

The cover of the book features a detailed illustration. In the background, a steam locomotive is on the tracks, with a tall building and trees. In the foreground, a bronze statue of a man stands on a pedestal, gesturing towards a chariot pulled by two horses. The chariot contains a woman and a child. The scene is set in a lush, autumnal landscape with trees and a brick wall. The text is overlaid on the central part of the image.

**REGOLAMENTO**  
PER LA  
**CIRCOLAZIONE DEI TRENI**  
CON  
**DIRIGENTE UNICO**

FERROVIA  
CIRCVMESUVIANA

EDIZIONE 2010

- **Approvato dalla Direzione Generale M.C.T.C. –VI Direzione Centrale – Divisione 63 con nota n. 1950 del 30 maggio 1974.**
- **Aggiornamento approvato con nota n. 1741 (63) 4V-R del 21 luglio 1977 e n.2360 (63) 4V-R dell'11 maggio 1978.**
- **Aggiornato e modificato con le norme per il servizio ad Agente Solo da parte del personale di macchina come stabilito dall'O.d.S. n. 287 del 15/12/2003.**



## INDICE

<b><u>Abbreviazioni ricorrenti nel testo</u></b> .....	<b>pag</b>	<b>11</b>
<b>Art. 1 - <u>Disposizioni generali</u></b> .....	»	<b>12</b>
<b>Art. 2 - <u>Linee e treni</u></b> .....	»	<b>12</b>
comma 1 <u>Linee</u> .....	»	<b>12</b>
» 3 <u>Stazioni</u> .....	»	<b>12</b>
» 6 <u>Posti di Blocco intermedi</u> .....	»	<b>13</b>
» 7 <u>Bivi</u> .....	»	<b>13</b>
» 8 <u>Fermate</u> .....	»	<b>13</b>
» 9 <u>Assuntorie</u> .....	»	<b>13</b>
» 10 <u>Stazioni disabilite</u> .....	»	<b>13</b>
» 11 <u>Posti intermedi e posti di linea</u> .....	»	<b>13</b>
» 12 <u>Treni</u> .....	»	<b>13</b>
» 13 <u>Classificazione</u> .....	»	<b>14</b>
» 14 <u>Tradotte</u> .....	»	<b>14</b>
<b>Art. 3 - <u>Regimi di esercizio – Prescrizioni</u></b> .....	»	<b>14</b>
comma 1 <u>Dirigente Unico e Dirigente locale</u> .....	»	<b>14</b>
» 3 <u>Competenze del Dirigente Unico</u> ..	»	<b>14</b>
» 4 <u>Competenze del Dirigente Locale</u> .....	»	<b>15</b>
» 7 <u>Dispacci</u> .....	»	<b>15</b>
» 8 <u>Sistema di esercizio a D.U.</u> .....	»	<b>15</b>
» 9 <u>Regime di circolazione</u> .....	»	<b>16</b>
» 10 <u>Blocco telefonico</u> .....	»	<b>16</b>
» 11 <u>Blocco elettrico</u> .....	»	<b>19</b>
» 12 <u>Cedola orario</u> .....	»	<b>19</b>
» 13 <u>Prescrizioni di movimento</u> .....	»	<b>19</b>
» 14 <u>Prescrizioni ai treni</u> .....	»	<b>20</b>
<b>Art. 4 - <u>Itinerari e dispositivi di sicurezza</u></b> .....	»	<b>21</b>
comma 1 <u>Binario di ricevimento</u> .....	»	<b>21</b>
» 2 <u>Itinerario di arrivo</u> .....	»	<b>21</b>
» 4 <u>Itinerario di partenza</u> .....	»	<b>21</b>
» 5 <u>Itinerario di transito</u> .....	»	<b>21</b>
» 6 <u>Indipendenza</u> .....	»	<b>21</b>
» 7 <u>Itinerari deviati</u> .....	»	<b>21</b>

	»	8	<a href="#">Fermascambi di sicurezza</a> .....	<b>pag</b>	<b>22</b>
	»	9	<a href="#">Collegamento di sicurezza</a> .....	»	<b>22</b>
	»	11	<a href="#">Deviatoio in linea</a> .....	»	<b>22</b>
	»	12	<a href="#">Dispositivi di immobilizzazione degli scambi</a> .....	»	<b>23</b>
	»	13	<a href="#">Condizioni di sicurezza per i movimenti contemporanei</a> .....	»	<b>23</b>
	»	15	<a href="#">Disposizioni speciali</a> .....	»	<b>23</b>
<b>Art. 5</b>	-		<b><a href="#">Servizio scambi e segnali</a></b> .....	»	<b>23</b>
	comma	1	<a href="#">Visita agli impianti</a> .....	»	<b>23</b>
	»	2	<a href="#">Predisposizione e libertà degli itinerari</a> .....	»	<b>23</b>
	»	6	<a href="#">Manovra segnali fissi e movimenti di treni</a> .....	»	<b>24</b>
	»	9	<a href="#">Modifica di itinerari già predisposti</a> ..	»	<b>24</b>
	»	10	<a href="#">Guasto ai segnali</a> .....	»	<b>24</b>
<b>Art. 6</b>	-		<b><a href="#">Arrivo, partenza e percorso dei treni</a></b> .....	»	<b>24</b>
	comma	1	<a href="#">Velocità e rispetto dell'orario</a> .....	»	<b>25</b>
	»	7	<a href="#">Binario di ricevimento</a> .....	»	<b>26</b>
	»	9	<a href="#">Marcia a vista</a> .....	»	<b>26</b>
	»	10	<a href="#">Marcia a vista nelle stazioni</a> .....	»	<b>26</b>
	»	11	<a href="#">Ostacolo sul binario di ricevimento</a> .....	»	<b>27</b>
	»	13	<a href="#">Ostacolo prima del binario di ricevimento</a> .....	»	<b>27</b>
	»	14	<a href="#">Passaggi a livello</a> .....	»	<b>27</b>
	»	16	<a href="#">Arresto dei treni non aventi fermata</a> .....	»	<b>28</b>
	»	17	<a href="#">Soppressione delle fermate</a> .....	»	<b>28</b>
	»	18	<a href="#">Fermata facoltativa</a> .....	»	<b>28</b>
	»	19	<a href="#">Arresto della circolazione</a> .....	»	<b>28</b>
	»	20	<a href="#">Rallentamenti</a> .....	»	<b>29</b>
	»	23	<a href="#">Dispacci di giunto e partenza</a> .....	»	<b>29</b>
<b>Art. 7</b>	-		<b><a href="#">Manovre e stazionamento dei rotabili</a></b> .....	»	<b>30</b>
	comma	1	<a href="#">Manovre e loro protezione</a> .....	»	<b>30</b>
	»	5	<a href="#">Manovre non indipendenti in regime di blocco telefonico</a> .....	»	<b>30</b>
	»	7	<a href="#">Manovre non indipendenti in regime di blocco elettrico automatico</a> .....	»	<b>31</b>
	»	10	<a href="#">Manovre all'uscita</a> .....	»	<b>32</b>
	»	11	<a href="#">Manovre oltre il punto protetto dal segnale</a> .....	»	<b>32</b>
	»	12	<a href="#">Modalità di esecuzione delle manovre</a> .....	»	<b>32</b>
	»	15	<a href="#">Stazionamento dei rotabili</a> .....	»	<b>33</b>

<b>Art. 8</b>	-	<b><u>Precedenze</u></b> .....	<b>pag</b>	<b>33</b>
	comma	1 <a href="#">Precedenze normali ed anormali</a> .....	»	<b>33</b>
		» 2 <a href="#">Spostamento delle precedenze</a> .....	»	<b>33</b>
		» 3 <a href="#">Precedenze normali in regime di blocco telefonico</a> .....	»	<b>34</b>
		» 4 <a href="#">Precedenze normali in regime di blocco elettrico automatico</a> .....	»	<b>35</b>
		» 5 <a href="#">Precedenze normali in regime di blocco elettrico automatico con tracciato permanente</a> .....	»	<b>35</b>
		» 6 <a href="#">Precedenze normali in regime di blocco elettrico automatico con automatismo di ingresso e partenza treni</a> .....	»	<b>36</b>
		» 7 <a href="#">Precedenze anormali</a> .....	»	<b>36</b>
		» 8 <a href="#">Precedenze anormali in regime di blocco telefonico</a> .....	»	<b>36</b>
		» 9 <a href="#">Precedenze normali in regime di blocco elettrico automatico con tracciato permanente ed automatismo di ingresso e partenza treni</a> .....	»	<b>37</b>
		» 10 <a href="#">Precedenza anormale di un treno che doveva cedere il passo ad altro treno, in regime di blocco telefonico</a> .....	»	<b>37</b>
		» 11 <a href="#">Precedenza anormale di un treno che doveva cedere il passo ad altro treno, in regime di blocco elettrico automatico con o senza tracciato permanente od automatismo di ingresso e partenza treni</a> .....	»	<b>38</b>
<b>Art. 9</b>	-	<b><u>Incroci</u></b> .....	»	<b>38</b>
	comma	1 <a href="#">Incroci</a> .....	»	<b>38</b>
		» 2 <a href="#">Incroci normali</a> .....	»	<b>38</b>
		» 3 <a href="#">Spostamento degli incroci</a> .....	»	<b>39</b>
		» 4 <a href="#">Incroci normali in regime di blocco telefonico</a> .....	»	<b>39</b>
		» 5 <a href="#">Incroci normali in regime di blocco elettrico automatico</a> .....	»	<b>39</b>
		» 6 <a href="#">Incroci normali in regime di blocco elettrico automatico con automatismo di ingresso e partenza treni</a> .....	»	<b>39</b>
		» 7 <a href="#">Incroci anormali in regime di blocco telefonico</a> ...	»	<b>40</b>
		» 8 <a href="#">Incroci anormali in regime di blocco elettrico automatico</a> .....	»	<b>42</b>
		» 9 <a href="#">Incroci anormali in regime di blocco elettrico automatico con automatismo di ingresso e partenza treni</a> .....	»	<b>43</b>

	»	10	<a href="#">Regime di circolazione misto (a blocco telefonico ed a blocco elettrico automatico) su uno stesso tronco di dirigenza unico</a> .....	<b>pag</b>	<b>43</b>
<b>Art. 10</b>	-		<b><a href="#">Treni ordinari periodici</a></b> .....	»	<b>44</b>
		comma 1	<a href="#">Circolazioni previste dall'orario</a> .....	»	<b>44</b>
		» 3	<a href="#">Circolazioni non previste dall'orario</a> .....	»	<b>44</b>
<b>Art. 11</b>	-		<b><a href="#">Treni straordinari ad orario prestabilito</a></b> .....	»	<b>44</b>
		comma 1	<a href="#">Generalità</a> .....	»	<b>44</b>
		» 2	<a href="#">Richiesta di motrice e squadra</a> .....	»	<b>44</b>
		» 3	<a href="#">Orario diramato dagli Uffici Superiori</a> .....	»	<b>44</b>
		» 4	<a href="#">Annuncio</a> .....	»	<b>44</b>
		» 6	<a href="#">Conferme sulle linee a doppio binario</a> .....	»	<b>45</b>
		» 7	<a href="#">Conferme sulle linee a semplice binario</a> .....	»	<b>45</b>
		» 9	<a href="#">Mancanza di annuncio e conferme sulle linee a doppio binario</a> .....	»	<b>45</b>
		» 10	<a href="#">Mancanza di conferma su linea a semplice binario</a> .....	»	<b>46</b>
		» 12	<a href="#">Avviso ai posti intermedi e di linea</a> .....	»	<b>46</b>
		» 13	<a href="#">Segnalazione</a> .....	»	<b>46</b>
		» 14	<a href="#">Avvisi ai treni</a> .....	»	<b>46</b>
		» 16	<a href="#">Treni giornalieri</a> .....	»	<b>47</b>
<b>Art. 12</b>	-		<b><a href="#">Treni straordinari ad orario libero</a></b> .....	»	<b>47</b>
		comma 1	<a href="#">Generalità</a> .....	»	<b>47</b>
		» 2	<a href="#">Modalità di circolazione</a> .....	»	<b>47</b>
<b>Art. 13</b>	-		<b><a href="#">Treni supplementari</a></b> .....	»	<b>48</b>
		comma 1	<a href="#">Generalità</a> .....	»	<b>48</b>
		» 5	<a href="#">Segnalazione</a> .....	»	<b>48</b>
		» 6	<a href="#">Norma per la circolazione</a> .....	»	<b>48</b>
		» 8	<a href="#">Scambio dei materiali</a> .....	»	<b>48</b>
<b>Art. 14</b>	-		<b><a href="#">Soppressione, fusione e sostituzione treni</a></b> .....	»	<b>49</b>
		comma 1	<a href="#">Soppressione</a> .....	»	<b>49</b>
		» 5	<a href="#">Fusione</a> .....	»	<b>50</b>
		» 6	<a href="#">Sostituzione</a> .....	»	<b>50</b>
<b>Art. 15</b>	-		<b><a href="#">Motrici isolate e di rinforzo – Treni senza capotreno – Treni affidati al solo guidatore</a></b> .....	»	<b>50</b>
		comma 1	<a href="#">Motrici isolate</a> .....	»	<b>50</b>
		» 3	<a href="#">Motrici di rinforzo</a> .....	»	<b>50</b>
		» 4	<a href="#">Spinta sganciata in linea</a> .....	»	<b>51</b>
		» 8	<a href="#">Spinta nell'ambito di una stazione</a> .....	»	<b>51</b>

	»	9	<a href="#">Treni senza capotreno</a> .....	<b>pag</b>	<b>51</b>
<b>Art. 16</b>	-		<b><a href="#">Treni materiali e carrelli</a></b> .....	»	<b>52</b>
	comma	1	<a href="#">Treni materiali</a> .....	»	<b>52</b>
		»	2 <a href="#">Orario</a> .....	»	<b>52</b>
		»	5 <a href="#">Circolazione sul tratto di lavoro</a> .....	»	<b>52</b>
		»	9 <a href="#">Ricovero del treno M.L.</a> .....	»	<b>53</b>
		»	14 <a href="#">Norme specifiche per il treno M.L.</a> .....	»	<b>54</b>
		»	17 <a href="#">Carrelli</a> .....	»	<b>54</b>
		»	19 <a href="#">Circolazione in periodo di interruzione</a> .....	»	<b>54</b>
<b>Art. 17</b>	-		<b><a href="#">Interruzioni di circolazione e intervalli d'orario</a></b> .....	»	<b>55</b>
	comma	1	<a href="#">Norme generali</a> .....	»	<b>55</b>
		»	3 <a href="#">Programma di interruzione</a> .....	»	<b>55</b>
		»	5 <a href="#">Interruzione programmata della linea</a> .....	»	<b>55</b>
		»	6 <a href="#">Interruzione programmata di un binario su una linea a doppio</a> .....	»	<b>56</b>
		»	9 <a href="#">Limitazioni e divieti</a> .....	»	<b>56</b>
		»	12 <a href="#">Compiti degli agenti che utilizzano l'interruzione programmata</a> .....	»	<b>56</b>
		»	14 <a href="#">Riattivazione dopo un'interruzione programmata</a> .....	»	<b>56</b>
		»	17 <a href="#">Intervalli di orario</a> .....	»	<b>57</b>
		»	20 <a href="#">Interruzione accidentale della linea</a> .....	»	<b>58</b>
		»	22 <a href="#">Interruzione accidentale di un binario su una linea a doppio</a> .....	»	<b>58</b>
		»	23 <a href="#">Riattivazione dopo un'interruzione accidentale</a> ....	»	<b>58</b>
<b>Art. 18</b>	-		<b><a href="#">Circolazione a binario unico su linea a doppio binario</a></b> .....	»	<b>59</b>
	comma	1	<a href="#">Norme generali</a> .....	»	<b>59</b>
		»	3 <a href="#">Annuncio alle stazioni</a> .....	»	<b>59</b>
		»	4 <a href="#">Avviso ai posti intermedi</a> .....	»	<b>59</b>
		»	5 <a href="#">Norme per l'inoltro dei treni</a> .....	»	<b>59</b>
		»	6 <a href="#">Circolazione ed avviso ai treni</a> .....	»	<b>60</b>
<b>Art. 19</b>	-		<b><a href="#">Rapporto fra D.U. e posti di linea</a></b> .....	»	<b>60</b>
	comma	1	<a href="#">Posti di linea</a> .....	»	<b>60</b>
		»	2 <a href="#">Annuncio di cantieri collegati permanentemente</a> .....	»	<b>60</b>
		»	6 <a href="#">Annuncio di cantieri non collegati permanentemente</a> .....	»	<b>61</b>
		»	9 <a href="#">Inserimento del cantiere</a> .....	»	<b>61</b>
		»	10 <a href="#">Avviso ai posti collegati permanentemente</a> .....	»	<b>61</b>
		»	11 <a href="#">Mancata trasmissione degli avvisi</a> .....	»	<b>62</b>

	»	12	<a href="#">Informazioni</a> .....	<b>pag</b>	<b>62</b>
	»	13	<a href="#">Cantiere con protezione autonoma</a> .....	»	<b>62</b>
<b>Art. 20</b>	-		<b><a href="#">Guasto del blocco elettrico e delle telecomunicazioni – Pilotaggio</a></b> .....	»	<b>62</b>
	comma	1	<a href="#">Guasto del blocco elettrico</a> .....	»	<b>63</b>
	»	2	<a href="#">Guasto delle telecomunicazioni</a> .....	»	<b>63</b>
	»	3	<a href="#">Guasto del blocco elettrico e delle telecomunicazioni</a> .....	»	<b>63</b>
	»	4	<a href="#">Pilotaggio – Norme generali</a> .....	»	<b>63</b>
	»	6	<a href="#">Pilotaggio sulle linee a semplice binario</a> .....	»	<b>64</b>
	»	10	<a href="#">Pilotaggio su binario unico sulle linee a doppio</a> ...	»	<b>64</b>
	»	13	<a href="#">Guasto delle telecomunicazioni su linee esercitate con il blocco elettrico automatico efficiente</a> .....	»	<b>65</b>
<b>Art. 21</b>	-		<b><a href="#">Ritardi ed anomalità nella corsa dei treni</a></b> .....	»	<b>65</b>
	comma	1	<a href="#">Ritardi e recuperi</a> .....	»	<b>65</b>
	»	4	<a href="#">Anormalità</a> .....	»	<b>65</b>
	»	8	<a href="#">Retrocessione</a> .....	»	<b>66</b>
	»	14	<a href="#">Dimezzamento in linea</a> .....	»	<b>67</b>
	»	15	<a href="#">Spezzamento in linea</a> .....	»	<b>67</b>
	»	20	<a href="#">Intervento nelle stazioni</a> .....	»	<b>67</b>
	»	22	<a href="#">Ricognizioni in linea</a> .....	»	<b>68</b>
	»	24	<a href="#">Malori degli agenti di macchina</a> .....	»	<b>68</b>
<b>Art. 22</b>	-		<b><a href="#">Motrice od elettrotreno di riserva – Soccorso ai treni</a></b> .....	»	<b>68</b>
	comma	1	<a href="#">Motrice od elettrotreno di riserva</a> .....	»	<b>68</b>
	»	5	<a href="#">Invio del soccorso</a> .....	»	<b>69</b>
<b>Art. 23</b>	-		<b><a href="#">Impresenziamento totale e parziale delle stazioni</a></b> .....	»	<b>69</b>
	comma	1	<a href="#">Presenziamento</a> .....	»	<b>69</b>
	»	2	<a href="#">Impresenziamento totale e parziale delle stazioni</a> .....	»	<b>69</b>
<b>Art. 24</b>	-		<b><a href="#">Disabilitazione delle stazioni – Sospensione del servizio sulle linee</a></b> .....	»	<b>72</b>
	comma	1	<a href="#">Stazioni disabilite</a> .....	»	<b>72</b>
	»	4	<a href="#">Disabilitazioni programmate</a> .....	»	<b>72</b>
	»	7	<a href="#">Disabilitazioni accidentali</a> .....	»	<b>72</b>
	»	8	<a href="#">Avvisi ai treni</a> .....	»	<b>73</b>
	»	9	<a href="#">Riabilitazione</a> .....	»	<b>73</b>
	»	11	<a href="#">Temporanea abilitazione al movimento</a> .....	»	<b>73</b>
	»	12	<a href="#">Sospensione del servizio sulle linee</a> .....	»	<b>73</b>
	»	15	<a href="#">Riattivazione anticipata della circolazione</a> .....	»	<b>74</b>



	»	18	<a href="#">Riattivazione normale della circolazione</a> .....	<b>pag</b>	<b>74</b>
	»	19	<a href="#">Visita dopo un periodo di impresenziamento</a> .....	»	<b>74</b>
	»	20	<a href="#">Apertura e chiusura dell'esercizio</a> .....	»	<b>74</b>
	»	22	<a href="#">Circolazione treni materiali durante la sospensione</a> .....	»	<b>75</b>
<b>Art. 25</b>	-		<b><a href="#">Norme generali riguardanti i P.L.</a></b> .....	»	<b>75</b>
	comma	1	<a href="#">Definizione di passaggio a livello</a> .....	»	<b>75</b>
	»	7	<a href="#">Segnalatori ottico-acustici</a> .....	»	<b>75</b>
	»	8	<a href="#">Barriere</a> .....	»	<b>75</b>
	»	9	<a href="#">P.L. di stazione</a> .....	»	<b>75</b>
	»	10	<a href="#">P.L. di linea</a> .....	»	<b>76</b>
	»	12	<a href="#">Regimi di chiusura dei P.L.</a> .....	»	<b>76</b>
	»	13	<a href="#">Chiusura ad orario</a> .....	»	<b>76</b>
	»	15	<a href="#">Apertura esercizio</a> .....	»	<b>76</b>
	»	18	<a href="#">P.L. dotati di barriere e non protetti da segnali</a> ...	»	<b>77</b>
	»	19	<a href="#">P.L. dotati di barriere protetti da segnali</a> .....	»	<b>77</b>
	»	20	<a href="#">Anormalità degli impianti di P.L. dotati di barriere protetti da segnali</a> .....	»	<b>77</b>
	»	21	<a href="#">Chiusura esercizio</a> .....	»	<b>77</b>
	»	22	<a href="#">Interruzioni programmate e non programmate</a> ...	»	<b>77</b>
	»	23	<a href="#">Istruzioni</a> .....	»	<b>77</b>
<b>Art. 26</b>	-		<b><a href="#">Impianti gestiti da assuntori</a></b> .....	»	<b>77</b>
	comma	3	<a href="#">Deviatoi</a> .....	»	<b>78</b>
	»	6	<a href="#">Veicoli in stazionamento</a> .....	»	<b>78</b>
	»	7	<a href="#">Servizio ai treni</a> .....	»	<b>78</b>
	»	8	<a href="#">Arresto di un treno non avente fermata</a> .....	»	<b>79</b>
<b>Art. 27</b>	-		<b><a href="#">Marcia privilegiata – Regimi speciali di sicurezza</a></b> .....	»	<b>79</b>
	comma	1	<a href="#">Marcia privilegiata</a> .....	»	<b>79</b>
	»	3	<a href="#">Regimi speciali di sicurezza</a> .....	»	<b>79</b>

<b>Allegato I</b>	-	<b><u>Determinazione delle precedenze ad orario</u></b> .....	<b>pag</b>	<b>80</b>
		comma I <u>Precedenze relativa ai treni ordinari o straordinari compresi nell'orario generale di servizio</u> .....	»	<b>81</b>
		» II <u>Precedenze relativa ai treni straordinari non compresi nell'orario generale di servizio</u> .....	»	<b>81</b>
		» III <u>Treni che modificano l'orario di altri treni -Treni incompatibili</u> .....	»	<b>81</b>
<b>Allegato II</b>	-	<b><u>Determinazione degli incroci d'orario e di fatto</u></b> .....		<b>82</b>
		<b>Parte A - <u>Determinazione degli incroci d'orario</u></b> .....	»	<b>83</b>
		comma I <u>Incroci relativi ai treni ordinari o straordinari compresi nell'orario generale di servizio</u> .....	»	<b>83</b>
		» II <u>Incroci relativi ai treni straordinari non compresi nell'orario generale di servizio</u> .....	»	<b>85</b>
		» III <u>Treni che modificano l'orario di altri treni -Treni incompatibili</u> .....	»	<b>85</b>
		<b>Parte B - <u>Determinazione degli incroci di fatto</u></b> .....	»	<b>85</b>
<b>Allegato III</b>	-	<b><u>Istruzioni per l'esercizio con sistema di blocco elettrico automatico</u></b> .....	»	<b>86</b>
		Art. 1 <u>Generalità</u> .....	»	<b>87</b>
		» 2 <u>Tracciato Permanente ed Automatismo di Ingresso e Partenza Treni</u> .....	»	<b>88</b>
		» 3 <u>Segnali Permissivi (posti di blocco intermedi)</u> .....	»	<b>89</b>
		» 4 <u>Indicazione di occupazione e liberazione di una sezione di blocco</u> .....	»	<b>90</b>
		» 5 <u>Mancato funzionamento del blocco</u> .....	»	<b>91</b>
		<b>Parte A - <u>Circolazione su tronco a doppio binario</u></b> .....	»	<b>91</b>
		comma 1 <u>Stazione seguita da un P.B.I.</u> .....	»	<b>91</b>
		» 2 <u>Stazione seguita da altra stazione</u> .....	»	<b>91</b>
		» 3 <u>Stazione seguita da due o più P.B.I.</u> .....	»	<b>91</b>
		<b>Parte B - <u>Circolazione su linee a semplice binario</u></b> .....	»	<b>92</b>
		Art. 6 <u>Circolazione a binario unico su linee a doppio binario</u> .....	»	<b>92</b>
		» 7 <u>Linea ingombra</u> .....	»	<b>93</b>
		» 8 <u>Rapporto giornaliero - Chiamata operai</u> .	»	<b>93</b>

<b>Allegato IV</b>	- <b><u>Formule dei dispacci di movimento</u></b> .....	<b>pag</b>	<b>94</b>
	- <u>Via libera</u> .....	»	<b>94</b>
	- <u>Marcia a vista</u> .....	»	<b>94</b>
	- <u>Arresto circolazione</u> .....	»	<b>95</b>
	- <u>Giunto, partenza, transitato</u> .....	»	<b>95</b>
	- <u>Precedenze normali</u> .....	»	<b>95</b>
	- <u>Precedenze anormali</u> .....	»	<b>96</b>
	- <u>Incroci anormali</u> .....	»	<b>97</b>
	- <u>Effettuazione treni straordinari</u> .....	»	<b>98</b>
	- <u>Soppressione treni</u> .....	»	<b>98</b>
	- <u>Motrice di spinta</u> .....	»	<b>98</b>
	- <u>Interruzione programmata della circolazione</u> .....	»	<b>99</b>
	- <u>Interruzione accidentale della circolazione</u> .....	»	<b>99</b>
	- <u>Soccorso</u> .....	»	<b>99</b>
	- <u>Impresenziamento e presenziamento</u> .....	»	<b>99</b>
	- <u>Disabilitazione ed abilitazione</u> .....	»	<b>100</b>
	- <u>Abilitazione ed disabilitazione</u> .....	»	<b>100</b>
	- <u>Presenziamento ed impresenziamento P.L.</u> .....	»	<b>100</b>
	- <u>Marcia privilegiata</u> .....	»	<b>101</b>

## ABBREVIAZIONI RICORRENTI NEL TESTO

<b>R.C.T</b>	=	Regolamento circolazione treni
<b>R.S.</b>	=	Regolamento segnali
<b>D.U.</b>	=	Dirigente unico
<b>C.S.</b>	=	Capostazione
<b>C.T.</b>	=	Capotreno
<b>D.C.O.</b>	=	Dirigente centrale operativo
<b>C.T.C.</b>	=	Controllo centralizzato del traffico
<b>T.P.</b>	=	Tracciato permanente
<b>A.C.E.I.</b>	=	Apparato centrale elettrico ad itinerari
<b>B.E.A.</b>	=	Blocco elettrico automatico
<b>MOV.</b>	=	Movimento
<b>TRA.</b>	=	Trazione
<b>I.E.</b>	=	Impianti elettrici
<b>T.E.</b>	=	Trazione elettrica
<b>MIP</b>	=	Manutenzione impianti
<b>P.L.</b>	=	Passaggio a livello
<b>O.L.</b>	=	Orario libero
<b>M.L.</b>	=	Materiale lavori
<b>C.d.b.</b>	=	Circuito di binario
<b>P.B.I.</b>	=	Posto di blocco intermedio

## ART. 1

### DISPOSIZIONI GENERALI

**1.**Le norme del presente Regolamento sono integrate dal Regolamento Segnali nonché dalle Istruzioni per l'esercizio con il sistema del B.E.A., da quelle relative alle apparecchiature di segnalamento e blocco e dalle Istruzioni riguardanti il personale dell'esercizio.

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

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

## ART. 2

### LINEE E TRENI

**1.**La circolazione ferroviaria si svolge su una o più binari.

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

Le linee a doppio binario sono attrezzate per la circolazione dei treni sul binario di sinistra per ciascun senso di marcia.

Detto binario è denominato legale. Quando eccezionalmente i treni percorrono il binario di destra, si dice che essi viaggiano su binario illegale.

**2.**Le linee sono divise in tronchi delimitate da stazioni capo tronco.

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

**3.**Diconsi stazioni le località di servizio normalmente delimitate da segnali di protezione, atte a consentire le precedenza fra treni dello stesso verso e gli incroci fra treni in senso opposto.

**4.**Fra le stazioni si distinguono:

- ✚ Stazioni di diramazione, nelle quali convergono due o più linee;
- ✚ Stazioni di passaggio fra il doppio ed il semplice binario;
- ✚ Stazioni capo tronco, che delimitano un tronco di linea di Dirigenza Unica ed assumono, per questo, particolari funzioni per la circolazione.

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

ART.1-2

Linee

Stazioni

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

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

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

**7.** Sono denominati bivi le località di servizio protette da segnali fissi, situati fuori le stazioni e da cui si diramano due o più linee.

**8.** Sono denominate fermate le località, adibite al servizio pubblico, che in regime regolare di esercizio non intervengono nel distanziamento dei treni ma che, in casi particolari, possono anche essere utilizzate per tale distanziamento, con l'intervento del capotreno o con la presenza di un agente abilitato al movimento. Le fermate possono anche essere non presenziate.

**9.** Sono denominate assuntorie le fermate affidate ad agenti con particolare stato giuridico (assuntori), riconosciuti idonei con apposito esame.

