18: OGGI (oppure: DOMANI, oppure: GIORNO, oppure: NOTTE DAL AL) EFFETTUASI TRENO FACOLTATIVO (o SPECIALE) DA (stazione di origine) A (stazione di termine corsa) PER (servizio da svolgere).

Quando trattasi di un treno speciale il cui orario viene emanato per la prima volta, alla formula di cui sopra deve seguire l'indicazione dell'orario stesso.

L'annuncio deve essere indirizzato ai dirigenti movimento:

- di tutte le stazioni poste sul percorso del treno straordinario;
- per le linee a semplice binario, delle stazioni capotronco di tronchi che comprendono le stazioni della tratta percorsa dal treno straordinario;
- per le linee a doppio binario, della stazione capotronco che precede la stazione di origine del treno straordinario, nel senso di marcia del treno stesso.

Qualora l'effettuazione di un treno straordinario sia disposta dal dirigente movimento della stazione di origine, spetta a quest'ultimo provvedere per la trasmissione dell'annuncio, con comunicazione registrata, ai dirigenti movimento di tutte le stazioni interessate.

Nel caso in cui l'effettuazione di un treno straordinario sia disposta dalla competente struttura del Gestore dell'Infrastruttura, l'annuncio ai dirigenti movimento di tutte le stazioni interessate deve essere trasmesso, con comunicazione registrata o con ordine scritto (ordine di movimento), a cura della struttura stessa.

11.3. CONFERME

Quando l'effettuazione di un treno straordinario viene annunciata a cura della competente struttura del Gestore dell'Infrastruttura, i dirigenti movimento di tutte le stazioni interessate devono darne conferma al dirigente movimento della stazione di origine con la comunicazione registrata:

Formula 19: INTESO OGGI (*oppure:* DOMANI, *oppure:* GIORNO, *oppure:* NOTTE DAL AL) EFFETTUAZIONE TRENO FACOLTATIVO (o SPECIALE) DA (*stazione di origine*) A (*stazione di termine corsa*).

Nel caso in cui il dirigente movimento della stazione di origine non abbia ricevuto la conferma da parte del dirigente movimento di qualche stazione interessata, deve ritenerlo non avvisato dell'effettuazione del treno straordinario e provvedere direttamente alla trasmissione, con comunicazione registrata, del relativo annuncio.

Il dirigente movimento della stazione di origine non deve far partire il treno straordinario finché non abbia ricevuto, dai dirigenti movimento di tutte le stazioni interessate, la conferma dell'effettuazione.

Quando l'effettuazione di un treno straordinario viene annunciata a cura del dirigente movimento della stazione di origine, il numero di controllo trasmesso dai dirigenti movimento delle stazioni interessate relativo al dispaccio di annuncio equivale alla conferma di effettuazione.

11.4. AVVISO AI POSTI INTERMEDI

I dirigenti movimento delle stazioni poste sul percorso del treno straordinario devono darne avviso, con comunicazione registrata, ai posti intermedi presenziati interposti fino alla successiva stazione abilitata, nel senso di marcia del treno stesso.

11.5. NORME PARTICOLARI

Se il treno straordinario ha origine da una stazione che non è capotronco, il dirigente movimento deve richiedere le prescrizioni di movimento da notificare al treno stesso al dirigente movimento della più vicina stazione capotronco dalla parte opposta a quella verso cui il treno è diretto. La comunicazione delle prescrizioni di movimento al dirigente movimento della stazione di origine del treno straordinario, o l'assenza delle stesse (1), deve essere registrata.

I dirigenti movimento di tutte le stazioni capotronco percorse dal treno straordinario sono tenute a comunicare al dirigente movimento della stazione di origine del treno stesso le prescrizioni di movimento relative ai successivi tronchi.

Sulle linee a semplice binario, quando il treno straordinario non viene effettuato per tutto il tratto previsto in orario, i dirigenti movimento delle stazioni estreme del suo percorso devono attenersi alle norme previste dall'articolo 9.2. per stabilire gli eventuali incroci di fatto nelle proprie stazioni.

È ammesso annunciare un treno straordinario sino a nuovo ordine oppure per un determinato periodo. In tal caso, si adottano le norme previste dagli articoli 11.2., 11.3. e 11.4. solo per il primo giorno di effettuazione, indicando il periodo e i giorni di effettuazione, oltre che nell'annuncio, anche nelle conferme e nell'avviso ai posti intermedi; per i successivi giorni di effettuazione non si trasmettono ulteriori annunci, né conferme né avvisi ai posti intermedi.

12. TRENI STRAORDINARI A ORARIO LIBERO

12.1. GENERALITÀ

Quando occorra effettuare d'urgenza un treno e non sia possibile né torni conveniente provvedervi con un treno straordinario a orario prestabilito o con un treno supplementare, i dirigenti movimento, previa autorizzazione del Responsabile Unità Circolazione, possono effettuare treni straordinari a orario libero (treni OL).

I treni OL devono essere numerati giornalmente, in ordine progressivo con numeri dispari e pari a seconda del

(1) Nessuna prescrizione di movimento da notificare al treno

loro senso di marcia e della linea da percorrere, con anteposta la parola «OL».

12.2. MODALITÀ DI CIRCOLAZIONE

Per l'effettuazione e la circolazione dei treni OL devono essere osservate le norme previste per i treni straordinari a orario prestabilito (articolo 11.), salvo quanto di seguito indicato.

Gli annunci relativi all'effettuazione devono essere limitati alla successiva stazione abilitata verso cui il treno OL è diretto, precisando i treni fra i quali viene messo in circolazione, il servizio da svolgere e la destinazione del treno OL, con la comunicazione registrata:

Formula 20: OGGI FRA TRENO E TRENO EFFETTUASI TRENO OL PER (servizio da svolgere) DIRETTO A (stazione di termine corsa) CON PARTENZA DA ALLE ORE

Non occorre la conferma all'annuncio di effettuazione del treno OL.

12.3. AVVISO AI POSTI INTERMEDI

Dell'effettuazione dei treni OL devono essere avvisati i posti intermedi secondo le modalità previste per i treni straordinari a orario prestabilito, precisando l'ora di partenza dalla precedente stazione.

12.4. AVVISO AI TRENI

Ai treni OL devono essere notificati il percorso e il servizio da svolgere (1).

13. TRENI SUPPLEMENTARI

13.1. GENERALITÀ

I dirigenti movimento possono effettuare treni supplementari in relazione alle occorrenze, previa autorizzazione del Responsabile Unità Circolazione; in caso di necessità, l'effettuazione dei treni supplementari può essere disposta dalla competente struttura del Gestore dell'Infrastruttura.

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

I treni supplementari in precedenza possono essere effettuati soltanto sulle linee a doppio binario, con un anticipo quanto più possibile limitato rispetto al treno preceduto; è ammessa la circolazione di un solo treno supplementare in precedenza a un determinato treno ordinario o straordinario a orario prestabilito.

Sulle linee a semplice binario è ammessa la circolazione di un solo treno supplementare a seguito a un determinato treno ordinario o straordinario a orario prestabilito.

13.2. NORME PER LA CIRCOLAZIONE

Nelle comunicazioni che riguardano la circolazione di un treno ordinario o straordinario a orario prestabilito che sia preceduto o seguito da un treno supplementare, si deve sempre aggiungere, dopo il numero del treno, la parola «NORMALE».

Per la circolazione dei treni supplementari devono essere osservate le norme previste per i treni straordinari a orario prestabilito (articolo 11.), sostituendo nelle comunicazioni le parole «FACOLTATIVO» o «SPECIALE» con le parole «ANTE», «BIS», «TER», ecc...

Per i treni supplementari in precedenza, nelle comunicazioni deve essere precisato l'anticipo massimo consentito in partenza dalle stazioni e dalle fermate dove il treno effettua servizio viaggiatori; tale anticipo deve essere inoltre notificato al treno con prescrizione di movimento (2).

13.3. SCAMBIO DEI MATERIALI

È consentito lo scambio dei materiali fra il treno normale e il suo supplementare, sia in precedenza sia a seguito,

(1) Vostro treno effettuato da a per (se occorre: fermando a).

(2) Partite con anticipo massimo di minuti dalle stazioni e dalle fermate dove si effettua servizio viaggiatori.

in relazione alle esigenze del servizio dei treni.

Dello scambio dei materiali devono essere avvisati i treni e preventivamente i dirigenti movimento di tutte le stazioni interessate (1), a cura del dirigente movimento che adotta tale provvedimento.

14. SOPPRESSIONE, FUSIONE, SOSTITUZIONE E RIEFFETTUAZIONE DEI TRENI

14.1. SOPPRESSIONE

I dirigenti movimento possono sopprimere i treni, per cause di forza maggiore o in seguito a fusione o sostituzione con altri treni, chiedendone preventiva autorizzazione al Responsabile Unità Circolazione; in caso di necessità, la soppressione di treni può essere disposta dalla competente struttura del Gestore dell'Infrastruttura. Gli annunci ai dirigenti movimento delle stazioni interessate, le relative conferme (quando previste) e l'avviso ai posti intermedi devono essere dati con le stesse norme previste per l'effettuazione dei treni straordinari a orario prestabilito (articolo 11.) adottando le formule:

Formula 21: OGGI (*oppure:* DOMANI, *oppure:* GIORNO, *oppure:* NOTTE DAL AL) TRENO SOPPRESSO DA A

Formula 22: INTESO OGGI (*oppure:* DOMANI, *oppure:* GIORNO, *oppure:* NOTTE DAL AL) SOPPRESSIONE TRENO DA A

Quando la soppressione di un treno viene annunciata a cura della competente struttura del Gestore dell'Infrastruttura, il dirigente movimento della stazione di inizio del tratto di soppressione non deve inviare i treni seguenti quello soppresso finché non abbia ricevuto, dai dirigenti movimento di tutte le stazioni interessate, la conferma di soppressione.

Nel caso in cui l'agente di condotta sia già in possesso del riepilogo dei moduli delle prescrizione di movimento, al treno interessato deve essere notificata opportuna prescrizione di movimento (2).

14.2. FUSIONE

In caso di necessità, si possono fondere due treni, sopprimendo uno di essi con le norme previste dall'articolo 14.1. e facendone proseguire il materiale e i relativi documenti con l'altro treno. A quest'ultimo deve essere notificata opportuna prescrizione di movimento (3).

In tal caso, devono essere adottate le formule:

Formula 23: OGGI (*oppure:* DOMANI, *oppure:* GIORNO, *oppure:* NOTTE DAL AL) TRENO SOPPRESSO DA A, MATERIALE VIAGGIA STESSO TRATTO CON TRENO (*occorrendo:* CHE FARÀ SERVIZIO VIAGGIATORI, *oppure:* MERCI, A).

Formula 24: INTESO OGGI (*oppure:* DOMANI, *oppure:* GIORNO, *oppure:* NOTTE DAL AL) SOPPRESSIONE TRENO DA A, MATERIALE VIAGGIA CON TRENO

14.3. SOSTITUZIONE

In caso di necessità, si può sopprimere un treno e sostituirlo effettuando un opportuno treno straordinario secondo le norme previste dall'articolo 11.

In tal caso, devono essere adottate le formule:

(1) Per i treni supplementari in precedenza:

- al treno inviato per primo: Da a viaggiate come treno ante. Partite con anticipo massimo di minuti dalle stazioni e dalle fermate dove si effettua servizio viaggiatori (*oppure:* non ammesso alcun anticipo);
- al treno inviato per secondo: Da viaggiate come treno normale.

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 treno bis (*oppure:* ter, ecc...).

In entrambi i casi, ai dirigenti movimento delle stazioni interessate:

- Materiale treno normale viaggia come ante (*oppure:* bis, ter, ecc...) da a

(2) Vostro treno soppresso da a

(3) Treno soppresso da a Disimpegnate in sua vece servizio viaggiatori (*oppure:* merci) fermando a (*indicare le stazioni e le fermate nelle quali il treno deve fermare per disimpegnare il servizio del treno soppresso*).

