

# **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

**Gestione Governativa**

**FERROVIA CIRCUMETNEA**

## **REGOLAMENTO PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI**

Edizione 2019

~ 2 ~  
**INDICE DEGLI ARTICOLI**

---

Art. 1 - Disposizioni generali.....	1
Art. 2 - Linee e treni .....	1
Art. 3 - Regimi di esercizio – Prescrizioni .....	2
Art. 4 - Itinerari e dispositivi di sicurezza .....	4
Art. 5 - Servizio scambi e segnali.....	6
Art. 6 - Arrivo, partenza e percorso dei treni.....	7
Art. 7 - Manovre e stazionamento dei rotabili.....	9
Art. 8 - Precedenze .....	11
Art. 9 - Incroci .....	12
Art. 10 – Treni ordinari periodici .....	16
Art. 11 – Treni straordinari ad orario prestabilito .....	16
Art. 12 - Treni straordinari ad orario libero.....	17
Art. 13 - Treni supplementari .....	18
Art. 14 - Soppressione, fusione e sostituzione di treni .....	18
Art.15 – Treni materiali e mezzi d’opera .....	19
Art. 16 - Interruzioni di circolazione e intervalli d’orario.....	20
Art. 17 - Manutenzione dell’infrastruttura ferroviaria.....	22
Art. 18 - Guasti del blocco contassi e delle telecomunicazioni.....	23
Art. 19 - Servizio in tempo di neve .....	23
Art. 20 – Ritardi ed anomalie nella corsa dei treni .....	23
Art. 21 - Locomotiva di riserva – Soccorso ai treni .....	28
Art. 22 - Disabilitazione e impresenziamento delle stazioni. Sospensione del servizio sulle linee. ....	28
Art. 19 - Comunicazioni telefoniche .....	30
ALLEGATO I - Determinazione delle precedenze di orario .....	33
ALLEGATO II - Determinazione degli incroci d’orario e di fatto .....	33
ALLEGATO II - Norme particolari riguardanti i telefoni cellulari .....	35
ALLEGATO III – Mod. MV. 13.....	37
ALLEGATO IV– Mod.MAN.I.L. ....	38
ALLEGATO V – Modulo M5.....	39
ALLEGATO VI – Scheda orario Trazione .....	40

ALLEGATO VII – Scheda Orario .....	42
Allegato VIII – Formule dei dispacci di movimento.....	44

## Art. 1 - Disposizioni generali

1. Il presente Regolamento contiene le norme per l'esercizio ferroviario della Ferrovia Circumetnea e sono integrate dal Regolamento segnali nonché da Disposizioni di esercizio, Prescrizioni di servizio ed Istruzioni particolari di servizio emanate dalla Direzione.
2. Con la Direttiva europea 2016/798 e il D.M. 14 maggio 2019, n° 50 sono state stabilite le nuove disposizioni volte a sviluppare e migliorare la Sicurezza delle ferrovie. Affidando ad ANSF il compito di poter adottare provvedimenti sperimentali di modifica delle norme o autorizzarne l'adozione.
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.
4. Il personale addetto alla circolazione dei treni, oltre a soddisfare agli obblighi di competenza derivanti dalle norme di cui al punto 1.1, è tenuto ad intervenire ogni qualvolta rilevi, nell'espletamento delle sue mansioni, un fatto od evento che possa arrecare pregiudizio alla Sicurezza della circolazione.
5. Le attività connesse con la sicurezza della circolazione ferroviaria possono essere svolte solamente da persone in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (All. C, decreto n. 4/2012).

## Art. 2 - Linee e treni

1. La circolazione ferroviaria si svolge su una linea ferroviaria a semplice binario e a scartamento ridotto (950 mm) non elettrificata; attrezzata per la circolazione dei treni nei due sensi di marcia, nell'unica sede disponibile.
2. La linea ferroviaria è suddivisa in tronchi delimitati da stazioni dette capotronco. Lungo la linea esistono località di servizio con diverse caratteristiche e funzioni.
3. Le località di servizio possono svolgere una o più delle seguenti funzioni:
  - effettuazione di incroci e precedenza;
  - sosta per esigenze di circolazione o per lo svolgimento del servizio ferroviario viaggiatori.

In base a quanto sopra, si definisce:

- **stazione**: Sono definite stazioni località di servizio delimitate da segnali di protezione, utilizzate per regolare la circolazione dei treni e sono munite di impianti atti ad effettuare precedenza, fra treni nello stesso senso di marcia, e incroci fra treni in marcia di senso opposto. Sono provviste di segnali denominati "Segnali di partenza". Nel caso in cui non vi si svolga il servizio ferroviario viaggiatori, la stazione si definisce anche posto di movimento;
  - **fermata**: località di servizio, normalmente impresenziata, che svolge la funzione di sosta per lo svolgimento del servizio ferroviario e non interviene nel distanziamento dei treni, né è utilizzata per effettuarvi incroci, precedenza e manovre.
4. Nell'ambito delle stazioni si distinguono i binari di circolazione (di arrivo, partenza o transito dei treni) ed i **binari secondari** (non adibiti normalmente al movimento dei treni). Vengono denominati **binari di corsa** i binari di circolazione che costituiscono la diretta prosecuzione della linea nell'ambito della stazione. Tali binari, generalmente di più corretto tracciato, sono quelli

**Linee**

**Stazioni**

**Fermate**

utilizzati di regola per il transito dei treni senza fermata.

- |  |                            |
|--|----------------------------|
| 5. Sono stazioni disabilite le stazioni temporaneamente non presenziate da dirigente movimento. Durante il periodo di disabilitazione non possono effettuarsi incroci, precedenza o manovre di treni.  | <b>Stazioni disabilite</b> |
| 6. Sono denominati <i>posti di linea</i> i posti fissi per la custodia <sup>1</sup> dei passaggi a livello (esclusi quelli in consegna a stazioni abilitate) nonché i cantieri di lavoro <sup>2</sup> questi ultimi comunicati al DU/DCO.  | <b>Posti di Linea</b>      |
| 7. Un convoglio è un complesso di uno o più veicoli ferroviari, con almeno una unità di trazione, dotato di sistema di frenatura e cabina di guida e atto a svolgere un determinato servizio ferroviario (trasporto di persone o merci, manutenzione dell'infrastruttura, soccorso ad altri convogli, movimentazione di veicoli).  | <b>Convoglio</b>           |
| 8. Un treno è un convoglio che si muove con una velocità massima ammessa per esso determinata preventivamente per ciascun punto dell'infrastruttura da percorrere, secondo le norme di cui al presente Regolamento.  | <b>Treni</b>               |
| 9. 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.<br>Ogni treno è accompagnato da determinati documenti, indicati nell'Istruzione per il servizio del personale di accompagnamento dei treni. |                            |
| 10. I treni si classificano in: ordinari, straordinari e supplementari.  |                            |
| a) Sono <i>ordinari</i> i treni indicati come tali nell'orario di servizio.<br>Sono denominati <i>periodici</i> i treni ordinari che circolano per uno o alcuni giorni, per determinati periodi oppure per l'intera validità dell'orario ma hanno prescritta la soppressione per più di due giorni della settimana, per la maggioranza delle settimane dell'orario. L'orario dei treni ordinari può essere diramato in occasione dell'attivazione dell'orario di servizio o nel corso della sua validità.      |                            |
| b) Sono <i>straordinari</i> quei treni la cui effettuazione ha luogo soltanto quando se ne manifesti il bisogno. Il loro orario può essere compreso nell'orario di servizio oppure diramato a parte.<br>Sono pure straordinari quei treni che si effettuano senza la preventiva indicazione delle ore di partenza e di arrivo nelle singole località di servizio (treni ad orario libero).   |                            |
| c) I treni <i>supplementari</i> sono la ripetizione di altri treni (ordinari o straordinari) di cui assumono l'orario con relativi incroci e precedenza. Tali treni possono essere messi in circolazione a seguito e anche in precedenza ai treni dei quali sono la ripetizione.   |                            |

### Art. 3 - Regimi di esercizio – Prescrizioni

- |   |                                |
|---|--------------------------------|
| 1. La circolazione dei treni è regolata da un dirigente movimento che deve essere in possesso della prescritta abilitazione.  | <b>Dirigenza del Movimento</b> |
| 2. I dirigenti durante il loro turno di servizio devono compilare la prevista documentazione, in modo che da essa risulti costantemente la situazione esatta della circolazione. Prima di lasciare il servizio, il dirigente cessante deve compilare consegne scritte in forma chiara, succinta ed inequivocabile, in modo che il subentrante possa rendersi conto senza incertezze della situazione del servizio per |                                |

<sup>1</sup> Agli effetti del presente Regolamento si considerano custoditi i passaggi a livello il cui esercizio sia effettuato sul posto, o con manovra meccanica a distanza di barriere o semibarriere.

<sup>2</sup> Con la denominazione di cantiere si intende un nucleo di lavoro operante per un determinato periodo di tempo su binari percorsi dai treni e segnalato a distanza da apposita tabella «C» oppure «S» stabilita dal Regolamento sui Segnali.

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.

3. Quando condizioni eccezionali di servizio lo consigliano, un agente con profilo o funzioni superiori al dirigente purché abilitato al servizio movimento può avocare a sé la dirigenza del movimento, esonerandone con ordine scritto il dirigente stesso.
4. Nel presente Regolamento, con il termine dispaccio si intende sempre una comunicazione firmata, registrata per iscritto e trasmessa secondo le modalità riportate nelle apposite Istruzioni di servizio. Sono denominati dispacci di movimento i dispacci che devono essere scambiati per la circolazione dei treni. **Dispacci**
5. La circolazione dei treni può essere regolata: **Regimi di circolazione**
  - a) col regime del **giunto telefonico**, normato dalle Disposizioni per il servizio con il Dirigente Unico (DSDU);
  - b) col regime del **blocco elettrico conta-assi**, normato dalle Istruzioni per l'Esercizio con sistemi di blocco elettrico – BCA semplice binario (IEBCA).
6. Il regime di esercizio della Dirigenza Unica prevede un posto centrale (PC) in cui presta servizio un dirigente movimento (DU) incaricato della gestione della circolazione ferroviaria. **Dirigenza Unica**
7. Il DU è collegato telefonicamente con le stazioni, le attività locali di dirigenza al movimento vengono assolve dal DL o dal Capotreno, nelle stazioni disabilite , e regolate tramite scambi di dispacci con il DU. Nelle stazioni capo-tronco le attività locali di dirigenza al movimento vengono assolve dal DL. Il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci.
8. Sono abrogate le norme di circolazione previste in casi eccezionali (mancanza delle comunicazioni) con il Regime del Distanziamento a intervallo di tempo. Conseguentemente è vietata la protezione a tempo dei treni.
9. Il regime d'esercizio della **Dirigenza Centrale Operativa** prevede un posto centrale (PC) in cui presta servizio un dirigente movimento (DCO) incaricato della gestione, in telecomando, della circolazione ferroviaria. Al DCO tramite determinati sistemi telecontrollo e di telecomando (CTC) è prevista la subordinazione di determinate stazioni (posti periferici - PP) della linea ferroviaria che gli consente la gestione della circolazione dei treni "in prima persona". Il sistema CTC è costituito dal PCO e da diversi PP connessi tra loro. **D.C.O.**
10. Con il sistema CTC, il DCO può regolare la circolazione ferroviaria con le seguenti modalità:
  - il train-routing;
  - il telecomando;
  - l'auto-comando;
  - il comando locale.
11. Il train-routing è una funzione del sistema CTC che permette la formazione automatica degli itinerari sulla base dell'orario di servizio e sulla base del numero del treno.
12. Il telecomando è una funzione del sistema CTC che permette la formazione degli itinerari da parte del DCO.
13. L'auto-comando è una funzione del sistema CTC che permette la formazione dell'itinerario dallo stesso treno mediante pedale "annuncio treno".
14. Il comando locale è una funzione del sistema CTC che permette la formazione degli itinerari da

parte del DL o del Capotreno (stazioni Porta, anomalie al sistema/impianti).

15. La sicurezza della circolazione è affidata agli apparati ACEI i quali, a seguito del comando di formazione degli itinerari, secondo le modalità sopra riportate, predispongono, seguendo la tabella delle condizioni, tutti gli enti per l'arrivo e la partenza dei treni.

16. Le norme particolari per l'esercizio con DCO/CTC sono stabilite dalle Disposizioni per l'Esercizio in Telecomando (DET).