**10.** Sono stazioni disabilite le stazioni non presenziate da dirigente al movimento.

**11.** Sono denominati posti intermedi le località di servizio definite ai commi dal 6 al 9.

Sono denominati posti di linea i posti fissi per la custodia <sup>(1)</sup> dei passaggi a livello (esclusi quelli in consegna a stazioni), gli altri posti fissi di vigilanza stabiliti dal servizio MIP, nonché i cantieri di lavoro <sup>(2)</sup> che si siano annunciati al dirigente unico.

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

**12.** Agli effetti della circolazione sulla linea costituisce treno qualsiasi mezzo di trazione <sup>(3)</sup>, con o senza veicoli, che debba viaggiare da una ad un'altra località di servizio o che parta da una località di servizio per disimpegnare un servizio lungo la linea e faccia ritorno nella località stessa.

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

<sup>(1)</sup> Agli effetti del presente Regolamento si considerano custoditi i passaggi a livello il cui servizio sia effettuato sul posto o con manovra a distanza.

<sup>(2)</sup> Con la denominazione di cantiere di lavoro si intende un nucleo di lavoro operante per un determinato periodo di tempo su binari percorsi da treni e segnalato a distanza dall'apposita tabella "S" stabilita dal Regolamento segnali.

<sup>(3)</sup> Esclusi i carrelli circolanti con le norme di cui all'apposita Istruzione.

**Posti di blocco intermedi**

**Bivi**

**Fermate**

**Assuntorie**

**Stazioni disabilite**

**Posti intermedi e posti di linea**

**Treni**

Ogni treno è accompagnato da determinati documenti, indicati nelle Istruzioni per il servizio del personale di scorta ai treni.

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

- a) Sono ordinari i treni indicati come tali nell'orario di servizio.  
I treni ordinari che si effettuano in tutti i giorni tranne quelli festivi sono denominati feriali.  
I treni ordinari dei quali non è prevista la circolazione tutti i giorni per l'intera durata dell'orario sono denominati periodici.
- b) Sono straordinari quei treni la cui effettuazione ha luogo soltanto se ne manifesti il bisogno. Il loro orario può essere compreso nell'orario di servizio (treno facoltativo) oppure diramato a parte (treno speciale).  
Sono pure straordinari quei treni che si effettuano senza la preventiva indicazione delle ore di partenza e di arrivo nelle singole località di servizio (treni straordinari ad orario libero).  
Sono giornalieri i treno straordinari che per disposizione del Servizio Movimento debbano circolare giornalmente per un periodo determinato o fino ad avviso contrario.
- c) I treni supplementari sono la ripetizione dei treni (ordinari o straordinari) di cui assumono l'orario con relativi incroci e precedenza. Tali treni possono essere messi in circolazione a seguito e, sul doppio binario, anche in precedenza ai treni dei quali sono la ripetizione.

**14.** Per lo scambio di materiale fra stazioni, scali, raccordi od altri impianti, sono di norma impiegati treni con particolari caratteristiche denominati tradotte.

Per la circolazione delle tradotte apposite istruzioni possono essere impartite, di volta in volta, dal Servizio Movimento, in base alle situazioni locali di esercizio.

## ART. 3

### REGIMI DI ESERCIZIO - PRESCRIZIONI

**1.** La circolazione dei treni sulle linee sociali è regolata dal Dirigente Unico.

Nelle stazioni abilitate la circolazione dei treni è regolata da un Dirigente Locale. Entrambe i dirigenti devono essere in possesso della prescritta abilitazione e portare in servizio apposito distintivo.

La circolazione nelle stazioni abilitate può essere anche regolata direttamente dal Dirigente Unico, tramite Telecomando.

**2.** Le mansioni del Dirigente Unico e Dirigente Locale possono essere svolte contemporaneamente da un agente abilitato al movimento, rivestente la qualifica di Capostazione.

**3.** Il Dirigente Unico ha competenza solo sul tronco di dirigenza affidatogli. Pertanto, egli può dare disposizione di movimento che interessano solo le stazioni del suo tronco.

**Classificazione**

**Tradotte**

**Dirigente Unico  
e  
Dirigente Locale**

**Competenze del  
Dirigente Unico**

**4.** Il Dirigente Locale ha la propria competenza nell'ambito della stazione abilitata in cui presta servizio, per cui per l'inoltro in linea dei treni da questa stazione, spostamento d'incrocio, precedenza ecc. deve attenersi alle disposizioni impartite dal Dirigente Unico.

**5.** I Dirigenti Unici e Locali durante il loro turno di servizio devono compilare i prescritti documenti, in modo che da essi risulti costantemente la situazione esatta della circolazione.

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

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

**6.** Quando condizioni eccezionali di servizio lo consigliano, un agente con qualifica e funzioni superiori al dirigente – purché abilitato al movimento – può avocare a sé la dirigenza del movimento, esonerandone con ordine scritto il dirigente stesso.

**7.** Nel presente Regolamento, con il termine dispaccio si intende sempre una comunicazione firmata, registrata e trasmessa secondo le norme dell'Istruzione per il servizio del telefono.

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

**8.** Sulle linee sociali la circolazione dei treni è regolata col sistema a Dirigente Unico.

Le stazioni estreme dei tronchi di dirigenza unica, in cui confluiscono più tronchi di dirigenza unica, sono da considerarsi appartenenti al tronco di dirigenza da cui il treno proviene per gli arrivi in dette stazioni od al tronco di dirigenza verso cui il treno è diretto per le partenze dalle stesse. Quando una disposizione di movimento interessa due stazioni appartenenti a due tronchi di dirigenza unica diversi, questa dovrà essere concordata fra i due Dirigenti Unici dei tronchi suddetti. Il relativo scambio di disposizioni di movimento fra i D.U. di un tronco e le stazioni appartenenti ad un altro tronco di dirigenza, oppure fra il D.U. di tronco e i treni che si trovano su un altro tronco di dirigenza, devono avvenire attraverso il D.U. di quest'ultimo tronco di dirigenza.

Nelle stazioni abilitate, nel caso sia fuori servizio il telefono di bordo, il D.U. ha solo rapporto con il Dirigente Locale; pertanto, tutte le disposizioni, prescrizioni ecc. ai Capireno vengono date dal Dirigente Locale.

Nel caso sia efficiente il telefono a bordo, il D.U. può avere rapporti direttamente con il Capotreno, anche nelle stazioni abilitate. Naturalmente le disposizioni impartite ai Capireno devono essere preventivamente concordate con il C.S. locale.

**Dispacci****Sistema di esercizio a Dirigente Unico**



Nelle stazioni non abilitate, il Capotreno dovrà informare per iscritto il Macchinista di tutte le disposizioni di movimento, ricevute dal D.U. riguardanti le prescrizioni alla marcia del treno, gli spostamenti d'incrocio e di precedenza, gli incroci e precedenze non previsti sulla cedola orario, ecc.. L'informazione potrà essere anche data facendo controfirmare dal Macchinista quelle ricevute in cedola.

Nelle stazioni abilitate, se non funziona il telefono a bordo, le stesse disposizioni devono essere date per iscritto dal C.S. Locale al Capotreno, che ne informerà il Macchinista, nel modo suindicato, o facendo controfirmare l'apposito modello ricevuto dal C.S. Locale.

Nel caso sia efficiente il telefono a bordo, il Capotreno trasmetterà, nel modo suddetto, ai macchinisti le disposizioni che può ricevere direttamente dal D.U., così come nelle stazioni non abilitate.

**9.** La circolazione dei treni può essere regolata:

- a) Con il regime di blocco telefonico;
- b) Con il regime di blocco elettrico-automatico.

**10.** Sulle linee o tratti di linea esercitate con il regime del blocco telefonico, un treno non può partire da una stazione disabilitata se il Capotreno, mediante apposito dispaccio, non abbia chiesto ed ottenuto la via libera dal Dirigente Unico, anche se il segnale di partenza è già disposto a via libera.

Se la stazione nella quale si trova il treno è una stazione abilitata, la richiesta della «via libera» al D.U. sarà fatta dal Dirigente Locale, il quale, ottenutala, disporrà a via libera il segnale di partenza. Il Capotreno, in tal caso, deve solo attenersi al rispetto del segnale di partenza e ritenere la via libera valida fino alla stazione successiva.

Ad un treno può essere accordata la via libera per tratti di linea che comprendono più stazioni, anche se le stazioni sono appartenenti a tronchi di Dirigenza Unica diversi. In tal caso, il Dirigente Locale deve dare per iscritto la via libera. Le indicazioni riportate sul quadro luminoso dell'impianto della Dirigenza Centrale Operativa non possono costituire elementi certi ai fini delle norme di circolazione con blocco telefonico.

Pertanto, la posizione dei treni deve essere individuata esclusivamente dai dispacci di giunto, partenza o transitato, trasmessi dagli operatori locali delle stazioni o dal Capotreno.

*La partenza da una stazione munita di segnali di partenza deve sempre avvenire con lo stesso segnale disposto a via libera, anche quando si è ottenuta la via libera dal D.U., tranne che nel dispaccio di via libera del D.U., se il treno parte da una stazione disabilitata, sia espressamente aggiunto:*

«..Partite da .. con segnale di partenza disposto a via impedita»;  
o, se il treno parte da una stazione abilitata, sia per iscritto ordinato dal C.S. locale con la formula:

«Partite da .. con segnale di partenza disposto a via impedita».

a) La richiesta di «via libera» al D.U., nel caso di stazione abilitata, deve essere fatta con i seguenti dispacci:

«Treno che deve essere inviato a seguito di altro nello stesso senso di marcia».

**Regime di circolazione**

**Blocco telefonico**

**Richiesta di via libera da stazioni abilitate**

Formula n. 1a - Seguito treno ... chiedo via libera al treno ... <sup>(4)</sup> .

(Firmato) C.S. ....

Treno che deve incrociare altro treno marciante sullo stesso binario.

Formula n. 2a - Dopo incrociato nella mia stazione treno .. chiedo via libera al treno ....<sup>(4)</sup>.

(Firmato) C.S. ....

Il D.U. potrà dare la via libera solo quando avrà ricevuto «il giunto» del treno precedente dalla stazione successiva<sup>(5)</sup>. Se la via libera è per stazioni in cui confluiscono due tronchi di Dirigenza Unica, o per stazioni di un tronco di dirigenza attiguo, questa è condizionata dal benessere del Dirigente Unico dell'altro tronco. All'uopo si adotteranno i dispacci di formula n.5 e 6.

In riscontro ai dispacci di formula n. 1a e 2a ,la concessione della via libera, sarà data con i seguenti dispacci:

Formula n.3 – Via libera al treno ... da ... fino a ... <sup>(6)</sup> .

(Firmato) D.U.....

Ricevuta la via libera, il C.S. Locale può disporre il segnale di partenza a via libera e quindi il treno può partire.

Formula n.4 :Dopo incrociato treno ... <sup>(7)</sup> a ... via libera al treno ... fino a ... <sup>(8)</sup>.

(Firmato) D.U.....

Ricevuta la via libera ,dopo che si è ricoverato il treno incrociante, il C.S. Locale può disporre il segnale di partenza a via libera e quindi il treno può partire.

b) Nel caso di stazioni non abilitate, la richiesta di via libera viene fatta dai Capitrete direttamente al Dirigente Unico a mezzo dispacci registrati sul protocollo di stazione, riportando nel quadro F della cedola orario il numero del dispaccio e la stazione a cui si riferisce. Se il treno è dotato di telefono a bordo, la richiesta va fatta a mezzo di questo telefono, riportando nello stesso quadro F della cedola orario il testo del dispaccio <sup>(9)</sup> .

**Concessione della « via libera »**

**Richiesta di via libera da stazioni non abilitate**

<sup>(4)</sup> Nei casi non previsti dalle formule 1a e 2a si userà la formula:

«chiedo via libera al treno ... per ...».

(Firmato) C.S. ...

<sup>(5)</sup> Nel caso previsto dall'art.2 comma 8 il D.U. potrà dare la via libera fino alla fermata precedente a quella dalla quale ha ricevuto il giunto dal Capotreno, oppure fino alla fermata dalla quale ha ricevuto il transitato da un agente abilitato al movimento.

<sup>(6)</sup> Stazione successiva a quella dove si trova il treno o stazioni seguenti. La via libera può anche essere data per stazioni seguenti a quella successiva, se il treno precedente vi si è già ricoverato e se non sono previsti incroci per il treno, a cui si dà la via libera, nelle stazioni intermedie.

<sup>(7)</sup> Treno incrociante.

<sup>(8)</sup> Stazione successiva a quella dove si trova il treno o stazioni seguenti. La via libera può anche essere data per stazioni seguenti a quella successiva, se il treno precedente vi si è già ricoverato e se non sono previsti incroci per il treno, a cui si dà la via libera, nelle stazioni intermedie.

<sup>(9)</sup> Per ogni treno, i numeri dei dispacci trasmessi con il telefono di bordo dovranno essere progressivi a partire dal numero dell'elettrotreno di testa.

I dispacci n. 1a,n. 2a,n. 3a e n. 4 assumono la seguente forma per gli stessi casi previsti nel paragrafo a):

Richiesta di via libera di un treno che non ha incrocio di orario nella stazione dalla quale ne fa richiesta:

Formula n. 1b – Da ... treno ... chiede via libera.

(Firmato) Capotreno .....

Richiesta di via libera di un treno che ha incrocio di orario nella stazione dalla quale ne fa richiesta:

Formula n. 2b – Dopo incrociato treno ... <sup>(10)</sup> a ... treno ... chiede via libera.

(Firmato) Capotreno .....

Il D.U. deve sempre controllare l'esattezza della «richiesta di via libera» e nel caso fosse errata deve ordinare la correzione.

La concessione di via libera da parte del Dirigente Unico per la richiesta di formula n. 1b viene data con il dispaccio di formula n.3.

La concessione di via libera da parte del Dirigente Unico per la richiesta di formula n. 2b viene data con il dispaccio di formula n.4.

La concessione della «via libera» deve essere data solo quando il D.U. è sicuro che sul tratto di linea non vi sono altri treni, indipendentemente dal tipo di «richiesta di via libera» ricevuto.

Ricevuta la via libera,il treno può partire se il segnale è disposto a via libera. Se il dispaccio di via libera prescrive la partenza col segnale a via impedita,il Capotreno e il Macchinista devono,prima della partenza,assicurarsi che è stato disposto l'itinerario da percorrere.

Nel caso che la via libera è concessa a mezzo telefono a bordo,il relativo dispaccio deve essere trascritto per intero nel quadro F del foglio di corsa.

Un D.U. può concedere la via libera per stazioni appartenenti al tronco di dirigenza attiguo. In tal caso ed in quello di concessione di via libera per stazioni capo tronco comune a due tronchi di dirigenza,il dirigente di un tronco,prima di inviare un treno in dette stazioni,dovrà chiedere con dispaccio la via libera all'altro D.U.

I dispacci n. 1a,n. 2a, assumono la seguente forma:

<sup>(11)</sup> Formula n. 5 – D.U. ....

(seguito treno ...) oppure (dopo incrociato treno ... a ...) chiedo via libera al treno ... per ...

(Firmato) D.U. ....

Il D.U. dell'altro tronco,se la via libera può accordata, risponderà con il seguente dispaccio:

Formula n. 6 – Dirigente Unico .....

Dopo incrociato a ... treno ... via libera al treno ... per ....

(Firmato) D.U.....

<sup>(10)</sup> Treno incrociante.

<sup>(11)</sup> Nei casi non previsti dalle formule 1a e 2a si userà la formula: «Chiedo via libera al treno ... per ...».

In regime di blocco telefonico, i C.S. locali ed i gestori di stazioni non abilitate, disporranno di propria iniziativa i segnali di protezione a via libera all'approssimarsi del treno alla stazione, sempre che nulla osti all'ingresso del treno.

Mentre la disposizione a via libera del segnale di partenza, nel caso di stazioni non abilitate, sarà fatto dietro richiesta verbale del Capotreno od in seguito a dispaccio registrato del D.U.

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

Pertanto, i treni possono partire da una stazione abilitata o non abilitata di una linea, esercitata con blocco elettrico automatico, non appena il segnale si dispone a via libera. Inoltre, nessuna autorizzazione deve essere chiesta al D.U. per l'inoltro di un treno nel suo tronco di dirigenza.

Le norme particolari per l'esercizio col regime del blocco elettrico automatico formano oggetto di apposite Istruzioni (Allegato III).

In regime di blocco elettrico automatico, il C.S. locale ed i gestori delle stazioni non abilitate, disporranno il segnale di protezione e di partenza a via libera, di propria iniziativa, all'approssimarsi del treno alla stazione, sempre che nulla osti all'ingresso od alla partenza del treno e salvo diversa disposizione del D.U.

Nei casi di controllo centralizzato del traffico, tracciato permanente ed automatismo di ingresso e partenza treni, i segnali saranno comandati dal D.C.O. od automaticamente.

Le stazioni di diramazione e, nei casi eccezionali, tutte le altre stazioni, possono essere autorizzate dal D.C.O. ad effettuare, in loco, comandi di itinerario.

Nelle stazioni non abilitate, i Capotreno saranno i soli responsabili dell'orario di partenza del treno.

**12.** La cedola orario è il documento di viaggio che deve accompagnare tutti i treni ed è custodita dal Capotreno o dal Macchinista abilitato a Capotreno (Agente Solo) durante la corsa del treno.

Le stazioni del percorso devono essere avvisate della mancanza del Capotreno.

L'Agente di stazione deve trascrivere sul modello M58 di stazione: la partenza e/o il transito del treno con Agente Solo che non sia previsto dal programma di esercizio.

**13.** Tutti gli Ordini e Disposizioni di Servizio che riguardano la circolazione dei treni sono prescrizioni di movimento.

Le prescrizioni di movimento che non risultano nell'orario di servizio devono essere date dal servizio Movimento e comunicate al personale interessato, per iscritto, a mezzo degli appositi moduli o con dispaccio.

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

**Blocco elettrico****Cedola orario****Prescrizioni di movimento**

registrazione.

Ordini verbali riguardanti la circolazione dei treni possono essere inoltri ammessi per casi specifici contemplati dal presente Regolamento.

**14.** Per i treni che hanno origine da stazioni non abilitate, la compilazione della cedola orario sarà fatta a cura della stazione sede del Dirigente Unico del tronco, il quale apporrà la sua firma e provvederà per la trasmissione alla stazione di origine del treno.

Salvo le diverse disposizioni del presente Regolamento, spetta al D.U. od al C.S. locale, che firma la cedola orario del treno, di impartire per iscritto sulla cedola orario al personale del treno stesso le prescrizioni che lo riguardano fino alla stazione di arrivo o fino a quella dove si cambia la cedola orario. Il Servizio Movimento deve, pertanto, comunicare con apposita disposizione alla stazione abilitata, che compila la cedola orario, oppure al D.U. le prescrizioni occorrenti e riceverne conferma. Per le prescrizioni a carattere permanente, le comunicazioni del Servizio MOV saranno trasmesse una volta tanto, salvo le eccezioni specificatamente previste.

**15.** Salvo le diverse disposizioni del presente Regolamento. Il D.U. od il C.S. locale, che compila la cedola orario, quando non abbia potuto provvedere direttamente o quando la necessità della prescrizione sia sopravvenuta dopo la partenza del treno, deve darne incarico con apposito dispaccio ad altra opportuna stazione, se abilitata, ricevendone conferma, oppure deve dare le disposizioni direttamente al Capotreno, quando la stazione non è abilitata.

In tutte le stazioni devono essere disponibili un numero di cedole orario non compilate, in modo da poter essere utilizzate, quale documento di viaggio per eventuali e non previsti treni, aventi origine da tali stazioni, a causa di interruzioni non programmate o per altri motivi.

In tal caso, il Capotreno deve compilare la cedola orario in tutte le sue parti.

Le prescrizioni devono essere trasmesse dal D.U. al Capotreno, a mezzo fonogramma, da registrare nel quadro F della cedola orario stessa.

Il D.U. può anche fare riferimento alle prescrizioni contenute nella cedola orario del treno precedentemente effettuato sulla medesima linea, qualora le prescrizioni stesse non siano variate. Il Capotreno deve comunque riportarle sulla cedola orario del proprio treno.

**16.** I servizi tecnici dell'esercizio devono far richiesta per iscritto al Servizio Movimento per ottenere eventuali prescrizioni ai treni.

La richiesta debitamente firmata dal Capo Servizio o da chi ne fa le veci, deve contenere il tipo di prescrizione e l'esatto periodo, durante il quale deve essere osservata.

I servizi suddetti possono però richiedere direttamente al D.U., od al C.S., che firma la cedola orario, le prescrizioni che rivestono carattere di urgenza, informandone successivamente il Servizio MOV.

**17.** Nessuna prescrizione, sia temporanea che permanente, può essere

## Prescrizioni ai treni

eliminata se non ci sia l'assenso scritto da parte del Servizio che ne ha fatto richiesta.

**18.**E' obbligo del Capotreno di avvisare il personale di scorta del treno delle prescrizioni e disposizioni ricevute, facendole controfirmare dal Macchinista.

**19.**Quando il treno ha in testa più motrici, il Capotreno dà avviso delle prescrizioni al Macchinista della prima motrice di testa, il quale deve comunicarle ai Macchinisti delle altre motrici.

Quando il treno ha una motrice (attiva o trainante se stessa) in coda o intercalata, il Capotreno deve provvedere per l'avviso delle prescrizioni anche al Macchinista di questa motrice. Se il treno ha in coda due motrici, le prescrizioni sono date al Macchinista della motrice contigua al treno, il quale deve comunicarle all'altro.

**ART. 3-4**

## **ART. 4**

### **ITINERARI E DISPOSITIVI DI SICUREZZA**

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

**2.**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 normale di fermata del treno di massima composizione o, in mancanza di tale ente, fino all'anzidetto punto di normale fermata.*

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

Per l'arrivo del treno su binario passante si devono inoltre disporre opportunamente i deviatoi compresi in una zona di sicurezza detta zona di uscita, oltre il termine dell'itinerario definito al comma 2.

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

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

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

**6.**I deviatoi sui binari laterali a quello percorso dal treno devono di regola essere disposti in modo da realizzare l'indipendenza dell'itinerario del treno stesso, rispetto agli altri movimenti che possono svolgersi sul piazzale e rispetto a fughe accidentali di veicoli.

**7.**Gli itinerari su deviazioni di scambi comportano per i treni la

**Binario di ricevimento**

**Itinerario di arrivo**

**Itinerario di partenza**

**Itinerario di transito**

**Indipendenza**

**Itinerari deviati**

limitazione di velocità a 30 km/h.

**8.** Sono fermascambi di sicurezza i dispositivi di assicurazione dell'ago al contrago dei tipi esplicitamente designati dal Servizio Impianti Elettrici.

Tutti i deviatori non centralizzati delle stazioni inseriti sui binari percorsi dai treni viaggiatori, nonché tutti i deviatori non centralizzati dei bivi, devono essere assicurati con fermascambi di sicurezza.

In mancanza o in caso di inefficienza dei fermascambi di sicurezza, i deviatori incontrati di punta dai treni devono essere percorsi a marcia a vista e con velocità non superiori ai 5 km/h, salvo le ulteriori specifiche disposizioni.

Non è richiesta alcuna prescrizione e limitazione di velocità se gli scambi vengono inchiodati nella dovuta posizione (vedi comma 12).

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

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

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

**10.** I deviatori sul binario di corsa, incontrati di punta dai treni e protetti da segnale, devono essere muniti di collegamento di sicurezza con quest'ultimo segnale.

Quando tali collegamenti vengono eccezionalmente a mancare per guasto ai dispositivi di manovra e controllo ai deviatori e per ACEI fuori servizio o spento, questi deviatori presi di punta devono essere assicurati da fermascambi di sicurezza, ad opera del personale di stazione.

In mancanza od in casi di inefficienza dei fermascambi di sicurezza, i deviatori presi di punta devono essere presenziati e percorsi a marcia a vista con velocità inferiore a 5 km/h, salvo diverse disposizioni.

Non è richiesta alcuna prescrizione e limitazione di velocità se gli scambi vengono inchiodati nella dovuta posizione.

Un treno che entra in una stazione con segnale di chiamata (bianco lampeggiante) deve effettuare marcia a vista, mentre se entra in una stazione con segnale di protezione e segnale di chiamata spenti o con segnale di chiamata a bianco fisso, deve fermarsi prima di impegnare lo scambio di punta ed attendere per avanzare segnalazioni a mano da parte del personale di stazione.

**11.** I deviatori inseriti in linea e quelli che ne realizzano l'indipendenza da binari laterali devono essere muniti di fermascambi di sicurezza. *I deviatori in linea incontrati di punta dai treni devono essere muniti di collegamento di sicurezza con i segnali e, salvo l'esistenza di dispositivi di controllo permanente a distanza, devono essere presenziati.*

In mancanza dell'anzidetto collegamento si applicano le norme del

**ART. 4**

**Fermascambi di sicurezza**

**Collegamento di sicurezza**

**Deviatoi in linea**

comma 8. Se manca il presenza mento ed il controllo a distanza, ai treni interessati deve essere prescritto di fermare prime di impegnare i deviatoi e di oltrepassarli con cautela dopo accertata la loro regolare disposizione.

**12.**I deviatoi non in esercizio possono essere muniti di particolari dispositivi di immobilizzazione degli aghi, stabiliti dal Servizio MIP. I deviatoi così immobilizzati sono da considerarsi come normali giunzioni di rotaie (deviatoi inchiodati).

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

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

b) quando l'esistenza di collegamenti di sicurezza garantisce, con la disposizione a via libera dei segnali, la completa indipendenza degli itinerari.

**14.**In determinate situazioni è ammesso l'arrivo di un treno contemporaneamente all'arrivo, partenza o transito di un altro treno, pur essendo convergenti gli itinerari relativi, quando siano soddisfatte tutte le condizioni di sicurezza seguenti:

- il punto di convergenza (traversa limite dello scambio o dell'attraversamento) sia protetto da segnale di partenza a via impedita, preceduto da avviso, distinto per binario ed ubicato a distanza di almeno 50 metri dal punto stesso;

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

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

**15.**Particolari disposizioni locali possono essere impartite dalla Direzione dell'Esercizio per regolare l'ingresso dei treni incrocianti nelle stazioni che si trovassero in condizioni eccezionali (forti pendenze, gallerie attigue, ecc...)

## ART. 5

### SERVIZIO SCAMBI E SEGNALI

**1.**All'apertura dell'esercizio il C.S. locale, se trattasi di stazione abilitata, od il gestore se trattasi di stazione non abilitata, devono assicurarsi del regolare funzionamento degli scambi e dei meccanismi compresi nella stazione.

**2.**Per ogni movimento di un treno in stazione l'addetto all'ACEI deve tempestivamente provvedere per la predisposizione dell'itinerario, integrato, agli effetti del presente articolo, dalla zona di uscita di cui all'art.4, comma 3.

**3.**Chi effettua in tutto o in parte la predisposizione dell'itinerario deve constatare la regolare posizione ed assicurazione dei deviatoi interessati, in relazione ai dispositivi in opera sugli scambi stessi e, nel settore di giurisdizione, deve acquisire la certezza che nessun

**Dispositivi di immobilizzazione e degli scambi**

**Condizioni di sicurezza per i movimenti contemporanei**

**Disposizioni speciali**

**Visita agli impianti**

**Predisposizione e libertà degli itinerari**



rotabile su binario od altro impedimento, ostacoli il sicuro passaggio del treno. L'accertamento dello stesso può essere effettuato a mezzo degli appositi dispositivi di controllo a distanza (circuiti di binario).

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

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

**5.** La conferma di predisposizione di un itinerario o parte di esso viene fornita con la diretta consegna delle chiavi di scambi, con comunicazione registrata, con apposito consenso elettrico o con le altre modalità stabilite dalle Istruzioni ACEI e comporta implicitamente anche la conferma della regolare assicurazione degli scambi interessati, nonché della libertà dell'itinerario ai sensi del comma 3.

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

*(tranne nel caso di tracciato permanente) Silverio Borrelli.*

**7.** L'agente che manovra un segnale a via libera, od ordina comunque il movimento di un treno, deve preventivamente accertare che sia stato regolarmente predisposto l'itinerario voluto provvedendo ai diretti controlli, oppure ricevendone conferma dagli altri agenti interessati ai sensi del comma 5.

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

**9.** Di regola non devono essere modificati gli itinerari dei treni quando sono già stati aperti i relativi segnali.

Quando si verifichi eccezionalmente tale necessità occorre l'esplicito ordine del Dirigente unico, che deve essere in grado di accertarsi che la chiusura dei segnali stessi possa riuscire tempestiva ed efficace agli effetti dell'arresto del treno, a meno che tale operazione non sia consentito dall'ACEI senza ricorrere alla spiombatura dei tasti di liberazione.

**10.** In caso di guasto ai segnali o di movimenti di treni con segnali a via impedita, devono essere osservate le specifiche disposizioni previste dal Regolamento Segnali.

Il Dirigente Unico che voglia far entrare i treni senza fermarli al segnale di protezione a via impedita per guasto deve per ogni singolo treno, dopo aver fatto disporre l'itinerario voluto, darne esplicito ordine al capotreno, oppure mediante il telefono a bordo<sup>(12)</sup>.

<sup>(12)</sup> Entrate con marcia a vista a ... con segnale di protezione a via impedita, fermandovi sulla punta degli scambi.

**Manovra segnali  
fissi e  
movimenti di  
treni**

**Modifica di  
itinerari già  
predisposti**

**Guasto ai  
segnali**

Il Dirigente Unico che sia in condizioni di far partire o far transitare un treno con il segnale di partenza a via impedita per guasto, può rispettivamente dargli direttamente nella precedente stazione di fermata o a mezzo telefono a bordo, opportuna prescrizione registrata <sup>(13)</sup> e <sup>(14)</sup>.

La facoltà di far praticare la prescrizione <sup>(14)</sup> è subordinata alla piena efficienza dei segnali di protezione della stazione.

## ART. 6

### ARRIVO, PARTENZA E PERCORSO DEI TRENI

**1.**La velocità di corsa di ciascun treno in ogni tratto della linea non deve di regola superare quella assegnatagli dall'orario. In ogni caso non deve superare i 90 km/h ed i limiti fissati dalle tabelle di limitazione di velocità, ubicate in linea od imposti dall'andamento della linea e dalle speciali condizioni in cui avviene la corsa.

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

**2.**Nel percorso in stazione il personale di macchina deve sempre usare la massima attenzione per intervenire prontamente in caso di necessità. Il Macchinista deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al servizio, senza oltrepassare il segnale di partenza dove esso esista, né il primo ente (traversa limite, punta del deviatoio) situato oltre il punto di normale fermata.