Formula 25: OGGI (*oppure:* DOMANI, *oppure:* GIORNO, *oppure:* NOTTE DAL AL) TRENO SOPPRESSO DA A ED EFFETTUASI SUA VECE STESSO TRATTO TRENO FACOLTATIVO (o SPECIALE, *occorrendo:* CHE FERMA A

Formula 26: INTESO OGGI (*oppure:* DOMANI, *oppure:* GIORNO, *oppure:* NOTTE DAL AL) SOPPRESSIONE TRENO DA A ED EFFETTUAZIONE STESSO TRATTO TRENO FACOLTATIVO (o SPECIALE, *occorrendo:* CHE FERMA A

14.4. RIEFFETTUAZIONE

Qualora risulti necessario per esigenze di servizio e non si possa provvedere con un altro treno straordinario, i dirigenti movimento o la competente struttura del Gestore dell'Infrastruttura possono provvedere alla rieffettuazione dei treni precedentemente soppressi (d'orario, con comunicazione registrata o con ordine di movimento), secondo le norme previste per i treni straordinari a orario prestabilito (articolo 11.).

In tal caso, devono essere adottate le formule:

Formula 27: OGGI (*oppure:* DOMANI, *oppure:* GIORNO, *oppure:* NOTTE DAL AL) RIEFFETTUASI TRENO DA A PER (*servizio da svolgere*).

Formula 28: INTESO OGGI (*oppure:* DOMANI, *oppure:* GIORNO, *oppure:* NOTTE DAL AL) RIEFFETTUAZIONE TRENO DA A PER (*servizio da svolgere*).

15. ANTICIPO NELLA CORSA DEI TRENI

15.1. AMMISSIBILITÀ DELL'ANTICIPO

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 nei posti intermedi, deve provvedervi il dirigente movimento della precedente stazione nel senso di marcia dei treni.

Il dirigente movimento di una stazione sede di incrocio può, previo spostamento dell'incrocio stesso, disporre per l'anticipo di corsa di un treno. In tal caso, nelle intese verbali e nella conferma di cui alla *formula 16* devono essere specificati i minuti di anticipo con cui si intende far avanzare il treno.

15.2. MODALITÀ PER L'ANTICIPO

Gli agenti di condotta sono tenuti ad attuare, di iniziativa, durante la marcia dei treni, ogni possibile anticipo di corsa, viaggiando alla velocità massima consentita.

Gli agenti di condotta devono attuare il massimo possibile anticipo di corsa consentito dalla disposizione a via libera dei segnali.

L'anticipo di corsa in partenza o in transito da una stazione deve essere annunciato, con comunicazione verbale, dal dirigente movimento della stazione stessa ai posti intermedi presenziati interposti e al dirigente movimento della stazione limitrofa, il quale deve provvedere analogamente.

L'anticipo di corsa è vietato, in ogni caso, in partenza dalle stazioni e dalle fermate in cui il treno interessato debba svolgere il servizio viaggiatori, ad eccezione dei seguenti casi:

- treni viaggiatori supplementari in precedenza, nei limiti dell'anticipo notificato a norma dell'articolo 13.2.;
- determinati treni viaggiatori sulle tratte riportate nel Fascicolo linee.

16. AGENTE DI CONDOTTA E PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO DEI TRENI

16.1. AGENTE DI CONDOTTA

La condotta dei treni è affidata a un agente in possesso della specifica abilitazione, secondo le specifiche norme emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

16.2. PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO DEI TRENI

A bordo dei treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio viaggiatori, al capotreno,

devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso della specifica abilitazione, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio da svolgere e delle altre condizioni di esercizio.

Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei viaggiatori a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, se necessario, l'agente di condotta.

17. MEZZI D'OPERA

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

I mezzi d'opera possono circolare secondo le norme previste per i treni soltanto se soddisfano i medesimi standard di sicurezza richiesti per i treni.

I mezzi d'opera che non soddisfano i suddetti standard di sicurezza possono circolare e sostare sull'infrastruttura ferroviaria solo in regime di interruzione.

La circolazione dei mezzi d'opera in regime di interruzione deve avvenire secondo le apposite norme previste dall'Istruzione per la circolazione dei mezzi d'opera, 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 le misure di sicurezza idonee a evitare che i mezzi d'opera oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto del binario interrotto;
- la circolazione dei mezzi d'opera sul binario interrotto deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza degli eventuali passaggi a livello e deviatori presenti sul tratto interrotto.

18. INTERRUZIONI DI CIRCOLAZIONE

18.1. NORME GENERALI

18.1.1. Tipi di interruzione

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

- a) per disposizione prevista da apposito programma (interruzioni programmate);
- b) per cause accidentali (interruzioni accidentali);
- c) per necessità di movimento [interruzioni di servizio per motivi diversi da quelli del precedente punto b)];
- d) per necessità tecniche (interruzioni di servizio per determinate esigenze, non programmate).

Le interruzioni programmate hanno inizio dopo il transito di un determinato treno (oppure a un'ora prestabilita) e terminano a una determinata ora.

Le interruzioni per necessità tecniche sono sempre delimitate da ore, che vengono stabilite con la concessione delle interruzioni stesse.

La richiesta di interruzione da parte dell'agente incaricato dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria e la relativa concessione da parte del dirigente movimento interessato devono avvenire con comunicazione registrata.

18.1.2. Delimitazione delle interruzioni

Le interruzioni sono delimitate, di norma, dagli adiacenti segnali di protezione unici o esterni delle stazioni limitrofe alla tratta interrotta; sulle linee a doppio binario non banalizzate, per le stazioni sprovviste del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale, le interruzioni sono delimitate dall'allineamento del segnale di protezione posto sul binario attiguo.

Nei periodi di sospensione del servizio sulle linee le interruzioni possono anche comprendere:

- più tratte contigue. In questo caso, tutti i binari delle stazioni intermedie sono compresi nell'interruzione;
- tutti i binari delle stazioni estreme alla tratta interrotta, previa specifica indicazione da riportare nel

programma dell'interruzione. In tal caso, l'interruzione si estende, verso il lato opposto al tratto interrotto, sino al segnale di protezione oppure sino all'allineamento del segnale di protezione posto sul binario attiguo.

18.1.3. Esposizione del segnale di fermata

Salvo i casi di seguito descritti, ogni qualvolta la circolazione sia interrotta su un binario, i dirigenti movimento delle stazioni estreme alla tratta interrotta devono mantenere esposto sul binario interrotto un segnale di fermata oltre il deviatoio estremo dal lato dell'interruzione o, in mancanza del deviatoio stesso, a 300 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori.

L'esposizione del segnale di fermata non occorre:

- sulle linee a doppio binario non banalizzate, se il binario interrotto è quello illegale;
- in tutti gli altri casi, se ci si può avvalere di appositi dispositivi agenti sui segnali stabiliti dalla competente Direzione del Gestore dell'Infrastruttura;
- nella stazione estrema alla tratta interrotta, nel caso in cui l'interruzione comprenda anche la stazione stessa.

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

Le norme di cui sopra trovano applicazione anche per i bivi presenziati eventualmente esistenti sul tratto interrotto.

18.1.4. Divieti

Nessun treno o manovra deve essere inoltrato su un tratto di binario interrotto, fatta eccezione per i mezzi d'opera circolanti in regime di interruzione (articolo 17.).

Per quanto sopra, sono vietati i movimenti di manovra oltre il punto protetto dal segnale di protezione verso il binario interrotto.

18.2. INTERRUZIONE PROGRAMMATA

18.2.1. Programma dell'interruzione

Il programma dell'interruzione viene emanato dalla competente struttura del Gestore dell'Infrastruttura, stabilendo, all'occorrenza, le disposizioni di dettaglio; l'annuncio viene dato, con comunicazione registrata, riportante l'indirizzo convenzionale previsto dall'allegato 3, con la formula:

Formula 29: OGGI (*oppure:* DOMANI) DOPO TRENO (*oppure:* DALLE ORE) E SINO ORE TRATTA (*oppure:* BINARIO DISPARI *e/o* PARI; *sulle linee affiancate specificare:* DELLA LINEA DIRETTA *e/o* LOCALE) FRA E (*se occorre:* COMPRESI I BINARI DELLA STAZIONE DI) INTERROTTA PER (*motivo dell'interruzione, ecc...*).
STAZIONE DESIGNATA:

L'annuncio deve essere indirizzato ai dirigenti movimento delle stazioni della tratta interrotta e viene trasmesso a cura della competente struttura del Gestore dell'Infrastruttura.

18.2.2. Stazione designata

In caso di interruzione programmata deve essere sempre stabilita la *stazione designata*, che per tali circostanze assume particolari compiti e funzioni. La suddetta stazione deve essere sempre una di quelle comprese nella tratta interrotta (estrema o intermedia) e deve essere indicata nel programma dell'interruzione.

Il dirigente movimento della stazione designata ha il compito di:

- a) avvisare dell'interruzione tutti i dirigenti movimento delle stazioni della tratta da interrompere, ricevendone conferma;
- b) acquisire la libertà della tratta da interrompere procurandosi, o accertandolo direttamente, il giunto dell'ultimo treno transitatovi;
- c) ricevere la richiesta di interruzione (1) da parte dell'agente titolare ed, espletati i compiti previsti dai precedenti punti a) e b), concedere l'interruzione (2) all'agente stesso, autorizzandolo a occupare il binario oggetto dei lavori;

(1) Si richiede interruzione tratta (*oppure:* binario dispari *e/o* pari; *sulle linee affiancate specificare:* della linea diretta *e/o* locale) fra e (*se occorre:* compresi i binari della stazione di) come da programma n° del

(2) Si concede interruzione tratta (*oppure:* binario dispari *e/o* pari; *sulle linee affiancate specificare:* della linea diretta *e/o* locale) fra e (*se occorre:* compresi i binari della stazione di) come da programma n° del

- d) ricevere da parte dell'agente titolare dell'interruzione il nulla osta per la ripresa della circolazione;
- e) trasmettere la ripresa del servizio normale a tutti i dirigenti movimento delle stazioni della tratta interrotta.

18.2.3. Conferme

Il dirigente movimento della stazione designata, in tempo utile e prima dell'inizio dell'interruzione, deve avvisare verbalmente i dirigenti movimento di tutte le stazioni della tratta da interrompere.

I dirigenti movimento delle stazioni della tratta da interrompere devono confermare con la comunicazione registrata:

Formula 30: INTESO OGGI INTERRUZIONE TRATTA (oppure: BINARIO DISPARI e/o PARI; sulle linee affiancate specificare: DELLA LINEA DIRETTA e/o LOCALE) FRA E (se occorre: COMPRESI I BINARI DELLA STAZIONE DI) COME DA PROGRAMMA N° DEL [quelli che inviano normalmente i treni sul binario da interrompere devono aggiungere la precisazione: DOPO TRENO (ultimo treno effettivamente inviato prima dell'interruzione) anche quando l'inizio dell'interruzione non è delimitato da un treno].

La trasmissione della conferma da parte dei dirigenti movimento delle stazioni della tratta da interrompere ha valore di benestare per la concessione dell'interruzione.

18.2.4. Avviso ai posti intermedi

Per l'interruzione della circolazione i dirigenti movimento devono darne avviso, con comunicazione registrata, ai posti intermedi presenziati interposti fino alla successiva stazione abilitata, nel senso di marcia dei treni pari.

Altro avviso dovrà essere trasmesso, con comunicazione registrata, per quanto previsto dall'articolo 18.2.9.

18.2.5. Inizio dell'interruzione programmata

L'interruzione programmata che preveda l'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 e degli eventuali loro supplementari, il cui transito verrebbe a cadere, per ritardo, entro i limiti previsti per l'inizio dell'interruzione stessa.

18.2.6. Limitazione e divieti

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

Quando, per qualsiasi circostanza, l'interruzione debba essere ritardata o non possa essere concessa, il dirigente movimento della stazione designata deve darne immediata comunicazione registrata all'agente titolare dell'interruzione.

Quando l'agente titolare dell'interruzione non abbia richiesto l'interruzione nel termine previsto (articolo 18.2.8.), o avendone fatta richiesta vi rinunci, i dirigenti movimento possono utilizzare per la circolazione il binario che avrebbe dovuto essere interrotto. In tal caso, l'interruzione deve essere annullata a cura del dirigente movimento della stazione designata.

Un'interruzione già concessa può essere annullata solo previo benestare registrato dell'agente titolare dell'interruzione.