**In caso di degrado del sistema CTC la stessa figura del DCO diviene DU ed il regime di esercizio varia dalla Dirigenza Centrale Operativa alla Dirigenza Unica su disposizione della DE.**

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

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

Le prescrizioni che non risultano sull'orario di servizio devono essere comunicate al personale interessato:

- a. con l'aspetto specifico dei segnali;
- b. per iscritto a mezzo di appositi moduli (MV.13, ecc.);
- c. con comunicazione verbale registrata secondo le modalità previste dalle Istruzioni per l'Esercizio in CTC,

se trattasi di prescrizioni di movimento;

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

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

19. Salvo le diverse disposizioni del presente Regolamento, Il DU/DCO deve comunicare con apposito dispaccio, le prescrizioni di movimento occorrenti per la circolazione, alle stazioni di origine dei treni e riceverne conferma. E' compito del DM/Capotreno della stazione di origine del treno, impartire al personale del medesimo treno le prescrizioni di movimento che lo riguardano fino alla stazione di arrivo. Per le prescrizioni di movimento a carattere permanente le anzidette comunicazioni saranno trasmesse una sola volta, salve le eccezioni specificatamente previste. **Prescrizioni ai treni**

20. DU/DCO nei casi in cui non abbia potuto provvedere alle prescrizioni di un treno nella stazione di origine o quando la necessità della stesse siano sopravvenute dopo la partenza del treno, deve darne incarico al capotreno con apposito dispaccio in successiva stazione, ricevendone conferma.

21. Nel caso in cui in un convoglio siano presenti più locomotive <sup>(3)</sup> attive, le prescrizioni di movimento e tecniche devono essere consegnate sia al macchinista della locomotiva che traina sia a quelli che eventualmente sono in servizio sulle locomotive efficienti per mantenerle attive.

## **Art. 4 - Itinerari e dispositivi di sicurezza**

1. Per binario di ricevimento o di stazionamento si intende il binario, delimitato generalmente da due scambi estremi o da uno scambio ed un paraurti, sul quale il treno espleta il servizio di stazione. **Binario di ricevimento**
2. I tratti di binario percorsi dai treni all'interno delle località di servizio sono denominati itinerari.
3. Ciascun itinerario deve essere univocamente denominato. Ogni itinerario ha inizio da un segnale di terra in corrispondenza del quale può iniziare un'autorizzazione al movimento e termina al

---

<sup>3</sup> Locomotiva: termine usato quale sinonimo di mezzo di trazione dotato di motore per il traino del convoglio. I mezzi di trazione si dividono in: Locomotive; Elettrotreni; Automotrici; Locomotive di manovra.

successivo segnale di terra in corrispondenza del quale può terminare un'autorizzazione al movimento o in corrispondenza dell'inizio della piena linea oppure, in caso di segnale di partenza comune a più binari, al primo ente posto a valle del punto di normale fermata (traversa limite, punta di deviatoio, paraurti di binario tronco).

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

**Itinerario  
di arrivo**

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

**5. 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 sul binario passante si devono inoltre disporre opportunamente, secondo le specifiche norme contenute nell'Istruzione per il Servizio dei Deviatori, i deviatoi compresi in una zona di sicurezza detta zona di uscita, oltre il termine degli itinerari definiti al comma 4.

**6. 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.

**Itinerario di  
Partenza**

Il termine dell'itinerario di partenza coincidente con l'inizio della piena linea che è da individuarsi con il segnale di protezione per gli arrivi in senso opposto.

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

**Itinerario  
di transito**

I deviatoi e le scarpe/sbarre fermacarri sui binari laterali a quello percorso dal treno devono di regola essere disposti in modo da realizzare l'indipendenza dell'itinerario del treno stesso, i primi rispetto ad altri movimenti che possono svolgersi sul piazzale o a fughe accidentali di veicoli in sosta. Non è ammesso l'arrivo di un treno contemporaneamente all'arrivo di un altro. È ammessa la partenza di un treno contemporaneamente alla partenza di un altro treno in direzione opposta.

**Indipendenza**

**8. Gli itinerari su deviazioni di scambi** comportano per i treni le limitazioni di velocità indicate nella Prefazione Generale all'Orario di Servizio (PGOS).

**Itinerari  
deviati**

**9. Sono fermascambi di sicurezza** i dispositivi elettrici e meccanici atti ad assicurare l'ago al contrago.

**Fermascambi di  
sicurezza**

**10. Tutti i deviatoi delle stazioni inseriti sui binari percorsi da treni viaggiatori** devono essere muniti di fermascambi di sicurezza. In mancanza di fermascambi di sicurezza, i deviatoi incontrati di punta dai treni devono essere presenziati e ai treni stessi deve essere prescritta la velocità di transito pari a 15 km/h. In caso di inefficienza dei fermascambi di sicurezza devono essere osservate le specifiche disposizioni previste dalle istruzioni di servizio.

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

**Collegamento  
di sicurezza**

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



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

**12.** I deviatori sul binario di corsa, incontrati di punta dai treni e protetti da segnale di 1° categoria preceduto da segnale di avviso, devono essere muniti di collegamenti di sicurezza con quest'ultimo segnale.

Quando tali collegamenti vengano eccezionalmente a mancare deve essere prescritta ai treni una velocità di transito sugli scambi non superiore a 15 km/h, fatte salve ulteriori specifiche limitazioni.

**13.** Quando un binario tronco non adibito al ricevimento dei treni si dirama dal binario di corsa, il relativo deviatoio se incontrato di punta dai treni in arrivo e di quelli in transito senza fermata, deve essere munito di collegamento di sicurezza con i segnali corrispondenti al binario di corsa.

In caso di mancato collegamento, ai treni deve essere prescritta marcia a vista e limitazione di velocità a 15 km/h in corrispondenza del deviatoio stesso.

## **Art. 5 - Servizio scambi e segnali**

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

**Visita agli  
impianti**

**2.** Per ogni movimento di treno in stazione il dirigente deve tempestivamente provvedere per la predisposizione dell'itinerario, integrato, agli effetti del presente articolo, dalla zona di uscita di cui all'art. 4, comma 5.

**Predisposi-  
zione e  
libertà degli  
itinerari**

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

Nel caso in cui un circuito di binario risulti occupato, la visita sul posto per accertarne la libertà può essere omessa, secondo quanto previsto dalle specifiche Istruzioni di servizio. Venendo a mancare il predetto accertamento, l'operatore competente deve autorizzare il movimento del treno, sull'itinerario comprendente il circuito di binario che risulta occupato, con segnale a via impedita e con marcia a vista non superando la velocità di 15 Km/h.

**4.** 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.

**5.** Quando deve essere manovrato un deviatoio è necessario fare attenzione che i rotabili che devono impegnarlo siano fermi, oppure se in moto, si trovino ancora a sufficiente distanza, per avere tempo, non solo di compiere la manovra del deviatoio, ma anche di assicurarsi che questa sia riuscita regolare e completa. E' vietato cambiare la posizione degli aghi di un deviatoio quando questo è impegnato o sta per essere impegnato da rotabili

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

**7.** La conferma di predisposizione di un itinerario o parte di esso viene fornita con la diretta consegna delle chiavi di scambi, con comunicazione registrata, con apposito consenso elettrico o con le altre modalità stabilite dalle Istruzioni di servizio e comporta implicitamente anche la conferma della

regolare assicurazione degli scambi interessati, nonché della libertà dell'itinerario ai sensi dei commi 5.3 e 5.4.

8. Salvi i casi specifici previsti dal presente Regolamento o dalle Istruzioni di servizio, i segnali fissi delle stazioni e sono normalmente disposti a via impedita. **Manovra segnali fissi e movimenti di treni**
9. Il dirigente che manovra un segnale a via libera, od ordina comunque il movimento di un treno, deve preventivamente accertare che sia stato regolarmente predisposto l'itinerario voluto provvedendo ai diretti controlli, oppure ricevendone conferma dagli altri agenti interessati ai sensi del comma 5.7.
10. Se la manovra dei segnali è affidata ad altri posti di servizio, non occorre la conferma di cui al comma 5.9 quando, con opportuni collegamenti di sicurezza, l'itinerario risulti vincolato a mezzo di distinto consenso elettrico sui segnali trasmesso dal dirigente, oppure quando l'itinerario di partenza risulti vincolato da appositi segnali, la cui indicazione sia tempestivamente controllabile dal dirigente stesso
11. Chi ha disposto a via libera un segnale deve manovrarlo o controllarne il ritorno a via impedita appena esso si stato oltrepassato dal treno.
12. Le specifiche modalità da eseguirsi per la visita degli impianti per gli accertamenti della regolarità e libertà degli itinerari e per la manovra dei segnali, in relazione alle caratteristiche dei dispositivi in opera e delle organizzazioni di servizio, formano oggetto dell'apposita Istruzione per il Servizio dei Deviatori. **Istruzione servizio dei deviatori**
13. In caso di guasto ai segnali o di movimenti di treni con segnali a via impedita, devono essere osservate le specifiche disposizioni previste dal Regolamento sui segnali e delle specifiche Istruzioni di servizio.  
  
Il dirigente che debba provvedere alla partenza di un treno con segnale di partenza a via impedita per guasto od altra causa, completati gli obblighi di competenza, deve dargli opportuna prescrizione utilizzando uno degli appositi moduli.

## **Art. 6 - Arrivo, partenza e percorso dei treni**

1. La velocità di corsa di ciascun treno in ogni tratto della linea deve essere di regola assegnatagli dall'orario, salvo i casi in cui il presente Regolamento o altre norme di cui all'art. 1 prevedano diversamente. In ogni caso non devono essere superati i limiti stabiliti dalla Prefazione Generale all'Orario di Servizio. Salvo i casi specifici previsti dal presente regolamento un treno non deve giungere, partire o transitare da una stazione o da altra località di servizio prima dell'ora stabilita e deve rispettare le fermate prescritte. **Velocità e rispetto dell'orario**
2. Il macchinista deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, senza oltrepassare il termine dell'itinerario di arrivo, salvo specifica prescrizione. **Obblighi del personale di condotta nelle stazioni**
3. Nelle stazioni di incrocio notificato il macchinista di un treno avente fermata deve considerare il binario di ricevimento ingombro all'uscita (comma 11).
4. L'arrivo, la partenza ed il transito dei treni nelle stazioni devono essere, di regola, presenziati in punto opportuno dall'agente che presenzia la stazione, che deve accertarne la completezza. **Obblighi del personale di stazione e di accompagnamento treni**
5. La partenza dei treni può essere ordinata dal D.M. o, in determinate situazioni dall'agente di condotta, il quale prima del licenziamento, in relazione ai compiti affidatigli e per quanto possibile, devono accertare che il convoglio sia in condizioni di partire.
6. Nelle località di servizio non presenziate da D.M. ed in quelle previste dal apposite disposizioni, il licenziamento dei treni è affidato all'agente di condotta.

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. **Binario di ricevimento**
8. Il macchinista di un treno, che debba d'iniziativa osservare la marcia a vista o che ne abbia ricevuto specifico ordine, deve procedere in modo da poter fermare prontamente il treno stesso nel tratto di visuale libera appena se ne manifesti il bisogno (presenza di eventuali rotabili od ostacoli fissi in genere) senza mai superare la velocità di 15 Km/h. **Marcia a vista**
9. Tra gli obblighi derivanti dalla marcia a vista non rientra il controllo specifico della posizione dei deviatoti incontrati. Tale controllo, quando richiesto, deve essere espressamente ordinato con prescrizione.
10. 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.
11. Costituisce ingombro un qualsiasi ostacolo posto prima del o sul binario di ricevimento, oppure all'uscita di esso a meno di 50 metri oltre il termine dell'itinerario di arrivo di cui rispettivamente all'art. 4 commi 4 a) e 4 b), salvo specifiche deroghe previste dalle Istruzioni di servizio. **Ostacolo sul binario di ricevimento**
12. Per indicare l'ingombro deve essere esposto, a seconda dei casi, un segnale di arresto a mano a 100 metri dall'ostacolo oppure in corrispondenza dello stesso. Se trattasi del paraurti di binario tronco è sufficiente che questo sia munito di segnale di arresto.
13. Salvo i casi di cui al comma 14, i treni che devono entrare in stazione sul binario di ricevimento ingombro anche solo all'uscita o tronco con paraurti, nei limiti anzidetti, devono essere avvisati con prescrizione di movimento scritta a mezzo degli appositi moduli o con dispaccio, del ricevimento su binario ingombro o tronco e ricevuti con il segnale di protezione a via impedita.
14. I treni possono essere ricevuti con il segnale di protezione a via libera e l'avviso di cui al precedente comma non occorre:
- a) nelle stazioni di testa indicate come tali nell'orario di servizio rispetto al paraurti di binario tronco;
  - b) nel caso di cui al comma 3 per ingombro all'uscita.
15. I passaggi a livello custoditi devono essere normalmente impegnati dai treni con i relativi mezzi di protezione in posizione di chiusura. La chiusura viene effettuata sull'effettiva marcia dei treni con l'osservanza delle norme contenute nell'Istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello; **Passaggi a livello**
16. Un DLM/Addetto di stazione che debba arrestare nella propria stazione un treno non avente fermata, deve attenersi alle norme del Regolamento sui Segnali. Nell'orario di determinati treni viaggiatori possono essere previste, in alcune località, fermate facoltative da effettuarsi con le modalità stabilite dal Regolamento sui segnali e dalla Prefazione Generale all'Orario di Servizio, solo quando siano richieste da viaggiatori in arrivo od in partenza. **Arresto di treni non aventi fermata**
17. Quando occorra istituire in linea o in una località di servizio<sup>4</sup> un rallentamento non indicato nell'orario di servizio, o notificare lo spostamento di un rallentamento già istituito, l'agente incaricato delle infrastrutture ne dà tempestiva comunicazione di tutti gli estremi necessari, al DU/DCO a mezzo di apposito modulo o tramite dispaccio registrato. **Rallentamenti**
18. Per l'identificazione del tratto di linea su cui è istituito un rallentamento, devono essere presi a riferimento le progressive chilometriche e le stazioni.
19. Il DU/DCO, con apposito modulo o mediante dispaccio registrato, avvisa dell'attivazione o dello spostamento del rallentamento le stazioni capo tronco, quelle origine di treni ordinari nonché le

<sup>4</sup> devono considerarsi interessanti anche una località di servizio, i rallentamenti compresi, in tutto o in parte, fra i segnali di protezione che delimitano la località stessa.

stazioni attigue al rallentamento e deve riceverne conferma. La competenza a provvedere per la prescrizione ai treni interessati è disciplinata dall'art. 3 comma 19 e seguenti.