**3.**Il Macchinista di un treno che sia stato fermato al segnale di protezione di una stazione disposto a via impedita deve, dopo l'apertura di questo, procedere lungo l'itinerario di arrivo o di transito in modo da poter arrestare prontamente il treno stesso nel caso che gli venga esposto un segnale di arresto, non superando comunque sugli scambi la velocità di 30 km/h. Nelle stazioni munite di nuovo impianto ACEI con segnalamento di protezione e partenza il Macchinista può riprendere la corsa senza restrizioni quando venga disposta la via libera per il transito.

**4.**Nelle stazioni di incrocio notificato il Macchinista di un treno avente fermata deve considerare il binario di ricevimento ingombro all'uscita.

**5.**Partendo da una stazione, il personale di macchina deve assicurarsi del regolare istradamento del proprio treno in base alle indicazioni dei segnali fissi di partenza e, dove questi mancano o non sono distinti per ciascun binario, prestare attenzione alla posizione degli scambi ed all'itinerario da percorrere.

**6.**La partenza dei treni deve essere di regola ordinata dal Capotreno che, prima del licenziamento, in relazione ai compiti affidatigli e per quanto altro possibile, deve accertare che il convoglio sia in condizione di partire.

**Velocità e  
rispetto  
dell'orario**

*(In regime di  
circolazione di Blocco  
Telefonico) Silvano Borrelli*

<sup>(13)</sup> Partite da ... con segnale di partenza a via impedita.

<sup>(14)</sup> Transitare con marcia a vista a ... con segnale di partenza a via impedita.

Nelle stazioni di origine ed in quelle dove il treno cambia la composizione, il Capotreno deve accertarsi che il treno si trovi nelle condizioni di sicurezza richieste per quanto riguarda la frenatura.

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

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

**9.**Il Macchinista di un treno che abbia ricevuto l'ordine di marcia a vista deve procedere in modo da poter fermare prontamente il treno stesso nella visuale libera, appena se ne manifesti il bisogno.

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

**10.**Di norma la marcia a vista nelle stazioni può essere prescritta:

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

Quando un treno debba, per qualsiasi motivo, procedere con marcia a vista nell'ambito di una stazione, il Dirigente Unico deve farlo avvisare nella precedente stazione, se abilitata, con il dispaccio:

Formula n.7a – Prescrivete treno ... marcia a vista sul binario di ricevimento di ... (oppure in arrivo a ... oppure in uscita da ... oppure nella stazione di ... ecc.) per ... (motivo).

(Firmato) D.U.....

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

Formula n.8a – Treno ... avvisato marcia a vista ...(precisate il tratto come da ordine ricevuto con formula n.7a).

(Firmato) C.S. ....

Quando la stazione precedente non è abilitata il D.U. deve dare direttamente al C.T. la suddetta prescrizione, a mezzo i telefoni di stazione oppure a mezzo telefoni a bordo (la Formula n. 7b sarà usata anche dai C.S. locali per le prescrizioni ai treni, secondo quanto disposto dal D.U.):

Formula n. 7b – Treno ... marcia a vista sul binario di ricevimento di ... (oppure in arrivo a ... oppure in uscita da ... oppure nella stazione di ... ecc.) per ... (motivo).

(Firmato) D.U.....

Il Capotreno che riceve la prescrizione confermerà con il seguente dispaccio:

**Binario di ricevimento**

**Marcia a vista**

**Marcia a vista nelle stazioni**

Formula 8<sub>b</sub> – Treno ... conferma marcia a vista ... (precisare tratto come da ordine ricevuto con formula 7<sub>b</sub>)

(Firmato) Capotreno ...

In mancanza della conferma il D.U. deve disporre che il treno sia ricevuto, nella stazione in cui è prescritta la marcia a vista, previa fermata al segnale di protezione mantenendo il segnale di partenza a via impedita fino all'approssimarsi del treno.

**11.**Costituisce ingombro un qualsiasi ostacolo sul binario di ricevimento, oppure all'uscita di esso a meno di 50 metri oltre il termine dell'itinerario di arrivo di cui rispettivamente all'art. 4 comma 2 - a) o comma 2 - b), salvo specifiche deroghe.

Per indicare l'ingombro deve essere esposto un segnale di arresto a mano a 100 metri. Se trattasi del paraurti di un binario tronco, è sufficiente che questo sia munito di segnale di arresto.

I treni che devono entrare in stazione su binario di ricevimento tronco o ingombro, anche solo all'uscita, devono essere avvisati con la prescrizione di cui al comma 10 opportunamente completata <sup>(15)</sup>. La prescrizione stessa sarà integrata all'occorrenza con quella di fermata.

**12.**L'avviso di cui al precedente comma non occorre:

- a) nelle stazioni di testa indicate come tali nell'orario di servizio rispetto al paraurti di binario tronco;
- b) nel caso di cui al comma 4 per ingombro in uscita;
- c) quando il treno venga ricevuto con l'aspetto specifico del segnale di protezione previsto dal Regolamento Segnali per ingresso su binario ingombro.

Nei casi di cui sopra non occorre il segnale di arresto a mano.

**13.**Quando l'ostacolo si trova prima del binario di ricevimento ed un treno debba eccezionalmente essere ricevuto in stazione, il treno stesso deve essere sempre esplicitamente avvisato e ricevuto previa fermata al segnale di protezione.

Se l'avviso non risulta possibile, il treno sarà fatto avanzare in stazione mantenendo il segnale di protezione a via impedita. L'ostacolo deve essere sempre protetto con segnale di arresto a mano a 100 metri.

**14.**I passaggi a livello custoditi devono essere normalmente impegnati dai treni con i relativi mezzi di protezione in posizione di chiusura.

La chiusura dell'attraversamento dovrà essere effettuata almeno 5 minuti prima del passaggio del treno. Se l'impianto di protezione del P.L. è munito di annuncio treni e protetto da segnali ferroviari, la chiusura stessa deve avvenire all'atto dell'annuncio del treno, a meno che particolari situazioni di traffico stradale, riconosciute dalla Direzione dell'Esercizio, ne consigliano la chiusura anticipata.

**Ostacolo sul binario di ricevimento**

**Ostacolo prima del binario di ricevimento**

**Passaggi a livello**

(15) Marcia a vista sul binario di ricevimento di ... per ingombro sul binario stesso (oppure per ingombro all'uscita,oppure tronco)

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

Nella prescrizione di marcia a vista in corrispondenza di un passaggio a livello deve essere sempre indicata la progressiva del passaggio a livello stesso.

**16.**Il C.S. locale o il Gestore che debba arrestare nella propria stazione un treno non avente fermata deve attenersi alle norme del Regolamento Segnali.

I Dirigenti Unici, previa autorizzazione del Servizio MOV ed eccezionalmente di propria iniziativa, possono ordinare ai treni la fermata in altre stazioni, oltre quelle previste dall'orario, per giustificabili esigenze di servizio e del servizio viaggiatori.

Il D.U. che ordina ad un treno la fermata anormale in una stazione deve indicarne il motivo ed informarne la stazione stessa.

**17.**La soppressione di una fermata d'orario può essere disposta solo dal Direttore dell'Esercizio.

**18.**Nell'orario di determinati treni viaggiatori possono essere previste, in alcune località, fermate facoltative da effettuarsi con le modalità stabilite dal Regolamento Segnali, solo quando siano richieste da viaggiatori in arrivo o in partenza.

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

**19.**Sulle linee esercitate col blocco elettrico automatico, il C.S. o il Gestore che non possa per qualsiasi impedimento ricevere in stazione un determinato treno, oppure più treni successivi ad un determinato treno, deve subito darne avviso con dispaccio al D.U. che ordinerà alle stazioni limitrofe l'arresto dei treni con il seguente dispaccio:

Formula n.9 - Per ... (motivo) arrestate treno ... (oppure treni seguenti treno ...) a ... disponendo (o fissando) a rosso segnale di partenza, lato ...

(Firmato) D.U. ...

Il C.S. od il Gestore che riceve l'ordine suddetto deve confermare con dispaccio:

Formula n. 10 - Inteso arrestare treno ... a ... (oppure treni seguenti treno ...) segnale partenza lato ... disposto (o fissato) a rosso.

(Firmato) C.S. oppure Gestore ...

I Capitrete dei treni sopraggiunti nelle stazioni limitrofe, se non abilitate, informati dal Gestore devono prendere visione del dispaccio e dopo averlo controfirmato devono attendere le ulteriori disposizioni del D.U.

Se uno o più treni fossero già in marcia verso quella stazione che è impedita a riceverli, il Dirigente Unico deve informarne la stazione stessa col dispaccio di formula n. 14, completando lo stesso con le disposizioni del caso.

**Arresto di treni non aventi fermata**

**Soppressione delle fermate**

**Fermata facoltativa**

**Arresto della circolazione**

La stazione che ha imposto il divieto, quando le cause di esso siano cessate, lo segnala al D.U. con il dispaccio:

Formula n. 11 – Inviare liberamente treni a ... (oppure inviate liberamente treni pari e dispari a ... )

(Firmato) C.S. oppure Gestore .....

Il D.U. trasmetterà allora il seguente dispaccio alle stazioni limitrofe se sono abilitate:

Formula n. 12 – Annullato ordine di arresto treni a ...

Inviare liberamente treni a ...

(Firmato) D.U. ...

Se le stazioni non sono abilitate, il D.U., oltre al dispaccio di formula n. 12, invierà ai Capotreno il dispaccio di via libera, come nel caso del regime del blocco telefonico.

**20.**Quando occorra istituire in linea o in stazione un rallentamento non indicato nell'orario di servizio, il Capo del Servizio che ne fa richiesta, ne dà tempestiva comunicazione, con l'indicazione di tutti gli estremi necessari, la Capo del Servizio Movimento a mezzo di apposito modulo.

Il Capo del Servizio Movimento, con altro apposito modulo, avvisa dell'attivazione del rallentamento il D.U. del tronco e deve riceverne conferma.

La competenza a provvedere per le prescrizioni ai treni interessati è disciplinata dall'art. 3 comma 12 e seguenti. Il d.U. provvederà presso le stazioni attigue al tratto soggetto al rallentamento alla prescrizione ai treni in ritardo, anche non aventi fermata, che per orario avrebbero dovuto percorrere il tratto stesso prima dell'inizio del rallentamento.

**21.**Con modalità analoghe a quelle stabilite dal comma 20, viene disposta la cessazione dei rallentamenti.

**22.**In caso di urgenza, qualunque agente del Servizio MIP ed Impianti Elettrici, può disporre per un rallentamento, attenendosi alle norme del Regolamento Segnali. La prescrizione deve essere comunicata direttamente ai treni dal D.U. o fatta praticare a cura dei dirigenti locali nelle stazioni attigue al tratto di rallentamento, a seconda se sono abilitate o disabilitate.

**23.**quando la circolazione si svolge in regime di Blocco Telefonico, tutte le stazioni abilitate devono dare, con i seguenti dispacci, al D.U. del tronco, il giunto, la partenza od il transitato dei treni nella propria stazione. Il giunto e la partenza possono essere dati con un unico dispaccio, se la sosta del treno in stazione non supera un minuto primo.

Nelle stazioni non abilitate, il giunto, la partenza od il transitato deve essere chiesto dal D.U. al Capotreno, a mezzo del telefono di bordo, se efficiente, oppure a mezzo di quello di stazione:

Formula n. 13 – Treno n. ... giunto ore ... a ...

(Firmato) C.S. oppure Capotreno ...

**Rallentamenti**

**Dispacci di  
giunto e  
partenza**

Formula n. 14 – Treno n. ... giunto a ... partito ore ...

(Firmato) C.S. oppure Capotreno ...

Formula n. 15 – Treno n. ... transitato ore ... a ...

(Firmato) C.S. oppure Capotreno ...

Il D.U. del tronco risponderà col seguente dispaccio:

Formula n. 16 – Inteso giunto (o giunto e partenza o transitato)

(Firmato) D.U. ...

Nel caso che la circolazione si svolga in regime di Blocco Elettrico Automatico, con o senza controllo centralizzato del traffico, Tracciato Permanente ed Automatismo di Ingresso e Partenza Treni, il giunto, la partenza od il transitato dei treni, devono essere sempre dati al D.U. del tronco, dal Gestore oppure dal C.S., se la stazione è abilitata, però senza dispaccio registrato ed il D.U. non deve dare il dispaccio di risposta di formula n. 16.

Nel caso però che il giunto, la partenza od il transitato di un treno, già dati con la suddetta normativa, riguardante il regime del blocco elettrico automatico, condizioni la marcia del treno, per improvviso guasto del blocco, allora il D.U. dovrà richiedere lo stesso giunto, partenza o transitato con le norme previste nel regime del blocco telefonico.

## ART. 7

### MANOVRE E STAZIONAMENTO DEI ROTABILI

**1.**E' denominata manovra qualsiasi spostamento di mezzi di trazione o di veicoli in una stazione, assuntoria o fermata, eccezion fatta per l'avviamento di un treno che abbia ricevuto l'ordine di partenza, per l'ingresso di un treno in arrivo, fino al punto normale di fermata e per il transito di un treno.

**2.**Agli effetti dello svolgimento delle manovre, un binario o un fascio di binari congiunto mediante comunicazione a quello che deve percorrere un treno, si considera indipendente da quest'ultimo, quando i deviatori della comunicazione siano assicurati nella posizione dovuta, e cioè non nella confluenza, mediante fermascambio o collegamento di sicurezza.

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

**4.**Quando una manovra possa impegnare un passaggio a livello custodito o con azionamento a distanza, deve essere avvisato l'agente di guardia per la tempestiva manovra delle chiusure.

**5.**Le manovre sull'itinerario di arrivo di un treno atteso e sui binari non indipendenti da questo, possono, di regola, continuare fino a quando vengano mantenuti a via impedita i segnali dalla parte del treno stesso, purché la manovra non impegni lo scambio di ingresso della stazione e la pendenza media del tratto di linea,

**Manovre e loro protezione**

**Manovre non indipendenti in regime di blocco telefonico**

Immediatamente precedente il segnale di protezione, per una lunghezza di almeno 500 metri, non sia superiore al 15‰.

**6.** Nelle stazioni che si trovano nelle condizioni di cui al comma 5, nonché in quelle che, per particolari situazioni di impianti, sono stabilite dal Servizio MOV, le manovre sull'itinerario di arrivo e sui binari non indipendenti, devono essere sospese almeno 5 minuti prima dell'ora reale di arrivo del treno (tenendo conto dei possibili recuperi) e, in caso di assoluta necessità, possono essere riprese, solo dopo acquisita la certezza che il treno si sia fermato al segnale di protezione.

Sempre nel caso di assoluta necessità, se la circolazione si svolge in regime di blocco telefonico, le manovre stesse possono essere eseguite nei 5 minuti prima dell'arrivo del treno, facendole precedere da un agente a 200 metri di distanza, con un segnale a mano di arresto verso l'eventuale treno proveniente dalla linea.

**7.** Sulle linee esercitate con blocco elettrico automatico valgono le norme di cui al comma 5. Su tali linee, un treno in manovra che supera di circa 12 m. lo scambio d'ingresso della stazione, occupando il c.d.b. di ricoprimento del segnale di protezione, occupa la sezione di blocco che immediatamente precede la stazione. Per cui, se su questa sezione di blocco, è in marcia un treno dotato delle apparecchiature di segnalamento a bordo, questo, ricevendo l'assenza di codice, è costretto ad arrestare la marcia e riprenderla successivamente a marcia a vista.

Pertanto, sulle linee esercitate con il regime del blocco automatico, non verificandosi le condizioni di cui al comma 5, nessuna manovra può essere effettuata 1 minuto prima dell'ora reale di partenza del treno dalla stazione precedente, a meno che non siano applicate le norme del comma 11 riguardanti le manovre oltre il punto protetto dal segnale, oppure, sia acquisita la certezza che il treno è fermo al segnale di protezione.

**8.** Il C.S. locale nelle stazioni abilitate ed i Capitreno in quelle non abilitate, qualora lo ritengano a loro giudizio necessario, in relazione a condizioni atmosferiche eccezionalmente sfavorevoli, disporranno che le manovre siano sospese negli anzidetti termini, anche nelle stazioni di cui al precedente comma 5.

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

Nelle stazioni ove esiste il Tracciato Permanente, fermo restando le condizioni di cui al comma 5, le manovre possono essere effettuate solo dopo aver annullato il Tracciato Permanente e disposto a via impedita i segnali di protezione del lato o dei lati della stazione interessati alla manovra stessa.

Nelle stazioni delle linee a semplice binario, dotate di ACEI, le manovre possono essere effettuate solo se L'ACEI stesso è in regime di presenziato, la direzione del blocco è in posizione opposta a quella che consente la partenza dei treni dalla stazione o dalle stazioni limitrofe del lato o dei lati interessati dalla manovra e le levette Tb/S

**Manovre non  
indipendenti  
in regime di  
blocco  
elettrico  
automatico**



sono nella posizione che fissano a via impedita i segnali dello stesso lato.

Naturalmente, nel periodo di durata della manovra, la stazione on dovrà concedere alcun consenso all'inversione del blocco, a mezzo del tasto «C.so», richiesto dalla stazione o dalle stazioni limitrofe del lato o dei lati interessati dalla manovra stessa.

**10.**Le manovre che si svolgono sui deviatori nella zona di uscita del treno atteso, devono considerarsi come un ingombro mobile che impegna il punto di convergenza dell'itinerario del treno atteso con l'istadamento della manovra.

In questo caso, per il ricevimento del treno stesso e per la protezione di detto ingombro devono osservarsi le norme dell'art. 6 comma 11 e 12.

Sono vietate le manovre in uscita all'atto del ricevimento del treno quando la pendenza media della linea dal segnale di protezione al termine del binario di ricevimento sia superiore al 10‰ in discesa.

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

Sulle linee esercitate col blocco telefonico, il Dirigente Unico non deve accordare la via libera ai treni attesi dal lato ove si svolge la manovra.

Sulle linee esercitate col blocco automatico, il Dirigente Unico deve preventivamente provvedere, con il dispaccio di formula n. 9, a far trattenere nella stazione limitrofa i treni attesi, ricevendone conferma.

Se esistono i telefoni a bordo, il Dirigente Unico può far avanzare il primo treno fino all'eventuale Posto di Blocco Intermedio, precedente la stazione, ove si deve svolgere la manovra, ricevendo dal Capotreno di quel treno, giunto nel P.B.I., la conferma che il treno non avanzerà successivamente, se non con la via libera del D.U.

*Se sono interrotte le comunicazioni telefoniche, nessuna manovra può superare il punto protetto dal segnale di protezione.*

**12.**Le manovre devono eseguirsi con l'osservanza delle norme contenute nell'apposita Istruzione per il Servizio dei Deviatori.

In una stazione abilitata, quando le manovre siano comandate da un agente di stazione che non abbia almeno le funzioni di deviatore scelto, il Dirigente Locale è tenuto a dargli opportune istruzioni prima che vengano incominciati i movimenti e deve sorvegliare – compatibilmente con le esigenze del suo servizio – che vengano osservate le prescrizioni impartite. Il Dirigente può dare incarico al Capotreno di dirigere e sorvegliare le manovre quando egli stesso non ossa farlo.

Nelle stazioni non abilitate, le manovre devono essere sempre autorizzate dal D.U. e devono essere dirette e sorvegliate dal Capotreno, che si avvarrà dell'opera dei conduttori *(se presenti)*.

Nei piazzali di deposito le manovre di composizione e scomposizione dei treni nonché quelle degli scambi sono dirette da un deviatore scelto, il quale prenderà disposizioni dal D.U. del tronco, a cui appartiene il piazzale, oppure dal C.S. locale della stazione abilitata a

**Manovre  
all'uscita**

**Manovre oltre  
il punto  
protetto dal  
segnale**

**Modalità di  
esecuzione  
delle manovre**

cui è collegato il piazzale stesso.

Se il piazzale suddetto appartiene ad Officina o Deposito, il suddetto agente può anche rivestire la qualifica di deviatore e prenderà disposizione, per quanto riguarda la manovra nell'ambito del piazzale, dal Capo dell'impianto.

**13.**Non disponendosi di agenti di stazione per accompagnare la colonna in manovra nei diversi movimenti e fare le occorrenti segnalazioni, deve essere utilizzato il personale di scorta del treno.

**14.**L'avvicinamento di una colonna in manovra ad una ferma, quando siano interessate carrozze con viaggiatori e la manovra sia comandata da un solo agente che provvede anche all'aggancio, deve essere regolata nelle stazioni abilitate dal Dirigente Locale, il quale, ove ne sia impedito, deve darne incarico al Capotreno e nelle stazioni disabilitate deve essere regolata dal Capotreno.

Basta però sempre un solo agente ad avvicinare ed agganciare al treno una motrice isolata od un gruppo di motrici.

**15.**Di regola i binari di circolazione devono essere tenuti sgombri e quando eccezionalmente occorra ingombrarli con veicoli o motrici in sosta, gli scambi devono essere disposti per l'ingrasso sui binari rimasti liberi.

**16.**I veicoli in stazionamento devono essere, per quanto possibile riuniti in gruppi o colonne, agganciati fra loro col freno a mano serrato.

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

## **ART. 8**

### **PRECEDENZE**

**1.**In una stazione ha luogo una precedenza normale quando per disposizione di orario un treno deve esservi trattenuto per lasciare proseguire un altro treno nello stesso senso.

Le precedenze normali vengono indicate nell'orario di servizio secondo le disposizioni dell'allegato I al presente Regolamento.

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

**2.**Il Dirigente Unico deve intervenire, quando sia opportuno, per modificare la successione dei treni. Pertanto, a seconda dei casi e in relazione alla diversa impostazione dei treni, egli provvede a:

a) far trattenere nella stazione, ove decide di determinare la precedenza anormale, il treno che sarebbe dovuto partire o transitare per primo, per non pregiudicare la marcia del treno successivo;

**Stazionamento  
dei rotabili**

**Precedenze  
normali ed  
anormali**

**Spostamento  
delle  
precedenze**

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

**3.**In regime di Blocco Telefonico le Precedenze Normali vengono così regolate:

la «via libera» al treno, che dovrà cedere il passo, per la stazione dove dovrà avvenire la Precedenza Normale dovrà essere data con il seguente dispaccio:

Formula n. 17 – Via libera al treno ... fino a ... dove cederà il passo al treno ... <sup>(16)</sup>

(Firmato) D.U. ...

Giunto il treno nella stazione ove deve avvenire la precedenza normale, il C.S. locale od il Capotreno del treno che cede il passo, rispettivamente nel caso che la stazione sia abilitata o non abilitata, trasmetterà il seguente dispaccio al D.U.:

Formula n. 18 – Treno ... giunto a ... attende essere preceduto da treno ...

(Firmato) C.S. oppure Capotreno .....

*(In questo caso, nelle stazioni non abilitate, il Gestore non dovrà dare il giunto del treno)*

Ricevuta tale conferma, il D.U. potrà dare nella stazione precedente la via libera al treno che segue, con il seguente dispaccio, da trasmettere al C.S. locale oppure direttamente al Capotreno, a secondo che la stazione sia abilitata o non abilitata.

Formula n. 19 – Via libera al treno ... fino a ... dove precederà treno ... <sup>(16)</sup>

(Firmato) D.U. ...

Se la via libera è data fino alla stazione seguente a quella in cui avverrà la precedenza normale, il dispaccio assumerà la seguente formula:

Formula n. 20 - Via libera al treno ... fino a ...

A ... precederà treno ... <sup>(16)</sup>

(Firmato) D.U. ...

Quando la precedenza normale si effettua in una stazione capo tronco comune a due dirigenze, od in una stazione appartenente al tronco di dirigenza attiguo, prima di dare la via libera al treno per detta stazione, il D.U. del tronco da cui proviene il treno deve trasmettere il seguente dispaccio all'altro D.U.:

Formula n. 21 – Dirigente Unico ...

Chiedo via libera al treno ... per ... dove sarà preceduto da treno ... <sup>(16)</sup>

(Firmato) D.U. ...

L'altro D.U. risponderà con il seguente dispaccio:

Formula n. 22 - Dirigente Unico ...

Via libera al treno ... per ... dove sarà preceduto da treno ... <sup>(16)</sup>

(Firmato) D.U. ...

<sup>(16)</sup> Se la «via libera» è condizionata da un incrocio sarà preceduta da «Dopo incrociato treno ... a ...».

Ricevuto tale dispaccio, il primo D.U. darà la via libera al treno con il dispaccio di formula n. 17.

Giunto il treno, che deve cedere il passo, nella stazione dove deve avvenire la precedenza, il C.S. locale, oppure il C.T., se la stazione non è abilitata, trasmetterà il giunto con il dispaccio di formula n. 18, al D.U. del tronco da cui proviene il treno, se la precedenza si effettua nella stazione capo tronco, oppure al D.U. del tronco di appartenenza della stazione sede di precedenza.

Ricevuto tale dispaccio, direttamente dal C.S. Locale o dal Capotreno oppure dal D.U. del tronco di dirigenza attiguo, il D.U. del tronco di provenienza del treno che prende la precedenza, darà la via libera a questo treno con dispaccio di formula n. 19.

Prima di dare la via libera al treno dovrà essere chiesta la via libera al D.U. del tronco attiguo di dirigenza unica con il seguente dispaccio:

Formula n. 23 – D.U. ....

Chiedo via libera al treno ... fino a ... dove precederà treno ... <sup>(16)</sup>

(Firmato) D.U. ...

Il D.U. del tronco di dirigenza attiguo, se nulla osta, risponderà con il dispaccio di formula n. 19.

I binari di ricovero dei treni nelle stazioni che cedono il passo o prendono la precedenza saranno quelli indicati al seguente comma 4, salvo diversa disposizione in merito.

**4.**In regime di blocco elettrico automatico il treno che deve cedere il passo di orario dovrà essere ricevuto nel binario di precedenza della stazione.

Se la stazione appartiene ad un tronco a semplice binario ed è dotata di solo due binari, il treno che deve dare la precedenza dovrà essere ricevuto di regola nel binario deviato.

In quest'ultimo caso, naturalmente, non potrà essere previsto contemporaneamente una precedenza ed un incrocio. Inoltre, non dovrà essere dato il consenso elettrico ad un eventuale treno, che si annunciasse proveniente dalla stazione successiva e, se il blocco è già nella direzione che consente l'inoltro dei treni nella suddetta stazione, questo deve essere preventivamente disposto in senso opposto.

**5.**Per effettuare una precedenza normale nelle stazioni di tronchi di linea a doppio binario, quando è in atto il Tracciato Permanente, bisogna annullare il Tracciato Permanente e ricevere o far partire i treni con comando degli itinerari relativi, indicati al comma 4, direttamente dal banco ACEI della stazione, a cura ed iniziativa del C.S. locale, se la stazione è abilitata, oppure del gestore, se la stazione non è abilitata.

In regime di controllo centralizzato del traffico, i suddetti comandi devono essere effettuati dal Dirigente Centrale Operativo, a meno che questi, per giustificati motivi, non ne deleghi gli operatori locali.

**Precedenze  
normali in  
regime di  
Blocco Elettrico  
Automatico**

**Precedenze  
normali in  
regime di  
Blocco Elettrico  
Automatico con  
Tracciato  
Permanente**

**6.** Per effettuare una precedenza normale nelle stazioni di tronchi di linea, a semplice binario, quando è in atto l'Automatismo di Ingresso e Partenza treni, bisogna, prima che intervenga l'automatismo, disporre l'ingresso del treno che cede il passo sul binario delle precedenze, se questo esiste.

Successivamente il treno che prende la precedenza entrerà in automatismo.

Se la stazione è munita di due soli binari, il treno, che cede il passo, sarà ricevuto sul binario deviato, in automatismo oppure con comando diretto secondo se il binario deviato è a sinistra oppure a destra rispetto al senso di marcia del treno. Il treno che prende la precedenza entrerà, a seconda dei casi di cui sopra, con comando diretto o in automatismo.

**7.** In linea di massima, le precedenze anormali devono essere effettuate tutte le volte che un treno, per effetto di un altro treno di categoria inferiore, che lo precede, possa subire ritardo rispetto alla sua marcia reale.

**8.** Per le precedenze anormali in regime di Blocco Telefonico il D.U. trasmetterà il seguente dispaccio al C.S. locale oppure al Gestore, se la stazione non è abilitata:

Formula n. 24 – C.S. di ... oppure Gestore di ... disponete in binario ... ingresso treno ... che darà la precedenza al treno ...

(Firmato) D.U. ...

Il C.S. locale oppure il Gestore, se la stazione non è abilitata, risponderà con il seguente dispaccio:

Formula n. 25 – D.U. ...

Disponerò in binario ... ingresso treno ... che darà la precedenza al treno ...

(Firmato) C.S. oppure Gestore stazione ...

L'avviso al treno che cede il passo, dovrà essere dato, ove è possibile, in una stazione precedente, direttamente al Capotreno, se la stazione non è abilitata, o tramite il C.S. Locale, se la stazione è abilitata con i seguenti dispacci:

Formula n. 26 – Treno a ... sarà preceduto da treno ... a ...

(Firmato) D.U. ...

Formula n. 27 – Inteso treno ... sarà preceduto da treno ... a ...

(Firmato) C.S. oppure C.T. ...

Gli stessi dispacci saranno usati nel caso che l'avviso sarà dato nella stazione ove deve avvenire la precedenza, solo se questa è disabilitata.

Giunto il treno che deve cedere il passo nella stazione in cui è stabilita la precedenza normale, il C.S. Locale oppure il Capotreno, se la stazione non è abilitata, trasmetterà il giunto al D.U. con il dispaccio di formula n. 18.

Il Dirigente Unico, ricevuto tale dispaccio, darà la via libera al treno che deve prendere la precedenza nella stazione precedente a quella ove dovrà avvenire la precedenza anormale con dispaccio di formula n. 19.

Se la via libera è data fino alla stazione seguente a quella in cui avverrà la precedenza anormale, si adotterà il dispaccio di formula n. 20.

Inoltre il Dirigente Unico trasmetterà a tutte le stazioni ed ai posti di comando dei Passaggi a Livello del suo tronco, interessati alla precedenza anormale, nonché al Dirigente Unico del tronco attiguo, se la precedenza interessa anche questo tronco, il seguente dispaccio:

Formula n. 28 – D.U. ... C.S. ... Gestori ... Casellanti PL ... (oppure Capotreno ...)

Treno ... precede treno ... da ... a ...

(Firmato) D.U. ...

Quando il D.U. deve regolare una precedenza anormale che deve avvenire in una stazione appartenente al tronco di dirigenza contiguo oppure con una stazione capotronco, previ accordi con l'altro Dirigente Unico, si regolerà come è previsto per una precedenza normale.

In linea di massima, in questi casi, la precedenza anormale deve essere fatta di iniziativa del Dirigente Unico del tronco in cui si determinano le condizioni che la richiedono, previo accordo con l'altro Dirigente Unico.