18.2.7. Agente titolare dell'interruzione

La struttura che richiede l'interruzione della circolazione su un tratto di linea per potervi eseguire dei lavori, deve designare un agente, denominato *agente titolare dell'interruzione*, che ha il compito di:

- a) richiedere l'interruzione al dirigente movimento della stazione designata;
- b) ricevere la concessione dell'interruzione da parte del dirigente movimento della stazione designata e autorizzare il personale interessato all'inizio dei lavori;
- c) autorizzare l'immissione di eventuali mezzi d'opera sul binario interrotto;
- d) acquisire l'evidenza della libertà del binario da persone, attrezzature, veicoli o altri ostacoli e del ripristino delle normali caratteristiche di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria;
- e) comunicare il nulla osta per la ripresa della circolazione al dirigente movimento della stazione designata.

18.2.8. Compiti degli agenti che utilizzano l'interruzione programmata

L'agente titolare, almeno 10 minuti prima dell'inizio dell'interruzione, deve richiedere l'interruzione stessa al dirigente movimento della stazione designata. Quest'ultimo, espletati i compiti di sua competenza, deve concedere l'interruzione all'agente titolare.

L'agente titolare dell'interruzione deve autorizzare il personale interessato all'inizio dei lavori.

Le strutture del Gestore dell'Infrastruttura che intendono utilizzare un'interruzione stabilita per esigenze di un'altra struttura, devono prendere specifici accordi con l'agente titolare al quale è stata concessa l'interruzione stessa.

Spetta sempre all'agente titolare dell'interruzione, dopo aver ricevuto la concessione dell'interruzione, autorizzare l'immissione di eventuali mezzi d'opera sul binario interrotto.

Quando l'immissione dei mezzi d'opera sul binario interrotto debba avvenire da stazioni diverse da quella designata, il dirigente movimento di quest'ultima deve avvisare, con comunicazione registrata, i dirigenti movimento interessati per l'avvenuta concessione dell'interruzione.

18.2.9. Riattivazione della circolazione dopo un'interruzione programmata

Per la riattivazione della circolazione al termine di un'interruzione programmata, l'agente titolare, dopo aver acquisito l'evidenza della libertà del binario da persone, attrezzature, veicoli o altri ostacoli e del ripristino, salvo i casi di ripresa parziale del servizio, delle normali caratteristiche di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria, deve trasmettere, con comunicazione registrata, al dirigente movimento della stazione designata, almeno 5 minuti prima del termine stesso, il nulla osta per la ripresa della circolazione (1).

Tale dirigente viene così autorizzato a ripristinare, al termine stabilito dal programma, la circolazione sul binario interrotto, previo avviso ai dirigenti movimento di tutte le altre stazioni del tratto interrotto con la comunicazione registrata:

Formula 31: DALLE ORE (oppure: DAL TRENO) RIPRENDASI SERVIZIO NORMALE (sulle linee a doppio binario specificare: SUL BINARIO DISPARI e/o PARI; sulle linee affiancate specificare: DELLA LINEA DIRETTA e/o LOCALE) FRA E (COMPRESI I BINARI DELLA STAZIONE DI).

Quando eccezionalmente, per motivi di forza maggiore, il binario non possa essere restituito al normale esercizio nel termine stabilito, l'agente titolare dell'interruzione deve darne tempestivo avviso, con comunicazione registrata, al dirigente movimento della stazione designata precisando la presumibile ulteriore durata dell'interruzione oppure le modalità di ripresa parziale del servizio (servizio su una o più tratte contigue di uno solo o di entrambi i binari, servizio su un solo binario di linea a doppio, rallentamento, ecc...).

Gli agenti che utilizzano l'interruzione devono subito provvedere alla protezione del tratto interrotto o ingombro nei modi previsti dal Regolamento sui segnali.

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

Quando i lavori siano stati ultimati in anticipo rispetto al termine stabilito, l'agente titolare dell'interruzione deve darne avviso, con comunicazione registrata, al dirigente movimento della stazione designata per la ripresa del servizio normale. Tale dirigente viene così autorizzato a ripristinare la circolazione, previo avviso ai dirigenti movimento di tutte le altre stazioni del tratto interrotto con la comunicazione di cui alla *formula 31* preceduta dalla dizione «PER ANTICIPATO TERMINE DEI LAVORI».

Qualora il termine di un'interruzione programmata in un periodo di sospensione del servizio sulla linea venga anticipato per qualsiasi motivo (anticipo del termine dei lavori, avverse condizioni atmosferiche, ecc...) e la stazione designata risulti ancora non presenziata da dirigente movimento, l'agente titolare dell'interruzione può trasmettere il nulla osta per la ripresa della circolazione al Responsabile Unità Circolazione; quest'ultimo dovrà poi trasmettere la comunicazione di cui sopra ai dirigenti movimento di tutte le stazioni del tratto interrotto alla ripresa del loro servizio.

18.3. INTERRUZIONE ACCIDENTALE

18.3.1. Interruzione accidentale della linea

Il dirigente movimento che per primo viene a conoscenza di un fatto anormale che imponga l'arresto della circolazione su un tratto di linea, deve immediatamente avvisare verbalmente i dirigenti movimento delle altre stazioni del tratto da interrompere.

I dirigenti movimento delle altre stazioni del tratto da interrompere devono confermare con la comunicazione di cui alla *formula 30*, omettendo la dizione «COME DA PROGRAMMA N° DEL».

Per l'avviso ai posti intermedi, valgono le norme previste dall'articolo 18.2.4.

(1) Nulla osta per la ripresa della circolazione sulla tratta (oppure: sul binario dispari e/o pari; sulle linee affiancate specificare: della linea diretta e/o locale) fra e (se occorre: compresi i binari della stazione di) dalle ore

I dirigenti movimento delle due stazioni estreme del tratto interrotto devono considerare le proprie stazioni come di origine e di termine corsa dei treni dei rispettivi tratti rimasti in esercizio e intervenire per tutte le disposizioni di movimento che si rendano necessarie in dipendenza dell'interruzione accidentale della linea.

I dirigenti movimento delle suddette stazioni devono prendere accordi fra di loro e con quelli delle altre stazioni interessate per i provvedimenti indispensabili da adottare in dipendenza della situazione verificatasi.

18.3.2. Interruzione accidentale di un binario su linea a doppio

Il dirigente movimento che per primo viene a conoscenza di un fatto anormale che imponga l'arresto della circolazione su un binario di una linea a doppio, deve immediatamente avvisare verbalmente i dirigenti movimento delle altre stazioni del tratto da interrompere.

I dirigenti movimento delle altre stazioni del tratto da interrompere devono confermare con la comunicazione di cui alla *formula 30*, omettendo la dizione «COME DA PROGRAMMA N° DEL».

Sulle linee a doppio binario non banalizzate il dirigente movimento che ha diramato l'avviso verbale, in caso di necessità, può attivare la circolazione a binario unico (articolo 19.).

18.3.3. Intervento del personale dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria

Il dirigente movimento che ha diramato l'avviso verbale dell'interruzione accidentale deve richiedere, nei modi d'uso, l'intervento degli agenti dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria.

La richiesta di interruzione da parte dell'agente incaricato dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria deve essere rivolta al suddetto dirigente movimento.

Le modalità per la richiesta di interruzione, per la relativa concessione e per la ripresa della normale circolazione tra l'agente dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria e il dirigente movimento interessato sono analoghe a quelle previste per l'interruzione programmata, omettendo la dizione «COME DA PROGRAMMA N° DEL».

18.3.4. Riattivazione della circolazione dopo un'interruzione accidentale

Il dirigente movimento che ha diramato l'avviso verbale dell'interruzione accidentale, quando abbia ricevuto, con comunicazione registrata, dall'agente incaricato dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria il nulla osta per la ripresa della circolazione, deve avvisare con la comunicazione di cui alla *formula 31* i dirigenti movimento delle altre stazioni del tratto interrotto, precisando le modalità di ripresa del servizio (servizio normale su entrambi i binari, servizio su una o più tratte contigue di uno solo o di entrambi i binari, servizio su un solo binario di linea a doppio, rallentamento, ecc...).

18.4. INTERRUZIONE PER NECESSITÀ DI MOVIMENTO

Se risulta più opportuno ai fini dello svolgimento del servizio (treno fermo in linea che abbia richiesto soccorso, guasto ai deviatori o ai segnali, circolazione dei mezzi d'opera in regime di interruzione per trasferimento, ecc...), la circolazione dei treni può essere interrotta, su una linea a semplice binario oppure su uno o entrambi i binari di una linea a doppio, di iniziativa del dirigente movimento e fino alla stazione limitrofa abilitata, previa accordi con il dirigente movimento di quest'ultima.

Per le interruzioni di cui sopra si applicano le norme previste dall'articolo 18.3.1. o 18.3.2. con le seguenti particolarità:

- prima di trasmettere l'avviso verbale, il dirigente movimento interessato deve assicurarsi che il binario da interrompere sia libero da treni, ad eccezione del caso di un treno fermo in linea che abbia richiesto soccorso (articolo 24.3.);
- l'interruzione va motivata «PER NECESSITÀ DI MOVIMENTO»;
- l'avviso verbale e la conferma di cui all'articolo 18.3.1. o 18.3.2. sono limitati alla stazione limitrofa abilitata. La conferma deve essere completata, all'occorrenza, a norma dell'articolo 19.2.

Il dirigente movimento che ha diramato l'avviso verbale dell'interruzione, quando ne cessi la ragione, deve avvisare, con la comunicazione di cui alla *formula 31*, il dirigente movimento della stazione limitrofa interessata.

18.5. INTERRUZIONE PER NECESSITÀ TECNICHE

A richiesta dell'agente incaricato dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria, in intervalli che di fatto sono liberi da treni, il dirigente movimento può concedere un'interruzione per necessità tecniche per la circolazione dei mezzi d'opera in regime di interruzione per lavori, per lavori di lieve entità o di breve durata

oppure per altre esigenze tecniche.

La suddetta interruzione va limitata fra due stazioni limitrofe abilitate e può essere richiesta, con congruo anticipo, al dirigente movimento dell'una o dell'altra stazione.

Le modalità per la richiesta di interruzione, per la relativa concessione e per la ripresa della normale circolazione sono quelle previste per l'interruzione programmata con le seguenti particolarità:

- non occorre il programma dell'interruzione;
- nella richiesta di interruzione e nella relativa concessione previste dall'articolo 18.2.2., nonché nella comunicazione di cui alla *formula 30*, la dizione «COME DA PROGRAMMA N° DEL» va sostituita con la dizione «DALLE ORE ALLE ORE PER NECESSITÀ TECNICHE»;
- l'avviso verbale previsto dall'articolo 18.2.3. e la relativa comunicazione di cui alla *formula 30* devono essere limitati alla stazione limitrofa abilitata.

L'interruzione per necessità tecniche può essere richiesta e concessa anche per lavori nell'ambito di una stazione. In tali circostanze, non deve essere trasmesso alcun annuncio e i binari o i tratti di binario interrotti devono essere delimitati da enti facilmente individuabili (segnali di protezione, segnali di partenza, segnali bassi, deviatori, passaggi a livello, ecc...) in corrispondenza dei quali devono essere esposti i previsti segnali di fermata.

19. CIRCOLAZIONE A BINARIO UNICO SU LINEA A DOPPIO BINARIO NON BANALIZZATA

19.1. NORME GENERALI

La circolazione dei treni in senso opposto rispetto a quello per cui il binario è attrezzato è ammessa solo in caso di eventi improvvisi che impediscono il transito sul binario previsto, al fine di consentire ai treni già in circolazione (cioè già partiti dalla stazione di origine) di superare il tratto interessato dall'anormalità.

Pertanto, la circolazione a binario unico su linea a doppio binario non banalizzata (circolazione nei due sensi di marcia su un solo binario) può essere attivata dai dirigenti movimento per un fatto accidentale o per necessità di movimento (articolo 18.3.2. o 18.4.).

Le stazioni disabilitate e i bivi che si trovino sul tratto da esercitare a binario unico devono essere presenziati da dirigente movimento.

Quando fra le stazioni poste sul tratto esercitato a binario unico siano interrotte le telecomunicazioni, la circolazione dei treni deve essere arrestata.