20. Sull'apposito modulo di prescrizione ai treni, e per il solo giorno di attivazione o di spostamento del rallentamento medesimo, dovranno essere specificati l'ora e il giorno d'inizio del rallentamento.
21. Eventuali treni in ritardo che per orario avrebbero dovuto impegnare il tratto soggetto a rallentamento e quindi non in possesso di prescrizione, dovranno essere avvisati dal DU/DCO nelle stazioni attigue al tratto per la consegna dell'ordine di rallentamento solamente nel caso in cui gli stessi treni ne fossero effettivamente interessati.
22. Modalità analoghe a quelle stabilite dal comma 17. devono essere osservate per la cessazione di un rallentamento, tenendo presente che nel giorno in cui il rallentamento cessa, a tutti i treni devono essere notificati l'ora e il giorno di cessazione.
23. Il modulo di prescrizione M.5 deve essere compilato dal DLM/Capotreno. Sull'apposito modulo M.5 di prescrizione ai treni, per il solo giorno di attivazione o di spostamento del rallentamento medesimo, dovranno essere specificati l'ora e il giorno d'inizio del rallentamento.
24. In caso di urgenza qualunque agente delle infrastrutture può disporre per un rallentamento attenendosi alle norme del Regolamento sui Segnali. La prescrizione ai treni deve essere praticata o fatta praticare, utilizzando apposito modulo, a cura del DU/DCO nelle stazioni attigue al tratto di rallentamento.
25. Quando sia previsto dal presente Regolamento o dalle Istruzioni di servizio che debba essere data conferma al DU/DCO dell'arrivo di un treno, si provvede mediante il dispaccio:

**Dispacci di  
giunto e  
partenza**

– Formula **N.1** – TRENO... GIUNTO ORE.....

Quando sia previsto dal presente Regolamento o dalle Istruzioni di servizio che debba essere data conferma al DU/DCO dell'ora di partenza o di transito dei treni. All'uopo si provvede con la:

– Formula **N.2** - TRENO... (indicare se ordinario o straordinario) PRONTO ORARIO (oppure: PRONTO PARTIRE ORE... - PARTITO O TRANSITATO ORE... - ore effettive di partenza o di transito)

Il DU/DCO, se nulla si oppone alla partenza del treno, accorda il benestare con la formula:

– Formula **N.3** - NULLA OSTA PARTENZA TRENO .....

premettendo ove occorra:

<< DOPO ARRIVO VOSTRA STAZIONE TRENO ..... (incrociante).>>

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

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

## **Art. 7 - Manovre e stazionamento dei rotabili**

1. È denominato **manovra** un convoglio che si muove, nell'ambito di una stazione con una velocità che deve essere determinata istante per istante dall'agente di condotta secondo le modalità previste dalle apposite istruzioni.

**Manovre**

2. È denominato **istradamento** il percorso di un movimento di manovra delimitato da segnali fissi di manovra o da punti prestabiliti. **Istradamento**
3. 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 mediante fermascambio di sicurezza nella posizione dovuta e cioè non per la confluenza. Tale posizione può essere assicurata eccezionalmente mediante agente idoneo al servizio avente l'obbligo di non rimuoverli da detta posizione. **Protezione delle manovre**
4. Chi autorizza una manovra che interessa o potrebbe interessare i binari di circolazione deve assicurarsi che sia regolarmente protetta dai segnali fissi o in loro difetto da segnali a mano.
5. Quando una manovra possa impegnare un passaggio a livello custodito o con azionamento automatico deve essere previamente avvisato l'agente di guardia o provveduto alla tempestiva chiusura del passaggio a livello medesimo.
6. Le manovre sull'itinerario di arrivo di un treno atteso e sui binari non indipendenti da questo possono di regola continuare fino a quando vengano mantenuti a via impedita i segnali dalla parte del treno stesso, purché:
  - la stazione sia protetta da segnale di la categoria preceduto da segnale di avviso;
  - la pendenza media della linea fra il segnale di avviso e quello di protezione non sia superiore al 15‰ in discesa.**Manovre non indipendenti**
7. Nelle stazioni che non si trovano nelle condizioni di cui al comma 7.6, 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.
8. Il DLM o il Capotreno, nelle stazioni disabilite, qualora lo ritenga a suo giudizio necessario in relazione a condizioni atmosferiche eccezionalmente sfavorevoli, disporrà che le manovre siano sospese nell'anzidetto termine di 5 minuti anche nelle stazioni di cui al precedente comma 7.6.
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 deve percorrere.
10. Le manovre che si svolgono sui deviatori dalla parte dell'uscita del treno atteso devono considerarsi come un ingombro mobile che impegna il punto di convergenza dell'itinerario del treno atteso con l'istradamento 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 commi 6.9 e 6.10. **Manovre all'uscita**
11. Di regola le manovre non devono superare il punto protetto dal segnale di protezione. Qualora un movimento di manovra debba oltrepassare il punto protetto, deve essere preventivamente interrotta la circolazione dei treni nel tratto di linea attiguo. **Manovre oltre il punto protetto del**
12. L'avvicinamento di una colonna in manovra ad una ferma, quando siano interessati veicoli con viaggiatori e la manovra sia comandata da un solo agente che provvede anche all'aggancio, deve essere diretta e sorvegliata sul posto dal D.M., o dal capotreno. Nel caso suddetto basta però sempre un solo agente ad avvicinare ed agganciare al treno una locomotiva isolata o un gruppo di locomotive.
13. Le manovre devono eseguirsi con l'osservanza delle norme contenute nelle Istruzioni di Servizio. **Modalità di esecuzione delle manovre**
14. I rotabili in stazionamento devono essere opportunamente immobilizzati in modo da evitare indebiti spostamenti in ambedue i sensi, secondo le specifiche modalità previste dalle Istruzioni di servizio.

15. I deviatori delle comunicazioni fra i binari di circolazione ed altri binari devono essere, di regola, disposti in modo da non permettere ai rotabili in stazionamento di ingombrare, in caso di eventuale spostamento, il binario di circolazione.
16. I mezzi di trazione in stazionamento sui binari di corsa devono essere presenziati. Quando la loro sosta avvenga su altri binari, si deve garantire che i mezzi di trazione non siano spostati senza l'intervento del personale di macchina.

## Art. 8 - Precedenze

1. In una stazione ha luogo una precedenza normale quando per disposizione di orario di servizio un treno deve esservi trattenuto per lasciare proseguire un altro treno nello stesso senso. Le precedenza normali vengono determinate e fissate con le modalità previste dall'Allegato I del presente Regolamento. **Precedenze normali ed anormali**
2. Le precedenza normali vengono indicate nei fascicoli orario delle linee a semplice binario dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci. 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.
3. Il DU/DCO deve tenersi informato dell'andamento dei treni ed intervenire, quando sia opportuno, per modificare la successione. Pertanto, a seconda dei casi ed in relazione alla diversa importanza dei treni, egli provvede a: **Precedenze normali ed anormali**
- a) trattenere in una opportuna stazione il treno che avrebbe dovuto partire o transitare per primo, per non pregiudicare la marcia del treno successivo;
  - b) licenziare in precedenza un treno che avrebbe dovuto cedere il passo nella propria stazione ad altro treno, nel caso di anticipo del primo o ritardo del secondo.
4. Il DU/DCO quando viene a modificarsi la successione dei treni deve avvisarne le stazioni interessate con il dispaccio:
- Formula N.4 - STAZIONI ... TRENO ... PRECEDE TRENO ... DA ...
- tale avviso deve essere esteso nel caso indicato al comma 3 a) fino alla stazione di precedenza normale e nel caso indicato al comma 3 b) fino alla stazione nella quale si presume possa ristabilirsi la successione prevista in orario.
5. Nelle stazioni disabilite, in caso di precedenza sia normali che anormali spetta al Capotreno che arriva per primo disporre per il ricevimento del treno che prende il passo. Compete al Capotreno, dopo il ricovero in stazione del treno che cede il passo, predisporre gli itinerari d'ingresso e di uscita per il treno che prende il passo. Per la manovra dei deviatori in manuale il capotreno potrà utilizzare all'occorrenza l'operatore di stazione.
6. Il capotreno del treno che cede il passo dopo giunto e ricoverato il treno nella stazione fissata per la precedenza trasmette al DU/DCO il dispaccio:
- Formula N.5 – DU/DCO TRENO N. ... GIUNTO STAZIONE DI ... (località) ORE ... , RICOVERATO IN .... BINARIO DA DOVE DARÀ LA PRECEDENZA AL TRENO N. ... CHE ATTENDO.
7. delle precedenza anormali devono essere avvisati entrambi i treni. L'avviso al treno che prende il passo deve essere dato possibilmente in stazione precedente a quella nella quale è stata fissata la precedenza.
8. Della precedenza il DU/DCO dovrà informare il DM o, nelle stazioni disabilite, il Capotreno del treno che cede il passo con la trasmissione in successione dei seguenti dispacci fra il DU/DCO ed il Capotreno:

- a) Dispaccio che il DU/DCO trasmette al capotreno del treno che cede il passo:
- Formula **N.6** – CAPOTRENO DEL TRENO N. ... A...(località in cui riceve il dispaccio) TRATTENETE IL VOSTRO TRENO NELLA STAZIONE DI ..... (località di precedenza) RICOVERANDOLO IN .... BINARIO DA DOVE DARETE LA PRECEDENZA AL TRENO N. .... CHE MARCIA IN ORARIO oppure IN RITARDO DI .... MINUTI.
- b) 1° Dispaccio del capotreno del treno che cede il passo al DU/DCO:
- Formula **N.7** – DU/DCO TRATTERÒ IL MIO TRENO N. ... NELLA STAZIONE DI .... (località di precedenza) RICOVERANDOLO IN ... BINARIO DA DOVE DARÒ LA PRECEDENZA AL TRENO N. ....
- c) 2° Dispaccio che il capotreno del treno che cede il passo trasmetterà al DU/DCO dopo che il treno sarà giunto e ricoverato nella stazione nella quale è stata fissata la precedenza:
- Formula **N.8** – DU/DCO TRENO N. ... GIUNTO STAZIONE DI ... (località di precedenza) ORE ... , RICOVERATO IN .... BINARIO DA DOVE DARÒ LA PRECEDENZA AL TRENO N. ... CHE ATTENDO.
- d) Dispaccio che il DU/DCO trasmette al capotreno del treno che prende il passo:
- Formula **N.9** – CAPOTRENO DEL TRENO N. .... A .... (località in cui riceve il dispaccio), IL TRENO N. .... GIUNTO E RICOVERATO NELLA STAZIONE DI .... (località di precedenza) DA DOVE VI CEDERÀ IL PASSO. ENTRERETE CON PRECAUZIONE.
- e) Dispaccio che il capotreno del treno che prende il passo trasmette al DU/DCO:
- Formula **N.10** – DU/DCO CONFERMO CHE IL MIO TRENO N. ... DALLA STAZIONE DI ..... (località di precedenza), DOVE ENTRERÀ CON PRECAUZIONE, PRENDERÀ LA PRECEDENZA SUL TRENO N. ... (se occorre aggiungendo IN RITARDO).
9. della precedenza anormale il DU/DCO avviserà tutte le stazioni successive alla stazione in cui è stata fissata la precedenza.