**9.** Quando le condizioni di esercizio richiedono l'effettuazione di una precedenza anormale in regime di blocco elettrico automatico, il Dirigente unico trasmetterà il dispaccio di formula n. 24 al Capostazione Locale, oppure al Gestore, se la stazione non è abilitata.

Il Capostazione Locale, oppure il Gestore, se la stazione non è abilitata, risponderanno con il dispaccio di formula n. 25.

Il Capotreno del treno che cede il passo, giunto nella stazione ove dovrà essere effettuata la precedenza, sarà avvisato direttamente dal Dirigente Unico, se la stazione non è abilitata, oppure dal C.S. Locale, se la stazione è abilitata. In regime di Controllo Centralizzato del Traffico i dispacci di formula n. 24 e n. 25 non vengono dati.

In tutti i casi, però, il Dirigente Unico trasmetterà il dispaccio di formula n. 28 a tutte le stazioni, fermate e P.L. interessati alla precedenza anormale, nonché ai Dirigenti Unici dei tronchi interessati alla stessa precedenza.

Il treno che deve prendere la precedenza potrà essere avvisato verbalmente della precedenza anormale, anche dopo che questa è stata effettuata, se non è possibile prima, dai Capistazione Locali o dal Gestore, se la stazione non è abilitata. Se è efficiente il telefono a bordo, la comunicazione gli dovrà essere data dal Dirigente Unico.

**10.** Quando un treno che avrebbe dovuto, in base all'orario di servizio, cedere il passo ad altro treno, deve partire in precedenza a quest'ultimo treno, il Dirigente Unico trasmetterà il dispaccio di via libera con la formula n. 20. Inoltre, se la stazione non è abilitata, il Dirigente Unico trasmetterà il seguente dispaccio al Gestore:

Formula n. 29 – Disponete partenza treno ... che precederà treno ... da .... a ...

(Firmato) D.U. ...

**Precedenze Anormali in regime di Blocco Elettrico Automatico con o senza Tracciato Permanente ed Automatismo di Ingresso e Partenza treni**

**Precedenza Anormale di un treno che doveva cedere il passo ad altro treno, in regime di blocco telefonico**

La precedenza anormale deve essere comunicata con dispaccio di formula n. 28 a tutti i D.U. e le stazioni e P.L. interessati.

**11.**In regime di blocco elettrico tale precedenza anormale sarà comunicata al C.S. locale oppure al Gestore, se la stazione non è abilitata, con dispaccio di formula n. 29.

Se la stazione è abilitata, il C.S. locale comunicherà verbalmente al Capotreno la disposizione ricevuta. Se invece la stazione è disabilitata il D.U. trasmetterà il dispaccio di formula n. 28 al Capotreno.

La precedenza deve essere comunicata a tutti i D.U. e le stazioni, fermate e P.L: interessati, con il dispaccio di formula n. 28.

In regime di Controllo Centralizzato del Traffico e/o di Tracciato Permanente od Automatismo di Ingresso e Partenza Treni, se la necessità o l'ordine della precedenza anormale si manifesta in tempo utile, il treno non deve essere ricevuto nel binario di precedenza, ove esiste. In tal caso il Capotreno deve chiedere verbalmente agli operatori locali notizie sulla precedenza. Se è efficiente il telefono a bordo la comunicazione gli sarà data dal D.U.

**12.**Quando ci si trovi nell'impossibilità di avvisare una stazione della variata successione dei treni, deve prescriversi al treno inviato in precedenza la fermata nella stazione stessa, per la consegna di copia del dispaccio di precedenza.

**Precedenza Anormale di un treno che doveva cedere il passo ad altro treno, in regime di Blocco Elettrico Automatico con o senza Tracciato Permanente ed Automatismo di Ingresso e Partenza treni**

## ART. 9

### INCROCI

**1.**Sulle linee esercitate a semplice binario i treni circolanti in senso opposto si incrociano in stazioni prefissate.

L'incrocio fra due treni può essere normale (indicato in orario o di fatto) oppure anormale (in seguito a spostamento) e la stazione in cui viene fissato è denominata sede di incrocio.

Il Dirigente Unico che dà la via libera ad un treno su linea esercitata a semplice binario deve essersi preventivamente assicurato che siano giunti tutti i treni incrocianti o comunque attesi in senso opposto.

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

Tutti gli incroci con i treni non ordinari, con i treni periodici, gli incroci anormali nonché gli incroci di fatto, oltre ad essere indicati sulla cedola orario, devono essere notificati ai treni stessi con prescrizione.

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

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

**Incroci**

**Incroci normali**

**Spostamento degli incroci**

**3.** Nel caso di ritardo di uno dei due treni incrocianti od anche di entrambi ma in diversa misura, il Dirigente unico del tronco provvede a spostarlo in altra stazione dove risulti più conveniente.

In linea di massima, lo spostamento dell'incrocio deve essere fatto quando il ritardo del treno è pari o superiore al doppio del tempo impiegato dall'altro treno incrociante per percorrere il tratto di linea compreso fra la stazione in cui era previsto l'incrocio normale e quella dove è possibile effettuare lo spostamento dell'incrocio.

**4.** In regime di blocco telefonico gli incroci normali vengono così regolati.

La richiesta e concessione della via libera ai treni deve essere data secondo quanto indicato dall'art.3 - comma 8, con i dispacci di formula n. 2a, n. 2b e n. 4.

I Capotreno e i Macchinisti dei treni incrocianti devono sempre accertarsi che l'incrocio si effettui realmente nelle stazioni sede di incrocio.

Nei casi dubbi il Capotreno deve esplicitamente chiedere notizie del treno incrociante al C.S. Locale oppure al D.U., se la stazione non è abilitata.

Se la realizzazione dell'incrocio è confermata, la conferma deve essere data per iscritto dal C.S. Locale o a mezzo dispaccio dal D.U., se la stazione non è abilitata.

La stessa conferma deve essere data per iscritto al Macchinista.

Le stazioni abilitate e non abilitate disporranno di propria iniziativa gli itinerari di ingresso di treni incrocianti e quelli di partenza degli stessi treni, ad incrocio avvenuto, dopo la concessione della via libera da parte del D.U. del tronco.

**5.** Nessuna disposizione di movimento deve essere data dai D.U. per gli incroci normali in regime di Blocco Elettrico Automatico.

I C.S. locali ed i Gestori delle stazioni non abilitate, oppure il D.C.O., nel caso di regime di Controllo Centralizzato del Traffico, disporranno di propria iniziativa gli itinerari di ingresso dei treni incrocianti e di partenza degli stessi treni, ad incrocio avvenuto.

I Capotreno e i Macchinisti controlleranno l'effettuazione degli incroci normali nelle stazioni sede di incrocio. Se l'incrocio non dovesse verificarsi, essi si regoleranno come prescritto al comma 6 seguente.

**6.** Nessuna disposizione di movimento deve essere data dai D.U. per gli incroci normali in regime di blocco elettrico automatico con automatismo di ingresso e partenza treni. I Capotreno e i Macchinisti controlleranno l'effettuazione degli incroci normali nelle stazioni sede di incrocio. Se l'incrocio non dovesse avvenire, essi devono ritenere che l'incrocio stesso è stato automaticamente spostato in altra stazione. A segnale di partenza disposto a via libera, il Capotreno deve dare la partenza al treno senza chiedere alcuna autorizzazione al D.U. oppure al C.S. Locale, se la stazione è abilitata.

I Capotreno e i Macchinisti devono sempre verificare che tutti gli incroci reali previsti in un tronco di dirigenza siano stati effettuati, sia in modo normale che anormale.

Qualora dovesse mancare qualcuno o dovesse sorgere qualche

**Incroci normali in regime di Blocco Telefonico****Incroci normali in regime di Blocco Elettrico Automatico****Incroci normali in regime di Blocco Elettrico Automatico con Automatismo di Ingresso e Partenza treni**



Dubbio in merito, oppure fossero stati effettuati un numero maggiore di incroci, rispetto a quelli indicati in cedola, devono chiedere, nelle stazioni capotronco di confluenza di più tronchi di dirigenza, la via libera al Dirigente Locale oppure al D.U. del Tronco, verso il quale il treno è diretto, facendo espressamente riferimento ai casi suddetti.

La richiesta di via libera non va fatta, se la stazione Capotronco è stazione di passaggio dal semplice al doppio binario oppure di diramazione, quando il treno proveniente dal tratto comune si immette su una linea diversa da quella di provenienza del treno incrociante, su cui esistono dubbi.

**7.** Nel caso che si verifichi la necessità di spostare un incrocio, il D.U. del tronco trasmetterà la seguente disposizione al treno in ritardo.

Se la stazione è abilitata:

Formula n. 30a – C.S. ...

Trattenete a ... treno ... per incrociare treno ...

(Firmato) D.U. ...

Il C.S. Locale della nuova stazione di incrocio deve considerare il treno non preavvisato, anche agli effetti di ingombri all'uscita e lo avvisa dell'incrocio stesso appena giunto in stazione.

Se la stazione non è abilitata, il D.U. trasmetterà direttamente al Capotreno il dispaccio:

Formula n. 30b –

Treno ... attendete a ... per incrociare treno ...

(Firmato) D.U. ...

Il C.S. Locale, se la stazione è abilitata, risponderà con il seguente dispaccio:

Formula n. 31a – Tratterò a ... treno ... per incrociare treno ...

(Firmato) C.S. ...

Oppure, giunto il treno in ritardo nella stazione disabilitata sede di incrocio anormale, il Capotreno risponderà con il seguente dispaccio:

Formula n. 31b – Treno giunto a ... attende per incrociare treno ...

(Firmato) C.T. ...

Ricevuta tale risposta il D.U., se la stazione non è abilitata, trasmetterà al Gestore il seguente dispaccio:

Formula n. 32 – Gestore ...

Disponete incrocio treno ... con treno ... a ...

(Firmato) D.U. ...

a cui il Gestore risponderà con il dispaccio:

Formula n. 33 – D.U. ...

Disporrò incrocio treno ... con treno ... a ...

(Firmato) Gestore ...

Solo dopo aver ricevuto il dispaccio di formula 31a, oppure n. 31b e n. 33, il D.U. trasmetterà il seguente dispaccio al C.S. Locale oppure al Gestore della stazione dove era fissato l'incrocio normale, a secondo se abilitata o non abilitata.

Formula n. 34 – Treno ... in ritardo. Disponete partenza (o transito) treno ... che incrocerà a ... treno ... , confermate.

(Firmato) D.U. ...

Il C.S. Locale oppure il Gestore, se la stazione non è abilitata, confermeranno con il seguente dispaccio:

Formula n. 35 – Dispongo transito o partenza treno ... che incrocerà a ... treno ...

(Firmato) C.S. oppure Gestore ...

Giunto il treno nella stazione, ove era previsto l'incrocio normale, se questa è abilitata, il C.S. Locale trasmetterà la disposizione ricevuta dal D.U. al Capotreno ed al Macchinista. Se la stazione non è abilitata il Capotreno riceverà direttamente dal D.U. il seguente dispaccio:

Formula n. 36 – Treno ... in ritardo, via libera al treno ... fino a ... - Incrocio con treno ... spostato da ... a ... , confermate.

(Firmato) D.U. ...

Il Capotreno confermerà con il seguente dispaccio:

Formula n. 37 – Via libera fino a ... - Incrocio con treno ... spostato da ... a ...

(Firmato) Capotreno ...

Lo spostamento di incrocio può essere notificato al treno, che deve avanzare, anche in una stazione di fermata precedente a quella di sede di incrocio normale. In tal caso, se la stazione è abilitata, sarà trasmesso il seguente dispaccio:

Formula n. 38 – C.S. ....

Prescrivete al treno .... Di incrociare treno ... a ... anziché a ... <sup>(17)</sup>

(Firmato) D.U. ...

Il dispaccio di formula n. 38 può essere dato insieme a quello di via libera.

Se la stazione non è abilitata, invece, saranno usati i dispacci di formula n. 36 e n. 37.

Il Dirigente del tronco ove è il treno in ritardo, trasmetterà il seguente dispaccio al Dirigente Unico del tronco ove è in marcia il treno che deve avanzare rispetto all'incrociante:

Formula n. 39 – D.U. ...

Tratterrò a ... <sup>(17)</sup> treno ... per incrociare treno ... - (Capotreno treno ... avvisato)

(Firmato) D.U. ...

L'altro D.U. risponderà:

Formula n. 40 – D.U. ...

Inteso Tratterrete treno ... a ... per incrociare treno ...

(Firmato) D.U. ...

Successivamente il D.U. che ha proposto lo spostamento d'incrocio darà le disposizioni del caso al C.S. Locale della stazione capotronco, se la stazione è abilitata, con il dispaccio di formula n. 30a , oppure, se la stazione non è abilitata, con il dispaccio di formula n. 32, al

<sup>(17)</sup> Stazione capotronco dei due tronchi di dirigenza contigui.

Gestore.

Nel caso che la stazione capotronco non sia abilitata, il D.U. del tronco ove è in marcia il treno in ritardo, prima di trasmettere all'altro D.U. il dispaccio di formula n. 39, trasmetterà il dispaccio di formula n. 30<sub>b</sub> al treno in ritardo.

Se l'incrocio avverrà nella stazione capotronco, il suddetto D.U., solo dopo aver ricevuto la risposta con il dispaccio di formula n. 31<sub>b</sub>, trasmetterà all'altro D.U. il dispaccio di formula n. 39.

Ricevuto il dispaccio di formula n. 39, il D.U. farà avanzare il treno in orario secondo quanto disposto per spostamento di incrocio di treni fra stazioni appartenenti allo stesso tronco di dirigenza. In modo analogo il D.U. del tronco ove è in marcia il treno in ritardo, sposterà nuovamente, se necessario, l'incrocio dalla stazione capotronco in altra stazione dello stesso tronco.

Se la stazione ove viene fissato l'incrocio anormale è una stazione di diramazione, il treno, proveniente da tratto comune, può partire anche se l'incrocio non si realizza, qualora si immetta su una linea diversa da quella di provenienza del treno incrociante. A quest'ultimo sarà notificato nella stazione di diramazione l'avvenuta effettuazione dell'incrocio.

Quando l'incrocio di due treni venga spostato in una stazione di passaggio dal semplice al doppio binario, il D.U. che fa avanzare il treno proveniente dal semplice binario anziché prescrivergli l'incrocio nella stazione stessa, deve ordinargli di incrociare l'altro treno sul doppio binario. A quest'ultimo sarà notificato nella stazione di passaggio dal doppio al semplice binario l'avvenuta effettuazione dell'incrocio.

Tutte le stazioni ed i posti di linea compresi fra quelli sede d'incrocio normale ed anormale, devono essere avvisati dello spostamento d'incrocio.

**8.** Lo spostamento di incrocio in regime di blocco elettrico automatico avviene senza la partecipazione del personale di scorta ai treni.

Pertanto i treni partiranno dalle stazioni sede d'incrocio normale a segnale di partenza disposto a via libera, anche se l'incrocio non è avvenuto.

I C.S. Locali ed i Gestori delle stazioni non abilitate, disporranno di propria iniziativa il segnale di partenza a via libera, quando la sezione di blocco, protetta dal segnale stesso, risulti libera, anche se in quella stazione era fissato un incrocio di orario. Salvo diversa disposizione del D.U.

La verifica globale degli incroci da effettuare su un tronco di dirigenza deve avvenire nelle stazioni capotronco.

Se dalla verifica suddetta risulta qualche incrocio in meno o in più, oppure si hanno dubbi in merito al numero degli incroci effettuati, il Capotreno deve chiedere ed ottenere per iscritto la via libera dal D.U. del tronco verso il quale è diretto il treno, oppure dal C.S. Locale, se la stazione è abilitata, con esplicito riferimento agli incroci dubbi o non effettuati sul tronco di dirigenza precedente.

La richiesta di via libera non va fatta, se la stazione capotronco è

**Incroci  
anormali in  
regime di  
Blocco Elettrico  
Automatico**

stazione di passaggio dal semplice al doppio binario, oppure di diramazione quando il treno proveniente dal tratto comune si immette su una linea diversa da quella di provenienza del treno incrociante, su cui esistono dubbi.

Nel caso di partenza da una stazione sede d'incrocio normale con segnale di partenza disposto a via impedita, per guasto all'ACEI, qualora venga spostato l'incrocio, bisogna osservare le norme previste dal blocco telefonico.

**9.** Gli spostamenti di incrocio in regime di blocco elettrico automatico con automatismo di ingresso e partenza treni vengono effettuati automaticamente. Il personale di scorta dei treni non interviene in tali spostamenti. Pertanto, i treni partiranno dalle stazioni sedi di incrocio normale, a segnale disposto a via libera, anche se non è avvenuto l'incrocio, senza alcuna disposizione del D.U.

I Capitrete e i Macchinisti verificheranno gli incroci che vengono effettuati in modo normale od anormale lungo il tronco di dirigenza percorso dai loro treni e, nella stazione capotronco, se uno o più incroci non sono stati effettuati o se vi sono dubbi sul numero degli incroci effettuati, dovranno chiedere ed ottenere, per iscritto, la via libera dal D.U. oppure dal C.S. Locale se la stazione è abilitata, facendo esplicito riferimento agli incroci non effettuati o dubbi, oppure effettuati in numero maggiore di quelli previsti dalla cedola orario. La richiesta di via libera non va fatta, se la stazione capotronco è stazione di passaggio dal semplice al doppio binario, oppure di diramazione quando il treno proveniente dal tratto comune si immette su una linea diversa da quella di provenienza del treno incrociante, su cui esistono dubbi.

**10.** Quando su una stessa linea esistono tratti di linea a diverso regime di circolazione, i treni, che passano dal regime di blocco elettrico automatico a quello telefonico, devono verificare globalmente gli incroci nelle stazioni limite fra i due tratti di linea e comportarsi come nelle stazioni capotronco.

Per il tratto di linea a regime di blocco telefonico, gli eventuali spostamenti di incrocio non devono superare la stazione limite, fra i tratti a diverso regime di circolazione. Il treno proveniente dal tratto di linea a regime di blocco telefonico, che ha avuto fissato un incrocio anormale o che aveva un incrocio normale in questa stazione, se l'incrocio non si verifica effettivamente, dovendo immettersi in un tratto di linea a blocco elettrico automatico, osserverà le norme relative ai comma 8 e 9.

Restano confermate le norme relative agli spostamenti di incrocio in regime di blocco telefonico per cui, in particolare, la via libera al treno che deve partire da una stazione, dove era previsto un incrocio normale, verso un tratto di linea dove vige il blocco telefonico, deve essere concessa solo dopo aver avuto conferma dello spostamento di incrocio dal treno incrociante in ritardo, anche se quest'ultimo treno è in marcia su un tratto di linea dove vige il blocco automatico e l'automatismo di ingresso e partenza treni.

**Incroci  
anormali in  
regime di  
Blocco Elettrico  
Automatico con  
Automatismo di  
Ingresso e  
Partenza treni**

**Regime di  
circolazione  
misto(a blocco  
telefonico ed a  
blocco elettrico  
automatico) su  
uno stesso  
tronco di  
dirigenza unica**

## ART. 10

ART.10-11

### TRENI ORDINARI PERIODICI

**1.**L'orario dei treni ordinari periodici(art.2 comma 13) può prevederne la circolazione:

- a) tutti i giorni per determinati periodi compresi nella validità dell'orario;
- b) per uno od alcuni giorni della settimana per l'intera validità dell'orario o parte di essa.

**2.**Sulle linee a semplice binario, tutti i giorni nei quali circolano i treni periodici di cui al punto 1 b), devono essere avvisati i treni che con essi hanno incrocio e le stazioni sede d'incrocio.

L'avviso a questi treni ed alle stazioni di incrocio, deve essere dato dal D.U. del tronco di appartenenza delle stazioni che compilano la cedola orario.

L'effettuazione dei treni ordinari periodici, previsti dall'orario generale di servizio, viene documentata con apposita circolare del Servizio Movimento.

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

**Circolazioni previste dall'orario**

**Circolazioni non previste dall'orario**

## ART. 11

### TRENI STRAORDINARI AD ORARIO PRESTABILITO

**1.**I treni straordinari( art. 2 comma 13) possono essere messi in circolazione dalle stazioni per ordine del Direttore di Esercizio o di chi ne fa le veci, oppure di iniziativa del D.U. per sopraggiunte necessità. In quest'ultimo caso, salvo assoluta urgenza, l'effettuazione degli straordinari deve essere autorizzata dal Capo Servizio Movimento.

Il Capo servizio può accordare ai Dirigenti Unici l'autorizzazione permanente per l'effettuazione di determinati treni

**2.**La richiesta della motrice o dell'ETR e della squadra di scorta, completata da tutti i dati necessari, deve essere fatta tempestivamente al servizio TRA ed al Capo Personale Viaggiante.

Chi riceve le richieste della motrice od ETR e della squadra di scorta deve confermarle indicandone, se del caso, il treno d'invio.

**3.**L'orario di un treno straordinario speciale deve essere espressamente diramato dal servizio Movimento con circolare a tutti i D.U. e Servizi interessati che ne accuseranno ricevuta.

**4.**La circolazione di un treno straordinario facoltativo o speciale deve essere annunciata dal D.U. del Tronco di Dirigenza a cui appartiene la stazione di origine col dispaccio:

Formula n. 41 – Oggi ... (domani ... oppure notte dal ... al ...) effettuasi treno ... straordinario ... (stazione di origina) ... (stazione termine di corsa) per ... (qualità del trasporto).

L'annuncio deve essere dato:

**Generalità**

**Richiesta di motrice e squadra**

**Orario diramato dagli Uffici Superiori**

**Annuncio**

- a) a tutti i D.U. interessati;
- b) a tutte le stazioni situate sul percorso dello straordinario a cura dei D.U. dei tronchi di dirigenza a cui appartengono le stazioni interessate;
- c) alla stazione capotronco precedente quando il treno abbia origine da una stazione intermedia;
- d) alla stazione capotronco successiva quando il treno termini la corsa in una stazione intermedia con percorso anche parziale su semplice binario o su binario illegale;
- e) alla stazione successiva nel caso di uno straordinario che debba recarsi in linea senza raggiungere quest'ultima;
- f) al Capodeposito e Capotecnico T.E.;
- g) al Caposervizio Movimento, nonché ai Caposervizio TRA ed ai Capiservizio MIP(od IES e TE) qualora si tratti di treni materiali.

**5.** Per ragioni di necessità o di opportunità, l'annuncio del treno straordinario può essere trasmesso per iscritto dal Servizio Movimento ai Capi dei Servizi, ai D.U. ed al Capodeposito indicati al comma 4.

In tal caso ed in quello di comma 3, il Dirigente Unico del tronco di dirigenza a cui appartiene la stazione di origine del treno ed i Dirigenti Unici degli altri tronchi interessati, se il treno debba proseguire oltre la prima stazione capotronco, possono inviare, alle stazioni indicate al comma 4, copia dell'annuncio, accompagnata da apposito avviso, in luogo dell'annuncio previsto al comma 4.

**6.** Sulle linee a doppio binario solo le stazioni capotronco e termine di corsa dello straordinario, ricevute l'annuncio, devono darne conferma al Dirigente Unico del tronco a cui appartengono, con il dispaccio;

Formula n. 42 – Inteso oggi ... (domani ... oppure notte dal ... al ...) treno ... straordinario ... (stazione di origine) ... (stazione termine di corsa).

**7.** Sulle linee a semplice binario ciascuna delle stazioni toccate dallo straordinario, ricevute l'annuncio, deve darne conferma al Dirigente Unico del proprio tronco e deve indicare sempre gli eventuali incroci in essa fissati completando opportunamente il dispaccio di formula n. 42 con le parole:

«Che incrocia a ... treno ... ».

**8.** I Dirigenti Unici dei tronchi di dirigenza a cui non appartiene la stazione di origine dei treni straordinari ad orario prestabilito, devono trasmettere il dispaccio di formula n. 42 al Dirigente Unico da cui hanno ricevuto l'annuncio, dopo aver ricevuto quello delle stazioni del proprio tronco, indicando tutte le stazioni sede di incrocio.

**9.** Sulle linee a doppio binario, il Dirigente Unico che per interruzione delle telecomunicazioni non abbia potuto trasmettere ad una stazione l'annuncio di effettuazione dello straordinario oppure, nei casi prescritti, non ne abbia ricevuta conferma, fa proseguire dalla stazione precedente detto treno con le norme dell'art. 20. Sulle linee esercitate con blocco elettrico regolarmente funzionante, la marcia a vista sarà prescritta solo in arrivo nella stazione.

In tutti i casi deve prescriversi al treno di fermare nella stazione

**Conferme sulle  
linee a doppio  
binario**

**Conferme sulle  
linee a semplice  
binario**

**Mancanza di  
annuncio e  
conferme su  
linee a doppio  
binario**

stessa per la consegna di copia del dispaccio di annuncio.

**10.** Sulle linee a semplice binario, il D.U. che per interruzione delle comunicazioni non possa ricevere da una stazione la conferma di effettuazione di uno straordinario non deve inoltrare detto treno, a meno che:

- ✚ essendo in funzione il blocco elettrico, si prescriva al treno marcia a vista in arrivo nella stazione e fermata per la consegna di copia del dispaccio di annuncio;
- ✚ sia stato possibile procurarsi con altro mezzo la via libera;
- ✚ sia stato istituito il servizio di pilotaggio.

**11.** Alle norme di cui al comma 10 può farsi eccezione solo per invio di soccorso od altra inderogabile necessità, purché il treno straordinario possa giungere nella stazione successiva almeno 10 minuti prima dell'ora normale di partenza del primo treno previsto in direzione opposta.

In questo caso il treno straordinario deve circolare protetto in avanti alla distanza di 500 metri a mezzo di un agente con segnale di arresto a mano, e deve arrestarsi nella stazione successiva per la consegna di copia del dispaccio di effettuazione<sup>(18)</sup>.

**12.** Ogni D.U. deve trasmettere il dispaccio di effettuazione dello straordinario ai posti intermedi fino alla stazione capotronco successiva nel senso della corsa del treno.

**13.** Salvo le eccezioni stabilite con disposizione dalla Direzione Esercizio, ogni treno straordinario deve di regola essere preventivamente segnalato lungo il suo percorso, come previsto dal Regolamento Segnali, possibilmente a mezzo del treno che viene a circolare immediatamente prima di esso. Quando ciò non riesca possibile o conveniente, può provvedersi anche con uno o più treni seguiti immediatamente dallo straordinario, circolanti nello stesso senso od eccezionalmente in senso inverso<sup>(19)</sup>.

**14.** Salva l'eccezione di cui al comma seguente, spetta al D.U. del tronco di appartenenza della stazione che compila la cedola orario dello straordinario di procurarsi all'occorrenza dalle stazioni le prescrizioni interessanti la corsa dello straordinario stesso.

**15.** Sulle linee a semplice binario devono essere avvisati dell'effettuazione dello straordinario i treni che hanno incrocio con esso<sup>(20)</sup>.

Gli avvisi ai treni interessati devono essere dati a cura del D.U. del tronco di appartenenza delle stazioni di origine dei treni o dai C.S. Locali se le stazioni sono abilitate.

Qualora il treno interessato sia già partito l'avviso stesso può essere dato in altra stazione successiva.

Avviso ai posti intermedi

Segnalazione

Avvisi ai treni

<sup>(18)</sup> Da ... a .... Viaggiate preceduti a metri 500 da agente con segnale di arresto a mano. Consegnate a ... copia del vostro annuncio di effettuazione.

<sup>(19)</sup> All'uopo il C.S. Locale, se la stazione è abilitata, oppure il D.U. del tronco se non è abilitata, faranno la seguente prescrizione ai treni segnalanti: Da ... a ... segnalate treno ... straordinario ... (stazione di origine) ... (stazione termine di corsa). Nel caso di segnalamento in senso inverso : Da ... a ... segnalate in senso inverso treno ... straordinario ... ecc.

<sup>(20)</sup> Ha luogo ... treno ... straordinario .... (stazione di origine) ... (stazione termine di corsa) che, da orario, incrocerete a ....

Inoltre, l'incrocio deve essere sempre incasellato sulla cedola, a cura di chi la compila, se è possibile, oppure a cura del C.S. Locale che fa le prescrizioni oppure a cura del C.T., se le prescrizioni le riceve con dispaccio dal D.U.

**16.** E' di competenza del Direttore di Esercizio rendere giornalieri (art.2 comma 13) determinati treni straordinari.

Per la circolazione dei treni giornalieri deve procedersi come segue:

- ✚ il D.U. del tronco di appartenenza della stazione di origine dà un solo annuncio della loro effettuazione fino a nuovo ordine (o fino ad una data stabilita);
- ✚ la trasmissione della conferma, gli avvisi ai posti intermedi ed ai posti fissi della linea, nonché la segnalazione, hanno luogo soltanto il primo giorno di effettuazione;
- ✚ sulle linee a semplice binario, gli avvisi di incrocio ai treni interessati devono essere dati giornalmente da chi spetta provvedervi in base al comma 15.

Treni giornalieri

## ART. 12

### TRENI STRAORDINARI AD ORARIO LIBERO

**1.** Quando occorra effettuare d'urgenza un treno e non sia possibile né torni conveniente provvedervi con uno straordinario ad orario prestabilito o con un supplementare, i D.U., previ accordi telefonici fra loro, in quanto necessari, e senza autorizzazione preventiva del Capo Servizio Movimento, possono mettere in circolazione uno straordinario ad orario libero con l'esclusione di treni viaggiatori che comunque devono essere autorizzati dal Servizio Movimento, salvo casi eccezionali (O.L. – art. 2 comma 13).

Generalità

**2.** Per la circolazione dei treni O.L. tutte le stazioni intermedie del percorso sono da considerarsi di origine e di termine. I treni O.L. devono circolare con il blocco telefonico, in aumento al blocco elettrico laddove esiste, ed arrestarsi in tutte le stazioni, salvo esplicito ordine contrario.

Modalità di circolazione

Sulle linee a doppio binario è ammessa la circolazione dei treni O.L. col solo blocco elettrico purchè con un dispaccio di preavviso si precisi alle stazioni la successione dei treni.

Nei dispacci di richiesta di via libere o di preavviso deve essere indicata la destinazione e la funzione del treno O.L.

**3.** Sulle linee a semplice binario, prima della partenza da ogni stazione, il D.U. che accorda la via libera deve, occorrendo, fissare gli incroci con le norme stabilite per gli incroci di fatto, ma nell'intervallo di 5 minuti.

Sulle linee a semplice binario, i treni O.L. e quelli interessati devono essere avvisati con le modalità previste per gli incroci anormali.

**4.** I treni O.L., quando possibile, devono essere segnalati come gli altri treni straordinari.

Dall'effettuazione dei treni O.L. devono essere avvisati i posti intermedi e di linea, secondo le modalità previste per i treni



Straordinari ad orario prestabilito, precisando l'ora di partenza.