19.2. ANNUNCIO ALLE STAZIONI

Il dirigente movimento interessato, a norma dell'articolo 18.3.2. per le interruzioni accidentali o dell'articolo 18.4. per le interruzioni per necessità di movimento, deve avvisare verbalmente il o i dirigenti movimento delle stazioni del tratto da esercitare a binario unico; quest'ultimi devono confermare con la comunicazione di cui alla *formula 30*, omettendo la dizione «COME DA PROGRAMMA N° DEL» e inserendo la dizione «TUTTI I TRENI PERCORRERANNO IL BINARIO PARI (O DISPARI)».

19.3. AVVISO AI POSTI INTERMEDI

I dirigenti movimento che inoltrano i treni sul binario illegale devono dare avviso del servizio a binario unico, con comunicazione registrata, ai posti intermedi presenziati interposti fino alla successiva stazione abilitata.

19.4. NORME PER L'INOLTRO DEI TRENI

La circolazione dei treni nei due sensi di marcia sul binario rimasto in esercizio deve essere regolata da stazione a stazione con il regime del blocco telefonico; la relativa prescrizione di movimento deve essere notificata ai soli treni circolanti nel senso illegale.

Per il primo treno percorrente il binario nel senso illegale, nelle comunicazioni registrate relative alla richiesta e alla concessione della via libera deve essere precisato: «SUL BINARIO ILLEGALE».

Sulle linee attrezzate con il blocco elettrico automatico è ammesso l'inoltro dei treni nel senso legale a distanza di blocco elettrico secondo le norme previste dall'Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco elettrico automatico.

Sul tratto esercitato a binario unico la successione dei treni nei due sensi di marcia sul binario rimasto in esercizio è disciplinata unicamente con le norme di cui sopra, in deroga alle norme previste dall'articolo 9., dal dirigente

movimento che inoltra i treni nel *sensu legale*.

19.5. CIRCOLAZIONE E AVVISI AI TRENI

19.5.1. Generalità

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, devono essere rispettate le velocità massime riportate nei documenti orario o nel Fascicolo linee. La velocità massima ammessa per i treni che percorrono il binario illegale è di 90 km/h.

I dirigenti movimento devono provvedere per la chiusura o la protezione degli eventuali passaggi a livello presenti sul tratto da esercitare a binario unico.

19.5.2. Avviso ai treni

Ai treni circolanti nel senso illegale sul tratto esercitato a binario unico devono essere notificate le seguenti prescrizioni di movimento:

- a) a tutti i treni, la partenza con il segnale disposto a via impedita o da binario sprovvisto di segnale con la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h sull'itinerario interessato;
- b) a tutti i treni, l'avviso della circolazione a binario unico (1);
- c) al primo treno, l'esposizione dell'apposito segnale di identificazione previsto dal Regolamento sui segnali (2);
- d) a tutti i treni, la marcia a vista specifica in corrispondenza degli eventuali passaggi a livello e le limitazioni previste per gli eventuali deviatoli in linea (articolo 4.5.) posti sul tratto esercitato a binario unico;
- e) ai treni che devono incontrare bivi presenziati da dirigente movimento, di fermare prima di impegnare i deviatoli dei bivi stessi (3). Il dirigente movimento che presenzia un bivio deve far proseguire i treni circolanti nel senso illegale con la prescrizione di movimento relativa alla partenza da binario sprovvisto di segnale;
- f) ai treni in arrivo dal binario illegale nelle stazioni sprovviste del segnale di protezione per tali provenienze, la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h in arrivo e la fermata nelle stazioni interessate (4).

Le suddette prescrizioni devono essere notificate di iniziativa e a cura dei dirigenti movimento delle stazioni che inoltrano i treni sul binario illegale e limitatamente alla successiva stazione.

Quando sull'unico binario rimasto in esercizio esistono rallentamenti e/o abbassamenti dei pantografi, spetta al dirigente movimento della stazione che inoltra i treni sul binario illegale notificare a questi treni le relative prescrizioni di movimento, a norma degli articoli 6.13.2. e 6.14.

19.5.3. Obblighi del dirigente movimento nelle stazioni sprovviste del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale

Nelle stazioni sprovviste del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale il dirigente movimento, prima di concedere la via libera telefonica per un treno circolante sul binario illegale, deve predisporre i deviatoli e gli altri enti in modo da assicurare, al treno proveniente dal binario illegale, il percorso fino a un binario di stazionamento incluso; tale percorso deve essere mantenuto libero da veicoli.

19.6. RIPRISTINO DEL SERVIZIO A DOPPIO BINARIO

Per la ripresa della normale circolazione a doppio binario devono essere osservate le norme previste dall'articolo 18.3.4. o 18.4.

Dopo la ripresa del servizio normale su entrambi i binari, deve essere mantenuto il regime del blocco telefonico per il primo treno in entrambi i sensi di marcia da non comunicare ai treni. Nelle comunicazioni registrate relative al primo treno inoltrato sul binario precedentemente interrotto deve essere precisato il binario stesso: «SUL BINARIO LEGALE».

Non è consentito inoltrare un treno sul binario riattivato senza attendere che il treno, a cui è stata concessa l'autorizzazione al movimento prima del termine dell'interruzione nello stesso senso di marcia sul binario illegale, sia giunto nella successiva stazione.

(1) Per interruzione binario dispari (o pari) viaggiate da a sul binario illegale.

(2) Esponete il segnale di identificazione del primo treno circolante sul binario illegale previsto dal RS.

(3) Fermate prima di impegnare i deviatoli di

(4) Marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h in arrivo e fermate a

20. MANUTENZIONE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

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 a esso adiacente fino alle seguenti distanze dalla più vicina rotaia di:
- 1,50 metri per linee con velocità non superiore a 140 km/h;
 - 1,55 metri per linee con velocità superiore a 140 km/h e sino a 160 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 e di movimenti di manovra, in relazione al tipo di linea, alla natura del lavoro e alle attrezzature utilizzate, secondo le modalità previste dall'Istruzione per la protezione dei cantieri di lavoro.

Sugli eventuali binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori o dalle attività di cui sopra, anche se appartenenti ad altre linee, deve essere garantita l'assenza di circolazione dei treni e di movimenti di manovra, a meno che il confine tra l'area interessata dai lavori e i binari in esercizio non sia chiaramente individuato e reso percepibile alle persone presenti nell'area interessata dai lavori o dalle attività di cui sopra, eventualmente anche con idonee barriere rimovibili, poste almeno alle distanze di cui al precedente punto a).

21. GUASTO DEL BLOCCO ELETTRICO E DELLE TELECOMUNICAZIONI

21.1. GUASTO DEL BLOCCO ELETTRICO

21.1.1. Distanziamento dei treni

In caso di guasto del blocco elettrico, la circolazione dei treni deve essere regolata con il regime del blocco telefonico da stazione a stazione, salvo quanto di seguito indicato.

Sulle linee a doppio binario attrezzate con il blocco elettrico automatico, venendone a mancare il funzionamento, i treni possono essere distanziati con la marcia a vista, secondo le modalità previste dall'Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco elettrico automatico.

21.1.2. Avviso ai posti intermedi

Del mancato funzionamento del blocco elettrico (automatico o conta assi) devono essere avvisati i posti intermedi secondo le modalità previste dalle Istruzioni per l'esercizio con sistemi di blocco elettrico.

21.1.3. Avviso ai treni

Il dirigente movimento che autorizza il movimento di un treno in regime di blocco telefonico per guasto del blocco elettrico, soddisfatti gli obblighi di competenza, deve notificare al treno l'avviso del guasto del blocco elettrico e, quando occorre, le prescrizioni di movimento riguardanti la partenza con il segnale disposto a via impedita (o da binario sprovvisto di segnale di partenza).

Sulle linee attrezzate con il blocco elettrico automatico il dirigente movimento deve notificare al treno anche le seguenti prescrizioni di movimento:

- di non tener conto dei segnali di blocco intermedi permissivi comunque disposti, salvo quelli che proteggono i passaggi a livello e quelli disposti a via impedita con lettera «P» accesa a luce lampeggiante;
- di osservare la marcia a vista specifica in corrispondenza dei passaggi a livello protetti dai segnali di blocco intermedi permissivi superati a via impedita o spenti;
- di osservare le cautele di cui all'articolo 35.2.3. del Regolamento sui segnali superando i segnali di blocco intermedi permissivi disposti a via impedita con lettera «P» accesa a luce 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 di cui all'articolo 35.3.2. del Regolamento sui segnali superando i segnali di protezione e/o di partenza della località stessa disposti a via impedita con lettera «P» accesa a luce fissa o lampeggiante.

Sulle linee attrezzate con il regime del blocco elettrico conta assi il dirigente movimento deve notificare al treno anche la prescrizione di movimento di rispettare ugualmente tutti i segnali sulla tratta dove il blocco elettrico non funziona.

21.2. GUASTO DELLE TELECOMUNICAZIONI

In caso di guasto delle telecomunicazioni e, comunque, in caso di impossibilità di utilizzare i mezzi a disposizione, il personale del Gestore dell'Infrastruttura e quello 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; in caso contrario, la circolazione dei treni deve essere arrestata.

22. SERVIZIO IN TEMPO DI NEVE E GELO

22.1. GENERALITÀ

Per lo svolgimento del servizio in tempo di neve e devono essere emanate specifiche disposizioni di carattere organizzativo da parte della competente Direzione del Gestore dell'Infrastruttura.

22.2. CIRCOLAZIONE DEL TRENO SPARTINEVE

Quando se ne manifesti la necessità, l'iniziativa per la richiesta di effettuazione del treno spartineve spetta alla competente struttura del Gestore dell'Infrastruttura.

Il treno spartineve deve:

- circolare come un treno straordinario a orario prestabilito o a orario libero, oppure circolare come un mezzo d'opera in regime di interruzione secondo le relative norme;
- essere scortato da un agente dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria.

La circolazione del treno spartineve deve essere regolata in modo che il treno stesso non incontri in linea altri treni circolanti sul binario adiacente, per evitare che quest'ultimi possano essere ostacolati dalla neve spostata e accumulata dal treno spartineve.

Nelle stazioni il treno spartineve deve essere fatto circolare su tutti i binari di circolazione, deve fermarsi prima di impegnare il primo deviatoio e transitare poi a passo d'uomo su ogni deviatoio al fine di evitare che la neve venga trascinata sui deviatoli stessi.

L'agente dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria di scorta al treno spartineve qualora accerti che, in conseguenza del lavoro svolto, un tratto di binario adiacente sia stato ingombro in misura tale da impedirne la circolabilità, deve darne immediato avviso, con comunicazione registrata, al dirigente movimento della successiva stazione.

22.3. ANNULLAMENTO DEI PERIODI DI DISABILITAZIONE E DI SOSPENSIONE

In caso di necessità, la competente struttura del Gestore dell'Infrastruttura può richiedere la limitazione o l'annullamento dei periodi di disabilitazione delle stazioni e/o di sospensione del servizio sulle linee.

23. RITARDI E ANORMALITÀ NELLA CORSA DEI TRENI

23.1. RITARDI E RECUPERI

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.

In caso di ritardi, la velocità di corsa dei treni può essere aumentata rispetto a quella assegnata dall'orario, senza superare i limiti previsti dalla Prefazione all'orario di servizio o imposti dalle speciali condizioni in cui avviene la corsa.

I dirigenti movimento, in relazione al servizio da espletare, devono tenersi informati sulla corsa dei treni. In particolare, i dirigenti movimento delle stazioni in cui devono aver luogo incroci o precedenze devono procurarsi le notizie occorrenti per le decisioni in merito a eventuali spostamenti.

23.2. ANORMALITÀ

23.2.1. Obblighi dei dirigenti movimento

I dirigenti movimento devono evitare per quanto possibile che i treni sostino ai segnali di protezione, provvedendo opportunamente, in caso di anormalità, a farli trattenere nelle stazioni limitrofe interessate, adottando le norme previste dall'articolo 6.12.

23.2.2. Lenta corsa di un treno

L'agente di condotta che si accorga di non poter mantenere la velocità assegnata dall'orario, deve darne avviso verbale al dirigente movimento della prima stazione che raggiunge, specificando la velocità con cui il treno proseguirà la corsa.

23.2.3. Arresto di un treno in linea

Quando si renda necessario l'arresto di un treno in linea, l'agente di condotta deve evitare, compatibilmente con la situazione in atto, di arrestare il treno in corrispondenza dei ponti o dei viadotti oppure all'interno delle gallerie. Tale arresto deve effettuarsi possibilmente in corrispondenza delle banchine viaggiatori delle stazioni e delle fermate.