## Art. 9 - Incroci

1. Sulle linee esercitate a semplice binario i treni circolanti in senso opposto si incrociano in stazioni **Incroci** 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 personale che licenzia un treno su linea esercitata a semplice binario deve essersi preventivamente assicurato che siano giunti completi tutti i treni incrocianti o comunque attesi in senso opposto, rispettando le modalità previste dall'Istruzione per il servizio dei deviatò.
2. Gli incroci normali d'orario vengono determinati e fissati con le modalità previste dall'allegato II al presente Regolamento. **Incroci normali**
3. Indipendentemente dagli incroci indicati in orario, una stazione deve ritenersi sede normale di **incrocio di fatto** quando per limitazioni di percorso, ritardi o anticipi di corsa venga a intercorrere nella stazione stessa, fra l'ora reale di arrivo di un treno e quella di partenza di altro in senso opposto, un intervallo di tempo uguale od inferiore a 15 minuti. Le situazioni di circolazione in cui si determinano incroci di fatto sono indicate nell'allegato II al presente Regolamento.  
Gli incroci vengono indicati nei fascicoli orario delle linee a semplice binario dove il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci.
4. Sulla linea a semplice binario attrezzata con il sistema blocco elettrico conta-assi ed esercitata in mediante CTC, nelle quali tutte le stazioni atte agli incroci sono munite di segnali di protezione e partenza nelle due direzioni, il personale dei treni non interviene sul controllo degli incroci, anche

se indicati in orario. Nessun avviso viene dato ai treni interessati per gli incroci o per i loro spostamenti e non trovano applicazione le norme di cui ai commi successivi del presente articolo. Sulla linea a semplice binario esercitata con il sistema della Dirigenza Unica il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci.

5. Nel caso di ritardo di uno dei due treni incrocianti o anche di entrambi ma con ritardi diversi, il DU/DCO provvede a spostare lo stesso in altra stazione dove risulta più conveniente. La stazione sede del nuovo incrocio deve essere scelta tenendo conto dell'importanza dei treni in modo da evitare per quanto possibile ulteriori spostamenti.

**Spostamento  
degli incroci**

Sulla linea esercitata con il sistema della DU in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, il DU che intenda spostare l'incrocio stesso in altra stazione, trasmette in successione e nell'ordine cui sono riportati, i seguenti dispacci:

**1) Dispaccio che il DU trasmette al Capotreno del treno in ritardo:**

- Formula **N.11** – CAPOTRENO DEL TRENO N. .... A ... (località in cui viene trasmesso il dispaccio) TRATTENETE NELLA STAZIONE DI .... (località sede d'incrocio fissata a seguito di spostamento) IL VOSTRO TRENO N. ... IN RITARDO PER INCROCIARVI ANORMALMENTE IL TRENO N. ....

il Capotreno prima della trasmissione del dispaccio di conferma dello spostamento d'incrocio al DU, trasmette allo stesso il dispaccio di avvenuta trascrizione dell'ordine di spostamento d'incrocio anormale nella cedola oraria, e di avvenuta comunicazione dell'ordine di incrocio stesso al macchinista mediante dispaccio scritto a mezzo di Modula MV. 13. La modula MV.13 deve riportare il numero di protocollo telefonico della DU. Il capotreno deve ritirare firma del macchinista.

**2) Dispaccio di trascrizione dell'ordine d'incrocio:**

- Formula **N.12** – DIRIGENTE UNICO LOCALITÀ (località sede della Dirigenza Unica) TRASCRITTO NELLA CEDOLA ORARIA E COMUNICATO AL MACCHINISTA ORDINE INCROCIO A .... COL TRENO N. ..., MODULA MV.13 N. ...

**3) Dispaccio di conferma che il capotreno del treno in ritardo trasmette al DU:**

- Formula **N.13** – DIRIGENTE UNICO LOCALITÀ (località sede della Dirigenza Unica) TRATTERÒ NELLA STAZIONE DI ....( località sede d'incrocio fissata a seguito di spostamento) IL MIO TRENO N. ... IN RITARDO PER INCROCIARVI IL TRENO N. ....CHE ATTENDO.

**4) Dispaccio che il DU trasmette al Capotreno del treno in orario che dovrà proseguire dalla stazione sede di incrocio normale alla stazione sede di incrocio anormale, a seguito di spostamento dell'incrocio:**

- Formula **N.14** – CAPOTRENO DEL TRENO N. ... A .... (località in cui viene trasmesso il dispaccio) PROSEGUITE DALLA STAZIONE DI ....(località sede di incrocio normale) FINO ALLA STAZIONE DI ....( località sede d'incrocio fissata a seguito di spostamento) DOVE INCROCERETE ANORMALMENTE IL TRENO N. ... IN RITARDO.

il capotreno prima della trasmissione del dispaccio di conferma dello spostamento d'incrocio al DU, trasmette allo stesso il dispaccio di avvenuta trascrizione dell'ordine di spostamento d'incrocio anormale nella cedola oraria, e di avvenuta comunicazione dell'ordine di incrocio stesso al macchinista mediante dispaccio scritto a mezzo di Modulo MV. 13. Il modulo MV.13 deve riportare il numero di protocollo telefonico della DU. Il capotreno deve ritirare firma del macchinista.

**5) Dispaccio di trascrizione dell'ordine d'incrocio anormale:**



- Formula **N.15** – DIRIGENTE UNICO LOCALITÀ (località sede della Dirigenza Unica) TRASCRITTO NELLA CEDOLA ORARIA E COMUNICATO AL MACCHINISTA ORDINE INCROCIO ANORMALE A .... COL TRENO N. ... IN RITARDO, MODULO MV.13 N. ...

6) Dispaccio di conferma del capotreno del treno in orario trasmette al DU:

- Formula **N.16** – DIRIGENTE UNICO LOCALITÀ (località sede della Dirigenza Unica) PROSEGUO CON IL MIO TRENO N. ... DALLA STAZIONE DI ... (località sede di incrocio normale) ALLA STAZIONE DI .... (località sede d'incrocio fissata a seguito di spostamento) PER INCROCIARVI ANORMALMENTE IL TRENO N. ... IN RITARDO.

detti fonogrammi debbono essere registrati sull'apposito protocollo telefonico Mod. T.F. 2 collazionati da chi li spedisce e controfirmati sul protocollo di chi li riceve in conformità a quanto disposto dall'articolo 19 I capitreno dei treni, trasmesse le conferme di cui sopra devono ritenere l'ordine di spostamento di incrocio perfezionato e operare in conformità.

Il capotreno del treno in ritardo, dopo aver trasmesso il dispaccio con la **formula N.12**, deve ritenere lo spostamento d'incrocio perfezionato e quindi trattenere il proprio treno, ancorché il fonogramma non gli sia stato ripetuto e quindi non gli sia stato indicato il numero che ha avuto nel protocollo del Dirigente Unico.

Quando l'incrocio o la precedenza debbono essere spostati in stazione retta da DM, il DU dovrà trasmettere i relativi ordini al DM, il quale provvederà ad effettuare tutte le prescrizioni di movimento inerenti sulla cedola oraria e sul Modulo MV. 13, in conformità alle disposizioni ricevute e dopo ne darà conferma al DU.

Il DU opererà in conformità a quanto stabilito nei seguenti casi:

- a) nel caso che trattasi di prescrizioni riguardanti il trattenimento in stazione retta da DM sia per effettuazione anormale di incrocio che di precedenza, non occorre la conferma diretta del Capotreno al DU, ma soltanto la prescrizione in cedola e l'avviso al macchinista mediante modulo MV. 13 e la successiva conferma al Dirigente Unico da parte del Dirigente Locale;
- b) nel caso che trattasi di prescrizioni riguardanti spostamenti di incroci o di precedenza da effettuarsi in altra stazione disabilitata, il DU dovrà ricevere conferma dal Capotreno dopo l'avvenuta prescrizione degli ordini relativi, da parte del DM sulla cedola oraria del treno interessato e sul Mod. MV. 13, fermo restando la conferma dell'avvenuta prescrizione da parte del DM, da trasmettere nel dispaccio di richiesta del nulla osta per il licenziamento del treno:
- Formula **N.17** – DIRIGENTE UNICO LOCALITÀ (località sede della Dirigenza Unica) TRENO N....PRONTO ORARIO CON PRESCRIZIONE DI INCROCIO/ O PRECEDENZA A... (località sede di incrocio o precedenza anormale) CON IL TRENO N....;
- c) Quando viene effettuato un treno straordinario per gli incroci e precedenze prescritti in stazioni rette da DM, competono a quest'ultimo le conferme di detti incroci o precedenze. I capitreno dovranno confermare tutti gli incroci e precedenze che sono previsti nelle stazioni disabilite. Tutti gli incroci normali devono essere riportati sui fogli di corsa dei treni interessati in base alle indicazioni risultanti dagli orari di servizio.

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

Nel caso in cui la sede d'incrocio, a seguito di spostamento, ricada in una stazione provvista di apparato ACEI, il cui impianto risultasse disattivato per guasto, il DU/DCO comunicherà a mezzo dispaccio all'operatore di stazione per disporre i deviatori per l'ingresso dei treni con la seguente formula:

- Formula **N.18** – OPERATORE STAZIONE DI ..... IL TRENO..... E IL TRENO ..... INCROCIANO ANORMALMENTE VOSTRA STAZIONE. DISPONETE SCAMBI PER RICEVIMENTO DEI TRENI NEI BINARI PRESTABILITI.

Il Dirigente Unico autorizzerà l'ingresso dei treni nella suddetta località con i segnali disposti a via impedita trasmettendo ai capitreno dei treni incrocianti, oltre alle prescrizioni per lo spostamento d'incrocio di cui ai comma precedenti, le seguenti prescrizioni a mezzo di modulo MV 13/ DU oppure MV13 TELECOM/B.ca :

- Superate il segnale di protezione di .....disposto a via impedita;
- Marcia a vista non superando la velocità di 15 Km/h sull'itinerario di arrivo;
- Fermate prima d'impegnare ciascun deviatore o gruppi di deviatori ed oltrepassarli con cautela e comunque senza superare i 15 Km/h dopo averne accertata la regolare disposizione per il corretto tracciato/deviato;
- Per incrocio, non superate itinerario d'arrivo;
- Marcia a vista in corrispondenza del (dei) PL Km ... .. (quelli protetti dal segnale);
- Apparato ACEI guasto (ove occorra).

Il DM che riceve ordine di spostamento d'incrocio presso la propria stazione, se il treno da trattenere è già in stazione, deve subito ritirare il foglio di corsa e provvedere, prima della conferma dell'ordine di spostamento d'incrocio al DU, a darne avviso con l'apposito modulo al macchinista ed al capotreno.

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

In conseguenza devono essere sempre indicati sul foglio di corsa dei treni interessati gli incroci normali d'orario ricadenti in dette stazioni limite (V. stazione porta nel regime BCA). Degli incroci di fatto e di quelli derivanti da spostamenti, i treni suddetti devono essere avvisati o fatti avvisare dalla stazione limite.

In deroga alle norme di cui al comma 1, nelle stazioni limite i macchinisti di treni aventi fermata non sono tenuti, salva esplicita prescrizione, a considerare il binario di ricevimento ingombro all'uscita.

Quando un incrocio debba essere spostato oltre la stazione limite (a diverso regime di esercizio), sarà il DU che ha giurisdizione nel tratto di linea verso il quale il treno si inoltra di perfezionare, nella stazione limite, i successivi spostamenti di incrocio.

Quando un incrocio fissato in una stazione limite sia già avvenuto, per spostamento, sul tratto in cui non è previsto il controllo degli incroci da parte del personale dei treni, il DCO che ha giurisdizione sul tratto di linea deve avvisare nella stazione limite il treno interessato proveniente da tale tratto con il seguente dispaccio:

- Formula **N.19** – INCROCIO COL TRENO N. ... GIÀ AVVENUTO IN PRECEDENTE STAZIONE.

in occasione dell'entrata in vigore dell' Orario di Servizio, il personale del Movimento conferma gli incroci dei treni previsti nell'Orario di Servizio stesso.

La conferma degli incroci da parte del personale di Movimento (DU/DCO, DLM, Capitreno, ecc.) deve essere notificata per iscritto da ogni singolo agente con le modalità in uso, indipendentemente dal regime di circolazione vigente. Il personale di macchina confermerà gli incroci apponendo la propria firma nell'apposito elenco allegato all'Ordine di Servizio relativo all'entrata in vigore dell'Orario di Servizio.