**5.** Quando siano interrotte le comunicazioni le comunicazioni si seguono le norme previste per i treni straordinari ad orario prestabilito non annunciati e non confermati (art.11 comma 9, 19 e 11).

Pertanto, i treni O.L., in queste condizioni, possono marciare con il solo regime del blocco elettrico ed effettuare marcia a vista all'ingresso delle stazioni e relative fermate nelle stazioni.

## ART.13

### TRENI SUPPLEMENTARI

**1.** I D.U. possono effettuare treni supplementari (art.2 comma 13) in relazione alle occorrenze, senza preventiva autorizzazione del Capo Servizio Movimento.

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

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

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

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

**5.** I treni supplementari sono segnalati come previsto dal Regolamento Segnali.

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

Per i treni supplementari in precedenza negli anzidetti dispacci deve precisarsi l'anticipo massimo consentito per tutto il percorso. Tale anticipo deve essere notificato al Capotreno e al Macchinista<sup>(21)</sup>.

**7.** Sulle linee a semplice binario, quando non si sia potuto ottenere da una stazione la conferma dell'effettuazione del treno supplementare a seguito, questo non potrà essere inoltrato verso questa stazione purché sia stato prescritto al treno normale di arrestarsi sui deviatori di ingresso della stazione stessa per le comunicazioni del caso<sup>(22)</sup>.

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

**Generalità**

**Segnalazione**

**Norma per la circolazione**

**Scambio dei materiali**

<sup>(21)</sup> Viaggiate con anticipo massimo di minuti ... su tutto il percorso.

<sup>(22)</sup> Fermate a ... sui deviatori di entrata mancando conferma effettuazione treno ... supplementare da ... a ... consegnate a quel C.S. locale oppure Gestore copia del dispaccio di effettuazione.

esigenze del servizio dei treni.

Dello scambio dei materiali devono essere avvisati i treni e preventivamente le stazioni interessate<sup>(23)</sup> a cura del D.U. che ne prenda l'iniziativa.

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

**10.**Sulle linee a semplice binario in regime di blocco telefonico, quando siano interrotte le comunicazioni è in ogni caso vietato l'inoltro, come treno normale, del materiale del treno supplementare.

## ART. 14

### SOPPRESSIONE, FUSIONE E SOSTITUZIONE TRENI

#### Soppressione

**1.**In caso di mancanza di materiale, di cessata occorrenza, di forte ritardo o di altra anomalia, i D.U. possono sopprimere i treni senza servizio viaggiatori.

I treni con servizio viaggiatori possono essere soppressi soltanto per cause di forza maggiore od in seguito a fusione o sostituzione con altri treni, oppure per disposizione del Servizio MOV.

**2.**Gli annunci nelle stazioni, posti intermedi e di linea, le relative conferme, nonché gli avvisi ai treni incrocianti<sup>(24)</sup> devono essere dati con le stesse norme prescritte per l'effettuazione dei treni straordinari ad orario prestabilito adottando le seguenti formule:

Formula n. 43 – Oggi ... (domani ... oppure notte dal ... al ...) treno ... soppresso da ... a ...

Formula n. 44 – Inteso oggi ... (domani ... oppure notte dal ... al ...) soppressione treno ... da ... a ...

**3.**In caso di impossibilità di ricevere la conferma di soppressione o, di trasmettere l'annuncio ad una stazione, devono applicarsi al primo treno che segue quello soppresso, le disposizioni di cui all'art. 8 comma 12, con relativa consegna di copia del dispaccio di soppressione<sup>(25)</sup>.

<sup>(23)</sup> Per i treni supplementari a seguito:

Al treno inviato per primo: Da ... viaggiate come treno ... normale segnalando vostro supplementare a seguito.

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

Per i treni supplementari in precedenza:

Al treno inviato per primo: Da ... a ... viaggiate come treno ... ante. Anticipo massimo consentito in tutto il percorso minuti ...

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

Alle stazioni in ambedue i casi :

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

<sup>(24)</sup> Treno ... soppresso da ... a ...

<sup>(25)</sup> Marcia a vista in arrivo e fermata a ... per consegna copia a quel C.S. locale o Gestore del dispaccio di soppressione del treno ... da ... a ...

**4.**Spetta al D.U. del tronco di appartenenza della stazione termine del tratto di soppressione di regolare gli incroci e le precedenze ancora da effettuare che erano previsti sul tratto stesso.

**5.**Quando sia opportuno i D.U. possono fondere due treni, sopprimendone uno con le norme di cui al comma precedente e facendone proseguire il materiale ed i relativi documenti, nonché eventualmente la motrice ed il personale, con altro treno. A quest'ultimo deve farsi opportuna prescrizione<sup>(26)</sup>.

In tal caso le formule n. 43 e n. 44 vanno completate come in appresso:

Formula n. 43bis – Oggi ... (domani ... oppure notte dal ... al ...) treno ... soppresso da ... a ... - Materiale (ed occorrendo: Motrice – Personale) viaggia stesso tratto con treno ... (ed occorrendo : che farà servizio viaggiatori).

Formula n. 44bis – Inteso oggi ... (domani ... oppure notte dal ... al ...) soppressione treno ... da ... a ... - Materiale viaggia come treno ...

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

In tal caso le formule n. 43 e n. 44 vanno completate come in appresso:

Formula n. 43ter – Oggi ... (domani ... oppure notte dal ... al ...) treno ... soppresso da ... a ... - Effettuasi sua vece stesso tratto straordinario ...

Formula n. 44ter – Inteso oggi ... (domani ... oppure notte dal ... al ...) soppressione treno ... da ... a ... ed effettuazione stesso tratto straordinario ... (ed occorrendo: che incrocia a .... Treno ...).

## ART. 15

### MOTRICI ISOLATE E DI RINFORZO

#### TRADOTTE AFFIDATE AL SOLO MACCHINISTA

**1.**Le motrici e gli ETR isolati possono viaggiare senza scorta di agenti del movimento ed ai compiti specifici del personale di scorta provvede il personale di trazione.

Sono da considerarsi motrici isolate anche le motrici ed i gruppi di esse che circolano trainando o spingendo particolari veicoli (un veicolo di corsa prova o guasto, cari attrezzi), nonché gli elettrotreni, quando non svolgano servizio viaggiatori e le locomotive Diesel.

**2.**Il D.U. può effettuare treni straordinari per l'inoltro di motrici isolate senza la preventiva autorizzazione del servizio Movimento.

**3.**Il Dirigente Unico del tronco di appartenenza della stazione che aggiunge la motrice od un elettrotreno di rinforzo ad un treno deve, salvo diverse disposizioni, darne avviso a quella dove termina il rinforzo stesso.

<sup>(26)</sup> Treno ... soppresso da ... a ...

Disimpegnate in sua vece servizio viaggiatori fermando a ... (indicando le stazioni nelle quali il treno deve fermare per disimpegnare il servizio del treno soppresso).

**Fusione**

**Sostituzione**

**Motrici isolate**

**Motrici di rinforzo**

Se quest'ultima stazione appartiene ad un altro tronco di dirigenza l'avviso va dato all'altro D.U., che provvederà ad avvisare la stazione del proprio tronco.

Sulle linee esercitate col blocco telefonico tale avviso viene dato completando i dispacci di richiesta e di concessione di via libera con le parole «CON SPINTA FINO A ... ».

Sulle linee esercitate col blocco elettrico l'avviso deve essere dato col dispaccio:

Formula n. 45 – Treno ... partirà con spinta fino a ....

Le stazioni devono confermare con il dispaccio:

Formula n. 46 – Inteso treno ... con spinta fino a ...

**4.** Quando la spinta abbandona il treno in stazione oppure in linea, la stazione in cui rimane o rientra la motrice stessa o l'elettrotreno deve comunicare l'avvenuto ricovero al D.U.

Formula n. 47 – Spinta treno ... ricoverata.

Tale dispaccio non occorre sulle linee esercitate col blocco automatico.

**5.** Sulle linee esercitate col blocco automatico non è ammesso che la spinta abbandoni il treno in linea oltre la prima sezione di blocco attigua alla stazione in cui la motrice deve ricoverarsi.

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

**7.** Sulle linee a doppio binario, quando la motrice di spinta abbandoni il treno in linea e si ricoveri in stazione percorrendo il binario illegale, non occorre l'avviso di incrocio ai treni interessati, sempre che la stazione stessa sia munita di segnali di protezione e di partenza.

**8.** Le disposizioni del presente articolo non si applicano per le spinte date ai fini dell'avviamento nell'ambito di una stazione.

**9.** Le motrici isolate, le tradotte, gli elettrotreni ed i treni viaggiatori possono viaggiare affidate al solo Macchinista (Agente Solo) su:

a) linee a doppio binario

b) tratti di linea a semplice binario, se il servizio viene svolto da un solo convoglio.

Le attribuzioni del Capotreno sono affidate al personale di trazione.

Nessun treno può proseguire la corsa con "Agente Solo" quando viene disposta la circolazione a binario unico su linea a doppio binario.

**10.** Sulle linee esercitate col blocco elettrico automatico, il treno dello stesso verso o di verso opposto che segue immediatamente quello affidato al solo macchinista deve circolare anche col blocco telefonico da stazione a stazione.

**11.** Ai treni affidati al solo macchinista non sono applicabili le disposizioni del Regolamento Segnali per la protezione in caso di arresto in linea. Pertanto il D.U. che non riesca a procurarsi il giunto del treno senza capotreno, non potendo dare la via libera per un treno dello stesso verso che circoli a seguito, deve attenersi alle norme dell'art. 20 completando opportunamente la prescrizione di

**Spinta  
sganciata in  
linea**

**Spinta  
nell'ambito di  
una stazione**

**Tradotte  
affidate al solo  
macchinista**

marcia a vista<sup>(27)</sup>.

**12.**Le disposizioni di cui ai commi precedenti si applicano ugualmente alle motrici di spinta sganciabili che risultino affidate ad un solo agente di macchina (Macchinista).

**ART.15-16**

**ART. 16**

**TRENI MATERIALI E CARRELLI**

**1.**I treni materiali (M.L.) sono treni straordinari effettuati per esigenze del servizio MIP od Impianti Elettrici, per carico e scarico di materiale in linea e nelle stazioni.

L'effettuazione e la circolazione dei treni M.L., salvo quanto stabilito dai successivi comma per i tratti di lavoro, sono soggetti alle norme che regolano gli altri treni straordinari (artt. 11 e 12).

**2.**L'orario del treno M.L. deve distinguere i tratti di invio, sui quali valgono le norme comuni, ed il tratto di lavoro che è interrotto, dove devono essere svolte le operazioni di carico e scarico. L'orario può prevedere diverse corse sul tratto di lavoro da considerarsi come altrettanti treni distinti.

Sul tratto di lavoro il treno M.L. può anche non raggiungere la stazione successiva e, sulle linee a doppio binario, può anche percorrere il binario in senso illegale.

**3.**L'orario deve prevedere il tempestivo ricovero del treno M.L. in una stazione o raccordo, in modo da evitare ritardi alla circolazione degli altri treni. Se il ritorno avviene nel senso illegale devono essere precisate anche le modalità da osservarsi per l'ingresso in stazione.

**4.**Nell'orario del treno materiale devono essere fissati gli incroci con le norme dell'allegato II, ivi compresi quelli che si determinano per percorsi sul binario illegale sul tratto di lavoro.

**5.**Sul tratto di lavoro si omette sempre la segnalazione dei treni M.L: ed ai treni stessi, salvo diverse disposizioni, deve essere prescritta marcia a vista in corrispondenza di tutti i passaggi a livello compresi nel tratto stesso.

**6.**Per la circolazione dei treni M.L. sul tratto di lavoro deve applicarsi su tutte le linee il regime di blocco telefonico da stazione a stazione.

**7.** Sul tratto di lavoro è ammesso il licenziamento di un treno M.L. a distanza di 5' dal treno precedente anche se quest'ultimo non è ancora giunto nella successiva stazione, oppure a distanza di blocco sulle linee munite di blocco automatico. In tali evenienze devono essere opportunamente modificati i dispacci di via libera per il treno M.L.<sup>(28)</sup> e, se il distanziamento non è disciplinato dai segnali di blocco automatico, occorre prescrivere al treno precedente di proteggersi

**Treni materiali**

**Orario**

**Circolazione sul tratto di lavoro**

<sup>(27)</sup> Mancando via libera rispetto treno ... che può essere fermo in linea non protetto, marcia a vista da ... a ... ed in arrivo in quest'ultima stazione.

<sup>(28)</sup> A distanza di ... dal treno ... chiedo inoltre treno M.L. ...

(Firmato) C.S. oppure C.T. ...

A distanza di ... dal treno ... autorizzo invio treno M.L. ....

(Firmato) D.U. ...

immediatamente in caso di fermata in linea ed la treno M.L. di circolare con marcia a vista.

**8.**Sulle linee a doppio binario, quando un treno M.L. proveniente dal binario illegale si ricovera in stazione munita di segnali di protezione e di partenza, non occorre avviso di incrocio ai treni in senso opposto.

Durante la circolazione del treno M.L. le stazioni che delimitano il tratto di lavoro devono tenere esposto un segnale di arresto a mano oltre lo scambio estremo dal lato del tratto di lavoro stesso o in mancanza, a 150 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori. Detto segnale deve essere tolto per il ricovero del treno M.L. o, se questo si ricovera nella stazione successiva, dopo avuta conoscenza dell'avvenuto ricovero.

**9.**L'agente del Servizio MIP od Impianti Elettrici di scorta al treno M.L. è tenuto a far sospendere il lavoro in tempo utile per garantire il ricovero non più tardi dell'ora stabilita dall'orario.

Quando il ricovero è previsto nel senso illegale su linea a doppio binario attrezzata col blocco automatico, il treno M.L., che eccezionalmente debba impegnare il binario oltre il termine della sezione di blocco e senza benessere del D.U., potrà liberare la linea solo viaggiando nel senso legale. In tal caso se non è possibile ricevere preventive istruzioni dal D.U., il treno M.L. verrà arrestato al segnale di protezione della stessa per avanzare con marcia a vista nella stessa.

**10.**Il treno M.L. che si ricovera nella stazione dopo una corsa sul tratto di lavoro deve sempre entrare nella stazione stessa con marcia a vista.

**11.**E' ammesso che il treno M.L. anticipi il suo ricovero rispetto all'orario, purché trovi il segnale di protezione relativo al proprio senso di marcia disposto a via libera, oppure ne abbia avuta l'autorizzazione con ordine scritto o con dispaccio.

**12.**I binari di raccordo allacciati in piena linea si considereranno come facenti parte di una stazione limitrofa, agli effetti del ricovero del treno M.L., quando esistano comunicazioni telefoniche dirette tra il raccordo e la stazione stessa.

In tal caso il D.U. deve farsi confermare dal Capotreno del treno M.L., oppure da agente su posto, che siano state osservate tutte le disposizioni per garantire il libero passaggio dei treni durante il ricovero<sup>(29)</sup>.

**13.**Sulle linee esercitate col blocco elettrico automatico, quando il treno M.L. abbia circolato senza l'uso di quest'ultimo, la stazione in cui si ricovera il treno M.L. deve trasmettere al D.U. il dispaccio di giunto di cui alla formula n. 13, a firma del Capotreno o del C.S. Locale se la stazione è abilitata.

La normale circolazione può essere ripristinata solo dopo tale dispaccio. In caso di interruzione delle telecomunicazioni si adotteranno le norme dell'art. 20.

**Ricovero del  
treno M.L.**

<sup>(29)</sup> Treno M.L. ... ricoverato nel raccordo. Impianti disposti per libero passaggio dei treni.

**14.**Sui tratti di lavoro, i treni M.L. possono essere scortati da personale del Servizio MIP od Impianti Elettrici, in sostituzione del Capotreno e dei conduttori.

È inoltre consentito che il personale di trazione sia sostituito con agenti appositamente abilitati di altri Servizi dell'Esercizio.

**15.**Per i tratti di lavoro su linee con pendenza superiore al 15‰, l'ubicazione della motrice del treno M.L. deve essere stabilita in comune accordo, tra i Servizi dell'Esercizio, anche in relazione alle contropendenze del tratto stesso.

**16.**Sui tratti di lavoro, con esplicita autorizzazione del Dirigente Unico del tronco di dirigenza a cui appartiene il tratto di lavoro, è consentita la marcia a ritroso, secondo le norme dell'art. 21 comma 8 e 9 (esclusi comma 10 e 11), il dimezzamento dei treni M.L: e l'agganciamento dei carrelloni per le necessità dei cantieri di lavoro.

**17.**Con la denominazione di carrelli si intendono i particolari veicoli con o senza motore, atti a circolare su binario, normalmente utilizzati per esigenze dei servizi MIP od Impianti Elettrici.

I carrelli, in relazione alla possibilità o meno della loro rimozione dal binario, si distinguono in rimovibili e non rimovibili.

**18.**La circolazione dei carrelli, come treni, deve essere effettuata in regime di blocco telefonico in aggiunta a quello elettrico - automatico, ove esiste, e con l'osservanza delle norme per la Circolazione dei Carrelli.

Non è consentita ai carrelli, in qualunque circostanza, circolare con il solo regime di blocco elettrico automatico.

Tutti i treni interessati dalla circolazione dei carrelli devono essere avvisati di tale circolazione, con le norme previste, e circolare, rispetto a questi, con il regime del blocco telefonico, anche se efficiente il blocco elettrico - automatico, con o senza l'Automatismo d'Ingresso e Partenza Treni ed il Tracciato Permanente.

**19.**Sui binari che risultano interrotti alla normale circolazione (art. 17), i treni M.L. ed i carrelli circolano senza l'intervento dei Dirigenti Unici. I C.S. locali ed i Gestori, nelle stazioni non abilitate, devono provvedere ad assicurare l'itinerario per la partenza ed il ricevimento dei treni M.L. e dei Carrelli. I D.U. devono impartire all'agente di scorta dei treni M.L. e dei carrelli le norme per il rientro in stazione. Spettano unicamente all'incaricato del servizio MIP o Impianti Elettrici tutte le incombenze relative al licenziamento dei treni M.L. e dei carrelli ed alla circolazione in linea.

Durante il periodo di sospensione dell'esercizio, in base al programma di esercizio in vigore, o per eventi eccezionali, gli itinerari di partenza e arrivo nelle stazioni dei M.L. e carrelli saranno assicurati dal personale di scorta dei servizi MIP oppure IES e TE.

**20.**Se per cause di forza maggiore, un treno M.L. od un carrello non rimovibile, non può ricoverarsi prima della fine dell'interruzione programmata, esso deve essere tempestivamente protetto come un ostacolo in linea. L'incaricato del servizio MIP od Impianti Elettrici deve procurare di darne avviso, quanto prima possibile, al D.U.

Carrelli

Circolazione

Circolazione in  
periodo di  
interruzione

## INTERRUZIONE DI CIRCOLAZIONE E INTERVALLI DI ORARIO

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

- a) per disposizione prevista da apposito programma (interruzione programmata);
- b) per impostazione d'orario (intervalli d'orario);
- c) per cause accidentali (interruzioni accidentali).

Le interruzioni programmate e gli intervalli d'orario sono delimitati dal transito di determinati treni oppure da determinate ore.

**2.** Ogni qualvolta la circolazione sia interrotta su un binario, per programma o per cause accidentali, le stazioni devono mantenere esposto sul binario interrotto un segnale di arresto oltre lo scambio estremo dal lato dell'interruzione o, in mancanza dello scambio stesso, oltre il punto di normale fermata dei treni.

**3.** Il programma di interruzione viene emanato dal Servizio Movimento e deve prevedere le modalità per la richiesta di conferma dell'interruzione da parte dell'agente autorizzato del Servizio MIP od IES, nonché per la sua concessione.

**4.** Il D.U. designato dal programma, al quale viene rivolta dall'agente autorizzato la richiesta di conferma dell'interruzione<sup>(30)</sup>, prima di concederla<sup>(31)</sup> deve avvisare tutte le stazioni del tratto da interrompere con il dispaccio:

Formula n. 48 – Oggi ... ha luogo interruzione linea (o binario pari o dispari) fra ... e ... come da programma n. ... del ...

Formula n. 49 – Inteso interruzione linea (o binario pari o dispari) fra ... e ... come da programma n. ... del ...

L'avviso deve essere esteso alle stazioni capotronco attigue ed al Servizio Movimento.

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

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

I treni non compresi fra quelli sopraindicati devono essere tratti o soppressi a cura del D.U. del tronco di dirigenza a cui appartiene la stazione limite del tratto interrotto.

<sup>(30)</sup> Confermate interruzione come da programma n. ... fra ... e ...

<sup>(31)</sup> Confermo interruzione come da programma n. ... fra ... e ... con inizio dopo transito treno ... (oppure: dalle ore ... ) e fino alle ore ...

**Norme generali**

**Programma di  
interruzione**

**Interruzione  
programmata  
della linea**



**Interruzione programmata di un binario su linea a doppio****Limitazioni e divieti****Compiti degli agenti che utilizzano l'interruzione programmata****Riattivazione dopo una interruzione programmata**

**6.** Il programma di interruzione di un binario su una linea a doppio può prevedere che determinati treni in orario siano istradati in senso illegale sul binario rimasto in esercizio.

**7.** I treni in ritardo devono essere di regola istradati sull'unico binario in esercizio. Il servizio Movimento può, però, stabilire in programma che l'inizio dell'interruzione sia subordinata al passaggio di determinati treni.

**8.** Quando è prevista la circolazione a binario unico, oltre alle norme del presente articolo, in quanto pertinenti, devono applicarsi quelle di cui all'art. 18.

**9.** 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 Unico deve darne immediata comunicazione al richiedente.

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

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

**11.** Durante l'interruzione programmata nessun treno deve essere inoltrato sul tratto interrotto, fatta eccezione per i treni materiali circolanti con le norme di cui all'articolo 16 comma 19 e 20.

**12.** Gli agenti dei Servizi MIP od I.E. devono avvisare dell'interruzione tutto il personale dipendente interessato.

Gli agenti del Servizio I.E. o MIP, che intendano utilizzare un'interruzione stabilita per esigenze dell'altro Servizio, devono prendere specifici diretti accordi con l'agente autorizzato di cui al comma 3, al quale è stata concessa l'interruzione ed avvisare il Servizio Movimento.

**13.** Gli agenti del Servizio MIP od I.E. che utilizzano l'interruzione devono assicurarsi che il treno che delimita o precede l'inizio dell'interruzione stessa sia effettivamente transitato, prima di iniziare qualsiasi lavoro sulla linea, di togliere tensione o di far circolare treni materiali o carrelli.

**14.** L'agente autorizzato di cui al comma 3, almeno 5 minuti prima del termine dell'interruzione, deve trasmettere al D.U. designato dal programma il nulla osta per la ripresa della circolazione. Il D.U. designato viene così autorizzato a ripristinare al termine stabilito dal programma la circolazione sul binario interrotto, previo avviso alle stazioni del tratto interessato con il dispaccio:

Formula n. 50 – Dalle ore ... (o dal treno ... ) riprendesi servizio normale fra ... e ...

L'anzidetto limite di 5 minuti potrà essere maggiorato per particolari esigenze riconosciute dai servizi dell'esercizio interessati.

**15.**Quando eccezionalmente per motivi di forza maggiore il binario non possa essere restituito al normale esercizio nel termine stabilito l'agente di cui al comma 3 deve darne tempestivo avviso per iscritto o con dispaccio registrato, precisando la presumibile ulteriore durata dell'interruzione al D.U. cui avrebbe dovuto dare il benestare per la ripresa della circolazione. Gli agenti del Servizio MIP od I.E. devono comunque aver tempestivamente provveduto alla protezione del tratto interrotto od ingombro nei modi prescritti dal Regolamento Segnali.

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

**16.**Quando i lavori siano stati ultimati in anticipo rispetto al termine stabilito, l'agente di cui al comma 3 deve avvisare per iscritto o con dispaccio registrato il D.U. designato dal programma per la ripresa del normale servizio.

Detto Dirigente viene così autorizzato a ripristinare la circolazione previo avviso alle stazioni interessate con il dispaccio di formula n. 50 preceduto dalla frase:

«Per anticipato termine dei lavori ...».

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

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

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

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

a) la richiesta di utilizzazione dell'intervallo deve essere inoltrata, almeno un'ora prima al Dirigente Unico interessato e la relativa conferma da parte di quest'ultimo deve essere comunicata di regola almeno 15 minuti prima dell'ora prevista dall'orario per l'inizio dell'intervallo;

b) nei dispacci di richiesta e relativa conferma di cui al comma 4, nonché in quelli delle formule n. 48 e 49, deve essere usata la dizione:

«Intervallo d'orario sulla linea (o sul binario pari o dispari) n. ... fra ... e ...».

In luogo di quella:

**Intervalli di  
orario**

«Interruzione linea fra ... e ... come da programma n. ... del ... »;

c) per effettiva delimitazione degli intervalli di orario devono applicarsi norme analoghe a quelle previste dal comma 5, ma quando l'intervallo interessi un binario su una linea a doppio, i treni in ritardo di cui all'ultimo capoverso di detto comma possono essere istradati sul binario rimasto in esercizio, con le norme di cui all'art. 18.

**20.** Il dirigente della stazione od il gestore, se la stazione non è abilitata, nonché qualunque agente dell'esercizio che per primo viene a conoscenza di un fatto anormale che imponga l'arresto della circolazione su un tratto di linea deve immediatamente avvertire il D.U. del tratto interrotto con il dispaccio:

Formula n. 51 – Per ... (motivo) linea interrotta fra ... e ...

Il Dirigente Unico deve avvertire le altre stazioni del tratto interrotto e gli altri D.U., se l'interruzione interessa anche altri tronchi di dirigenza, con lo stesso dispaccio di formula n. 51.

Le stazioni del tratto interrotto devono confermare con il dispaccio di formula n. 48, omettendo la frase «come da programma n. ... del ...».

L'avviso deve essere esteso con le modalità di cui al comma 4 a tutte le stazioni della linea fino alle capotronco attigue, al Servizio Movimento, nonché al Direttore Esercizio ed ai Servizi eventualmente interessati.

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

In attesa di interventi superiori, i capistazione ed i gestori delle anzidette stazioni devono prendere accordi fra di loro e con le altre stazioni interessate, nonché con gli agenti degli altri Servizi dell'esercizio, per i provvedimenti indispensabili da adottare in dipendenza della situazione verificatasi.

**22.** La stazione e qualunque agente dell'esercizio, che per primo viene a conoscenza di un fatto anormale che imponga l'arresto della circolazione su binario di una linea a doppio deve immediatamente avvertire il D.U. del tratto interrotto con il dispaccio:

Formula n. 52 – Per ... (motivo) binario pari (o dispari) interrotto fra ... e ...

All'occorrenza il D.U. provvederà ad attivare la circolazione nei due sensi sul binario rimasto in esercizio (articolo 18).

**23.** Il D.U. che ha diramato l'annuncio dell'interruzione accidentale (di cui ai comma 20 e 22), quando abbia ricevuto dagli agenti dei Servizi interessati avviso per iscritto o con dispaccio che la circolazione può essere ripresa, deve avvisarne con dispaccio le stazioni cui era stata notificata l'interruzione stessa, precisando le modalità di ripresa del servizio (servizio normale su entrambi i binari, servizio su un solo binario di linea a doppio, ecc.).

**Interruzione  
accidentale  
della linea**

**Interruzione  
accidentale di  
un binario su  
linea a doppio**

**Riattivazione  
dopo una  
interruzione  
accidentale**

## ART. 18

### CIRCOLAZIONE A BINARIO UNICO SU LINEA A DOPPIO BINARIO

**1.**La circolazione dei treni nei due sensi su un binario di una linea a doppio viene disposta con programma od attivata di iniziativa del D.U. per fatto accidentale (art. 17).

**2.**Quando fra le stazioni situate sul tratto ridotto a binario unico siano interrotte le telecomunicazioni, deve essere istituito il servizio con pilotaggio di cui all'art. 20.

**3.**Il D.U. designato dal programma oppure, nel caso di interruzione accidentale, quello che per primo è venuto a conoscenza della necessità del servizio a binario unico, deve avvisare le stazioni del tratto da esercitare a binario unico rispettivamente con le formule n. 48 o 52, precisando sempre il binario interrotto (pari o dispari) e completando la formula stessa con la frase:

«Tutti i treni percorreranno binario dispari o pari».

Le stazioni del tratto anzidetto devono confermare con il dispaccio di formula n. 49 completandolo con la frase di cui sopra ed omettendo, se trattasi di interruzione accidentale, la frase:

«Come da programma n. ... del ... ».

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

Formula n. 53 – Durante interruzione di cui al programma n. ... del ... (oppure durante l'intervallo di orario n. ... ) attivasi circolazione a binario unico fra ... e ... dal treno ... - Tutti i treni percorreranno binario dispari (o pari).

Le stazioni del tratto interrotto devono confermare con il dispaccio:

Formula n. 54 – Inteso circolazione a binario unico fra ... e ... dal treno ... - Tutti i treni percorreranno binario dispari (o pari).

Tutti gli avvisi di cui al presente comma devono essere in ogni caso estesi alle stazioni capotronco attigue ed al Servizio Movimento.

**4.**Il D.U. che inoltra treni nel senso illegale deve avvisare del servizio a binario unico con apposito dispaccio, tutti i posti intermedi.

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

**5.**La circolazione dei treni nei due sensi sul binario rimasto in esercizio deve essere regolata da stazione a stazione col regime del blocco telefonico.

Per il primo treno percorrente il binario nel senso illegale, nel dispaccio di richiesta e concessione di via libera deve essere precisato: «Sul binario illegale dei dispari (o dei pari) ».

## ART.18

**Norme generali**

**Annuncio alle stazioni**

**Avviso ai posti intermedi e di linea**

**Norme per l'inoltro dei treni**

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

**6.**I segnali fissi delle stazioni e dei posti di blocco intermedi non hanno significato per i treni percorrenti il binario in senso illegale.

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

- a) a tutti i treni, avviso della circolazione a binario unico;
- b) ai treni con itinerario di arrivo o di partenza sull'illegale, marcia a vista in arrivo e fermata nelle stazioni interessate;
- c) ai treni in arrivo dal binario illegale, fermata prima del deviatore di ingresso delle stazioni interessate e l'ingresso con segnalazione a mano;
- d) al primo treno circolante nel senso illegale, esposizione del segnale previsto dal Regolamento Segnali e marcia a vista e fischi ripetuti nell'avvicinarsi ai tratti di lavoro preceduti dall'apposita tabella «S».

Le anzidette prescrizioni devono essere date d'iniziativa ed a cura del D.U. ai Capitrete che devono confermare.