23.2.4. Anormalità o irregolarità riguardanti la sicurezza

Quando l'agente di condotta o il personale di accompagnamento noti qualche anormalità o irregolarità che possa compromettere la sicurezza del proprio o di altri treni, salvo disposizioni particolari, deve arrestare il treno e provvedere possibilmente per l'eliminazione dell'anormalità.

Se questa non è eliminabile, o se trattasi di inconvenienti interessanti la sicurezza della circolazione o l'incolumità dei viaggiatori, l'agente di condotta, dopo aver adottato i provvedimenti e le cautele richiesti dalla situazione, deve al più presto avvisare, con comunicazione registrata, il dirigente movimento della successiva stazione.

23.2.5. Nulla osta del dirigente movimento

Nel caso di arresto di un treno in linea per inconvenienti diversi da quelli previsti dall'articolo 24. (investimento, richiesta di intervento del pronto soccorso sanitario, ecc...), il dirigente movimento della stazione limitrofa verso la quale il treno è diretto può ordinare verbalmente all'agente di condotta di non riprendere la corsa se non dopo suo esplicito nulla osta e riceverne conferma con comunicazione registrata (1).

Terminata la necessità, il dirigente movimento che aveva vincolato il treno deve autorizzare la ripresa della corsa con comunicazione registrata (2); tale autorizzazione deve essere integrata con la marcia a vista specifica in corrispondenza degli eventuali passaggi a livello e con le limitazioni previste per gli eventuali deviatoli in linea (articolo 4.5.) posti tra il treno fermo e il successivo segnale.

23.2.6. Anormalità nella corsa di un treno

L'agente di condotta che riscontri in un determinato tratto di linea anormalità nella corsa del proprio treno (salti, sobbalzi, sbandamenti, ecc...) di origine imprecisata, ma tali da far comunque ritenere possibile l'esistenza di un'anormalità al binario, deve arrestare subito il proprio treno e segnalare l'inconveniente, con comunicazione registrata, al dirigente movimento della successiva stazione.

Il dirigente movimento della successiva stazione, dopo aver adottato i necessari provvedimenti per i treni circolanti a seguito, deve autorizzare la ripresa della corsa del treno interessato secondo le norme previste dal Regolamento sui segnali.

Il dirigente movimento di cui sopra, qualora non reputi necessario arrestare la circolazione dei treni (articolo 6.12.) e in attesa dell'intervento dell'agente incaricato dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria, deve notificare, e far notificare dal dirigente movimento della stazione limitrofa, ai treni interessati la prescrizione di movimento di riduzione di velocità a 30 km/h, specificando il motivo della soggezione; la riduzione di velocità deve essere delimitata dal punto in cui avviene la notifica della prescrizione di movimento fino al primo cippo chilometrico o località di servizio posti oltre il termine del tratto in soggezione (3).

L'agente incaricato dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria, a seguito dell'avvenuto intervento sul

(1) Confermasi ripresa della corsa del treno da solo dopo ricevimento vostro nulla osta.

(2) Nulla osta ripresa della corsa treno da

(3) Non superate la velocità di 30 km/h da a (*cippo chilometrico o località di servizio*) per (*motivo*).

posto, dovrà notificare, con comunicazione registrata, ai dirigenti movimento delle stazioni limitrofe l'istituzione di un rallentamento per necessità improvvise (articolo 6.13.4.), sempre che non sia necessario un provvedimento più cautelativo; qualora non venga riscontrata alcuna anomalia, tale agente dovrà darne avviso (1), con comunicazione registrata, ai suddetti dirigenti movimento.

23.2.7. Rottura di una rotaia o slineamento di un binario

Nel caso in cui si riscontri la rottura di una rotaia o lo slineamento di un binario, la circolazione deve essere arrestata, salvo che l'agente dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria, intervenuto sul posto, abbia dato le necessarie istruzioni per l'eventuale inoltramento dei treni verso il tratto in soggezione, notificando, con comunicazione registrata, ai dirigenti movimento delle stazioni limitrofe l'istituzione di un rallentamento per necessità improvvise (articolo 6.13.4.).

23.2.8. Allagamento del binario

Il personale di linea, in caso di allagamento del binario sopra il piano del ferro, deve darne subito avviso, con comunicazione registrata, al dirigente movimento della stazione più vicina, precisando le progressive chilometriche fra cui è compresa la zona allagata e l'altezza dell'acqua sul piano del ferro.

L'agente di condotta che abbia rilevato l'allagamento del binario deve avvisare, con comunicazione registrata, il dirigente movimento della successiva stazione.

Il dirigente movimento che abbia ricevuto l'avviso di cui sopra deve notificare ai treni interessati la prescrizione di movimento relativa all'allagamento del binario, indicando la località di servizio (o la tratta), l'estensione e l'altezza dell'acqua sul piano del ferro (2).

L'agente di condotta, ricevuta tale prescrizione di movimento, deve valutare, in relazione al tipo di locomotiva, se il treno può proseguire la corsa, transitando comunque a velocità ridotta in corrispondenza del tratto allagato.

Dubitando che l'acqua possa penetrare o sia penetrata nei motori elettrici, deve disinserirli e regolarsi come per il caso di guasto della locomotiva.

23.2.9. Indebita presenza di persone o di animali di grossa taglia lungo la linea

L'agente di condotta che rilevi l'indebita presenza o l'attraversamento della sede ferroviaria da parte di persone o di animali di grossa taglia deve subito arrestare il proprio treno e segnalare l'anomalia, con comunicazione registrata, al dirigente movimento della successiva stazione, fornendo tutte le informazioni necessarie.

Tale segnalazione può essere effettuata, secondo le specifiche disposizioni emanate dalle Imprese Ferroviarie, anche a seguito del rilevamento in corso di viaggio di porte non correttamente chiuse e, quindi, riguardare la presunta caduta di viaggiatori dal treno.

Il dirigente movimento della successiva stazione, dopo aver adottato i necessari provvedimenti per gli altri treni in circolazione, deve autorizzare la ripresa della corsa del treno interessato secondo le norme previste dal Regolamento sui segnali.

Il dirigente movimento di cui sopra, qualora non reputi necessario arrestare la circolazione dei treni (articolo 6.12.) e fino alla comprovata libertà della sede ferroviaria, deve notificare, e far notificare dal dirigente movimento della stazione limitrofa, ai treni interessati la prescrizione di movimento di riduzione di velocità a 30 km/h e di emissione di ripetuti fischi nel percorrere il tratto interessato, specificando il motivo della soggezione; la riduzione di velocità deve essere delimitata dal punto in cui avviene la notifica della prescrizione di movimento fino al primo cippo chilometrico o località di servizio posti oltre il termine del tratto in soggezione (3).

Tali norme devono essere adottate anche nel caso di presenza lungo la linea di persone estranee all'esercizio ferroviario autorizzate per situazioni di emergenza.

All'agente di condotta può essere anche prescritto, in assenza del personale ferroviario competente, di segnalare, con comunicazione registrata, l'eventuale assenza di persone o di animali di grossa taglia sul tratto interessato. Qualora l'agente di condotta segnali, con comunicazione registrata, di non aver rilevato la presenza di persone o di animali di grossa taglia sul tratto interessato, il dirigente movimento potrà disporre per la cessazione della notifica della prescrizione di movimento.

(1) Nessuna anomalia riscontrata sulla tratta (*oppure*: sul binario dispari o pari; *sulle linee affiancate specificare*: della linea diretta o locale) fra e (*oppure*: a).

(2) Allagamento del binario fra e (*oppure*: a) con estensione di m; altezza dell'acqua sul piano del ferro di cm.

(3) Non superate la velocità di 30 km/h emettendo ripetuti fischi da a (*cippo chilometrico o località di servizio*) per (*motivo*).

23.2.10. Accesso all'intervia

Sulle linee a doppio binario e sulle linee affiancate nel caso in cui il personale di un treno fermo in linea deve recarsi, per motivi di servizio, nell'intervia, l'agente di condotta deve richiedere verbalmente l'autorizzazione al dirigente movimento della successiva stazione.

Il dirigente movimento, prima di autorizzare con comunicazione registrata l'accesso all'intervia (1), deve accertare la libertà del tratto di linea interessato e inibire l'inoltro dei treni dalla propria stazione.

L'agente di condotta dovrà poi notificare, con comunicazione registrata, al dirigente movimento il termine di ogni attività all'interno dell'intervia (2).

Qualora l'accesso all'intervia non sia svolto direttamente dall'agente di condotta, le Imprese Ferroviarie devono emanare specifiche disposizioni volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni tra l'agente di condotta e gli altri agenti dell'Impresa Ferroviaria incaricati di svolgere tale attività.

In ogni caso l'agente al quale viene concessa l'autorizzazione per l'accesso all'intervia deve adottare tutte le cautele a salvaguardia della propria incolumità.

Per l'accesso alle intervie nell'ambito delle località di servizio devono essere adottate le apposite norme previste dall'Istruzione per il servizio dei manovratori.

23.3. RETROCESSIONE

Un treno può retrocedere nella precedente stazione solo in casi eccezionali a seguito dell'autorizzazione, con comunicazione registrata, del dirigente movimento di quest'ultima (3).

Il dirigente movimento, prima di autorizzare la retrocessione, deve accertare la libertà del tratto di linea interessato, inibire l'inoltro dei treni dalla propria stazione tramite i segnali di partenza e provvedere per la chiusura o la protezione degli eventuali passaggi a livello presenti sul tratto interessato; deve inoltre attenersi alle eventuali disposizioni locali interessanti i punti singolari della linea e dare avviso della retrocessione, con comunicazione registrata, ai posti intermedi presenziati interposti.

Le stazioni disabilite e i bivi che si trovino sul tratto interessato dalla retrocessione di un treno devono essere presenziati da dirigente movimento.

Al treno devono essere notificate le prescrizioni di movimento relative alla marcia a vista specifica in corrispondenza degli eventuali passaggi a livello e alle limitazioni previste per gli eventuali deviatoli in linea (articolo 4.5.) interessati dal movimento del treno in retrocessione.

Sulle linee a doppio binario non banalizzate, nelle stazioni sprovviste del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale, il dirigente movimento, prima di autorizzare la retrocessione di un treno, deve predisporre i deviatoli e gli altri enti in modo da assicurare, al treno stesso, il percorso fino a un binario di stazionamento incluso; tale percorso deve essere mantenuto libero da veicoli.

Il movimento di retrocessione deve avvenire solo a condizione che la cabina di guida da cui viene eseguita la retrocessione si trovi in testa al treno nel senso del movimento stesso, rispettando le norme di frenatura e i limiti di velocità previsti dalla Prefazione all'orario di servizio; durante il movimento di retrocessione, il treno non deve comunque superare la velocità di 30 km/h, salvo riduzioni di velocità più restrittive dovute a prescrizioni di movimento notificate dal dirigente movimento o a prescrizioni tecniche stabilite dall'Impresa Ferroviaria.

Le specifiche modalità di circolazione del treno devono essere stabilite a cura delle Imprese Ferroviarie a valle di idonee analisi dei rischi. Il Sotto sistema di bordo deve essere inserito almeno in modalità «Manovra».

23.4. SPEZZAMENTO

Quando, per la rottura degli organi di attacco o per altra accidentalità, un treno si spezzi in linea, il personale della seconda parte del treno, o quello di linea, quando non sia riuscito a prendere accordi con quello della prima parte, deve proteggere immediatamente i veicoli come previsto dal Regolamento sui segnali.

Quando possano prendersi accordi con il personale della prima parte del treno e le condizioni degli organi di attacco lo permettano, le due parti del treno devono essere ricongiunte con le debite cautele.

(1) Autorizzo l'accesso all'intervia (*sulle linee affiancate specificare*: delimitata dai binari dispari e pari della linea diretta e/o locale) dalle ore alle ore; sui binari delimitanti l'intervia non sono previsti movimenti di veicoli.

(2) Alle ore è terminata ogni attività all'interno dell'intervia (*sulle linee affiancate specificare*: delimitata dai binari dispari e pari della linea diretta e/o locale).

(3) Autorizzo retrocessione treno fino al segnale di protezione di, di cui rispetterete le relative indicazioni (*oppure, sulle linee a doppio binario non banalizzate, nelle stazioni sprovviste del segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale*: fino al binario di stazionamento di).