Sulla linea con sistema CTC/DCO con B.ca, la conferma degli incroci non prescrive alcun obbligo al personale dei treni ai fini del controllo degli incroci.

## Art. 10 – Treni ordinari periodici

1. L'orario dei treni periodici, art.2 comma10- b, 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. Sul tratto di linea in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci si devono applicare le seguenti norme:
3. Quando la data iniziale di circolazione dei treni periodici di cui al punto a) non coincide con quella dell'attivazione dell'orario generale di servizio, devono essere avvisati, limitatamente ai primi tre giorni del periodo di circolazione, i treni che con essi hanno incrocio. L'avviso a questi treni e la relativa conferma d'incrocio al DU devono essere dati nelle stazioni che compilano i fogli di corsa.
4. Nei casi di cui al punto b) l'avviso ai treni interessati e la relativa conferma d'incroci al DU devono essere dati con le modalità sopra indicate e tutti i giorni in cui circolano i treni periodici stessi. 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.
5. Sulle linee dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, la periodicità dei treni periodici (Art. 2 comma 10) può essere modificata durante il periodo di validità dell'orario secondo modalità stabilite dall'Unità centrale competente.

**Treni ordinari  
periodici**

## Art. 11 – Treni straordinari ad orario prestabilito

- 1 I treni straordinari (art.2 comma10) possono essere messi in circolazione dal DU/DCO per ordine della Direzione o per sopraggiunte necessità.
- 2 La circolazione di un treno straordinario deve essere annunciata dal DU/DCO con dispacci o con circolari:  
– Formula **N.20** – OGGI ....(DOMANI .... segue data) EFFETTUA SI TRENO STRAORDINARIO (tipo di treno: facoltativo, speciale) DA ... (stazione di origine) A ... (stazione termine di corsa) PER ... (qualità del trasporto).

**Straordinari  
a orario  
prestabilito**

Nel dispaccio devono essere indicate tutte le stazioni situate sul percorso del treno straordinario, riportando l'ora di arrivo, di partenza ed eventualmente di transito dello straordinario in ogni singola stazione e le località sede d'incroci prescritti. Esempio: STAZIONE ... ORA DI ARRIVO ... ORA DI PARTENZA (TRANSITO) ... INCROCIARE TRENO N. ... ( quando la località è sede di incrocio).

Il dispaccio deve essere dato:

- a) al DU e al DCO aventi giurisdizione sui tratti di linea esercitati col sistema a DU o con il sistema DCO/BCA, anche quando il percorso del treno ricade dentro un tratto di linea senza superare la stazione limite dei due regimi di esercizio;
- b) a tutte le stazione situate sul percorso dello straordinario;
- c) a tutte le stazioni capotronco in cui si compilano i fogli di corsa, le stazioni porta e le stazioni limite;
- d) alle stazioni da cui hanno origine treni che hanno incrocio prescritto con il treno straordinario;
- e) alla stazione successiva nel caso di uno straordinario che debba recarsi in linea senza raggiungere quest'ultima;

- f) ai treni che hanno incroci con esso;
- g) ai posti di linea.

Per la trasmissione del dispaccio di annuncio del treno straordinario alle stazioni ed agli impianti di cui al comma precedente devono essere osservate le seguenti modalità:

- 1) il DU/DCO trasmette il dispaccio del treno straordinario alle stazioni come sopra previsto;
- 2) il DLM/Operatore di stazione trascriveranno il dispaccio trasmesso dal DU/DCO sul registro protocollo telefonico Mod. T. F. 2.

L'orario di un treno straordinario deve essere diramato dall'Ufficio Coordinatore Ferroviario Pos. 2 alle seguenti Unità Operative:

- DU/DCO;
- Unità Operativa Tecnica Infrastrutture;
- Unità Operativa Tecnica Trazione-Scorta;
- Unità Operativa Tecnica Tecnologie.

E' vietato l'inoltro del treno straordinario qualora il DU/DCO per interruzione telefonica non abbia ricevuto dalle stazioni conferme di ricezione del dispaccio dell'effettuazione del treno straordinario, nonché le conferme relative alla prescrizione degli incroci da parte del personale dei treni incrocianti nel caso in cui quest'ultimo interviene nel controllo degli incroci.

Ogni stazione deve estendere il dispaccio di effettuazione dello straordinario ai posti di linea. Salva l'eccezione di cui al comma seguente, spetta alla stazione di origine dello straordinario procurarsi all'occorrenza dal DU/DCO le prescrizioni di movimento interessanti la corsa del treno straordinario stesso.

Sul tratto di linea in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci devono essere avvisati dell'effettuazione dello straordinario i treni che hanno incroci con esso, con seguente dispaccio:

- Formula **N.21** – PRESCRIVETE TRENO N. ... INCROCIARE A ... (località sede di incrocio)  
TRENO N. ... STRAORDINARIO .... DA .... (stazione di origine) A ... (stazione termine di corsa).

l'ordine di incrocio sarà perfezionato dal DU con le modalità previste all'art 9, per gli incroci anormali. Qualora il treno interessato sia già partito, l'avviso sarà trasmesso dal DU in altra stazione opportuna con dispaccio. Il fonogramma di avviso trasmesso dal DU/DCO dovrà sempre indicare da quali treni precedenti il treno straordinario verrà segnalato nonché le stazioni dove esso effettuerà l'incrocio con altri treni.

## **Art. 12 - Treni straordinari ad orario libero**

1. Quando occorre effettuare d'urgenza un treno, il DU/DCO, previo accordi telefonici, può mettere in circolazione uno straordinario a orario libero. **Straordinari a O.L.**
2. Per l'effettuazione della circolazione dei treni a O.L. devono osservarsi le norme stabilite per i treni straordinari ad orario prestabilito salvo quanto in appresso:  
tutte le stazioni intermedie del percorso sono da considerarsi di origine e di termine di corsa e in esse i treni a O. L. devono sempre arrestarsi e non potranno proseguire senza l'autorizzazione di volta in volta del DU/DCO, salvo esplicito ordine contrario;

i dispacci di effettuazione devono riportare la funzione e la destinazione del treno a O. L. con la seguente FORMULA:

- Formula **N.22** - OGGI ... FRA TRENO N. ... E TRENO N. ... EFFETTUASI TRENO O. L. STRAORDINARIO PER ... (funzione) DIRETTO A ... CON PARTENZA DA ... ORE ....

sui tratti di linea in cui il personale dei treni interviene nel controllo degli incroci, i treni a O.L. e quelli interessati devono essere avvisati con le modalità previste dall'art.9 per gli incroci anormali, subordinatamente alle istruzioni contenute nelle DSDU.

3. Dell'effettuazione dei treni a O.L. devono essere avvisati i posti di linea secondo le modalità previste per i treni straordinari a orario prestabilito, precisando l'ora di partenza. Quando siano interrotte le telecomunicazioni si seguono le norme previste per i treni straordinari ad orario prestabilito non annunciati o non confermati ed è vietato l'inoltro di detto treno. Se il treno a O.L. si trova in una stazione intermedia dovrà sospendere la corsa nella stazione in cui si trova e non potrà proseguire perdurando l'interruzione delle telecomunicazioni.

### **Art. 13 - Treni supplementari**

1. Il DU/DCO può effettuare treni supplementari (art.2 comma 10 - c ) in relazione alle occorrenze. **Supplementari**  
treni supplementari prendono il numero del treno di cui sono la ripetizione, con l'aggiunta della parola bis, ter , ecc., per i supplementari a seguito. Per la circolazione dei treni supplementari devono osservarsi 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.

### **Art. 14 - Soppressione, fusione e sostituzione di treni**

1. In caso di mancanza di materiale, di cessata occorrenza, di forte ritardo o di altra anormalità, il **Soppressione**  
DU/DCO può sopprimere i treni senza servizio viaggiatori. I treni con servizio viaggiatori possono essere soppressi soltanto per cause di forza maggiore o in seguito a fusione o sostituzione con altri treni, oppure per disposizione della Direzione. Gli annunci alle stazioni, posti di linea, le relative conferme, nonché gli avvisi ai treni incrocianti devono essere dati con le stesse norme prescritte per l'effettuazione dei treni straordinari ad orario prestabilito adottando le seguenti formule:

- Formula **N.23** – OGGI ... (oppure DOMANI) TRENO N. ... SOPPRESSO DA ... A ....
- Formula **N.24** – INTESO OGGI ....(oppure DOMANI) SOPPRESSIONE TRENO ... DA ... A ...

spetta al DU/DCO di regolare gli incroci e le precedenza ancora da effettuare che erano previsti sul tratto di soppressione stesso.

2. Quando sia opportuno il DU/DCO può fondere due treni, sopprimendone uno di essi con le norme **Fusione**  
di cui ai commi precedenti e facendone proseguire il materiale e viaggiatori, i relativi documenti, nonché eventualmente locomotiva e il personale, con l'altro treno. In tal caso le formule 26 e 27 vanno completate come in appresso:

- Formula **N.25** – OGGI ... (oppure DOMANI) TRENO N. ... SOPPRESSO DA ... A ... - MATERIALE (ed occorrendo: LOCOMOTIVA, PERSONALE, VIAGGIATORI) VIAGGIA STESSO TRATTO CON TRENO ... (ed occorrendo: CHE FARÀ SERVIZIO VIAGGIATORI).
- Formula **N.26** – INTESO OGGI (oppure DOMANI) SOPPRESSIONE TRENO N. ... DA ... A ... - MATERIALE VIAGGIA CON TRENO ...

3. Quando un treno sia in ritardo tale da causare perturbamento alla circolazione sulla linea, il **Sostituzione** DU/DCO può sopprimerlo e sostituirlo effettuando un opportuno straordinario. Gli annunci alle stazioni, posti di linea, le relative conferme, nonché gli avvisi ai treni incrocianti devono essere dati con le stesse norme prescritte per l'effettuazione dei treni straordinari ad orario prestabilito. In tal caso le formule 25 e 26 vanno completate come in appresso:

- Formula **N.27** – OGGI ... (oppure DOMANI...) TRENO N. ... SOPPRESSO DA. ... A ... - EFFETTUASI SUA VECE STESSO TRATTO STRAORDINARIO N. ....
- Formula **N.28** – INTESO OGGI ... (oppure DOMANI) SOPPRESSIONE TRENO N. ... DA ... A ... ED EFFETTUAZIONE STESSO TRATTO STRAORDINARIO N. ...

#### 17.4 Soppressione in regime di CTC

4. Sulle tratte esercitate in regime di CTC (sistema BCA) dove il personale dei treni non interviene nel controllo degli incroci, in caso di temporanea cessata occorrenza, la Direzione può provvedere alla soppressione di treni ordinari per tutti i giorni fino a nuovo ordine. In tal caso gli annunci alle stazioni ed ai posti di linea, nonché le relative conferme devono essere dati una sola volta. Pertanto le formule 27 e 28 vanno completate come in appresso: **Soppressione in regime di CTC**

- Formula **N.29** – OGGI ... (oppure DOMANI) TRENO N. ... SOPPRESSO DA ... A ... FINO A NUOVO AVVISO;
- Formula **N.30** – INTESO OGGI ... (oppure DOMANI) SOPPRESSIONE TRENO N. ... DA ... A .... FINO A NUOVO AVVISO.

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

- Formula **N.31** – DA OGGI ... (oppure DOMANI) RIEFFETTUASI TRENO ORDINARIO DA ... A ... ;

per la conferma:

- Formula **N.32** – INTESO OGGI ... (oppure DOMANI) RIEFFETTUAZIONE TRENO N. ... ORDINARIO DA ... A ...