I D.U. potranno incaricare delle prescrizioni stesse i C.S. locali delle stazioni abilitate.

**8.**I treni che percorrono il binario illegale devono osservare le norme previste dall'art. 4 comma 8 e 10, sugli scambi incontrati di punta.

**9.**Quando esistono rallentamenti spetta al D.U. che inoltra i treni nel senso illegale, di provvedere per le relative prescrizioni ai treni.

**10.**Per la ripresa della normale circolazione a doppio binario devono essere osservate le norme stabilite dall'articolo 17.

**11.**Dopo la ripresa del servizio normale su entrambi i binari, anche sulle linee munite di blocco elettrico deve essere mantenuto il regime di blocco telefonico per il primo treno in entrambi i sensi. Nei dispacci relativi al primo treno istradato sul binario precedentemente interrotto deve essere precisato il binario stesso:

« Sul binario legale dei dispari (o dei pari)».

## ART. 19

### RAPPORTI FRA D.U. E POSTI DI LINEA

**1.**I dirigenti unici sono tenuti a trasmettere gli avvisi relativi alla circolazione dei treni previsti dal presente Regolamento ai seguenti posti della linea (art.2 comma 11):

- a) posti fissi di linea (posti di custodia dei passaggi a livello ed altri posti fissi di sorveglianza) collegati telefonicamente;
- b) cantieri di lavoro che si siano annunciati al dirigente.

**2.**I cantieri dotati di telefono atto a ricevere chiamate e permanentemente presenziato possono annunciarsi al dirigente con il dispaccio:

« D.U. ....

Dalle ore ... alle ore ... cantiere di lavoro fra km ... e km ... (sul binario ...) posto telefonico n. ... presenziato»

**3.** Quando un cantiere operi sui binari di circolazione nell'ambito dei segnali di protezione di una stazione abilitata, è ammesso che ai dispacci di annuncio e di avviso siano sostituite comunicazioni scritte al C.S. Locale.

**4.** Al ricevimento dell'annuncio i Dirigenti Unici devono con apposito dispaccio, dare subito avviso al cantiere delle effettuazioni di treni straordinari (compresi i giornalieri) e supplementari, delle soppressioni, degli anticipi di corsa e del servizio a binario unico sulle linee a doppio (anche se svolgentesi sul binario non impegnato dal cantiere) che interessino il periodo di lavoro e che siano previsti al momento dell'annuncio, nonché elencare i treni in ritardo che sarebbero dovuti essere già passati dalle stazioni limitrofe. Diversamente preciseranno di non aver nulla da notificare<sup>(32)</sup>.

**5.** Per i successivi avvisi occorrenti durante il periodo di lavoro i dirigenti si atterranno alle norme dei comma 10 e 11.

**6.** I cantieri di lavoro che non siano muniti di telefono atto a ricevere chiamate o non siano in grado di presenziare permanentemente il telefono dal quale si annunciano, possono, nell'imminenza di lavori interessanti la sicurezza ed in altre particolari circostanze, rivolgersi ad una delle stazioni limitrofe al tratto di lavoro al D.U., con il dispaccio:

Dirigente Unico ...

Cantiere non munito di telefono lavora fra km ... e km ... (sul binario ...). - Date situazione circolazione dalle ore ... alle ore ...

Il Dirigente Unico che ha ricevuto l'annuncio deve subito trasmettere il dispaccio di risposta di cui al comma 4.

**7.** Nel caso di cui al comma precedente, il periodo indicato nel dispaccio non deve di massima superare le due ore, salvo diversa autorizzazione, fino al limite di quattro ore, da parte del Servizio Movimento, quando non si prevede l'effettuazione di treni straordinari o supplementari.

**8.** Quando si sia inserito un cantiere di lavoro non collegato permanentemente, si deve cercare di evitare l'effettuazione di altri treni straordinari o supplementari interessanti il binario impegnato dal cantiere e restano vietati gli anticipi di corsa, salvo quelli comunicati all'atto dell'annuncio. Per gli eventuali treni straordinari o supplementari che debbano essere eccezionalmente inoltrati ci si atterrà alle norme di cui al comma 11.

**9.** Un cantiere comunque annunciatosi può considerarsi inserito solo quando abbia ricevuto completo il dispaccio di risposta di cui al comma 4.

**10.** I D.U. devono sempre trasmettere con dispaccio ai posti fissi della linea, esclusi i P.L. protetti da segnali con annuncio treni e per tutto il periodo di lavoro ai cantieri annunciatisi di cui al comma 2, i seguenti

<sup>(32)</sup> Si effettuano treni ... - Soppressi treni ... - Treno ... viaggia con anticipo minuti ... - Dal treno ... servizio sul binario unico dei ... - Treni ... non ancora partiti da stazioni ... - Oppure: nulla da notificare.

**Annuncio di cantieri non collegati permanentemente**

**Inserimento del cantiere**

**Avviso ai posti collegati permanentemente**

avvisi:

- ✚ effettuazione di treni straordinari e supplementari;
- ✚ soppressioni di treni;
- ✚ anticipi di corsa;
- ✚ servizio a binario unico su linea a doppio (anche se svolgentesi sul binario non impegnato dal cantiere);
- ✚ retrocessione (avviso esteso anche ai P.L. protetti da segnali con annuncio treni).

**11.** Il Dirigente Unico che si trovi nell'impossibilità di trasmettere a qualche posto della linea gli avvisi sopra prescritti, si atterrà alle norme indicate in appresso:

a) ai treni straordinari e supplementari deve prescriversi:

- ✚ di segnalare se stessi con l'apposito segnale previsto dal Regolamento Segnali;
- ✚ di impegnare con marcia a vista i passaggi a livello non avvisati e non protetti da segnali;
- ✚ di impegnare con marcia a vista gli altri posti fissi e cantieri non avvisati tra le progressive precisate dagli agenti del Servizio MIP;

b) al primo treno viaggiante sull'illegale deve prescriversi marcia a vista in corrispondenza di tutti i passaggi a livello e dei posti fissi di vigilanza della linea non avvisati;

c) devono vietarsi gli anticipi di corsa sui tratti comprendenti posti di linea non preavvisati.

Quando non sia stato possibile dare avviso ai cantieri del servizio a binario unico sulle linee a doppio, non occorre provvedere a particolari prescrizioni oltre quella già prevista per i cantieri dall'art. 18 comma 7, punto d).

**12.** Il personale operante in linea può in qualunque momento chiedere ai Dirigenti Unici informazioni verbali sulla situazione della circolazione ai soli effetti organizzativi. Tali informazioni non hanno carattere determinante ai fini della sicurezza e non comportano per il Dirigente obblighi di rettifica o di interventi in caso di sopravvenute modificazioni nella situazione della circolazione.

**13.** Il personale dei cantieri protetti a distanza in modo autonomo può richiedere, al personale delle stazioni limitrofe, le informazioni di cui al comma 12.

**14.** Quando l'agente avvisatore a distanza di un cantiere con protezione autonoma viene collocato in corrispondenza di una stazione, devono essere presi preventivi accordi di dettaglio per il collegamento e lo scambio delle occorrenti comunicazioni verbali fra l'avvisatore stesso ed il personale di stazione.

**Mancata  
trasmissione  
degli avvisi**

**Informazioni**

**Cantieri con  
protezione  
autonoma**

## ART. 20

**GUASTO DEL BLOCCO ELETTRICO E DELLE  
TELECOMUNICAZIONI - PILOTAGGIO**

**Guasto del blocco elettrico****Guasto delle telecomunicazioni****Guasto del blocco elettrico e delle telecomunicazioni****Pilotaggio – Norme generali**

**1.** Sulle linee esercitate col blocco elettrico, venendone a mancare il funzionamento, la circolazione dei treni deve essere regolata col regime del blocco telefonico da stazione a stazione. Del mancato funzionamento del blocco elettrico devono essere avvisati i treni e i posti interessati come stabilito dalle apposite Istruzioni per l'esercizio con sistemi di blocco (Allegato III).

**2.** In caso di guasto delle telecomunicazioni i D.U. devono avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione allo scopo di assicurare per quanto possibile la regolarità della circolazione dei treni.

**3.** Nel caso di guasto del blocco elettrico e di tutte le telecomunicazioni, spetta al Capotreno di adottare di propria iniziativa, nelle stazioni non abilitate oppure in linea, le disposizioni previste nel presente Regolamento e nel Regolamento sui Segnali circa il distanziamento dei treni ed i provvedimenti in caso di arresto in linea.

Nelle stazioni rette da dirigente locale l'obbligo relativo al distanziamento dei treni spetta a detto dirigente, il quale è inoltre tenuto ad avvisare in ogni caso del mancato funzionamento del telefono il Capotreno ed il Macchinista interessati.

I C.S. Locali oppure i Gestori, se le stazioni non sono abilitate sono ugualmente tenuti a scrivere nel protocollo il testo del dispaccio di giunto o partenza, come se potessero trasmetterli. A fianco dei dispacci non trasmessi e precisamente in corrispondenza delle colonne relative alla data ed alle ore di trasmissione, devono esporre la parola «Interruzione».

I treni devono mantenere gli incroci nelle stazioni in cui erano stabiliti prima del guasto del blocco e delle telecomunicazioni ed arrestarsi nelle stazioni in cui non hanno prescritta la fermata, anche se disabilitate per accertare l'eventuale funzionamento del telefono.

Non è ammessa l'anticipazione di corsa sull'orario ed i treni in corsa, eventualmente in anticipo, non dovranno proseguire dalla prossima stazione di fermata prima dell'orario. Inoltre devono essere osservate le seguenti norme per l'inoltro dei treni:

a) Sulle linee a doppio binario un treno può partire a seguito di un altro solo dopo che sia trascorso un intervallo di dieci minuti dall'ora presumibile di arrivo di quest'ultimo nella successiva stazione, escludendo la possibilità di recupero e tenendo conto degli eventuali perditempo di cui si è a conoscenza. Il treno deve inoltre effettuare marcia a vista su tutto il percorso ed in arrivo nella successiva stazione.

b) Sulle linee a semplice binario nessun treno può proseguire la marcia se non ha ricevuto la via libera dal Dirigente Unico con altro mezzo o se non è stato istituito il servizio di pilotaggio.

Nei casi eccezionali dovrà essere applicata la norma dell'art. 11 comma 11.

**4.** Il servizio con pilotaggio consiste nell'accompagnamento dei treni su ciascun tratto da stazione a stazione, da parte di un C.S. che assume la denominazione di pilota.



Il pilota deve essere unico fra due stazioni contigue

**5.**Dopo che sia stato istituito il pilotaggio, nessun treno può circolare senza essere scortato dal pilota, che deve prendere posto in cabina di guida. Nel caso però in cui si debbano inviare due o più treni susseguenti nello stesso senso, il pilota deve scortare l'ultimo di essi e consegnare al Macchinista ed al Capotreno degli altri treni autorizzazione scritta a viaggiare senza la sua presenza. Per i treni licenziati a seguito dei primi treni, senza pilota a bordo, devono essere osservate le norme di cui al comma 3, punto a).

**6.**Sulle linee a semplice binario, quando siano interrotte le telecomunicazioni e mancando il funzionamento del blocco elettrico, il servizio con pilotaggio può essere istituito, qualora se ne avvisi l'opportunità, in relazione ad una presumibile lunga durata dell'interruzione.

**7.**Dopo l'istituzione del servizio di pilotaggio, sono da considerarsi annullati tutti gli incroci interessanti le stazioni del tratto soggetto al pilotaggio stesso. Spetta al pilota di fissarli volta per volta.

**8.**a tutti i treni deve essere prescritta marcia a vista nell'avvicinarsi al segnale di protezione ed in arrivo nelle due stazioni del tratto con pilotaggio, nonché fermata nelle stazioni stesse.

**9.**Il servizio normale può essere ripristinato solo dal pilota, dopo che siano cessate le cause che hanno richiesto il pilotaggio.

Per il primo treno viaggiante senza pilota, deve essere applicato, in ogni caso, il regime del blocco telefonico, in aumento al blocco elettrico, ove esista.

**10.**In caso di circolazione a binario unico su linea a doppio, quando siano interrotte le telecomunicazioni, anche se efficiente il blocco elettrico, deve ricorrersi al servizio di pilotaggio .

**11.**Salvo le specifiche diverse disposizioni del presente articolo, per la circolazione dei treni devono essere osservate le norme di cui all'art. 18 in quanto applicabili in relazione all'interruzione delle telecomunicazioni.

Per entrambe le stazioni del tratto esercitato a binario unico devono praticarsi ai treni interessati le prescrizioni di cui appresso:

- + a tutti i treni, fermata nelle stazioni stesse;
- + a treni circolanti nel senso legale, marcia a vista nell'avvicinarsi al segnale di protezione ed in arrivo;
- + ai treni circolanti nel senso illegale, marcia a vista nell'avvicinarsi allo scambio d'ingresso e fermata prima di impegnarlo.

**12.**Quando alla ripresa del servizio a doppio binario manchi ancora il funzionamento delle telecomunicazioni, dalla stazione da cui partivano i treni sul binario illegale può iniziarsi il servizio sul binario legale riattivato, con l'osservanza delle disposizioni del comma 3 punto a). Invece, dalla stazione da cui partivano i treni sul binario nel senso legale non possono essere inviati treni verso la stazione attigua fino a che non sia ritornato il pilota.

**Pilotaggio su  
linea a  
semplice  
binario**

**Pilotaggio su  
binario unico  
su linea a  
doppio**

**13.** Nel caso di mancato funzionamento delle telecomunicazioni, su linee esercitate con il blocco elettrico automatico efficiente, nessuna variazione interviene sulle norme di circolazione in regime di blocco elettrico automatico.

I C.S. Locali ed i Gestori delle stazioni non abilitate trascriveranno i dispacci di giunto, partenza o transitato dei treni secondo quanto previsto dal comma 3.

**ART.20-21**

**Guasto telecomunicazioni su linee esercitate con il blocco elettrico automatico efficiente**

## **ART.21**

### **RITARDI ED ANORMALITÀ NELLA CORSA DEI TRENI - RETROCESSIONE**

**1.** Quando un treno è in ritardo il personale ha l'obbligo di recuperare per quanto possibile il ritardo stesso, sia accelerando la corsa, sia sollecitando il servizio viaggiatori, 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, in relazione alla percorrenza, senza superare i limiti imposti dalle speciali condizioni in cui avviene la corsa od imposti dalle caratteristiche della linea. In ogni caso la velocità massima consentita è di 90 km/h.

**2.** I Dirigenti Unici, in relazione al servizio da espletare, devono tenersi informati sulla marcia dei treni. In particolare i Dirigenti stessi, in relazione agli incroci o precedenza, devono procurarsi le notizie occorrenti per le decisioni in merito ad eventuali spostamenti.

**3.** I Dirigenti Unici hanno l'obbligo di comunicare a tutte le stazioni ed ai P.L. non dotati di annuncio treni i ritardi dei treni superiori a 10 minuti. Lo stesso avviso deve essere dato al Capo Deposito ed al Capo Personale Viaggiante per le esigenze dei turni di servizio.

**4.** I C.S. Locali oppure i Gestori, per le stazioni non abilitate, devono evitare per quanto possibile che i treni sostino ai segnali di protezione, provvedendo opportunamente, in caso di anomalie di avvertire i D.U. per farli trattenere in stazione precedente.

**5.** Il Macchinista che si accorga di non poter mantenere la velocità d'orario, deve avvisare il Capotreno, che lo comunicherà al Dirigente unico nella prima stazione che lo raggiunge.

Occorrendo alleggerire il treno o sussidiarlo con la riserva, il Dirigente Locale oppure il C.T., se la stazione non è abilitata, deve esigerne dal macchinista la richiesta scritta.

**6.** Quando si renda necessario l'arresto di un treno in linea, questo deve effettuarsi possibilmente in prossimità di un posto di linea o di blocco.

Un treno che per un motivo qualsiasi si fermi in linea deve essere protetto nel modo prescritto dal Regolamento Segnali, ed assicurato con tutti i freni a mano disponibili.

**7.** Quando il personale di macchina o quello di scorta noti qualche anomalia od irregolarità che possa compromettere la sicurezza del proprio e di altri treni, salvo disposizioni particolari, deve arrestare il

**Ritardi e recuperi**

**Anormalità**

treno e provvedere possibilmente per l'eliminazione dell'anormalità.

Se questa non è eliminabile o se trattasi di attentati interessanti la sicurezza della circolazione o l'incolumità dei viaggiatori, il Capotreno, dopo aver adottato i provvedimenti e le cautele richiesti dalla situazione, deve al più presto informare dell'accaduto il D.U. da una delle stazioni limitrofe o da un posto telefonico di linea più vicino.

**8.**Un treno partito da una stazione può eccezionalmente retrocedervi, purché il veicolo di coda venga presenziato e vi sia l'autorizzazione del D.U. o del C.S. Locale, se la stazione è abilitata senza superare la velocità di 5 km/h. In tal caso devono essere avvisati i posti di linea secondo le norme dell'art. 19.

**9.**La retrocessione è vietata nel senso della discesa sulle linee in pendenza superiore al 15‰ quando la condotta del freno continuo non si estende fino alla coda, a meno che in coda si trovi una motrice attiva, sempre rispettando le norme dei comma 8, 10 e 11 e senza superare la velocità di 30 km/h .

**10.**Fermo restando il divieto di cui al comma 9, sono ammessi limitati movimenti di regresso in piena linea, previ accordi fra Macchinista e Capotreno, per facilitare l'avviamento di un treno, per portare un treno fuori galleria od in particolari casi di effettiva necessità, purché il movimento non superi l'estesa di 200 metri, si arresti comunque ad almeno 100 metri dal primo segnale di protezione e sia preceduto da un segnale a mano a 500 metri. Tali movimenti di retrocessione non son consentiti quando il treno ha superato un posto di blocco intermedio (segnale permissivo).

**11.**Un treno che vada oltre il segnale di partenza di una stazione, senza tuttavia superarlo con la coda, può retrocedere nella stazione stessa, con le dovute cautele, purché il veicolo di coda venga presenziato. In tal caso non è necessaria la preventiva autorizzazione del D.U. o del C.S. Locale, se la stazione è abilitata, comunque il fatto deve essere segnalato nella cedola orario. Nel caso che la coda del treno superi il segnale di partenza saranno osservate le norme del comma 8.

**12.**In casi di imminente pericolo la retrocessione di un treno può essere effettuata anche in deroga alle disposizioni di cui ai precedenti comma per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentono e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano. Se il treno in retrocessione deve superare un segnale intermedio di blocco elettrico la protezione di cui sopra sarà portata quanto prima possibile al limite di 1000 metri ed ivi mantenuta finché permane l'impegno della sezione di blocco.

Al treno con Agente Solo (Macchinista abilitato a Capotreno) la retrocessione di cui sopra è consentita solo per il tratto strettamente necessario alla messa in sicurezza del convoglio, in caso di imminente pericolo; in tutti gli altri casi, quando si renda necessaria la retrocessione, l'Agente Solo potrà effettuarla solo guidando dalla cabina di coda del treno affidatogli.

**13.**E' vietato far discender per forza di gravità una colonna di veicoli od un veicolo isolato lungo la linea, regolandone la corsa con la sola

**Dimezzamento  
in linea**

manovra dei freni.

**14.**Quando un treno si sia fermato in linea per insufficiente forza di trazione, il Capotreno previ accordi con il Macchinista, può disporre il dimezzamento ed il ricovero nella successiva stazione in più riprese, attenendosi alle norme stabilite dal Regolamento Segnali.

Il Capotreno, assicurata l'immobilizzazione e protezione della parte da lasciare in linea, deve scortare possibilmente la prima parte del treno che riprende la marcia. In tal caso egli deve consegnare all'agente che resta a guardia dell'altra parte del treno l'ordine scritto di attendere sul posto il ritorno della motrice, salva disposizione in contrario del Dirigente Unico<sup>(33)</sup>.

Il dirigente interessato, prima di inoltrare la motrice sul tratto ingombro per il ricovero della seconda parte, deve provvedere ai necessari avvisi ai posti intermedi e di linea con le norme previste per i treni straordinari.

**15.**Quando per la rottura degli organi di attacco od altra accidentalità, un treno si spezzi in linea, la seconda parte deve essere fermata con la maggiore prontezza possibile, mentre la prima deve essere lasciata proseguire fino a che non si abbia assoluta certezza che non possa essere raggiunta dalla seconda.

**16.**Il personale di linea che si avvede dello spezzamento di un treno deve presentare al personale della seconda parte il segnale di fermata purché sia in condizione di farlo in modo che il segnale stesso non sia veduto dal personale di macchina e di scorta della prima parte.

Analogamente deve comportarsi ogni agente della seconda parte del treno.

**17.**Il personale addetto alla seconda parte del treno, o quello di linea, quando non sia riuscito a prendere accordi col personale della prima parte, deve proteggere immediatamente i veicoli come previsto dal Regolamento Segnali per gli ostacoli in linea.

**18.**Quando possano prendersi accordi con il personale della prima parte del treno e le condizioni degli organi di attacco lo permettano, salvo il divieto di retrocessione previsto dal comma 9, le due parti del treno devono essere ricongiunte col le debite cautele. Non potendo effettuarsi il ricongiungimento si adottano le disposizioni previste per il dimezzamento, procurando, in quanto possibile, di far proseguire con la prima parte del veicolo con gli apparecchi di aggancio imperfetti.

**19.**Se il treno è rafforzato di coda, il ricongiungimento delle due parti è sempre ammesso. Il movimento sarà effettuato, in quanto possibile, spingendo il materiale nel senso della salita.

**20.**Il Dirigente Unico che per primo viene a conoscenza del dimezzamento o spezzamento di un treno deve subito darne avviso con apposito dispaccio alle stazioni limitrofe.

**21.**Se lo spezzamento di un treno avviene all'atto della partenza dalla stazione senza che si possa arrestare tempestivamente la prima parte il C.T. deve provvedere a far retrocedere questa o ad inoltrare la

**Spezzamento  
in linea****Intervento  
delle stazioni**

<sup>(33)</sup> Attendere qui ritorno motrice. Non muovetevi salvo ordine contrario del D.U.

seconda parte, prendendo con il D.U., oppure con il C.S. Locale, se la stazione è abilitata, i necessari accordi per la regolarità della circolazione.

**22.**Sulle linee a doppio binario il dirigente locale di una stazione abilitata, che non riesca ad avere notizie di un treno atteso, può valersi di una motrice od altro mezzo disponibile in stazione per mandarlo in ricognizione del treno stesso sul binario legale, previ accordi col D.U., il quale provvederà ad avvertire i posti intermedi e di linea.

Il mezzo di ricognizione, di cui può essere previsto il rientro nella stazione di partenza, deve circolare in ogni caso con marcia a vista e segnalazioni acustiche ripetute per l'intero percorso, nonché con le ulteriori cautele previste per i treni straordinari in corrispondenza dei posti non preavvisati.

**23.**Sulle linee a semplice binario la ricognizione può effettuarsi solo con l'invio di personale di stazione o della linea e, in quanto opportuno, con mezzi su strada senza mai ricorrere a mezzi su rotaia.

**24.**L'improvvisa mancanza od il malore del Macchinista che non possa essere sostituito deve considerarsi come caso di guasto motrice per cui occorre soccorso (articolo 22).

**Ricognizioni  
in linea**

**Malore degli  
agenti di  
macchina**

## ART. 22

### MOTRICE OD ELETTOTRENO DI RISERVA SOCCORSO AI TRENI

**1.**Di norma devono essere tenute a disposizione una o più motrice od elettrotreni di riserva, da utilizzarsi per il soccorso ai treni.

Possono essere impiegate per il soccorso ed il sussidio anche motrici od elettrotreni in sosta nelle stazioni negli intervalli di utilizzazione.

**2.**Quando un treno fermatosi in stazione oppure in linea ha bisogno di una motrice o di un elettrotreno di soccorso, il Capotreno, avutane richiesta dal Macchinista, deve provvedere perché essa sia comunicata completa di tutti i dati<sup>(34)</sup> (per iscritto e con dispaccio) al Dirigente Unico del tronco della stazione più vicina nel modo più sollecito e se il caso anche a mezzo della stessa motrice del treno o di un elettrotreno, adottando le norme per il dimezzamento.

Il personale di scorta deve provvedere per l'esposizione in punto opportuno di un segnale d'arresto, che servirà di orientamento per la motrice di soccorso.

**3.**Fatta la domanda di soccorso, ancorché venisse in seguito a cessarne il bisogno, il treno fermo in linea non deve più muoversi in nessuna direzione prima dell'arrivo del soccorso stesso o di uno specifico dispaccio del Dirigente Unico a cui è stata fatta la richiesta ed in cui deve essere indicata la direzione dalla quale è proveniente il soccorso.

**Motrice od  
elettrotreno  
di riserva**

<sup>(34)</sup> Treno ... (numero e sigla) fermo per guasto motrice (precisare il guasto quando possibile) (oppure: sviamento, investimento, ecc.) prossimità km. ... (indicare il casello più vicino quando il Capotreno non abbia più precisi elementi). Occorre soccorso (aggiungendo quando ne sia il caso, carro attrezzi, lavoratori, carrozze per trasbordo, ecc.)

solo in caso di imminente pericolo è ammesso in entrambi i sensi lo spostamento del treno per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentano e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnali a mano fino al limite di 500 metri.

**4.**se la stazione più vicina al luogo della fermata è abilitata, la richiesta di soccorso va trasmessa dal capotreno al C.S. della stazione, che ricevuta la domanda, quando siano efficienti le telecomunicazioni deve informare il D.U. trasmettendogli il dispaccio: Formula n. 55 – Treno ... fermo in linea prossimità km. ... - Chiesto soccorso motrice (ed occorrendo: Carro attrezzi, lavoratori, medici, carrozze per trasbordo, ecc.)

**5.**In quanto opportuno si potrà utilizzare per il soccorso l'elettrotreno o la motrice di altro treno.

**6.**L'invio del soccorso in linea sul binario occupato deve farsi soltanto di iniziativa o per autorizzazione del D.U. del tronco o del C.S. Locale al quale è stata rivolta la richiesta di soccorso.

Dell'invio del soccorso devono essere avvisati i posti intermedi e di linea con le norme previste per i treni straordinari.

**7.**Sul tratto ingombro la motrice di soccorso deve essere scortata da un Capotreno o dal C.S. Locale. Le necessarie istruzioni devono essere impartite per iscritto.

Il mezzo di soccorso deve procedere con marcia a vista nell'avvicinarsi al punto ingombro ed arrestarsi al segnale di cui al comma 2, prima di accostarsi al treno.

**Invio del  
soccorso**

## ART. 23

### PRESENZIAMENTO OD IMPRESENZIAMENTO TOTALE E PARZIALE DELLE STAZIONI

**1.**Una stazione è considerata presenziata quando nel locale dell'ufficio biglietteria è installato l'ACEI ed è in servizio l'agente autorizzato alla manovra del banco di comando all'apparato elettrico.

**2.**Una stazione è considerata parzialmente impresenziata quando il locale dell'ufficio di biglietteria è diverso da quello in cui è installato il banco dell'apparato centrale elettrico ed è in servizio il solo agente addetto alla biglietteria.

**3.**Una stazione è considerata totalmente impresenziata quando nessun agente è in servizio presso la stazione..

**4.**Le stazioni possono essere impresenziate parzialmente o totalmente per alcuni periodi della giornata, per alcuni periodi dell'anno oppure permanentemente.

**5.**I periodi di impresenziamento, sia totale che parziale, possono essere fissati nell'orario generale di servizio, oppure programmati, oppure accidentali per cause di forza maggiore.

**6.**Le stazioni che permanentemente sono parzialmente o totalmente impresenziate sono riportate nell'orario di servizio.

**Presenziamento**

**Impresenziamento totale e parziale delle stazioni**

**7.** Durante i periodi di impresenziamento, totale o parziale, le stazioni possono essere impegnate da treni con o senza fermata, ma non si possono effettuare incroci o precedenza a meno che non sia in atto il regime di controllo centralizzato del traffico, oppure l'automatismo di ingresso e partenza dei treni, oppure il tracciato permanente.

**8.** Se nella stazione di cui al comma 6 esistono P.L. protetti dai segnali stessi della stazione, nessun treno può impegnare la stazione stessa durante i periodi di impresenziamento totale, a meno che ai treni stessi non venga prescritto di fermarsi prima di impegnare il P.L. e superarlo con precauzione.

Se invece, pur esistendo P.L. protetti dai segnali stessi della stazione e comandati sul posto, oppure a distanza dal guardiano del P.L., anche appositamente comandato per l'assenza dell'agente di stazione, i treni possono impegnare la stazione, ma devono ritenere il P.L. stesso non protetto segnali, a meno che non sia in esercizio l'ACEI della stazione, per effetto dell'automatismo di ingresso e partenza treni, oppure del tracciato permanente, oppure del controllo centralizzato del traffico.

**9.** Durante il periodo di impresenziamento, sia totale che parziale, quando non sia in esercizio l'ACEI della stazione, gli scambi incontrati di punta dai treni devono essere assicurati con fermascambi, oppure inchiodati.

**10.** Nel caso di impresenziamento totale, programmato o non programmato, l'agente prima di lasciare il servizio deve provvedere, nel caso sia previsto, all'osservanza di quanto riportato nel comma 8 ed in tutti i casi deve trasmettere il seguente dispaccio al D.U. del tronco di appartenenza della stazione:

Formula n. 56 – Da questo momento stazione ... impresenziata come da programma (oppure per ... *motivo*). Scambi assicurati per la ... oppure ACEI in servizio in regime di impresenziato.

(Firmato) C.S. oppure Gestore ...

L'agente non può lasciare il servizio se il D.U. non l'autorizza.

Formula n. 57 – C.S. oppure Gestore di ...

Autorizzasi impresenziamento stazione di ... dalle ore ... oppure dopo la partenza del treno ...

(Firmato) D.U. ...

Nel caso che per motivate ragioni di servizio, la stazione non può essere impresenziata, oppure il periodo di inizio dello impresenziamento deve essere posposto il D.U. risponderà con il seguente dispaccio:

Formula n. 58 – C.S. oppure Gestore di ...

Non autorizzasi, impresenziamento stazione di ... per ... (motivo), oppure: Inizio impresenziamento programmato è spostato alle ore ... , oppure: dopo la partenza del treno ...

(Firmato) D.U. ...

**11.** L'agente che prende servizio in una stazione, dopo un periodo di impresenziamento totale, deve avvertire il D.U. del tronco di appartenenza della stazione con il seguente dispaccio:

Formula n. 59 – Dirigente Unico ...

Da questo momento stazione di ... presenziata oppure impresenziata parzialmente.

(Firmato) C.S. oppure Gestore ...