Non potendo effettuarsi il ricongiungimento, l'agente di condotta deve richiedere soccorso secondo le modalità previste dall'articolo 24.3.

Il personale dei posti intermedi e quello di linea, quando si avvedono dello spezzamento di un treno, devono avvisare subito il dirigente movimento della successiva stazione nella direzione di corsa del treno.

Il dirigente movimento che per primo viene a conoscenza dello spezzamento di un treno deve subito darne avviso, con comunicazione registrata, al dirigente movimento della stazione limitrofa.

23.5. RICOGNIZIONI IN LINEA

Non riuscendo ad avere notizie di un treno atteso, oltre che ricorrere ad altri mezzi (su strada, ecc...), ci si può avvalere di un altro treno (ordinario, straordinario o supplementare) o di un mezzo d'opera per la ricognizione in linea del treno atteso, secondo le relative norme di circolazione.

Il treno o il mezzo d'opera in ricognizione può essere inoltrato a seguito del treno atteso oppure, sulle linee a doppio binario, sul binario attiguo.

Al treno o al mezzo d'opera in ricognizione deve essere notificata la prescrizione di movimento di riduzione di velocità a 30 km/h e di emissione di ripetuti fischi nel percorrere il tratto interessato per la ricognizione in linea del treno atteso (1).

23.6. CIRCOLAZIONE IN GALLERIA

L'agente di condotta, che in galleria abbia riscontrato cattive condizioni di respirabilità, deve fermare il treno nella prima stazione e avvisare il dirigente movimento interessato; quest'ultimo deve informare quello della stazione posta in precedenza alla galleria.

In mancanza di specifiche disposizioni, per non aggravare lo stato di inquinamento nella galleria, i dirigenti movimento delle stazioni limitrofe devono evitare temporaneamente l'inoltro dei treni e dei mezzi d'opera a trazione diesel o a vapore.

L'agente di condotta e il personale di stazione e di linea, che abbiano fondati motivi per considerare pericolose le condizioni di respirabilità all'interno di una galleria, devono subito provvedere per l'arresto dei treni che si dirigono verso di essa.

La circolabilità dei treni nella galleria potrà essere ripristinata solo dopo il benessere registrato dell'agente incaricato dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria.

23.7. MALORE DEGLI AGENTI DEL TRENO

L'improvvisa mancanza o il malore dell'agente di condotta che non possa essere sostituito deve considerarsi come caso di guasto della locomotiva per cui occorre richiedere soccorso (articolo 24.3.).

Nel caso di improvvisa mancanza o malore del capotreno che non possa essere sostituito, se trattasi di treno con viaggiatori, non è ammesso effettuare tale servizio.

Le Imprese Ferroviarie devono emanare specifiche disposizioni volte a disciplinare i provvedimenti da adottare dal proprio personale in caso di malore degli agenti del treno.

24. LOCOMOTIVE DI RISERVA - SOCCORSO AI TRENI

24.1. LOCOMOTIVE DI RISERVA E ALTRI MEZZI PER IL SOCCORSO

In determinate stazioni sono tenute a disposizione una o più locomotive di riserva, nonché altri mezzi (carro gru, carro soccorso, ecc...) da utilizzare per il soccorso ai treni, secondo quanto stabilito nelle condizioni che regolano l'accesso all'infrastruttura ferroviaria.

Per il soccorso ai treni possono essere utilizzati, oltre alle locomotive di riserva, anche altre locomotive e unità di trazione eventualmente disponibili, secondo quanto stabilito nelle condizioni di cui sopra.

Inoltre, allo scopo di facilitare la liberazione della linea, il soccorso ai treni può essere effettuato anche con i treni circolanti a seguito, purché non trattasi di treni che effettuano servizio merci.

(1) Non superate la velocità di 30 km/h emettendo ripetuti fischi da (località di servizio) a (località di servizio) per ricognizione in linea del treno

24.2. PREAVVISO DI SOCCORSO

Al verificarsi di inconvenienti che lascino presumere la necessità di dover richiedere soccorso, l'agente di condotta deve darne immediato preavviso verbale al dirigente movimento della stazione dove il treno si è fermato oppure, se il treno è fermo in linea, al dirigente movimento della successiva stazione, fornendo tutte le altre informazioni necessarie.

Il dirigente movimento che riceve tale preavviso deve darne tempestiva comunicazione al Responsabile Unità Circolazione, il quale deve attuare le specifiche disposizioni previste in caso di richiesta di soccorso, eccezione fatta per l'inoltro del convoglio soccorritore che, invece, dovrà essere effettuato o autorizzato dal dirigente movimento solo dopo il ricevimento dell'effettiva richiesta con comunicazione registrata.

L'agente di condotta che ha dato il preavviso verbale di soccorso, se la necessità permane, deve richiedere soccorso, con comunicazione registrata, entro 10 minuti dall'arresto del treno; in caso contrario, deve comunicare verbalmente la disdetta e l'eventuale riduzione di velocità relativa al successivo percorso.

Per la gestione delle emergenze (1) devono essere osservate le norme previste dal Piano di emergenza interno.

24.3. RICHIESTA DI SOCCORSO

La richiesta di soccorso, completa di tutti i dati (2), deve essere sollecitamente perfezionata, con comunicazione registrata, dall'agente di condotta al dirigente movimento della stazione dove il treno si è fermato oppure, se il treno è fermo in linea, al dirigente movimento della successiva stazione.

L'agente di condotta di un treno fermo in linea, dopo aver richiesto soccorso, deve provvedere all'esposizione, in un punto opportuno, di un segnale di fermata che servirà da orientamento per il convoglio soccorritore. Qualora tale incombenza non sia svolta direttamente dall'agente di condotta, le Imprese Ferroviarie devono emanare specifiche disposizioni volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni tra l'agente di condotta e gli altri agenti dell'Impresa Ferroviaria incaricati di svolgerla.

Fatta la richiesta di soccorso, ancorché venisse in seguito a cessarne il bisogno, il treno fermo in linea non deve più muoversi in nessuna direzione senza la specifica autorizzazione (3), con comunicazione registrata, del dirigente movimento al quale è stata fatta la richiesta; tale autorizzazione deve essere integrata con la marcia a vista specifica in corrispondenza degli eventuali passaggi a livello e con le limitazioni previste per gli eventuali deviatoi in linea (articolo 4.5.) posti tra il treno fermo e il successivo segnale.

Il dirigente movimento che ha ricevuto la richiesta di soccorso deve darne immediato avviso al Responsabile Unità Circolazione, specificando tutti i dati necessari, e attendere dallo stesso le modalità più idonee per l'effettuazione del soccorso; tali modalità devono essere comunicate verbalmente a cura del dirigente movimento all'agente di condotta del treno da soccorrere.

Il dirigente movimento che ha ricevuto la richiesta di soccorso di un treno fermo in linea deve avvisare quello della stazione limitrofa, dalla parte del treno da soccorrere, con la comunicazione registrata:

Formula 32: TRENO FERMO IN LINEA IN PROSSIMITÀ KM (se possibile, specificare anche il punto singolare più vicino), RICHIESTO SOCCORSO CON (locomotiva, carro soccorso, veicoli per trasbordo, ecc...)

e prendere con il dirigente movimento stesso gli eventuali accordi del caso.

24.4. INVIO DEL CONVOGLIO SOCCORRITORE

24.4.1. Generalità

Il soccorso di un treno fermo nell'ambito di una stazione deve essere effettuato tramite i movimenti di manovra del convoglio soccorritore.

Se il treno da soccorrere è fermo in linea, l'invio del convoglio soccorritore deve farsi soltanto di iniziativa del dirigente movimento al quale è stata rivolta la richiesta di soccorso, oppure a seguito della sua autorizzazione trasmessa al dirigente movimento della stazione limitrofa con la comunicazione registrata:

(1) Con il termine emergenze vengono individuate tutte quelle situazioni di pericolo grave, immediato e generalizzato su un determinato luogo che impongono l'adozione di particolari misure di intervento e di soccorso.

(2) Treno (numero), composto da (tipologia del materiale), ton. (massa del treno), fermo per (guasto locomotiva, svio, guasto alla linea aerea di contatto, ecc...) in prossimità km (se possibile, specificare anche il punto singolare più vicino; oppure: nella stazione di) occorre soccorso (aggiungendo, quando ne sia il caso: con locomotiva, carro soccorso, veicoli per trasbordo, ecc...).

(3) Nulla osta ripresa della corsa del treno da

Formula 33: AUTORIZZO INVIO CONVOGLIO SOCCORRITORE PER TRENO FERMO IN LINEA IN PROSSIMITÀ KM

Al convoglio soccorritore devono essere notificate, dal dirigente movimento che lo inoltra sul tratto ingombro, le necessarie istruzioni per il soccorso (1) e le eventuali prescrizioni di movimento riguardanti il tratto da percorrere (rallentamenti, riduzioni di velocità, ecc...).

Le stazioni disabilite e i bivi che si trovino sul tratto interessato dalla circolazione del convoglio soccorritore devono essere presenziati da dirigente movimento.

24.4.2. Invio del convoglio soccorritore a seguito del treno da soccorrere

Qualora il treno da soccorrere sia fermo nella sezione di blocco protetta dal segnale di partenza di una stazione, il dirigente movimento che invia il convoglio soccorritore a seguito del suddetto treno deve notificare al convoglio stesso, oltre a quanto previsto dall'articolo 24.4.1., le seguenti prescrizioni di movimento:

- la mancanza della via libera e la partenza con il segnale disposto a via impedita o da binario sprovvisto di segnale con la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h fino al segnale di fermata di orientamento del treno da soccorrere, arrestandosi prima di accostare al treno (2);
- la marcia a vista specifica in corrispondenza dei passaggi a livello e le limitazioni previste per i deviatoi in linea impresenziati (articolo 4.5.) protetti dal segnale di partenza, qualora ne ricorra il caso.

Qualora invece il treno da soccorrere sia fermo nella sezione di blocco protetta da un segnale di blocco intermedio, il dirigente movimento che invia il convoglio soccorritore a seguito del suddetto treno deve notificare al convoglio stesso quanto previsto dall'articolo 24.4.1.; il dirigente movimento della stazione verso la quale il convoglio soccorritore è diretto dovrà poi notificare al convoglio stesso le seguenti prescrizioni di movimento:

- l'autorizzazione al superamento del segnale di blocco intermedio con la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h fino al segnale di fermata di orientamento del treno da soccorrere, arrestandosi prima di accostare al treno (3);
- la marcia a vista specifica in corrispondenza degli eventuali passaggi a livello e le limitazioni previste per gli eventuali deviatoi in linea impresenziati (articolo 4.5.) protetti dal segnale di blocco intermedio.

24.4.3. Invio del convoglio soccorritore incontro al treno da soccorrere

Qualora il convoglio soccorritore deve essere inoltrato incontro al treno da soccorrere, il dirigente movimento che lo inoltra deve notificare al convoglio stesso, oltre a quanto previsto dall'articolo 24.4.1., le seguenti prescrizioni di movimento:

- la mancanza della via libera e la partenza con il segnale disposto a via impedita o da binario sprovvisto di segnale con la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h fino al segnale di fermata di orientamento del treno da soccorrere, arrestandosi prima di accostare al treno (2);
- l'esonero dal rispetto degli eventuali segnali di blocco intermedi comunque disposti (4) posti tra la propria stazione e il treno da soccorrere;
- la marcia a vista specifica in corrispondenza degli eventuali passaggi a livello e le limitazioni previste per gli eventuali deviatoi in linea impresenziati (articolo 4.5.) posti tra la propria stazione e il treno da soccorrere.

24.4.4. Soccorso con treno circolante a seguito

Nel caso in cui l'invio del convoglio soccorritore sia effettuato con un treno circolante a seguito e lo stesso non sia ancora partito dalla precedente stazione, il dirigente movimento deve ordinare al treno stesso di rendersi vuoto (5) e utilizzare il convoglio per il soccorso, adottando le norme previste dall'articolo 24.4.2.; in casi eccezionali, è ammesso effettuare il soccorso di un treno fermo in linea con un treno circolante a seguito senza renderlo vuoto. Qualora invece il treno circolante a seguito sia già partito dalla precedente stazione, il dirigente movimento della stazione verso la quale il treno è diretto può ordinare al treno stesso di effettuare il soccorso al treno fermo in

(1) Soccorrete treno fermo in linea tra e in prossimità km [oppure: a; sulle linee a doppio binario specificare: sul binario di sinistra (o legale), oppure di destra (o illegale); sulle linee affiancate specificare: della linea diretta o locale], formando con lo stesso un unico convoglio.