### Art.15 – Treni materiali e mezzi d'opera

1. I treni M.L. circolano sulla tratta là dove devono essere eseguiti i lavori, tale tratta è definita tratta di lavoro in regime di interruzione linea, le restanti sono definite tratte d'invio; i treni M. L. sono soggetti alle medesime norme che regolano i treni straordinari. **Treni Materiali**
2. I mezzi d'opera sono rotabili utilizzati per la costruzione, la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e il soccorso dei treni nonché la ricognizione in linea; possono essere dotati o meno di trazione autonoma e di cabina di guida. **Mezzi d'opera**
3. Possono circolare secondo le norme dei treni soltanto i mezzi d'opera iscritti, ai sensi delle specifiche Norme emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, nel Registro d'Immatricolazione Nazionale. Il movimento e la sosta degli altri mezzi d'opera deve avvenire solo in regime di interruzione del binario, di linea o di località di servizio. **Norme per la circolazione**
4. La circolazione dei mezzi d'opera in regime di interruzione del binario avviene secondo apposite procedure emanate dalla Direzione, in conformità ai seguenti principi:
  - devono essere messe in atto misure di sicurezza idonee ad evitare che i mezzi d'opera oltrepassino indebitamente il punto che delimita il termine del tratto di binario interrotto;

- la circolazione dei mezzi d'opera sul binario interrotto deve essere disciplinata anche in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello eventualmente presenti sul tratto interrotto.
5. Sui binari interrotti alla normale circolazione, la scorta dei treni materiali è affidata ad agenti dell'Infrastruttura. Il DCO/ DM/Capotreno devono, nelle località di servizio, provvedere ad assicurare l'itinerario per la partenza e il ricevimento dei treni M.L. per il tratto di linea in regime di interruzione, nonché impartire per iscritto all'agente di scorta dei treni M.L. le norme per il rientro in stazione.
6. Sono incombenze dell'agente di scorta dei treni M.L.:
- il licenziamento dei treni M.L. e dei carrelli, previo benestare del DCO, e la circolazione dei rotabili per il tratto di linea interrotto;
  - l'accertamento che il treno M.L. si trovi nelle condizioni di sicurezza richieste dalle norme comuni dei treni, per quanto riguarda il computo della frenatura e le caratteristiche dei veicoli e del loro carico;
  - la compilazione del mod. MV.13 da consegnare al macchinista del treno M.L. per la circolazione nel tratto interrotto.
7. L'addetto alla condotta del treno M. L. dovrà comunque osservare marcia a vista in corrispondenza di tutti i passaggi a livello incontrati. Sulle tratte di lavoro con pendenza superiore al 15‰, l'ubicazione della locomotiva del treno M. L. deve essere stabilita anche in relazione alle contropendenze del tratto stesso, con la locomotiva in testa al treno nel tratto di linea in discesa. Il dimezzamento dei treni M.L. per facilitare il carico e lo scarico sui tratti di lavoro è di regola vietato, a meno che non esista esplicita autorizzazione nell'orario di servizio.

## **Art. 16 - Interruzioni di circolazione e intervalli d'orario**

1. Su una linea a semplice binario la circolazione dei treni può essere interrotta:

**Norme  
generali**

- a) per disposizione prevista dall'orario di servizio (interruzioni programmate in orario ed intervalli d'orario);
- b) per disposizione prevista da apposito programma (interruzioni programmate non inserite nell'orario di servizio);
- c) per cause accidentali (interruzioni accidentali);
- d) per necessità di movimento (interruzioni di servizio per motivi diversi da quelli del punto precedente);
- e) per necessità tecniche (interruzioni di servizio per determinate esigenze, non programmate).

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

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

2. Nessun treno può essere inoltrato su un tratto di binario interrotto.
3. Salvo i casi successivi, ogni qualvolta la circolazione sia interrotta su un binario le stazioni devono mantenere esposto sul binario interrotto un segnale d'arresto oltre lo scambio estremo dal lato

dell'interruzione o, in mancanza dello scambio stesso a 200 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori.

L'esposizione del segnale di arresto può essere evitata se ci si può avvalere di appositi dispositivi per l'inibizione della manovra in apertura dei segnali di partenza.

4. Per le interruzioni programmate non inserite nell'orario di servizio (comma 1. b) il relativo programma viene emanato dall'Unità Tecnica Infrastrutture ed autorizzato preventivamente dalla Direzione, e deve prevedere le modalità per la richiesta dell'interruzione da parte dell'agente autorizzato dell'Infrastrutture nonché per la concessione. La richiesta, scritta in apposito modulo, dopo l'autorizzazione della Direzione, deve essere inoltrata all'Unità Operativa Stazioni per quanto di propria competenza. **Programma di interruzione**

5. L'agente autorizzato inoltra al DU/DCO la richiesta di conferma di interruzione con la seguente formula:

– Formula N.33 – CONFERMATE INTERRUZIONE LINEA FRA ... E ... COME DA PROGRAMMA N. ... DEL ....

Il DU/DCO prima di concedere l'interruzione deve avvisare le stazioni del tratto da interrompere con dispaccio e successivamente concedere l'interruzione con il seguente dispaccio:

– Formula N.34 – CONFERMO INTERRUZIONE LINEA FRA ... E ... COME DA PROGRAMMA N. ... DEL ... CON INIZIO DOPO TRANSITO TRENO N. ... (ultimo effettivamente circolante prima dell'interruzione) E FINO ALLE ORE ... (oppure: CON INIZIO ALLE ORE ... E FINO ALLE ORE ... secondo che l'interruzione sia, o meno, delimitato per programma da un treno).

6. **L'interruzione programmata** può avere di fatto inizio, salvo specifiche contrarie disposizioni, solo dopo il passaggio dei treni il cui transito verrebbe a cadere, per ritardo, entro i limiti previsti per l'interruzione stessa. **Interruzione programmata**

7. Le interruzioni **non possono avere** seguito nel caso in cui siano interrotte le telecomunicazioni. Per qualsiasi circostanza l'interruzione debba essere ritardata o non possa essere concessa, il DU/DCO deve darne immediata comunicazione al richiedente. Una interruzione già concessa può essere annullata solo previo benestare registrato dall'agente che l'ha richiesta.

8. Gli agenti delle Unità Tecniche delle Infrastrutture e delle Tecnologie devono avvisare dell'interruzione tutto il personale dipendente interessato. Gli agenti delle Tecnologie, che intendono utilizzare un'interruzione stabilita per esigenze degli agenti delle Infrastrutture o viceversa, devono prendere specifici diretti accordi con l'agente autorizzato di cui al comma 4, al quale è stata concessa l'autorizzazione stessa. **Compiti degli agenti**

9. Quando l'inizio dell'interruzione è delimitato da un treno, gli agenti interessati delle Infrastrutture e delle Tecnologie, devono assicurarsi che il treno, riportato nella conferma dell'interruzione stessa, sia effettivamente transitato prima d'iniziare qualsiasi lavoro sulla linea. Nel caso in cui l'inizio dell'interruzione non è delimitato da un treno è competenza del DU/DCO concedere l'interruzione assicurandosi preventivamente dell'avvenuto transito del treno che precede l'inizio dell'interruzione.

10. L'agente autorizzato di cui al comma 4, almeno 5 minuti prima del termine dell'interruzione, deve trasmettere al DU/DCO il nulla osta per la ripresa della circolazione con la seguente formula: **Riattivazione**

– Formula N.35 – NULLA OSTA RIPRESA CIRCOLAZIONE LINEA FRA ... E ... DALLE ORE ... (o DAL TRENO ...).

il DU/DCO 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.36 – DALLE ORE ... (o DAL TRENO N. ...) RIPRENDESI SERVIZIO NORMALE FRA ... E ...

11. Quando eccezionalmente per motivi di forza maggiore il binario non possa essere restituito al normale esercizio nel termine stabilito, l'agente autorizzato deve darne, prima della fine dell'interruzione, avviso per iscritto o con fonogramma registrato, precisando la presumibile ulteriore durata dell'interruzione al DU/DCO a cui avrebbe dovuto dare il benestare per la ripresa della circolazione. Non riuscendo possibile dare il predetto avviso, gli agenti dell'Infrastrutture o delle Tecnologie, devono subito provvedere alla protezione del tratto interrotto o ingombro nei modi prescritti dal Regolamento sui Segnali. Il prolungamento dell'interruzione programmata è da considerarsi a tutti gli effetti come interruzione accidentale.

12. Quando i lavori siano stati ultimati in anticipo rispetto al termine stabilito, l'agente di cui al comma 4, deve avvisarne per iscritto o con fonogramma registrato il DU/DCO per la ripresa del normale servizio. Il DU/DCO viene così autorizzato a ripristinare la circolazione previo avviso alle stazioni interessate con il dispaccio formula 30 preceduto dalla frase:

<< PER ANTICIPATO TERMINE DI LAVORI... >>

13. Il personale di stazione DM/Operatori di Stazione che per primo viene a conoscenza di un fatto anormale che imponga l'arresto della circolazione su un tratto di linea, deve immediatamente avvisare il DU/DCO e prontamente provvedere alla protezione del tratto di linea da interrompere con i prescritti segnali d'arresto, previsti dal Regolamento sui Segnali. Il DU/DCO ricevuto il dispaccio della necessità dell'interruzione deve avvisare dell'interruzione stessa il personale dei treni interessati e le stazioni con il seguente dispaccio:

**Interruzione  
accidentale**

- Formula N.37 – INTESO OGGI ... INTERRUZIONE ACCIDENTALE LINEA FRA ... E... (per il personale dei treni aggiungere): LIMITO IL MIO NULLA OSTA NELLA STAZIONE DI..., oppure VOSTRA PARTENZA DALLA STAZIONE DI... VINCOLATA AL MIO NULLA OSTA.

L'avviso di interruzione deve essere esteso alle rimanenti stazioni della linea ed a tutti i treni interessati.

Il DU/DCO che ha diramato l'annuncio dell'interruzione accidentale, quando abbia ricevuto dagli agenti interessati avviso per iscritto o con dispaccio che la circolazione può essere ripresa, deve avvisarne con dispaccio le stazioni e i treni interessati precisando, se necessario, le modalità per la ripresa del servizio (limitazione di velocità, marcia a vista, ecc.).

Tutte le comunicazioni scritte che il DCO e l'Agente dell'Infrastrutture incaricato devono scambiarsi fra loro, dovranno avvenire con l'uso del registro protocollo telefonico TF.2 delle località di servizio e trascritte nel modulo MAN. I.L. Le comunicazioni e gli avvisi contenuti nel fonogramma, il numero del fonogramma stesso, saranno riportati sul mod. MAN. I. L. in possesso dell'Agente incaricato dell'interruzione.

14. A richiesta degli agenti autorizzati dalle Infrastrutture o delle Tecnologie, in orari che di fatto sono liberi da treni, il DU/DCO può concedere l'interruzione per la circolazione dei mezzi d'opera, per lavori di manutenzione e riparazione degli impianti di segnalamento e di sicurezza o per altre esigenze tecniche. Il DU/DCO prima di concedere l'interruzione deve avvisare i treni interessati e le stazioni attigue con le modalità di cui al comma 13.

**Necessità  
tecniche**

## **Art. 17 - Manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria**

1. I lavori all'infrastruttura ferroviaria e le attività di vigilanza e di controllo dell'infrastruttura stessa che comportano almeno una delle seguenti soggezioni alla circolazione dei treni:

**Soggezioni  
alla  
circolazione**

- a) occupazione con attrezzature, mezzi o uomini, del binario o della zona ad esso adiacente fino alla distanza di metri 1,50 dalla più vicina rotaia;
- b) possibilità di interferenza tra attrezzature e sagoma di libero transito del binario;
- c) indebolimento o discontinuità del binario, e più in generale della via,

devono essere effettuati in assenza di circolazione dei treni, secondo modalità stabilite dalla Direzione in relazione alla natura del lavoro e alle attrezzature utilizzate.

- 2. Le modalità di cui al comma 1 devono prevedere l'interruzione del binario o la protezione del tratto interessato dai lavori o dalle attività di vigilanza e controllo rispetto al movimento dei treni con un segnale di prima categoria disposto a via impedita.
- 3. Sugli eventuali binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori o dalle attività di cui al comma 1, deve essere interrotta la circolazione dei treni, a meno che il confine tra area interessata dai lavori o dalle attività di cui al comma 1, eventualmente anche con idonee barriere rimovibili, situate almeno alla distanza di cui al comma 1, lettera a).

**Modalità di intervento**

### **Art. 18 - Guasti del blocco contassi e delle telecomunicazioni**

- 1. Sulle linee esercitate con il blocco elettrico contassi, venendone a mancare il funzionamento, la circolazione dei treni deve essere regolata con il regime del giunto telefonico nel tratto di linea interessato.

**Guasti del blocco**

Del mancato funzionamento del blocco elettrico contassi devono essere avvisati i treni ed i posti interessati come stabilito dalle apposite Istruzioni per l'esercizio con sistemi di blocco.

- 2. In caso di guasto delle telecomunicazioni e, comunque, in caso di impossibilità di utilizzare i mezzi a disposizione, il personale deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione, allo scopo di assicurare, per quanto possibile, la continuità della circolazione dei treni.

**Guasto delle telecomunicazioni**

In caso di guasto delle telecomunicazioni sulle linee non attrezzate con blocco elettrico, la circolazione dei treni deve essere arrestata.

- 3. Sulle linee a semplice binario in cui è in funzione il blocco elettrico, venendo meno il funzionamento delle comunicazioni telefoniche, gli incroci possono essere spostati da stazione a stazione con il solo uso del blocco elettrico.