**12.**Il D.U. deve sollecitare la trasmissione del dispaccio di formula n. 59 e, nel caso non lo riceva, deve considerare la stazione impresenziata per causa accidentale e regolarsi come di seguito riportato.

**13.**Sia il periodo di impresenziamento permanente che quello programmato, riportato o non sull'orario generale di servizio, può essere, per motivate ragioni di servizio, interrotto di iniziativa del D.U. del tronco, il quale deve subito darne notizia al Servizio Movimento ed avvisare i treni.

**14.**Ai treni che impegnano le stazioni durante il periodo di impresenziamento, non previsto dall'orario di servizio, il D.U. deve notificare l'impresenziamento stesso e fare le prescrizioni del caso.

**15.**Gli agenti delle stazioni parzialmente impresenziate possono essere comandati a presenziare il banco dell'ACEI, per motivate ragioni di servizio, e quindi disabilitare la stazione per la gestione viaggiatori, con disposizione del D.U. o del servizio Movimento. In tal caso, ai treni che impegnano la stazione, dovrà esserne fatta prescrizione per il rilascio dei biglietti ai viaggiatori, senza il diritto di esenzione in treno. I suddetti agenti, ogni volta che se ne presenti l'esigenza e, non appena a conoscenza di guasto all'ACEI, od al telecomando, oppure all'automatismo, devono, di propria iniziativa presenziare il banco ACEI, comunicandolo al D.U.

**16.**In caso di arresto del treno ad un segnale di protezione disposto a via impedita, di una stazione impresenziata parzialmente o totalmente il Capotreno, se ha la possibilità di mettersi subito in contatto telefonico con il D.U., si atterrà alle disposizioni da questi impartite. Altrimenti, dopo 5 minuti di sosta, potrà far avanzare a marcia a vista il treno, fino alla punta dello scambio di ingresso della stazione ed accertarsi preventivamente della regolarità dell'itinerario e compatibilità con la marcia di altri treni in senso opposto, potrà far ricoverare il treno nella stazione, dopo aver applicato il fermascambio. In mancanza od in caso di inefficienza del fermascambio, il Capotreno deve presenziare lo scambio e far transitare il treno sullo stesso ad una velocità inferiore a 5 km/h.

Giunto in stazione il Capotreno si metterà in contatto con il D.U.

**17.**In caso di arresto di un treno ad un segnale di partenza disposto a via impedita di una stazione impresenziata parzialmente o totalmente, se il Capotreno non può giustificare l'aspetto del segnale stesso con la marcia di altri treni, deve subito mettersi in contatto con il D.U.



## ART. 24

### **DISABILITAZIONE DELLE STAZIONI SOSPENSIONE DEL SERVIZIO SULLE LINEE**

**1.**Le stazioni presenziate da C.S. possono essere disabilitate, cioè non presenziate da personale abilitato al movimento, per alcuni periodi della giornata. La disabilitazione può essere disposta con programma oppure accidentale.

Durante il periodo di disabilitazione nelle suddette stazioni saranno applicate le norme previste per le stazioni disabilitate.

**2.**Per la disabilitazione della stazione, prima di lasciare il servizio, il dirigente deve trasmettere al D.U. gli elementi sulla situazione della stazione che interessino il servizio da svolgere durante il periodo di disabilitazione.

**3.**Durante la disabilitazione nelle stazioni deve essere in servizio un agente autorizzato alla manovra dell'ACEI. Nel caso che sia in atto il Tracciato Permanente, l'Automatismo d'Ingresso e Partenza Treni oppure il regime C.C.T., la stazione può anche essere impresenziata.

**4.**Le disabilitazioni programmate per le singole stazioni di ogni linea devono risultare in apposito quadro dell'orario di servizio od in programma diramato con circolare, con l'indicazione dell'ora di inizio e di termine di ciascun periodo.

**5.**La disabilitazione può avvenire all'ora prescritta, anche in caso di ritardo di treni, purché sia autorizzata dal D.U.

**6.**Il dirigente che prolunghi il periodo di abilitazione oltre l'ora prescritta deve darne avviso al D.U. e prendere le misure atte ad evitare che il personale di un treno con fermata ritenga erroneamente la stazione già disabilitata.

**7.**In evenienze di forza maggiore, un dirigente può disporre la disabilitazione accidentale della propria stazione purché sia in servizio un agente autorizzato alla manovra dell'ACEI a meno che non sia in atto il Tracciato Permanente, l'Automatismo d'Ingresso e Partenza Treni oppure Controllo Centralizzato del Traffico.

In tal caso il dirigente deve avvisare il D.U. ed il Servizio Movimento, indicando l'ultimo treno che viene presenziato per ciascun senso, con il dispaccio:

Formula n. 60 – Per treni seguenti treno ... (e treno) ... Stazione ... disabilitata al movimento.

(Firmato) C.S. ...

e prima di lasciare il servizio deve ottenere la conferma dal D.U. con dispaccio:

Formula n. 61 – Inteso ... stazione ... disabilitata per treni seguenti treno ... (e treno ... ).

(Firmato) D.U. ...

La procedura di cui sopra viene applicata anche per le disabilitazioni di carattere eccezionale disposte con specifico ordine superiore.

## ART.24

**Stazioni  
disabilitate**

**Disabilitazioni  
programmate**

**Disabilitazioni  
accidentali**

**8.** Quando la disabilitazione non sia indicata nell'orario di servizio ne devono essere avvisati, a cura del D.U., i treni interessati, precisando il periodo di disabilitazione ed eventualmente quello di impresenziamento<sup>(35)</sup>.

L'avviso deve essere dato anche per le disabilitazioni programmate.

**9.** Il dirigente che prende servizio dopo un periodo di disabilitazione programmata od accidentale, o anche dopo un periodo di sospensione che segue la disabilitazione, deve informare il D.U. con dispaccio:

Formula n. 62 – Riabilito stazione ...

(Firmato) C.S. ...

Il D.U. risponderà con il dispaccio:

Formula n. 63 – Inteso stazione ... riabilitata. Treni ... giunti e partiti da ... - Prossimo arrivo treno ...

(Firmato) D.U. ...

Il dispaccio anzidetto deve essere completato con i necessari avvisi sulle variazioni della circolazione verificatesi durante il periodo di disabilitazione, che interessino il servizio ancora da svolgere (spostamenti d'incrocio o di precedenza, effettuazione treni straordinari, soppressione di treni, ecc.).

**10.** Il dirigente che ha riprese servizio, dopo aver scambiato i suddetti dispacci, considera la propria stazione riabilitata al servizio movimento.

**11.** Qualora per speciali esigenze occorra abilitare temporaneamente una stazione non abilitata, il Dirigente che si reca a presenziarla, deve avvisare il D.U. del tronco.

Formula n. 64 – Dalle ore ... assumo dirigenza movimento a stazione ...

(Firmato) C.S. ...

Il D.U. risponderà con il dispaccio di formula n. 63 sostituendo la parola riabilitata con la parola abilitata e completandolo con gli avvisi previsti dal comma 9.

I treni interessati devono essere avvisati dal D.U. che deve prendere tempestivamente le misure atte ad evitare che il personale di un treno avente fermata nella suddetta stazione e non avvisato, ritenga la stazione non abilitata al movimento.

La cessazione dell'abilitazione deve essere notificata al D.U. del tronco con il dispaccio:

Formula n. 65 – Dopo treno ... e treno ... servizio a ... ripristinato con gestore.

(Firmato) C.S. ...

Il D.U. risponderà con il dispaccio di formula n. 61.

**12.** Se sulle linee sono previsti in orario determinati periodi di sospensioni durante i quali non circolano treni, le stazioni ed i posti intermedi e di linea vengono di regola impresenziati ed i passaggi a livello restano in posizione di apertura.

<sup>(35)</sup> Stazione ... disabilitata (ed eventualmente: impresenziata) dalle ore ... alle ore ...

Il personale degli impianti suddetti può lasciare il servizio dopo il passaggio dell'ultimo treno precedente il periodo di sospensione e dopo la trasmissione del dispaccio di formula n. 56 e la ricezione di quello di formula n. 57. Per i P.L. in particolare valgono le norme contenute nell'art. 25.

**13.** Durante il periodo di sospensione l'ACEI deve essere spento, mentre i deviatori devono essere predisposti per l'itinerario di più corretto tracciato.

**14.** Il termine del periodo di sospensione deve essere stabilito in modo che il dirigente possa concedere tempestivamente la via libera per il primo treno in circolazione ed il personale interessato possa eseguire prima dell'arrivo del treno stesso la visita di cui al comma 19.

**15.** Occorrendo riattivare eccezionalmente la circolazione durante un periodo di sospensione, i D.U., a cui appartengono le stazioni estreme del tratto interessato, devono prendere accordi fra di loro, nonché per quanto possibile con le stazioni interessate, per inoltrare in precedenza al primo treno una motrice isolata, allo scopo di richiamare in servizio il personale di stazione e di linea.

**16.** Al Capotreno ed al Macchinista deve essere prescritto:

- a) di procedere con marcia a vista per tutto il percorso;
- b) di impegnare i passaggi a livello con marcia a vista;
- c) di non tener conto della disposizione a via impedita dei segnali di protezione e di arrestarsi prima degli scambi incontrati sul percorso per accertare la regolarità dell'istradamento e di superarli con precauzione senza l'applicazione del fermascambio;
- d) di fermare in ogni stazione e in corrispondenza dei posti intermedi e di linea normalmente presenziati, emettendo ripetuti segnali di richiamo.

**17.** Il preventivo invio del mezzo isolato su un tratto sospeso dal servizio, può essere omesso, quando ciò risulti opportuno, sempreché sia possibile prendere precisi accordi con tutte le stazioni del tratto stesso.

Al primo treno che viene messo in circolazione devono farsi le stesse prescrizioni previste dal comma 16, punti a), b) e d).

**18.** Il primo treno che circola dopo la riattivazione normale dell'esercizio dovrà osservare la massima precauzione nei punti singolari della linea (in trincea, in rilevato, ecc.) qualora durante la sospensione dell'esercizio si siano verificate particolari avverse condizioni atmosferiche.

**19.** Dopo un periodo di impresenziamento per disabilitazione o sospensione, i C.S. Locali od i Gestori, se la stazione non è abilitata, devono subito eseguire la visita agli impianti di cui all'art. 5, comma 1.

**20.** Alla chiusura dell'esercizio ed all'inizio di un qualunque periodo di sospensione il C.S. Locale oppure il Gestore se la stazione non è abilitata, prima di lasciare il servizio, deve trasmettere al D.U. del tronco a cui appartiene la stazione il dispaccio di formula n. 56 e il

**Riattivazione  
anticipata  
della  
circolazione**

**Riattivazione  
normale della  
circolazione**

**Visita dopo un  
periodo di  
impresenzia-  
mento**

**Apertura e  
chiusura  
dell'esercizio**

D.U. deve rispondere con quello di formula n. 57 o 58.

**21.** All'apertura dell'esercizio e alla ripresa dopo un periodo di sospensione il C.S. Locale oppure il Gestore se la stazione non è abilitata, devono trasmettere il dispaccio di formula n.59.

Il D.U. deve sollecitare la trasmissione del suddetto dispaccio, nei casi di inadempienza da parte degli agenti di stazione.

**22.** Ai treni materiali che devono circolare durante la sospensione dell'esercizio, devono essere effettuate le prescrizioni di cui al comma 16, escluso il punto *d*). Se resta attivato il Controllo Centralizzato del Traffico, non deve essere fatta quella relativa al comma 16 punti *c*) e *d*).

**ART.24-25**

**Circolazione treni materiali durante la sospensione dell'esercizio**

## **ART. 25**

### **NORME RIGUARDANTI I PASSAGGI A LIVELLO**

**1.** Il passaggio a livello è un incrocio fra la linea ferroviaria ed una strada che si realizza allo stesso livello.

**2.** I passaggi a livello si distinguono in statali, provinciali, comunali e privati a seconda della categoria delle strade che incrociano la linea ferroviaria.

**3.** I passaggi a livello si distinguono, inoltre, in carrabili e pedonali, in relazione al tipo di strada che realizza il passaggio a livello stesso.

**4.** I passaggi a livello custoditi sono quelli il cui servizio viene effettuato sul posto od a distanza, a mezzo di personale della linea o di stazione, oppure a mezzo di agenti regolati da particolare rapporto contrattuale, detti «assuntori».

Sono, altresì, considerati «custoditi» quelli le cui barriere vengono azionate automaticamente dai treni.

**5.** I passaggi a livello in consegna agli utenti sono quelli esistenti su strade private con barriere o cancelletti normalmente chiusi a chiave, che vengono aperti soltanto in caso di necessità ed utilizzati sotto la diretta responsabilità degli utenti.

**6.** I passaggi a livello aperti ed incustoditi (senza barriere) sono quelli esistenti su strade, provvisti di solo segnale di pericolo (croce di Sant'Andrea), oppure di segnale di pericolo e di segnalatore ottico-acustico.

**7.** I segnalatori ottico-acustici sono speciali dispositivi di protezione comandati direttamente dal treno. Essi sono impianti senza barriere con segnalazioni luminosa-acustica, lato strada, controllata da segnalazione luminosa lato treno.

**8.** Sono barriere tutti i tipi di chiusura di passaggio a livello che sbarrano, in tutto o in parte, la sede stradale (sbarre levatoie e girevoli, semibarriere, cancelli, cavalletti, ecc.)

**9.** Sono definiti passaggi a livello di stazione quelli compresi fra i segnali di protezione delle stazioni, eventualmente protetti dai segnali di stazione.

**Definizione di passaggio a livello**

**Segnalatori ottico-acustici.**

**Barriere**

**P.L. di stazione**

**10.** Sono definiti passaggi a livello di linea gli attraversamenti stradali cadenti al di fuori dei citati segnali di protezione.

**11.** Sono passaggi a livello manovrati sul posto quelli i cui dispositivi di manovra si trovano in prossimità delle barriere in modo che l'agente di guardia possa nella fase di chiusura sorvegliare a vista la zona dell'attraversamento stradale.

**12.** La chiusura dei passaggi a livello con barriere comandate sul posto, oppure a distanza può avvenire ad orario, oppure a seguito annuncio treni.

**13.** La chiusura ad orario è ammessa per quei P.L. privi di annuncio treni, oppure con annuncio treni inefficiente ed è fissata in 5 minuti primi, prima dell'ora di transito del treno sul passaggio a livello, desunto dall'orario di servizio o da altre informazioni di servizio.

**14.** Tutti gli impianti di protezione dei P.L., dotati di annuncio treno e segnali di protezione, devono essere chiusi solo dopo aver ricevuto l'annuncio treno.

Particolari esigenze di traffico stradale e ferroviario possono far derogare da tale norma o per disposizione del Servizio Movimento o per iniziativa dell'incaricato alla manovra dell'impianto del P.L. purché giustificata.

**15.** Il personale, a cui sono affidati i P.L., sui quali sono installate barriere non dotate di segnali di protezione, se hanno a disposizione un telefono collegato con il D.U. del tronco, devono all'inizio del servizio trasmettere il seguente dispaccio al D.U.:

Formula n. 59bis – Dirigente Unico ...

Da questo momento P.L. ... presenziato.

(Firmato) ...

**16.** Il D.U. deve sollecitare la trasmissione del dispaccio di formula n. 59bis e, nel caso che non lo riceva, deve considerare il P.L. impresenziato, per cui deve prescrivere ai treni di fermare prima di impegnare il P.L. e di superarlo con precauzione. Analoga prescrizione deve essere fatta al primo treno per quei passaggi a livello che, privi di telefono, non possono mettersi in comunicazione con il D.U.

Il Capotreno dei treni a cui è fatta la prescrizione deve, nella prima stazione, segnalare con il dispaccio di formula 59ter, che il P.L. è presenziato o viceversa confermare l'impresenziamento con il dispaccio di formula n. 56bis.

Formula n. 59ter – Al passaggio treno ... barriere P.L. ... chiuse e custodite.

(Firmato) C.T. ...

Formula n. 56bis – Al passaggio treno ... barriere P.L. ... aperte ed incustodite.

(Firmato) C.T. ...

Il D.U. ricevuto i dispacci di formula n. 59bis e 59ter considererà i P.L. presenziati e risponderà con il seguente dispaccio:

Formula n. 66 – Inteso P.L. ... presenziato.

(Firmato) D.U. ...

**17.**Qualora il D.U. non riceva il dispaccio di formula n. 59ter, indipendentemente dalla ricezione del dispaccio di formula n. 56bis, egli deve considerare il P.L. non presenziato e quindi far continuare a far praticare ai treni le prescrizioni di cui al comma 16.

**18.I** Capitreno dei treni che dovessero incontrare un P.L. non protetto da segnali, con barriere aperte e non presenziate, devono nella prima stazione, anche se non di fermata, trasmettere il dispaccio di formula n. 56bis al D.U., il quale dovrà considerare da quel momento il P.L. impresenziato e regolarsi come al comma 16.

**19.I** Capitreno che incontrano P.L. protetto da segnali con barriere aperte e non presenziate, devono ugualmente informare il D.U.

L'informazione deve essere data nella prima stazione in cui è prevista la fermata d'orario del treno, direttamente al D.U., se la stazione non è abilitata, o tramite il C.S. Locale se la stazione è abilitata con il dispaccio di formula n. 56bis, a cui sarà aggiunta la frase:

«P.L. protetto da segnali».

In tal caso il D.U. non dovrà praticare alcuna prescrizione ai treni essendo il P.L. protetto da segnali.

**20.I** Capitreno devono segnalare al D.U. nella prima stazione, di fermata d'orario, qualunque anomalia riscontrata negli impianti di protezione di P.L. protetti da segnali.

Il D.U. non farà alcuna prescrizione ai treni e trasmetterà la segnalazione stessa alla squadra di manutenzione I.E., nonché ai Servizi MOV ed I.E.

**21.**Al termine del servizio il personale, a cui sono stati affidati i P.L., privi di segnali di protezione e dotati di telefono, deve trasmettere il seguente dispaccio al D.U. del tronco:

Formula n. 56ter - Da questo momento (oppure: dopo il transito treno ... ) P.L. ... impresenziato per ...

(Firmato) Guardiano P.L. ...

Essi possono lasciare il servizio solo dopo aver ricevuto il seguente dispaccio:

Formula n. 57bis - Guardiano P.L.

Autorizzasi impresenziamento P.L. ... dalle ore ... (oppure: dopo transitato treno ... ).

(Firmato) D.U. ...

L'inizio e termine di interruzioni programmate o non programmate vanno considerate a tutti gli effetti come apertura e chiusura esercizio.

**22.**Il servizio di custodia ai P.L. è regolato da apposite **Istruzioni**.

**P.L. dotati di barriere e non protetti**

**P.L. dotati di barriere e protetti da segnali**

**Anormalità degli impianti di P.L. protetti da segnali**

**Chiusura esercizio**

**Interruzioni programmate e non programmate**

**Istruzioni**

## ART. 26

### IMPIANTI GESTITI DA ASSUNTORI

**1.**In ciascuna assuntoria la diretta sorveglianza sugli impianti di stazione o di fermata, è affidata all'assuntore, che in caso di guasti ed anomalie di qualsiasi genere, deve immediatamente darne avviso al

D.U. del tronco.

**2.**Di norma le assuntorie non intervengono al distanziamento dei treni.

Sulle linee col blocco elettrico automatico l'assuntoria può peraltro funzionare come posto di blocco intermedio.

Salvo situazioni specifiche disciplinate da apposite disposizioni, nelle assuntorie non possono effettuarsi incroci o precedenza.

**3.**I deviatoli allacciati ai binari di corsa e quelli realizzanti l'indipendenza da essi, devono essere assicurati per il libero percorso sui binari stessi, mediante fermascambi di sicurezza.

Le chiavi dei fermascambi possono restare in custodia all'assuntore, che però non deve manovrare deviatoli.

**4.**Alla ripresa del servizio, dopo un periodo di impresenziamento dell'impianto, l'assuntore, venti minuti prima dell'arrivo del primo treno, deve accertarsi del buono stato e della regolare assicurazione dei deviatoli e degli altri meccanismi di stazione o di fermata e che nulla si opponga al libero passaggio dei treni sui binari di corsa dell'assuntoria.

**5.**Quando un treno fermo nell'assuntoria prolunghi la sosta assegnatagli dall'orario, il personale di scorta deve provvedere, non oltre i 5 minuti successivi, alla sua protezione con le norme previste dal Regolamento segnali.

In caso di esecuzione delle manovre deve preventivamente provvedersi alla protezione di cui sopra.

**6.**Lo stazionamento dei veicoli è vietato sui binari di corsa, nonché, salvo specifiche eccezioni ammesse dal Servizio Movimento, sui binari secondari.

I veicoli in stazionamento devono essere per quanto possibile riuniti in gruppi o colonne, agganciati fra loro e col freno serrato se ne sono muniti. Gli estremi della colonna devono essere opportunamente fermati con staffe fermacarri, salvo eccezioni autorizzate dal Servizio Movimento in relazione a particolari situazioni locali.

**7.**Durante la sosta di un treno in una assuntoria la dirigenza del servizio spetta al Capotreno.

Se occorre eseguire manovre, il Capotreno deve ritirare le chiavi dei deviatoli dall'assuntore e per tutte le operazioni inerenti alle manovre stesse deve avvalersi del personale del treno.

Al termine delle manovre il Capotreno deve provvedere per l'assicurazione e visita ai deviatoli interessati alle manovre stesse, nonché accertare che i veicoli eventualmente stazionanti sui binari secondari si trovino nelle condizioni previste al comma 6. Successivamente egli restituirà le chiavi all'assuntore che, dopo la partenza del treno, effettuerà la visita di cui al comma 4.

Salvo disposizioni del Servizio Movimento, sulle linee a doppio binario, un treno non deve effettuare manovre che impegnino l'altro binario di corsa.

**Deviatoli**

**Veicoli in  
stazionamento**

**Servizio ai  
treni**

**8.** Occorrendo eccezionalmente arrestare un treno non avente fermata, l'assuntore deve farlo avvisare da precedente stazione e riceverne conferma.

In mancanza dell'avviso o della conferma, si regolerà nel modo stabilito per le fermate straordinarie in linea.

**ART. 27****MARCIA PRIVILEGIATA – REGIMI DI SICUREZZA**

**1.** Allo scopo di meglio garantire il rispetto dell'orario per un determinato treno, può essere disposto che esso viaggi con marcia privilegiata.

Chi impartisce tale disposizione deve provvedere perché sia trasmesso a tutte le stazioni del percorso il dispaccio:

Formula n. 67 – Applicate treno ... marcia privilegiate da ... a ...

Il D.U. avviserà verbalmente i posti intermedi interessati e provvederà per l'opportuna prescrizione del treno<sup>(36)</sup>.

**2.** Il servizio di un treno viaggi con marcia privilegiata deve essere particolarmente curato da tutto il personale, onde evitare ritardi. Nel regolare i cambi di incrocio e di precedenza e le priorità di itinerari, il treno stesso deve essere considerato di maggiore importanza di tutti gli altri treni ad eccezione di quelli di cui al comma 3.

**3.** Per garantire particolarmente la sicurezza e preminenza di circolazione di un determinato treno può essere disposto, con ordine del Direttore dell'Esercizio, di far precedere il treno da una staffetta, che deve viaggiare come ante, anche su linea a semplice binario.

Il treno staffetta deve essere scortato da un Ispettore del Servizio Movimento, un Ispettore del Servizio MIP ed un Ispettore del Servizio IES e TE.

<sup>(36)</sup> Vostro treno viaggia con marcia privilegiata da .... a ....



**DETERMINAZIONE DELLE PRECEDENZE  
DI ORARIO**

Per la determinazione e l'indicazione delle precedenze negli orari dei treni devono osservarsi le seguenti norme:

### I.- Precedenze relative ai treni ordinari o straordinari compresi nell'orario di servizio

a) Nella stazione C il treno 2 cede il passo ed il treno 4 prende il passo.

Nell'orario del treno 2 si indica la precedenza del treno 4 qualunque sia il periodo di sosta dei due treni. Nessuna indicazione di precedenza nell'orario del treno 4.

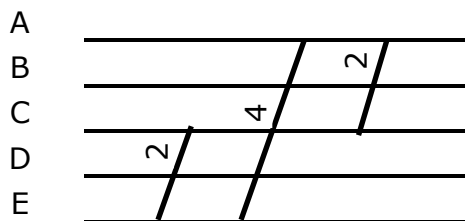


Fig. a)

b) Nella stazione C il treno straordinario y prende il passo sul treno 2, modificandone l'orario.

Nell'orario del treno 2 si indica la precedenza del treno y.

Nessuna indicazione di precedenza nell'orario del treno y.

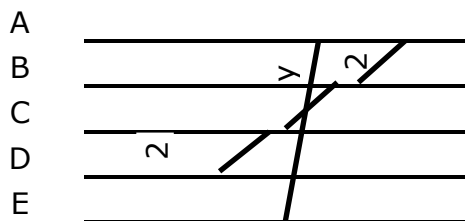


Fig. b)

### II. - Precedenze relative a treni straordinari non compresi nell'orario generale di servizio

Nei due casi di cui al precedente Punto I, se il treno 4 (od y) è uno straordinario, si deve esporre nell'orario del treno stesso l'annotazione:

«Treno 4 (oppure y) preceda da C treno 2».

### III. - Treni che modificano l'orario di altri treni - Treni incompatibili

Il numero o la sigla dei treni periodici e straordinari che modificano l'orario di altri treni, oppure richiedono che questi non abbiano luogo, vengono contraddistinti in orario. Per le indicazioni delle precedenze in orario si applicano, in relazione alle occorrenze, le norme di cui ai paragrafi I e II.

**DETERMINAZIONE DEGLI INCROCI  
D'ORARIO E DI FATTO**

## A) Determinazione degli incroci

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

### I. – Incroci relativi a treni ordinari o straordinari compresi nell'orario generale di servizio

1. Stazione intermedia del percorso di due treni sul semplice binario - fig. a)

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

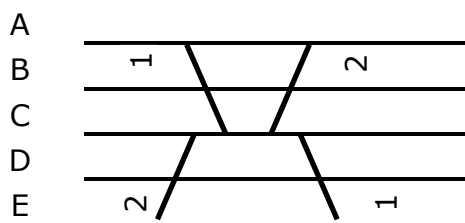


Fig. a)

2. Stazione origine o termine di corsa di uno dei treni, stazione di diramazione o di passaggio dal doppio al semplice binario - da fig.b) a fig.g).

Nei casi in appresso precisati si indica nell'orario del treno 2 l'incrocio col treno 1 quando fra l'ora di arrivo o di passaggio del treno 1 e quello di partenza o di passaggio del treno 2 intercorre un intervallo di tempo minore od uguale a 30 minuti. Nessuna indicazione d'incrocio nell'orario del treno 1.

«Caso b)» - stazione C di passaggio del treno 1 e di origine del treno 2.

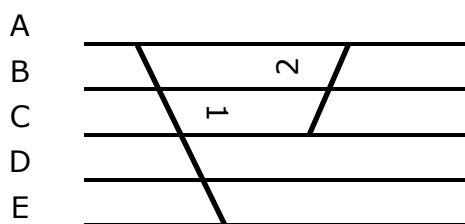


Fig. b)

«Caso c)» - stazione C termine di corsa del treno 1 e di passaggio del treno 2.

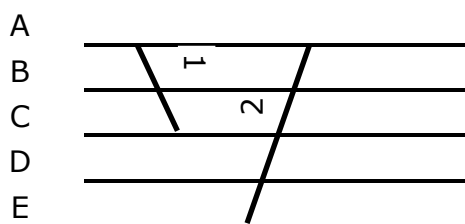


Fig. c)

«Caso d)» - stazione C termine di corsa del treno 1 e di origine del treno 2.

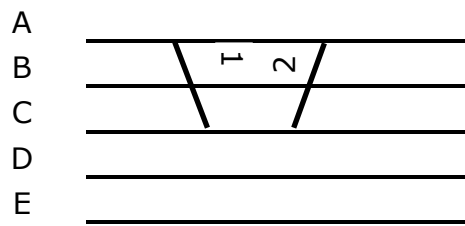


Fig. d)

«Caso e)» - stazione C di diramazione : il treno 1 prosegue per la linea diramata ed il treno 2 percorre la linea principale (o viceversa).

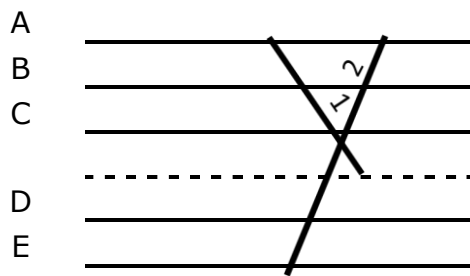


Fig. e)

«Caso f) e g)» - stazione C di passaggio dal doppio al semplice binario: il treno 1 proviene dal semplice binario ed il treno 2 dal doppio.

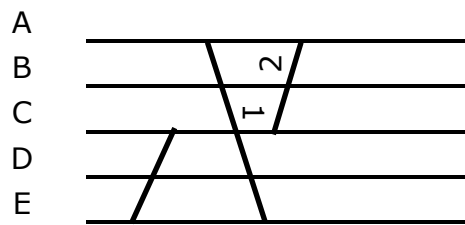


Fig. f)

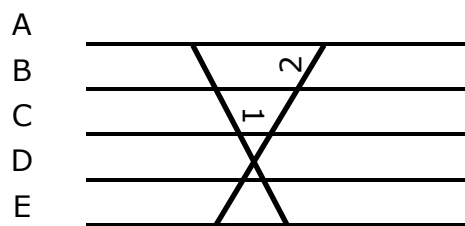


Fig. g)

## **II. – Incroci relativi a treni straordinari non compresi nell'orario generale di servizio**

Nel caso di cui al punto 1) del precedente paragrafo I (stazione intermedia del percorso), l'indicazione d'incrocio esposta nell'orario del treno straordinario non compreso in orario vale per indicare che anche l'altro treno è soggetto a vincolo d'incrocio.

Nei rimanenti casi del predetto paragrafo I, se lo straordinario non compreso in orario è il treno 2 valgono le stese norme previste per i treni compresi in orario; se lo straordinario è invece il treno 1, nell'orario del treno stesso si deve esporre l'annotazione:

«Treno 2 incrocia in C il treno 1».

## **III. – Treni che modificano l'orario di altri treni – Treni incompatibili**

Il numero o la sigla dei treni periodici e straordinari che modificano l'orario di altri treni, oppure richiedono che questi non abbiano luogo, vengono contraddistinti in orario. Per l'indicazione degli incroci in orario si applicano, in relazione alle occorrenze, le norme di cui ai paragrafi I e II.