(2) Non esiste via libera. Partite da con il segnale di partenza disposto a via impedita (oppure: Partite da da binario sprovvisto di segnale di partenza) con la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h fino al segnale di fermata di orientamento del treno da soccorrere, dove vi arresterete prima di accostarvi al treno.

(3) Proseguite la marcia dal segnale di PBA n° disposto a via impedita con la marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h fino al segnale di fermata di orientamento del treno da soccorrere, dove vi arresterete prima di accostarvi al treno.

(4) Da al treno da soccorrere non tenete conto dei segnali di blocco intermedi comunque disposti.

(5) A rendete vuoto vostro treno.

linea, purché la lunghezza complessiva del convoglio da formare (treno che ha richiesto soccorso più treno circolante a seguito) sia inferiore alla lunghezza delle banchine delle stazioni e delle fermate in cui deve essere ancora svolto il servizio viaggiatori; in caso contrario, al treno circolante a seguito deve essere anche ordinato di rendersi vuoto in una stazione o fermata precedente al treno fermo in linea. In entrambi i casi, non è ammessa la retrocessione e, nella prima stazione utile, si potrà provvedere al disaccoppiamento dei due treni per l'adozione dei necessari provvedimenti.

In casi eccezionali, non potendo rendere vuoto il treno circolante a seguito, è ammesso comunque l'utilizzo di tale treno per il soccorso, purché nelle stazioni e nelle fermate interessate ciascun treno sia posto completamente in banchina prima di svolgervi il servizio viaggiatori.

24.4.5. Avviso ai posti intermedi

Dell'invio del convoglio soccorritore in linea devono essere avvisati, con comunicazione registrata, i posti intermedi secondo le modalità previste per i treni straordinari a orario prestabilito.

24.5. RIPRESA DELLA CORSA

L'autorizzazione per la ripresa della corsa dell'intero convoglio deve essere richiesta verbalmente, dall'agente di condotta che aveva richiesto soccorso, al dirigente movimento al quale era stata fatta la richiesta di soccorso; quest'ultimo, espletati gli opportuni accertamenti, deve autorizzarla secondo le modalità previste dall'articolo 24.3.

In caso di soccorso con un treno circolante a seguito, il dirigente movimento, in accordo con il Responsabile Unità Circolazione, può stabilire, dopo averne valutata l'opportunità, di far proseguire l'intero convoglio oltre la prima stazione; in tal caso, deve adottare le norme previste dall'articolo 14.2., provvedendo alla soppressione di uno dei due treni.

25. DISABILITAZIONE E IMPRESEZIAMENTO DELLE STAZIONI - SOSPENSIONE DEL SERVIZIO SULLE LINEE

25.1. STAZIONI DISABILITATE

Le stazioni possono essere disabilitate dal servizio movimento. La disabilitazione può essere disposta con programma oppure accidentale.

Durante la disabilitazione le stazioni possono essere impegnate dai treni con o senza fermata, ma non possono effettuarsi incroci, precedenza e manovre.

Perché una stazione possa essere disabilitata devono essere soddisfatte, per tutto il periodo di disabilitazione, le seguenti condizioni:

- 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 i fermascambi di sicurezza;
- b) sulle linee a semplice binario e sulle linee a doppio binario banalizzate, gli impianti devono consentire l'inversione del blocco elettrico automatico o la presa di senso del blocco elettrico conta assi tra le stazioni limitrofe abilitate.

I segnali fissi di una stazione disabilitata sono disposti normalmente a via impedita e, all'occorrenza, devono essere manovrati a via libera dall'agente di guardia.

I suddetti segnali possono essere mantenuti normalmente a via libera quando si verificano tutte le seguenti condizioni:

- i segnali stessi non proteggono anche passaggi a livello;
- non si devono proteggere attraversamenti a raso a uso dei viaggiatori.

Per la disabilitazione della stazione, il dirigente movimento, prima di lasciare il servizio, deve provvedere per l'osservanza delle condizioni di cui sopra, per la custodia delle chiavi previste in base alle disposizioni locali e per i necessari accertamenti relativi agli itinerari. Egli deve inoltre trasmettere ai dirigenti movimento delle stazioni limitrofe gli elementi sulla situazione della circolazione che a questi non siano noti e che interessino il servizio da svolgere durante il periodo di disabilitazione. Il dirigente movimento può lasciare il servizio dopo la partenza o il transito dei treni per i quali la stazione risulti abilitata.

Durante la disabilitazione, salvo le eccezioni ammesse dall'articolo 25.3., 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 dai dirigenti movimento delle stazioni limitrofe.

25.2. DISABILITAZIONI PROGRAMMATE

Le disabilità programmate per le singole stazioni devono risultare in un apposito quadro del Fascicolo linee, riportante l'indicazione dell'ora di inizio e di termine di ciascun periodo, nonché dei treni compresi in tali periodi. Una stazione deve essere considerata disabilitata anche per i treni straordinari compresi fra quelli che delimitano l'inizio e la fine della disabilitazione; per i treni straordinari che immediatamente precedono o seguono quelli delimitanti l'intervallo della disabilitazione, la stazione, salvo contrario avviso, deve essere sempre considerata abilitata.

25.3. STAZIONI IMPRESENZIATE

Per le disabilità delle stazioni, la presenza dell'agente di guardia non è necessaria, ai fini della circolazione dei treni, quando si verificano tutte le seguenti condizioni:

- nella stazione non occorra provvedere alla manovra dei segnali fissi o delle barriere dei passaggi a livello;
- i veicoli eventualmente in sosta si trovino sui binari indipendenti da quelli di corsa;
- i segnali fissi siano muniti della lettera «P» luminosa prevista dal Regolamento sui segnali.

Per quanto sopra, l'impresenziamento programmato è ammesso solo per le stazioni poste sulle linee attrezzate con il blocco elettrico automatico.

25.4. DISABILITAZIONI E IMPRESEZIAMENTI ACCIDENTALI

Per cause di forza maggiore, un dirigente movimento può disporre per la disabilitazione accidentale della propria stazione purché sussistano le condizioni previste dall'articolo 25.1. e, per l'impresenziamento, quelle previste dall'articolo 25.3.

In tal caso, il dirigente movimento della stazione da disabilitare deve avvisare verbalmente i dirigenti movimento delle stazioni limitrofe, specificando l'ultimo treno presenziato per ciascun senso di marcia e, prima di lasciare il servizio, deve ottenere la conferma dei dirigenti movimento delle stazioni limitrofe con la comunicazione registrata:

Formula 34: INTESO STAZIONE DI DISABILITATA (occorrendo: E IMPRESEZIATA) PER TRENI SEGUENTI TRENO

Quanto sopra deve essere applicato anche per le disabilità di carattere eccezionale disposte dalla competente struttura del Gestore dell'Infrastruttura.

Le precedenze d'orario che sarebbero dovute avvenire nella stazione accidentalmente disabilitata devono essere regolate dal dirigente movimento della precedente stazione limitrofa, nel senso di marcia dei treni interessati.

Nel caso in cui la stazione accidentalmente disabilitata sia sede di 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 del dirigente movimento della precedente stazione, nel senso di marcia del treno interessato; tale treno deve essere sostituito con un opportuno treno straordinario, anche a orario libero. Finché sussiste il vincolo di incrocio nella stazione accidentalmente disabilitata, i dirigenti movimento delle stazioni limitrofe non possono inoltrare verso di essa i treni interessati.

25.5. AVVISO AI TRENI

Della disabilitazione di una stazione, quando non è riportata nell'apposito quadro del Fascicolo linee, devono esserne avvisati i treni interessati con apposita prescrizione di movimento (1). L'avviso deve essere dato a cura dei dirigenti movimento delle stazioni limitrofe.

Dell'eventuale impresenziamento di una stazione provvista di segnali fissi muniti della lettera «P» luminosa devono esserne avvisati i treni interessati con apposita prescrizione di movimento (2) solo quando occorra notificare ai treni stessi le prescrizioni di movimento relative ad anomalie interessanti anche la stazione impresenziata (mancato funzionamento del blocco elettrico automatico, ecc...).

25.6. SEGNALI FISSI DISPOSTI A VIA IMPEDITA

In caso di arresto del treno a un segnale fisso disposto a via impedita di una stazione disabilitata (oppure disabilitata e impresenziata), devono essere osservate le modalità previste dal Regolamento sui segnali e dalle

(1) Stazione di disabilitata.

(2) Stazione di disabilitata e impresenziata.

Istruzioni di servizio.

25.7. RIABILITAZIONE

25.7.1. Ripresa del servizio dopo un periodo di disabilitazione

Il dirigente movimento che prende servizio dopo un periodo di disabilitazione programmata o accidentale, oppure anche dopo un periodo di sospensione che segua la disabilitazione, deve avvisare verbalmente i dirigenti movimento delle stazioni limitrofe.

I dirigenti movimento delle stazioni limitrofe devono confermare con la comunicazione registrata:

Formula 35: INTESO STAZIONE DI RIABILITATA. TRENO (ultimo treno arrivato dalla parte della stazione disabilitata) GIUNTO. TRENO (ultimo treno inviato verso la stazione disabilitata) PARTITO ORE

Tale conferma deve essere completata con i necessari avvisi sulle variazioni della circolazione verificatesi durante il periodo di disabilitazione che interessino il servizio ancora da svolgere (spostamenti di incroci o di precedenza, effettuazione di treni straordinari e supplementari, soppressione di treni, istituzione di rallentamenti, ecc...).

Il dirigente movimento che ha ripreso servizio, dopo aver ricevuto la suddetta conferma e dopo aver disposto, se necessario, i segnali di protezione a via impedita, deve considerare la propria stazione riabilitata al servizio movimento.

25.7.2. Prolungamento del periodo di abilitazione

Il dirigente movimento, che prolunghi il periodo di abilitazione oltre l'ora prevista o che riabiliti una stazione in un periodo non programmato, deve darne avviso verbale ai dirigenti movimento delle stazioni limitrofe e deve prendere le misure atte a evitare che l'agente di condotta 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 dall'agente di condotta in caso di ricevimento su un binario non di corsa.

25.8. SOSPENSIONE DEL SERVIZIO SULLE LINEE

Sulle linee possono essere previsti determinati periodi di sospensione durante i quali non circolano treni, le stazioni e i posti intermedi sono di regola impresenziati e i passaggi a livello restano in posizione di apertura; tali periodi sono riportati nel Fascicolo linee.

I dirigenti movimento possono lasciare il servizio solo dopo che gli ultimi treni che precedono il periodo di sospensione siano partiti o transitati dalla propria stazione.

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 i fermascambi di sicurezza.

In caso di interruzione programmata nel periodo di sospensione, la predisposizione dei deviatori delle stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario o delle stazioni di diramazione deve essere specificata, secondo le necessità contingenti, nel relativo programma dell'interruzione.

Il termine del periodo di sospensione deve essere stabilito in modo che il dirigente movimento, se ricorre il caso, 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 agli impianti secondo quanto previsto dall'Istruzione per il servizio dei deviatori.

25.9. VISITA DOPO UN PERIODO DI IMPRESEZIAMENTO

Dopo un periodo di impresenziamento, nelle stazioni abilitate e in quelle disabilitate deve essere eseguita la visita agli impianti secondo quanto previsto dall'Istruzione per il servizio dei deviatori.

ALLEGATI

DETERMINAZIONE DELLE PRECEDENZE D'ORARIO

1. DETERMINAZIONE DELLE PRECEDENZE D'ORARIO

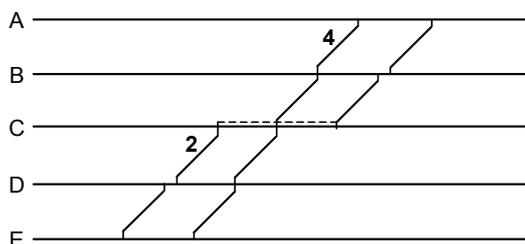
Per la determinazione e l'indicazione delle precedenze negli orari dei treni devono osservarsi le seguenti norme. Le precedenze d'orario vengono indicate, nell'orario del treno che cede il passo, ponendo fra parentesi il numero del treno che prende il passo.