### **Art. 19 - Servizio in tempo di neve**

- 1. Per lo svolgimento del servizio in tempo di neve, devono essere emanate specifiche disposizioni di carattere organizzativo da parte della Direzione. L'iniziativa per la richiesta della circolazione del treno spartineve spetta agli agenti dell'Infrastrutture.
- 2. Il treno spartineve circola come straordinario ad orario libero o secondo le norme previste per i mezzi d'opera sul tratto di binario interrotto e deve essere scortato da un'agente dell'Infrastrutture.

### **Art. 20 – Ritardi ed anormalità nella corsa dei treni**

- 1. Quando un treno è in ritardo il personale ha l'obbligo di recuperare per quanto possibile il ritardo stesso, sia accelerando la corsa, sia sollecitando il servizio in modo da ridurre la durata delle fermate al minimo indispensabile. In caso di ritardi la velocità di corsa dei treni può essere

**Ritardi e recuperi**

aumentata rispetto a quella assegnata all'orario, senza superare i limiti stabiliti nella Prefazione Generale all'Orario di Servizio o imposti da speciali condizioni in cui avviene la corsa.

2. Il DU/DCO, in relazione al servizio da espletare, deve tenersi informato sulla marcia dei treni. In particolare il DU/DCO deve procurarsi le notizie occorrenti per le decisioni in merito ad eventuali spostamenti d'incroci o precedenzae.
3. Il DU/DCO deve evitare per quanto possibile che i treni sostino ai segnali di protezioni, con particolare riguardo per quei segnali di protezione che sono posizionati in galleria. Il DCO provvederà opportunamente in caso di anomalità a trattenere i treni in stazione precedente. **Anormalità**
4. L'agente di condotta, che si accorga di non poter mantenere la velocità d'orario, deve avvisare DU/DCO e l'agente di accompagnamento.
5. Quando si renda necessario l'arresto di un treno in linea, il personale di condotta deve evitare, compatibilmente con la situazione in atto, di arrestare il convoglio in corrispondenza dei viadotti o all'interno delle gallerie. Inoltre, se possibile, tale arresto deve avvenire in corrispondenza di località di servizio o stazioni.
6. Quando il personale di macchina o quello di accompagnamento noti qualche anomalità od irregolarità che possa compromettere la sicurezza del proprio o di altri treni, salve disposizioni particolari, deve arrestare il treno e provvedere possibilmente per l'eliminazione dell'anormalità avvisandone il DU/DCO.
7. L'agente di condotta che riscontri in un determinato tratto di linea anomalità nella marcia del proprio treno (salti, sobbalzi, sbandamenti, ecc.) di origine imprecisata, ma tali da far comunque ritenere possibile l'esistenza di anomalità al binario, deve immediatamente notificare l'anormalità al DU/DCO, il quale, nell'attesa dell'intervento del personale della manutenzione delle infrastrutture da lui avvisato, attiverà i necessari provvedimenti cautelativi ritenuti più opportuni.
8. Nel caso venga istituita una riduzione di velocità, nella prescrizione il tratto interessato all'anormalità può essere delimitato da località di servizio o cippo chilometrico. Il DU/DCO provvederà per l'avviso ai soli treni effettivamente interessati con la seguente formula:
  - Formula N.38 – NON SUPERARE LA VELOCITÀ DI ... Km/h DA ... (località di servizio o cippo chilometrico) A ... (località di servizio o cippo chilometrico).
9. Nel caso si riscontri la rottura di una rotaia la circolazione deve essere arrestata, salvo che il personale dell'Infrastruttura abbia dato le necessarie istruzioni per l'eventuale inoltramento dei treni verso il tratto in soggezione, notificando per iscritto al DU/DCO la riduzione di velocità, la località di servizio o cippi chilometrici delimitanti il tratto in soggezione. Il DU/DCO provvederà per l'avviso ai soli treni effettivamente interessati con la formula n. 38.
10. L'agente di condotta che rilevi l'indebita presenza o l'attraversamento della sede ferroviaria da parte di persone o animali di grossa taglia deve immediatamente comunicare tale anomalità al DU/DCO, fornendo tutte le informazioni necessarie per la puntuale localizzazione dell'evento.
11. Il DU/DCO, qualora non risulti necessario attivare misure più restrittive (interruzione della circolazione), dovrà praticare ai treni interessati, con le modalità previste e fino alla comprovata libertà della sede ferroviaria, la seguente prescrizione:
  - Formula N.39 – NON SUPERARE LA VELOCITÀ DI 30 Km/h EMETTENDO RIPETUTI FISCHI DA ... (località di servizio o cippo chilometrico) A ... (località di servizio o cippo chilometrico) PER ... (motivo).

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

Il DU/DCO, dovrà inoltre avvisare verbalmente gli agenti di condotta dei treni circolanti (in ambedue i sensi) sul tratto in oggetto successivamente a quello che ha fatto la segnalazione, al fine di avere informazioni riguardo il persistere dell'anormalità segnalata.

L'agente di condotta, percorso il tratto indicato nella precedente prescrizione, qualora non abbia rilevato la presenza di persone o animali di grossa taglia, ne dovrà informare tramite comunicazione registrata al DU/DCO, al fine di interrompere l'applicazione della procedura di anormalità.

**12.** Un treno può retrocedere nella precedente stazione solo in casi eccezionali a seguito dell'autorizzazione del DU/DCO.

**Retrocessione**

**13.** Prima di autorizzare la retrocessione il DU/DCO dovrà accertare la libertà da veicoli del tratto di linea dalla stazione al punto in cui il treno è fermo, nonché la chiusura dei PL presenti; mancando tale accertamento la retrocessione non potrà essere autorizzata.

Prima di autorizzare la retrocessione il DU/DCO dovrà inoltre attenersi alle eventuali disposizioni locali interessanti punti singolari<sup>5</sup> della linea e dare avviso della retrocessione a tutti i posti intermedi e di linea. Dovrà inoltre notificare all'agente di condotta le eventuali necessarie prescrizioni di movimento.

**14.** Qualora il treno sia dotato di cabina di guida in testa e in coda, la retrocessione deve essere eseguita dalla cabina di guida che si trova in testa al convoglio nel senso della retrocessione.

**15.** Quando il treno ha la doppia cabina di guida, l'agente di condotta dovrà contattare il DU/DCO della stazione verso cui il treno retrocederà e richiedere l'autorizzazione alla retrocessione, con comunicazione registrata, utilizzando la seguente formula:

- Formula N. **40** - "DU/DCO ... AUTORIZZATE RETROCESSIONE TRENO ....CON CABINA DI GUIDA IN TESTA SENSO RETROCESSIONE".

Il DU/DCO, prima di autorizzare la retrocessione, dovrà provvedere a inibire l'inoltro di treni dalla stazione in cui il treno retrocederà tramite i sistemi di segnalamento disponibili e predisporre l'itinerario di arrivo in stazione mantenendo comunque a via impedita il relativo segnale di protezione.

Il DU/DCO autorizzerà quindi la retrocessione con comunicazione registrata all'agente di condotta utilizzando la seguente formula:

- Formula N. **41** - "TRENO ... SIETE AUTORIZZATO A RETROCEDERE CON CABINA DI GUIDA IN TESTA AL CONVOGLIO FINO AL SEGNALE DI PROTEZIONE DI.....".

**16.** Nel caso in cui in coda al convoglio non sia presente una cabina di guida, il veicolo di coda del treno, che costituirà la testa durante la retrocessione, dovrà essere presenziato da un agente appositamente abilitato a mansioni di sicurezza. Quest'ultimo dovrà rimanere in contatto continuo con l'agente di condotta a mezzo di comunicazioni dirette radiotelefoniche, in modo che il movimento sia tempestivamente arrestato qualora si dovessero interrompere le comunicazioni.

L'agente di condotta dovrà contattare il DU/DCO e richiedere l'autorizzazione alla retrocessione, con comunicazione registrata, utilizzando la seguente formula:

- Formula N. **42** - "DU/DCO AUTORIZZATE RETROCESSIONE TRENO ... CON VEICOLO IN TESTA PRESENZIATO".

---

<sup>5</sup> Qualsiasi punto caratteristico della linea riconoscibile dall'agente di condotta o identificato da segnale, necessario per l'orientamento, per indicare una variazione di velocità del tracciato, costituisce un riferimento per l'orario di servizio o altra prescrizione.

Il DU/DCO, prima di autorizzare la retrocessione, dovrà provvedere a inibire l'inoltro di treni dalla stazione in cui il treno retrocederà tramite i sistemi di segnalamento disponibili e predisporre l'itinerario di arrivo in stazione mantenendo comunque a via impedita il relativo segnale di protezione.

Il DU/DCO autorizzerà quindi la retrocessione con comunicazione registrata all'agente di condotta utilizzando la seguente formula:

- Formula N. **43** - "TRENO ... SIETE AUTORIZZATO A RETROCEDERE CON VEICOLO IN TESTA AL CONVOGLIO PRESENZIATO FINO AL SEGNALE DI PROTEZIONE DI ...".

**17.** Durante il movimento di retrocessione il convoglio non dovrà superare la velocità di 30 km/h, salvo limitazioni più restrittive dovute a prescrizioni di movimento notificate dal DU/DCO o a prescrizioni tecniche.

**18.** Il rientro del convoglio in stazione dovrà avvenire previo arresto al punto indicato nell'autorizzazione, dal quale l'agente di condotta si dovrà annunciare al DU/DCO.

Nel caso di cui al comma 15, l'ingresso del treno avverrà secondo le norme comuni.

Nel caso di cui al comma 16 il convoglio raggiungerà il binario stabilito con movimento di manovra a spinta. In ambedue i casi, al termine della retrocessione l'agente di condotta comunicherà con comunicazione registrata al DU/DCO l'avvenuto ricovero completo del convoglio:

- Formula N. **44** - "TRENO.... RICOVERATO COMPLETO A...".

**19.** La successiva ripresa della circolazione potrà avvenire solo dopo che il DU/DCO avrà ricevuto dall'agente di condotta la comunicazione di cui al comma precedente.

**20.** Sono ammessi limitati movimenti di regresso in piena linea per facilitare l'avviamento di un treno, per portare un treno fuori galleria o in particolari casi di effettiva necessità, purché il movimento non superi l'estesa di 500 m, si arresti comunque ad almeno 100 m dal primo segnale di prima categoria e sia preceduto da un agente con segnale a mano a 200 m. La Direzione può emanare al riguardo specifiche norme restrittive valide per le linee con blocco elettrico conta-assi o in caso di punti singolari.

**21.** In caso d'imminente pericolo la retrocessione di un treno può essere effettuata anche in deroga alle disposizioni di cui ai commi precedenti per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentono e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano.

**22.** È vietato far discendere per forza di gravità una colonna di veicoli o un veicolo isolato lungo la linea, regolandone la corsa con la sola manovra dei freni a mano.

**23.** Quando un treno si sia fermato in linea per insufficiente forza di trazione, il capotreno previ accordi con il macchinista può disporre il dimezzamento e il ricovero nella successiva stazione in più riprese, attenendosi alle norme stabilite dal Regolamento sui segnali.

**Dimezzamento  
in linea**

Il personale di condotta deve assicurare l'immobilizzazione della parte del treno che viene lasciata in linea con le modalità stabilite dalla Prefazione Generale all'orario di servizio, avvalendosi del personale di accompagnamento dei treni, se presente.

L'agente di accompagnamento (capotreno) deve scortare, possibilmente, la prima parte del treno che riprende la marcia; in tal caso, egli deve consegnare all'agente che resta a guardia dell'altra parte del treno l'ordine scritto di attendere sul posto il ritorno della locomotiva

Il DU/DCO prima di inoltrare la locomotiva sul tratto ingombro per il ricovero della seconda parte deve avvisare i posti di linea della circolazione della locomotiva stessa e della seconda parte del treno con le norme previste per i treni straordinari.