### **B) Determinazione degli incroci di fatto**

Indipendentemente dagli incroci che vengono indicati in orario, si determina in una stazione un « incrocio di fatto » quando, per limitazioni di percorso, ritardi od anticipi di corsa di treni venga a crearsi nella stazione stessa, nell'intervallo di 15 minuti, una delle situazioni di circolazione già previste dal precedente paragrafo I per gli incroci d'orario.

Tali situazioni possono determinarsi:

- ✚ nella stazione di origine di un treno per anticipo di corsa del medesimo o per ritardo di un treno in senso opposto (figure b – d);
- ✚ nella stazione termine di corsa di un treno, per ritardo dello stesso o per anticipo di un treno in senso opposto (figure c – d);
- ✚ nella stazione intermedia che, per limitazione di percorso, diventa origine o termine di un treno (figure b - c - d);
- ✚ nelle stazioni di diramazione, per un treno da inviarsi su tratto comune a semplice binario rispetto ad altro che provenga e sia diretto ad altra linea, nel caso di anticipo del primo o ritardo del secondo (fig. e);
- ✚ nelle stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario, per un treno da inoltrarsi sul semplice rispetto ad altro che ne provenga e che per orario avrebbe dovuto essere incrociato sul doppio nel caso di anticipo del primo o ritardo del secondo (fig. g).

**ISTRUZIONI PER L'ESERCIZIO CON SISTEMA  
DI BLOCCO ELETTRICO AUTOMATICO**

**GENERALITÀ****Generalità**

Il sistema di Blocco Elettrico Automatico provvede ad assicurare il distanziamento dei treni a mezzo di segnali comandati o controllati da apposite apparecchiature azionate dai treni stessi.

Pertanto, la partenza dei treni dalle stazioni, con regolare segnalazione, in regime di Blocco Elettrico Automatico deve avvenire senza la richiesta e la concessione del «via libera» dal dirigente unico del tronco.

I C.S. Locali ed i Gestori delle stazioni, a blocco libero, di propria iniziativa e nel rispetto dell'orario di servizio, devono disporre a via libera i segnali di partenza, salvo quanto appresso indicato nel caso di Controllo Centralizzato del Traffico, di Tracciato Permanente e di Automatismo di Ingresso e Partenza Treni.

Con l'impianto del blocco automatico, che è basato sull'uso dei circuiti di binario alimentati a corrente alternata codificata, una linea viene divisa in sezioni di blocco di lunghezza variabile.

Quando il tratto di linea compresa fra due stazioni non è di lunghezza eccessiva, la sezione di blocco per ciascun senso di corsa dei treni è delimitata dal segnale di partenza della prima stazione e dal segnale di protezione della stazione successiva.. il segnale di partenza agisce come segnale di blocco.

Quando, invece, il detto tratto di linea oltrepassa una determinata lunghezza, esso viene diviso in due o più sezioni di blocco mediante segnali di blocco intermedi, sempreché ciò risulti necessario al fine di potenziare il traffico.

I segnali di blocco intermedi sono normalmente disposti a via libera e funzionano automaticamente, quando la sezione di blocco a valle non è occupata da treni. I segnali di blocco(segnali di partenza) delle stazioni abilitate o presenziate da personale preposto anche alla manovra dell'ACEI sono disposti a via impedita, anche quando la sezione di blocco a valle non è occupata da treni.

Essi non possono essere disposti a via libera senza l'intervento del personale incaricato, che presenzia l'impianto, mentre si dispongono a via impedita automaticamente.

Quando è in atto il regime di «Controllo Centralizzato del Traffico», la manovra dei segnali di partenza viene effettuata dal Dirigente Centrale Operativo.

Il Dirigente Centrale Operativo, con l'adozione di idonee apparecchiature che consentono il regime di «Controllo Centralizzato del Traffico» si identifica con il Dirigente Unico.

In tutte le stazioni delle linee a doppio binario, ove è in esercizio il ed in quelle delle linee a semplice binario, ove è in esercizio «l'Automatismo di Ingresso e Partenza Treni», restano invariate le condizioni di funzionamento del blocco



automatico.

Nel caso del «Tracciato Permanente» per i binari sui quali vige questo regime di circolazione, i segnali di protezione e di partenza sono normalmente tenuti a via libera; mentre nel caso «dell'Automatismo di Ingresso e Partenza Treni», per i binari interessati da questo regime di circolazione, detti segnali sono normalmente disposti a via impedita e vengono automaticamente comandati a via libera dal treno.

## ART. 2

### TRACCIATO PERMANENTE ED AUTOMATISMO DI INGRESSO E PARTENZA TRENI

Tutti gli ACEI delle stazioni sulle linee a doppio binario, con l'esclusione di quelle di diramazione o di passaggio dal doppio al semplice binario, sono dotati del dispositivo di «Tracciato Permanente» per il corretto tracciato. Questo dispositivo, a seguito della distruzione automatica degli itinerari da parte del treno, provvede a comandare di nuovo gli itinerari di corretto tracciato.

Il «Tracciato Permanente» viene attivato o disattivato con comando dal banco di manovra dell'ACEI oppure con comando dal banco di manovra del D.C.O.

L'attivazione avviene con il comando degli itinerari d'ingresso e di partenza delle linee di corretto tracciato e con l'azionamento contemporaneo dei pulsanti estremi degli stessi itinerari dal banco di manovra ACEI o del tasto TP del banco di manovra del DCO.

La disattivazione viene effettuata con l'annullamento degli stessi itinerari.

Il comando di un itinerario diverso da quello di corretto tracciato richiede l'annullamento dell'itinerario, non compatibile, del tracciato permanente e quindi la disattivazione del tracciato permanente dell'itinerario stesso.

Tutti gli ACEI delle stazioni delle linee a semplice binario sono dotati del dispositivo di «Automatismo di Ingresso e Partenza Treni» per due binari, ad eccezione delle stazioni terminali che sono dotate del solo dispositivo di «Automatismo di Ingresso Treni» per tutti i binari, secondo un ordine di preferenza, dipendente dalle particolari condizioni delle singole stazioni. La stazione di Napoli e le stazioni di diramazione non sono dotate di Automatismo di Ingresso e Partenza Treni.

L'Automatismo di Ingresso e Partenza Treni determina l'ingresso del treno nel binario di sinistra, rispetto al verso di marcia del treno. Esso non è attivato con comando particolare, ma è sempre presente all'ACEI. Le manovre richieste per impedire la formazione automatica di un itinerario, o per l'annullamento di un itinerario, già automaticamente formato, non disattivano il dispositivo stesso, per i successivi itinerari, come nel caso del tracciato permanente.

L'itinerario di ingresso si forma non appena il treno ha abbandonato il circuito AFO della stazione dalla quale è partito, oppure quando occupa il circuito AFO della stazione verso cui è diretto. Se le stazioni

**Tracciato  
permanente**

**Automatismo  
di Ingresso e  
Partenza  
Treni.**

sono molto vicine, mancando l'AFO, lo stesso itinerario si forma non appena il treno ha occupato la sezione di blocco, compresa fra le due stazioni.

Se vi sono uno o più posti ripetitori, la formazione dell'itinerario d'ingresso si ha con l'occupazione del tratto della sezione di blocco in corrispondenza del primo posto ripetitore, ove questo sostituisce le funzioni dell'AFO, oppure di quello più vicino alla stazione cui il treno è diretto.

L'itinerario di partenza, nel caso che il treno debba percorrere un binario di corretto tracciato, si forma quando questo ha occupato il c.d.b. AFO della stazione, verso la quale è diretto, e se questo manca, subito dopo l'itinerario di ingresso, oppure con le stesse modalità previste nel caso che il treno debba percorrere un binario deviato.

L'itinerario di partenza, nel caso che il treno debba percorrere un binario in deviata, si forma quando questo ha occupato il c.d.b. di stazionamento del binario d'ingresso della stazione.

La formazione automatica degli itinerari d'ingresso può essere più o meno ritardata rispetto al comando per effetto di relè a tempo di sicurezza allo scopo di tener conto dei diversi tempi di percorrenza su due tratti adiacenti alle stazioni.

### ART. 3

#### SEGNALI PERMISSIVI (POSTI DI BLOCCO INTERMEDI)

I segnali di un posto di blocco intermedio sono muniti di una targa bianca sulla quale è segnata in nero la lettera «P» (segnali permissivi).

Il segnale di blocco permissivo va rispettato come tutti i segnali. Il Macchinista che vi abbia arrestato il treno, per averlo trovato a via impedita, dopo trascorsi *tre minuti* può, però, riprendere la corsa, anche se il segnale permane a via impedita. Egli osserverà la marcia a vista in modo tale da fermare il treno in tempo utile, nel caso che un ostacolo ne impedisca il proseguimento, fino a che non abbia incontrato e superato un segnale consecutivo permissivo a via libera e, in mancanza, fino al segnale non permissivo o di protezione della successiva stazione, dall'aspetto del quale deve prendere norma per il proseguimento.

Durante la marcia a vista, che si effettua per aver incontrato un segnale permissivo a via impedita, non occorre arrestare il treno ai successivi segnali permissivi eventualmente incontrati a via impedita.

Giunto alla prima stazione, il Capotreno darà comunicazione al D.U. oppure al Dirigente Locale, se la stazione è abilitata, dei segnali permissivi superati a via impedita.

**Posti di blocco  
intermedi**

**INDICAZIONE DI OCCUPAZIONE E LIBERAZIONE  
DI UNA SEZIONE DI BLOCCO****Indicazione di  
occupazione e  
liberazione  
di una sezione  
di blocco**

In ogni posto di blocco di stazione esiste un quadro di lampade spia che indicano lo stato di occupazione della sezione di blocco; tali lampade, collegate con i rispettivi segnali di blocco, danno luce bianca quando l'ultimo treno è stato completamente protetto dal segnale successivo, danno invece luce rossa quando la sezione di blocco è occupata e quindi i segnali che comandano l'ingresso nella stazione non possono disporsi a via libera.

Sulle linee a semplice binario, oltre al quadro delle lampade spia, esistono due freccette contrapposte, che stanno ad indicare il verso del blocco.

Quando il blocco è nel verso opposto a quello della partenza dei treni, il quadro suddetto risulta spento per cui non si ha alcuna indicazione dello stato della sezione di blocco.

Comandando un itinerario di partenza si invia una richiesta d'inversione di blocco, che se si realizza, determina l'accensione della lampada spia a luce bianca, indicante la libertà del blocco.

In ogni posto di blocco di stazione presenziato, il personale che presenzia l'impianto deve sempre assicurarsi della regolarità di funzionamento del blocco e controllare quindi che, dopo la partenza ed il transito del treno, sul quadro si sia spenta la lampada spia a luce bianca e si sia accesa quella a luce rossa. Se ciò non si fosse verificato, dovrà subito disporre la levetta del segnale in posizione verticale, determinando così la chiusura del segnale e dovrà poi considerare il blocco come non funzionante, comunicandolo al Dirigente Unico.

Se invece, pur essendosi spenta la spia relativa ed accesa quella a luce rossa, il segnale di partenza fosse rimasto a via libera, il personale che presenzia l'impianto deve subito disporlo a via impedita a mezzo della relativa levetta. Dovrà quindi considerare il blocco fuori servizio, comunicandolo al Dirigente Unico e lasciare la levetta nella posizione di via impedita del segnale stesso.

Nelle stazioni delle linee a semplice binario, la levetta dei segnali per la disposizione degli stessi a via impedita è unica per tutti i segnali, sia di partenza che di protezione di ciascun lato, perciò la sua manovra determina la disposizione a via impedita anche del segnale di protezione. Pertanto, nel caso si verificano le suddette anomalie, l'ingresso dei treni dovrà avvenire con il segnale di chiamata.

Se anche dopo uscito il treno dalla sezione di blocco rimane spenta sul quadro la lampada bianca o rimane accesa la lampada rossa, significa che sul binario si trova un veicolo od altro ostacolo il quale mette in comunicazione elettrica le due file di rotaie, oppure il binario è interrotto, oppure che il blocco non funziona per guasto o per mancanza di corrente.

In tal caso il personale che presenzia la stazione dovrà informare il dell'anormalità Dirigente Unico.

**ART.4-5**

## **ART. 5**

### **MANCATO FUNZIONAMENTO DEL BLOCCO**

Nel caso di mancato funzionamento del blocco, i treni dovranno circolare col regime del blocco telefonico, osservando le norme seguenti:

**Guasto del blocco**

#### **A – Circolazione sul tronco a doppio binario**

##### **Caso di guasto del blocco locale**

**Caso di blocco locale**

Quando un treno ha in cedola la prescrizione di guasto di una sezione di blocco, se incontra il segnale di tale sezione di blocco disposto a via libera, deve considerarlo a via impedita.

##### **1) – Stazione seguita da un Posto di Blocco Intermedio**

**Stazione seguita da un P.B.I.**

Il Dirigente Unico, a seguito richiesta di via libera da parte del C.S. Locale oppure da C.T., se la stazione non è abilitata, concederà la via libera ad un treno, solo se avrà ricevuto il giunto od il transitato del treno precedente dalla stazione seguente o il transitato dal posto di blocco intermedio, se presenziato da agente abilitato al movimento (art. 3, comma 10, nota 5 del R.C.T.).

All'uopo, adotterà, a secondo delle circostanze, il dispaccio di formula n. 5 del R.C.T. preceduto dalla frase:

« ... blocco guasto da ... a ... »

oltre a quanto previsto per la partenza con segnale a rosso dall'art. 3 comma 8 del R.C.T.

Il treno, pur avendo avuto la via libera fino alla prossima stazione, deve rispettare il segnale del Posto di Blocco Intermedio, se il D.U. non abbia espressamente ordinato di non tenerne conto.

##### **2) – Stazione seguita da alta stazione**

**Stazione seguita da alta stazione**

Valgono le stesse norme del caso 1).

##### **3) – Stazione seguita da due o più P.B.I.**

**Stazione seguita da due o più P.B.I.**

Il dirigente Unico si comporterà come il caso 1) se non ha la possibilità di ottenere dal Capotreno del treno precedente il giunto del 2° P.B.I. Qualora abbia ottenuto il suddetto giunto il D.U. potrà dare la via libera al treno fino al primo P.B.I., da cui il treno stesso procederà rispettandone i segnali.

Per rendere più spedita la circolazione, il D.U. può, per ottenere il giunto da un P.B.I., ordinare la fermata al treno anche se non prescritta in orario.

**B – Circolazione su linee a semplice binario**

Sulle linee a semplice binario, quando anche si verifica un guasto alle apparecchiature di una sola sezione di blocco per uno solo dei due sensi di marcia, la sezione stessa deve essere considerata fuori servizio per entrambi i sensi e, di conseguenza, deve essere applicato il blocco telefonico sia per i treni dispari che per i treni pari.

Il D.U. deve disporre che la stazione, che si trova dal lato dove la sezione di blocco risulta efficiente, disponga a rosso il segnale di partenza con la manovra della levetta Tb/s; la suddetta levetta deve essere temporaneamente in posizione normale per un arrivo di un treno dallo stesso lato. Ai treni dovrà essere annotato in cedola che la sezione di blocco è fuori servizio.

I treni a cui è stata fatta tale segnalazione non potranno superare i segnali di partenza delle stazioni che delimitano la sezione di blocco guasto, anche se disposti a luce verde, qualora non abbiano ricevuto il dispaccio di via libera di formula n. 3 o n. 4 del R.C.T. a secondo delle circostanze, preceduti dalla frase:

« ... blocco guasto da ... a ... »

oltre quanto previsto per la partenza con segnale a rosso dall'art. 3 comma 8 del R.C.T.

In tutti i casi di guasto del blocco, dopo che il personale de servizio IE, incaricato della riparazione, ha notificato l'avvenuta eliminazione del guasto, il primo treno dovrà circolare con il blocco telefonico, secondo le modalità prima descritte, dovendosi considerare il blocco automatico ancora inefficiente.

**ART. 6****CIRCOLAZIONE A BINARIO UNICO  
SU LINEE A DOPPIO BINARIO**

La circolazione a binario unico su linee a doppio binario deve essere regolata con le norme previste dall'art. 18 del R.C.T.

In tal caso, per i treni che percorrono il binario nel senso illegale, i segnali non hanno valore, mentre quelli che percorrono il binario nel senso legale, oltre che circolare con il blocco telefonico, devono anche rispettare i segnali di blocco, i quali mantengono il loro valore.

In caso di guasto del blocco durante un periodo di circolazione a binario unico su linea a doppio binario, dovranno essere osservate le norme dell'art. 5 delle presenti Istruzioni.

Dopo la ripresa del servizio normale su entrambi i binari, oltre al rispetto dei segnali, il primo treno in entrambi i sensi, deve circolare in regime di blocco telefonico.

## **ART. 7**

### **LINEA INGOMBRA**

Quando per un'anormalità un treno è costretto a fermarsi in linea, il Capotreno deve avvisare subito, a mezzo del telefono più vicino, il

Dirigente Unico e provvedere alla protezione del treno, come previsto dal Regolamento Segnali.

## **ART. 8**

### **RAPPORTO GIORNALIERO CHIAMATA DEGLI OPERAI**

Nelle consegne scritte fra i Dirigenti Unici che si succedono in servizio, dovrà sempre essere esplicitamente dichiarato se il funzionamento del blocco automatico è regolare oppure quali irregolarità si sono manifestate.

Il Dirigente Unico che riscontri irregolarità di funzionamento del blocco automatico o che riceve avviso di anormalità delle stazioni o posti di blocco intermedi del suo tronco, provvederà a chiamare immediatamente e col mezzo più sollecito gli operai addetti alla manutenzione degli impianti IE e ne darà avviso al Direttore dell'Esercizio, al Servizio MOV ed al Servizio IE.

**ART. 7-8**

**Linea  
ingombra**

**Rapporto  
giornaliero -  
Chiamata  
degli operai**

**ALLEGATO IV**  
**FORMULE E DISPACCI DI MOVIMENTO**

**Via libera**

- Formula n. 1a - Seguito treno ... chiedo via libera al treno ....  
(Firmato) C.S. ....
- Formula n. 2a - Dopo incrociato nella mia stazione treno .. chiedo via libera al treno ....  
(Firmato) C.S. ....
- Formula n. 3 - Via libera al treno ... da ... fino a ... .  
(Firmato) D.U.....
- Formula n. 1b - Da ... treno ... chiede via libera.  
(Firmato) Capotreno ....
- Formula n. 2b - Dopo incrociato treno ... a ... treno ... chiede via libera.  
(Firmato) Capotreno ....
- Formula n. 4 - Dopo incrociato treno ... a ... via libera al treno ... fino a ...  
(Firmato) D.U.....
- Formula n. 5 - D.U. ....  
(seguito treno ...) oppure (dopo incrociato treno ... a ...) chiedo via libera al treno ... per ...  
(Firmato) D.U. ....
- Formula n. 6 - Dirigente Unico .....  
Dopo incrociato a ... treno ... via libera al treno ... per ....  
(Firmato) D.U.....

**Marcia a vista**

- Formula n. 7a - Prescrivete treno ... marcia a vista sul binario di ricevimento di ... (oppure in arrivo a ... oppure in uscita da ... oppure nella stazione di ... ecc.) per ... (motivo).  
(Firmato) D.U.....
- Formula n. 8a - Treno ... avvisato marcia a vista ...(precisate il tratto come da ordine ricevuto con formula n.7a ).  
(Firmato) C.S. ....

Formula n. 7b - Treno ... marcia a vista sul binario di ricevimento di ... (oppure in arrivo a ... oppure in uscita da ... oppure nella stazione di ... ecc.) per ... (motivo).

(Firmato) D.U.....

Formula n. 8b - Treno ... conferma marcia a vista ... (precisare tratto come da ordine ricevuto con formula 7b)

(Firmato) Capotreno ...

### **Arresto circolazione**

Formula n. 9 - Per ... (motivo) arrestate treno ... (oppure treni seguenti treno ...) a ... disponendo (o fissando) a rosso segnale di partenza, lato ...

(Firmato) D.U. ...

Formula n. 10 - Inteso arrestare treno ... a ... (oppure treni seguenti treno ...) segnale partenza lato ... disposto (o fissato) a rosso.

(Firmato) C.S. oppure Gestore ...

Formula n. 11 - - Inviare liberamente treni a ... (oppure inviate liberamente treni pari e dispari a ... )

(Firmato) C.S. oppure Gestore .....

Formula n. 12 - Annullato ordine di arresto treni a ...  
Inviare liberamente treni a ...

(Firmato) D.U. ...

### **Giunto, partenza, transitato**

Formula n. 13 - Treno n. ... giunto ore ... a ...

(Firmato) C.S. oppure Capotreno ...

Formula n. 14 - Treno n. ... giunto a ... partito ore ...

(Firmato) C.S. oppure Capotreno ...

Formula n. 15 - Treno n. ... transitato ore ... a ...

(Firmato) C.S. oppure Capotreno ...

Formula n. 16 - Inteso giunto (o giunto e partenza o transitato)

(Firmato) D.U. ...

### **Precedenze normali**

Formula n. 17 - Via libera al treno ... fino a ... dove cederà il passo al treno ...

(Firmato) D.U. ...



- Formula n. 18 - Treno ... giunto a ... attende essere preceduto da treno ...  
(Firmato) C.S. oppure Capotreno .....
- Formula n. 19 - Via libera al treno ... fino a ... dove precederà treno ...  
(Firmato) D.U. ...
- Formula n. 20 - Via libera al treno ... fino a ...  
A ... precederà treno ...  
(Firmato) D.U. ...
- Formula n. 21 - Dirigente Unico ...  
Chiedo via libera al treno ... per ... dove sarà preceduto da treno ...  
(Firmato) D.U. ...
- Formula n. 22 - Dirigente Unico ...  
Via libera al treno ... per ... dove sarà preceduto da treno ...  
(Firmato) D.U. ...
- Formula n. 23 - D.U. ....  
Chiedo via libera al treno ... fino a ... dove precederà treno ...  
(Firmato) D.U. ...

### **Precedenze anormali**

- Formula n. 24 - 24 – C.S. di ... oppure Gestore di ... disponete in binario ...  
ingresso treno ... che darà la precedenza al treno ...  
(Firmato) D.U. ...
- Formula n. 25 - D.U. ...  
Disponrò in binario ... ingresso treno ... che darà la precedenza  
al treno ...  
(Firmato) C.S. oppure Gestore stazione ...
- Formula n. 26 - Treno a ... sarà preceduto da treno ... a ...  
(Firmato) D.U. ...
- Formula n. 27 - Inteso treno ... sarà preceduto da treno ... a ...  
(Firmato) C.S. oppure C.T. ...
- Formula n. 28 - 28 – D.U. ... C.S. ... Gestori ... Casellanti PL ... (oppure  
Capotreno ...)  
Treno ... precede treno ... da ... a ....  
(Firmato) D.U. ...

Formula n. 29 - -Disponete partenza treno ... che precederà treno ...  
da ... a ...  
(Firmato) D.U. ...

### **Incroci anormali**

Formula n. 30a - C.S. ...  
Trattenete a ... treno ... per incrociare treno ...  
(Firmato) D.U. ...

Formula n. 30b - Treno ... attendete a ... per incrociare treno ...  
(Firmato) D.U. ...

Formula n. 31a - Tratterrò a ... treno ... per incrociare treno ...  
(Firmato) C.S. ...

Formula n. 31b - Treno giunto a ... attende per incrociare treno ...  
(Firmato) C.T. ...

Formula n. 32 - Gestore ...  
Disponete incrocio treno ... con treno ... a ...  
(Firmato) D.U. ...

Formula n. 33 - D.U. ...  
Disporrò incrocio treno ... con treno ... a ...  
(Firmato) Gestore ...

Formula n. 34 - Treno ... in ritardo. Disponete partenza (o transito) treno ...  
che incrocerà a ... treno ... , confermate.  
(Firmato) D.U. ...

Formula n. 35 - Dispongo transito o partenza treno ... che incrocerà a ... treno ...  
...  
(Firmato) C.S. oppure Gestore ...

Formula n. 36 - Treno ... in ritardo, via libera al treno ... fino a ... - Incrocio  
con treno ... spostato da ... a ... , confermate.  
(Firmato) D.U. ...

Formula n. 37 - Via libera fino a ... - Incrocio con treno ... spostato da ... a ...  
(Firmato) Capotreno ...

Formula n. 38 - C.S. ....  
Prescrivete al treno .... Di incrociare treno ... a ... anziché a ...  
(Firmato) D.U. ...

Formula n. 39 - D.U. ...  
Tratterrò a ... <sup>(17)</sup> treno ... per incrociare treno ... - (Capotreno  
treno ... avvisato)

(Firmato) D.U. ...

Formula n. 40 - D.U. ...  
Inteso Tratterrete treno ... a ... per incrociare treno ...

(Firmato) D.U. ...

### **Effettuazione treni straordinari**

Formula n. 41 - oggi ... (domani ... oppure notte dal ... al ...) effettuasi treno ...  
straordinario ... (stazione di origina) ... (stazione termine di  
corsa) per ... (qualità del trasporto).

Formula n. 42 - Inteso oggi ... (domani ... oppure notte dal ... al ...) treno ...  
straordinario ... (stazione di origine) ... (stazione termine di  
corsa).

### **Soppressione treni**

Formula n. 43 - Oggi ... (domani ... oppure notte dal ... al ...) treno ... soppresso  
da ... a ...

Formula n. 44 - Inteso oggi ... (domani ... oppure notte dal ... al ...) soppressione treno ...  
da ... a ...

Formula n. 43bis - Oggi ... (domani ... oppure notte dal ... al ...) treno ... soppresso  
da ... a ... - Materiale (ed occorrendo: Motrice – Personale)  
viaggia stesso tratto con treno ... (ed occorrendo : che farà  
servizio viaggiatori).

Formula n. 44bis - Inteso oggi ... (domani ... oppure notte dal ... al ...) soppressione treno ...  
da ... a ... - Materiale viaggia come treno  
...

Formula n. 43ter - Oggi ... (domani ... oppure notte dal ... al ...) treno ... soppresso  
da ... a ... - Effettuasi sua vece stesso tratto straordinario

Formula n. 44ter - Inteso oggi ... (domani ... oppure notte dal ... al ...) soppressione treno ...  
da ... a ... ed effettuazione stesso tratto  
straordinario ... (ed occorrendo: che incrocia a .... Treno ...).

### **Motrice di spinta**

Formula n. 45 - Treno ... partirà con spinta fino a ....

Formula n. 46 - Inteso treno ... con spinta fino a ...

Formula n. 47 - Spinta treno ... ricoverata.

### **Interruzione programmata della Circolazione**

- Formula n. 48 - Oggi ... ha luogo interruzione linea (o binario pari o dispari) fra ... e ... come da programma n. ... del ...
- Formula n. 49 - Inteso interruzione linea (o binario pari o dispari) fra ... e ... come da programma n. ... del ...
- Formula n. 50 - Dalle ore ... (o dal treno ... ) riprendesi servizio normale fra ... e ...
- Formula n. 53 - Durante interruzione di cui al programma n. ... del ... (oppure durante l'intervallo di orario n. ... ) attivasi circolazione a binario unico fra ... e ... dal treno ... - Tutti i treni percorreranno binario dispari (o pari).
- Formula n. 54 -

### **Interruzione accidentale della circolazione**

- Formula n. 51 - Per ... (motivo) linea interrotta fra ... e ...
- Formula n. 52 - Per ... (motivo) binario pari (o dispari) interrotto fra ... e ...

### **Soccorso**

- Formula n. 55 - Treno ... fermo in linea prossimità km. ... - Chiesto soccorso motrice (ed occorrendo: Carro attrezzi, lavoratori, medici, carrozze per trasbordo, ecc.)

### **Impresenziamento e Presenziamento**

- Formula n. 56 - Da questo momento stazione ... impresenziata come da programma (oppure per ... *motivo*). Scambi assicurati per la ... oppure ACEI in servizio in regime di impresenziato.  
(Firmato) C.S. oppure Gestore ...
- Formula n. 57 - C.S. oppure Gestore di ....  
Autorizzasi impresenziamento stazione di ... dalle ore ...  
oppure dopo la partenza del treno ....  
(Firmato) D.U. ...
- Formula n. 58 - C.S. oppure Gestore di ...  
Non autorizzasi, impresenziamento stazione di ... per ...  
(motivo), oppure: Inizio impresenziamento programmato è spostato alle ore ... , oppure: dopo la partenza del treno ...  
(Firmato) D.U. ...

Formula n. 59 - Dirigente Unico ...  
Da questo momento stazione di ... presenziata oppure  
impresenziata parzialmente.  
(Firmato) C.S. oppure Gestore ...

#### **Disabilitazione ed Abilitazione**

Formula n. 60 - Per treni seguenti treno ... (e treno) ... Stazione ...  
disabilitata al movimento.  
(Firmato) C.S. ...

Formula n. 61 - Inteso ... stazione ... disabilitata per treni seguenti treno ... (e  
treno ... ).  
(Firmato) D.U. ...

Formula n. 62 - Riabilito stazione ...  
(Firmato) C.S. ....

Formula n. 63 - Inteso stazione ... riabilitata. Treni ... giunti e partiti da ... -  
Prossimo arrivo treno ...  
(Firmato) D.U. ...

#### **Abilitazione e Disabilitazione**

Formula n. 64 - Dalle ore ... assumo dirigenza movimento a stazione ...  
(Firmato) C.S. ...

Formula n. 65 - Dopo treno ... e treno ... servizio a ... ripristinato con gestore.  
(Firmato) C.S. ...

#### **Presenziamento ed impresenziamento P.L.**

Formula n. 59 bis - Dirigente Unico ...  
Da questo momento P.L. ... presenziato.  
(Firmato) ...

Formula n. 59 ter - Al passaggio treno ... barriere P.L. ... chiuse e custodite.  
(Firmato) C.T. ...

Formula n. 56 bis - Al passaggio treno ... barriere P.L. ... aperte ed incustodite.  
(Firmato) C.T. ...

Formula n. 66 - Inteso P.L. ... presenziato.  
(Firmato) D.U. ...

Formula n. 56<sup>ter</sup> - Da questo momento(oppure: dopo il transito treno ... ) P.L.  
... impresenziato per ...

(Firmato) Guardiano P.L. ...

Formula n. 57<sup>bis</sup> - Guardiano P.L.

Autorizzasi impresenziamento P.L. ... dalle ore ... (oppure:  
dopo transitato treno ... ).

(Firmato) D.U. ...

### **Marcia Privilegiata**

Formula n. 67 - Formula n. 67 - Applicate treno ... marcia privilegiate da ...  
a ... .

Edizione aggiornata con le modifiche al Regolamento Circolazione Treni per l'esercizio  
ad Agente Solo (Macchinista abilitato alle funzioni di Capotreno).

*Silverio Borrelli*