1.1. PRECEDENZE RELATIVE AI TRENI ORDINARI O STRAORDINARI COMPRESI NELL'ORARIO DI SERVIZIO

Nella stazione C il treno 2 cede il passo e 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.



1.2. PRECEDENZE RELATIVE AI TRENI STRAORDINARI NON COMPRESI NELL'ORARIO DI SERVIZIO

Quando il treno 4 è uno straordinario non compreso nell'Orario di servizio, per il treno stesso si pratica l'annotazione: «Treno 4 precede da C treno 2».

Quando il treno 2 è uno straordinario non compreso nell'Orario di servizio, per il treno stesso si indica la precedenza del treno 4.

DETERMINAZIONE DEGLI INCROCI D'ORARIO E DI FATTO

1. DETERMINAZIONE DEGLI INCROCI D'ORARIO

Per la determinazione e l'indicazione degli incroci negli orari dei treni devono osservarsi le seguenti norme.

Gli incroci d'orario vengono indicati, nell'orario dei treni soggetti a vincolo di incrocio, con il numero del treno incrociante.

Gli incroci d'orario, senza la fermata del treno che arriva per ultimo, vengono indicati nell'orario di questo treno ponendo fra parentesi il numero dei treni che esso incrocia senza fermata.

1.1. INCROCI RELATIVI AI TRENI ORDINARI O STRAORDINARI COMPRESI NELL'ORARIO DI SERVIZIO

1.1.1. Stazione intermedia del percorso di due treni sul semplice binario (figura 1)

Nella stazione intermedia C si indica l'incrocio nell'orario dei treni 1 e 2 qualunque sia l'intervallo di tempo esistente fra l'ora di arrivo o di transito dell'uno e l'ora di partenza o di transito dell'altro.

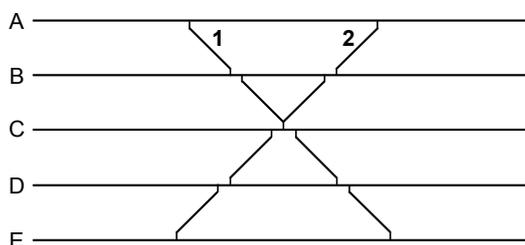


Figura 1

1.1.2. Stazione di origine o di termine corsa di uno dei treni, stazione di diramazione o di passaggio dal doppio al semplice binario (figure da 2 a 7)

a) Stazione C intermedia del treno 1 e di origine del treno 2.

Si indica al treno 2 l'incrocio con il treno 1 solo quando fra l'ora di arrivo o di transito del treno 1 e l'ora di partenza del treno 2 intercorre un intervallo non superiore a 60 minuti.

Nessuna indicazione di incrocio al treno 1.

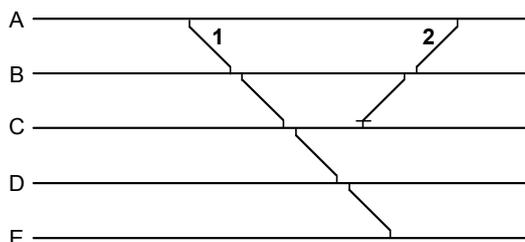


Figura 2

b) Stazione C di termine corsa del treno 1 e intermedia del treno 2.

Si indica al treno 2 l'incrocio con il treno 1 solo quando fra l'ora di arrivo del treno 1 e l'ora di partenza o di transito del treno 2 intercorre un intervallo non superiore a 60 minuti.

Nessuna indicazione di incrocio al treno 1.

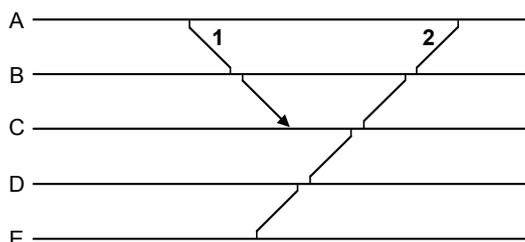


Figura 3

c) Stazione C di termine corsa del treno 1 e di origine del treno 2.

Si indica al treno 2 l'incrocio con il treno 1 solo quando fra l'ora di arrivo del treno 1 e l'ora di partenza del treno 2 intercorre un intervallo non superiore a 60 minuti.

Nessuna indicazione di incrocio al treno 1.

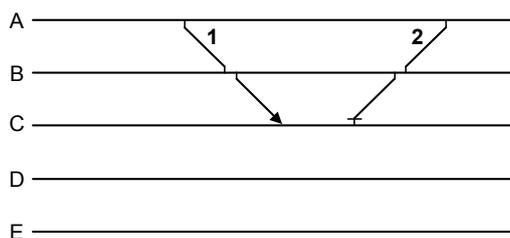


Figura 4

d) Stazione C di diramazione, il treno 1 prosegue per la linea diramata e il treno 2 percorre la linea principale (o viceversa).

Si indica al treno 2 l'incrocio con il treno 1 solo quando fra l'ora di arrivo o di transito del treno 1 e l'ora di partenza o di transito del treno 2 intercorre un intervallo non superiore a 60 minuti.

Nessuna indicazione di incrocio al treno 1.

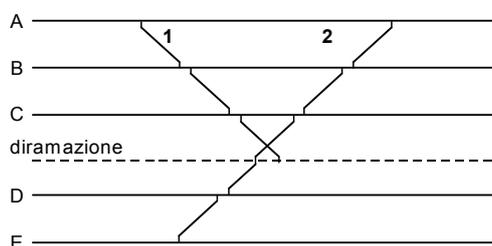


Figura 5

e) Stazione C di passaggio dal doppio al semplice binario, il treno 1 proviene dal semplice e il treno 2 dal doppio.

Si indica al treno 2 l'incrocio con il treno 1 solo quando fra l'ora di arrivo o di transito del treno 1 e l'ora di partenza o di transito del treno 2 intercorre un intervallo non superiore a 60 minuti.

Nessuna indicazione di incrocio al treno 1.

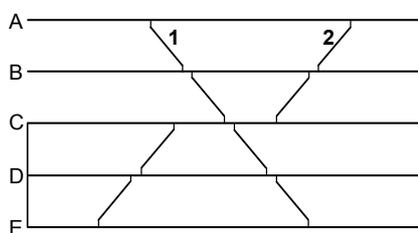


Figura 6

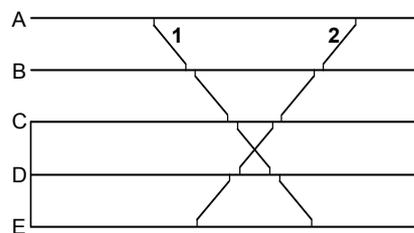


Figura 7

1.2. UNICITÀ DELLA SEDE DI INCROCIO

Quando più tratte a doppio binario sono intercalate in una linea a semplice binario o viceversa, l'incrocio fra i treni 1 e 2 si indica una sola volta.

Ad esempio, nel caso della figura 8, nella stazione D si indica al treno 2 l'incrocio con il treno 1 solo quando fra l'ora di arrivo o di transito del treno 1 e l'ora di partenza o di transito del treno 2 intercorre un intervallo non superiore a 60 minuti.

L'indicazione di incrocio non va ripetuta nella stazione B anche quando intercorre, pure in B, un intervallo non superiore a 60 minuti.

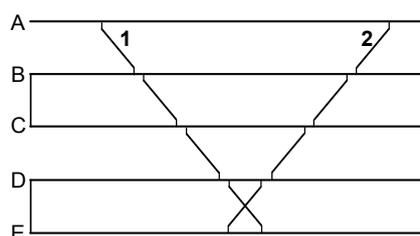


Figura 8

1.3. INCROCI RELATIVI AI TRENI STRAORDINARI NON COMPRESI NELL'ORARIO DI SERVIZIO

Per l'indicazione degli incroci ai treni straordinari non compresi nell'Orario di servizio valgono le stesse norme previste dai precedenti articoli 1.1. e 1.2.

Per gli incroci che, secondo le norme, dovrebbero essere indicati ai treni incrocianti compresi nell'Orario di servizio, vengono riportate apposite annotazioni nell'ordine di movimento con cui si emana l'orario del treno straordinario. Tali annotazioni valgono anche per indicare che anche i treni incrocianti compresi nell'Orario di servizio sono soggetti al vincolo di incrocio con il treno straordinario di cui si emana l'orario.

Invece gli incroci che, secondo le norme, devono essere indicati solo al treno straordinario di cui si emana l'orario (e non ai treni incrocianti compresi nell'Orario di servizio) vengono indicati nell'ordine di movimento con doppia sottolineatura; tali incroci, pertanto, non devono essere indicati ai treni incrocianti compresi nell'Orario di servizio.

2. DETERMINAZIONE DEGLI INCROCI DI FATTO

Indipendentemente dagli incroci d'orario, in una stazione si determina 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 già previste dal precedente articolo 1.1.2. per gli incroci d'orario.

Tali situazioni possono determinarsi (vedasi le figure di cui al precedente articolo 1.1.2.):

- nella stazione di origine di un treno, per anticipo di corsa del medesimo o per ritardo del treno in senso opposto (figure 2 e 4);
- nella stazione di termine corsa di un treno, per ritardo dello stesso o per anticipo del treno in senso opposto (figure 3 e 4);
- nella stazione intermedia che, per limitazione di percorso, divenga di origine o di termine corsa di un treno (figure 2, 3 e 4);
- nella stazione di diramazione, per un treno da inviare sul tratto comune a semplice binario rispetto a un altro che ne provenga e sia diretto ad altra linea, nel caso di anticipo del primo o di ritardo del secondo (figura 5);
- nella stazione di passaggio dal doppio al semplice binario, per un treno da inoltrare sul semplice rispetto a un altro che ne provenga e che, per orario, avrebbe dovuto essere incrociato sul doppio, nel caso di anticipo del primo o di ritardo del secondo (figura 7).

DISPACCI CON INDIRIZZI CONVENZIONALI

Nella compilazione e nella trasmissione dei dispacci con indirizzi convenzionali, la parola «indirizzo» deve essere indicata con l'abbreviazione «IND.», seguita dalla lettera prevista dalla seguente tabella.

Se la disposizione riguarda contemporaneamente due diversi motivi per i quali sono previsti due distinti indirizzi, si deve emettere un solo dispaccio indicando le due lettere corrispondenti.

Lettera	Oggetto
A	Effettuazione e soppressione dei treni per servizio viaggiatori.
B	Effettuazione e soppressione dei treni NON per servizio viaggiatori.
C	Interruzione di circolazione per lavori all'armamento.
D	Interruzione di circolazione per lavori agli impianti di trazione elettrica.
E	Interruzione di circolazione per lavori agli apparati di sicurezza e di segnalamento.
F	Interruzione di circolazione per lavori agli impianti di telecomando e alle apparecchiature telefoniche.
G	Abbassamento dei pantografi.
H	Rallentamenti.

Per la determinazione dei destinatari dei dispacci, oltre a quelli previsti dal presente Regolamento, devono essere osservate le specifiche disposizioni emanate dalla competente Direzione del Gestore dell'Infrastruttura.

Le richieste riguardanti l'effettuazione e la soppressione dei treni, le interruzioni di circolazione, l'abbassamento dei pantografi e i rallentamenti, fatte dagli incaricati delle strutture interessate, devono essere inoltrate, nei modi d'uso, alla competente struttura del Gestore dell'Infrastruttura.

**MODULO 0181VL
 PROTOCOLLO DI CIRCOLAZIONE**

Mod. 0181VL

1
 Linea

CONCESSIONE DI VIA LIBERA													
Ricevuta richiesta di via libera							Accordata via libera						
Numero progr. dispari 1	Da 2	Dopo giunta mia stazione treno 3	Seguito treno 4	Chiedo inviare treno 5	Nominativo del richiedente 6	Ora e firma 7	A 8	Giunto vostra stazione treno 9	Via libera treno 10	Firma 11	Numero di codice 12	Ora e firma 13	Numero di controllo 14
											70		
											43		
											41		
											67		
											84		
											56		
											20		
											64		
											30		
											40		
											25		
											59		
											44		
											79		
											49		