- 24.** Quando per la rottura degli organi di attacco od altra accidentalità, un treno si spezzi in linea, la seconda parte deve essere fermata con 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. **Spezzamento**
- 25.** Il personale di linea che si avvede dello spezzamento deve presentare al personale della seconda parte il segnale di fermata purché sia in condizione di farlo in modo che il segnale stesso non sia visto dal personale di macchina e di scorta della prima parte. Analogamente deve comportarsi ogni agente della seconda parte.
- 26.** 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 immediatamente proteggere i veicoli come previsto dal Regolamento sui Segnali per gli ostacoli in linea.
- 27.** Quando possono prendersi accordi col personale della prima parte del treno e le condizioni degli organi di attacco lo permettano le due parti del treno devono essere ricongiunte con le debite cautele. Non potendo effettuarsi il ricongiungimento si adottano le disposizioni previste per il dimezzamento, procurando in quanto possibile, di far proseguire con la prima parte il veicolo con gli apparecchi di aggancio imperfetti.
- 28.** Se il treno è rinforzato in coda, il ricongiungimento delle due parti è sempre ammesso. Il movimento sarà effettuato in quanto possibile, spingendo il materiale nel senso della salita.
- 29.** Non riuscendo ad avere notizie di un treno atteso, oltre che ricorrere ad altri mezzi (su strada, ecc.), ci si può avvalere di una locomotiva, di un mezzo di manovra o di un mezzo d'opera per l'invio in ricognizione del treno stesso. Sulle linee a semplice binario, l'invio del mezzo in ricognizione può avvenire solo a seguito del treno atteso. **Ricognizione**
- Dell'invio del mezzo in ricognizione devono essere avvisati i posti intermedi e di linea; il mezzo deve circolare in ogni caso con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h ed emettendo segnalazioni acustiche lungo il percorso, nonché con le ulteriori cautele previste per i treni straordinari in corrispondenza dei posti non preavvisati.
- 30.** Quando la corsa di un treno in galleria diventa lenta e stentata, e la respirazione risulti penosa per dificiente ventilazione, il personale di macchina e di scorta deve adottare gli opportuni provvedimenti cautelari consentiti dalle circostanze, ivi compreso all'occorrenza quello del dimezzamento del convoglio. **Deficiente ventilazione**
- 31.** Il personale in servizio ad un treno che in galleria abbia riscontrato cattive condizioni di respirabilità deve avvisarne il DU/DCO. In mancanza di disposizioni specifiche, onde non aggravare lo stato di inquinamento nella galleria, il DU/DCO in accordo con la Direzione, dovrà evitare temporaneamente l'inoltro di treni la cui massa si avvicini alla prestazione massima oppure ridurre opportunamente la massa stessa.
- 32.** Il personale dei treni, di stazione e di linea, che abbia fondati motivi per considerare pericolose le condizioni di respirabilità all'interno di una galleria, deve subito avvisare il DU/DCO per provvedere all'arresto dei treni che si dirigono verso di essa. Il DU/DCO potrà ripristinare la circolabilità dei treni nella galleria solo dopo benessere degli agenti delle infrastrutture.
- 33.** L'improvvisa mancanza o il malore del macchinista che non possa essere sostituito deve considerarsi come caso di guasto di locomotiva per cui occorre soccorso. **Malore agente di condotta**

## **Art. 21 - Locomotiva di riserva – Soccorso ai treni**

1. In determinati impianti sono tenuti a disposizioni locomotive di riserva, nonché altri mezzi (carro soccorso) da utilizzare per il soccorso dei treni. Il soccorso ai treni fermi in linea può essere effettuato anche con i treni circolanti. Il DU/DCO può disporre, a seguito di intese verbali con l'Assistente coordinatore trazione, che il soccorso ai treni fermi in linea può essere effettuato con i treni circolanti al seguito, oppure con i treni in direzione opposta con il treno fermo per guasto alla locomotiva, che abbiano incrocio nella prossima stazione.

**Locomotive di riserva**

2. Al verificarsi di inconvenienti che lascino presumere la necessità di dover richiedere soccorso, il personale di condotta deve darne immediato preavviso verbale al DU/DCO, fornendo tutte le informazioni necessarie. Il DU/DCO, attuerà le procedure previste in caso di richiesta di soccorso, eccezion fatta per l'inoltro del soccorso stesso che, invece, dovrà essere effettuato solo dopo il ricevimento della effettiva richiesta con comunicazione registrata.

**Preavviso di soccorso**

Il personale di condotta che ha dato il preavviso verbale di soccorso, se le avarie permangono, deve richiedere con comunicazione registrata, la locomotiva di soccorso; in caso contrario deve comunicare la disdetta e, se necessario, notificare per iscritto le eventuali limitazioni di velocità relative al successivo percorso.

3. La richiesta di soccorso, completa di tutti i dati, deve essere sollecitamente indirizzata, con comunicazione registrata, dal personale di condotta al DU/DCO con la seguente formula:

**Richiesta di soccorso**

– Formula N.45 – TRENO ... (numero) FERMO PER GUASTO (precisare il guasto quando possibile) (oppure: per sviamento, investimento, ecc.) PROSSIMITÀ Km ... (indicare il punto singolare più vicino quando possibile) (oppure: nella stazione di ...). OCCORRE SOCCORSO (aggiungendo, quando ne sia il caso: carro attrezzi, carrozze per trasbordo, ecc.).

4. Il personale di condotta di un treno fermatosi in linea per richiesta di soccorso, deve provvedere all'esposizione, in punto opportuno, di un segnale d'arresto che servirà da orientamento per la locomotiva di soccorso. Per i treni con mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta, questi, per tale incombenza, si avvarrà dell'agente di accompagnamento.

5. Fatta la domanda di soccorso, ancorché venisse in seguito a cessarne il bisogno, il treno fermo in linea non deve più muoversi in nessuna direzione prima dell'arrivo del soccorso stesso o di uno specifico dispaccio del DU/DCO. Solo in caso di imminente pericolo è ammesso in entrambi i sensi lo spostamento del treno per il tratto strettamente indispensabile osservando tutte le cautele che le circostanze consentano e facendo possibilmente precedere il convoglio da segnale a mano fino al limite di 200 metri.

6. Sul tratto ingombro, al personale di condotta del mezzo di soccorso devono essere impartite per iscritto dal DU/DCO, le necessarie istruzioni e le eventuali prescrizioni di movimento riguardanti il tratto da percorrere. Il mezzo di soccorso deve procedere con marcia a vista nell'avvicinarsi al punto d'ingombro ed arrestarsi al segnale di cui al comma 4, prima di accostarsi al treno. Dell'invio del soccorso devono essere avvisati i posti intermedi con le norme previste per i treni straordinari.

**Invio del soccorso**

## **Art. 22 - Disabilitazione e impresenziamento delle stazioni. Sospensione del servizio sulle linee.**

1. Le stazioni rette da Dirigente di Movimento possono essere disabilite al servizio movimento.

2. Perché una stazione possa essere disabilitata, per tutto il periodo di disabilitazione, i deviatoti allacciati ai binari di corsa e quelli realizzanti l'indipendenza da essi devono essere assicurati per il

**Stazioni disabilite**

libero percorso sui binari stessi, mediante fermascambi di sicurezza. I segnali fissi di una stazione disabilitata sono disposti normalmente a via impedita.

3. Per la disabilitazione della stazione, prima di lasciare il servizio, il DM deve provvedere per l'osservanza delle condizioni di cui al precedente capoverso, per la custodia delle chiavi prescritte in base alle disposizioni locali e deve provvedere agli accertamenti relativi agli itinerari. Egli deve inoltre trasmettere al DU/DCO gli elementi sulla stato della stazione che non siano noti e che interessino il servizio da svolgere durante il periodo di disabilitazione. I capitreno dei treni che impegnano la stazione disabilitata svolgono, durante la sosta, attività locali di dirigenza locale movimento con le modalità sopra previste del presente Regolamento.
4. Le disabilitazioni programmate per le singole stazioni devono risultare in apposito quadro dell'orario di servizio o in programma diramato con circolare, con l'indicazione dell'ora di inizio e di termine di ciascun periodo. I capitreno dei treni che impegnano la stazione disabilitata svolgono, durante la sosta, attività locali di dirigenza locale movimento con le modalità sopra previste del presente Regolamento. Nel programma riguardante la disabilitazione deve essere specificato se l'avviso deve essere dato a tutti i treni oppure vi devono essere elencati solo i treni ordinari interessati.
5. La disabilitazione può avvenire all'ora prescritta, anche in caso di ritardo di treni, purché questi non abbiano nelle stazioni incroci e precedenza e non debbano effettuarsi operazioni per le quali sia indispensabile la presenza del DM.
6. Il DM che prolunghi il periodo di abilitazione oltre l'ora prescritta deve darne avviso al DU/DCO.
7. In caso di arresto del treno ad un segnale fisso a via impedita di una stazione disabilitata ed impresenziata, devono essere osservate le modalità stabilite dal Regolamento sui Segnali e dalle Istruzioni di servizio.
8. In evenienza di forza maggiore, il DU/DCO può disporre per la disabilitazione accidentale di una stazione retta normalmente da DM purché sussistano le condizioni previste dal primo capoverso del presente articolo.
9. Il DU/DCO deve darne avviso alle altre stazioni abilitate perché provvedano alle prescrizioni di movimento ai treni interessati. I treni che si approssimano alla stazione disabilitata saranno avvisati dal DU/DCO con dispaccio, in stazioni precedenti a quella disabilitata. Dell'eventuale disabilitazione devono essere avvisati i treni interessati con la seguente formula:

– Formula N.46 – STAZIONE DI ... DISABILITATA ED IMPRESENZIATA ( ed eventualmente DALLE ORE ....DALLE ORE ....).

Attività locali di dirigenza locale movimento vengono assolte dal capotreno, durante la sosta del treno, e regolate tramite scambi di dispacci con il DU/DCO, con la collaborazione del deviatore e/o altro personale di scorta al treno.

10. Il DM che prolunghi il periodo di abilitazione oltre l'ora prescritta o che riabiliti una stazione in un periodo non programmato deve prendere le misure atte ad evitare che il personale di un treno ritenga erroneamente la stazione disabilitata. L'avviso può essere dato verbalmente, in arrivo nella stazione, o trasmesso, mediante dispaccio, dal DU/DCO al personale dei treni in opportuna precedente stazione.
11. In orario sono previsti determinati periodi di sospensione durante i quali non circolano treni, le stazioni e posti di linea sono impresenziati e i passaggi a livello restano in posizione di apertura.

Il personale può lasciare il servizio dopo il passaggio dell'ultimo treno precedente il periodo di sospensione.

**Disabilitazioni  
programmate**

**Sospensione  
del servizio**



12. Durante il periodo di sospensione i segnali di protezione delle stazioni devono essere mantenuti a via impedita, mentre i deviatori allacciati ai binari di corsa e quelli realizzanti l'indipendenza da essi devono essere assicurati per il libero percorso sui binari stessi, mediante fermascambi di sicurezza
13. Il termine del periodo di sospensione deve essere stabilito in modo che il DU/DCO possa concedere la via libera o il nulla osta per il primo treno in circolazione, e il personale interessato possa eseguire prima dell'arrivo del treno stesso la visita di cui al comma 14.
14. Nelle stazioni disabilite, il deviatore deve eseguire le visite agli impianti, secondo quanto previsto dall'Istruzione per il servizio dei deviatori. Le stazioni e le fermate presenziate da Operatori di stazione possono essere impresenziate con programma stabilito su disposizione del Coordinatore Ferroviario Pos. 2, oppure per cause di forza maggiore dal DU/DCO.
15. Salva l'esistenza di appositi dispositivi o Apparat ACEI, i treni in arrivo nelle località impresenziate sprovvisti dei suddetti sistemi devono arrestarsi prima di impegnare i deviatori incontrati di punta ed all'agente di condotta per tramite dell'agente di accompagnamento, spetta l'obbligo di accertarsi dell'integrità e della regolare posizione di ogni deviatore e del relativo fermascambio prima di fare proseguire il treno. L'agente di condotta non deve proseguire se tale accertamento non è stato fatto.

## **Art. 19 - Comunicazioni telefoniche**

1. Il Dirigente Unico dispone per lo scambio delle comunicazioni relative alla circolazione dei treni delle seguenti apparecchiature:
  - sistema Trans European Trunking Radio (TETRA). Sistema di comunicazione radiomobile digitale di gruppo e di emergenza su aree ristrette che permette al DCO di comunicare con il personale dei treni in viaggio.
  - telefoni fissi;
  - telefonia mobile.
2. Non è consentito l'uso di tali apparecchiature per comunicazioni non giustificate da esigenze del servizio ferroviario. Per lo scambio delle comunicazioni, la Direzione può prevedere l'impiego di altre particolari attrezzature diverse da quelle di cui al comma 1, previa emanazione di specifiche norme.
3. Il DU/DCO dispone di un apparecchio per chiamare singolarmente o collettivamente (chiamata generale) le stazioni e le fermate della linea; dispone altresì di telefoni cellulari le cui norme sono riportate nell'allegato II (Norme particolari riguardanti i telefoni cellulari) della presente Istruzione.
4. Il DU/DCO in servizio non può allontanarsi dal proprio ufficio e deve tenersi costantemente in prossimità dell'apparecchio telefonico per rispondere alle chiamate dai posti inseriti nel circuito. Ogni comunicazione estranea al servizio è vietata.
5. Tutti i dispacci devono essere registrati dal DU/DCO, dalle stazioni, dai posti di linea sul protocollo telefonico mod. T.F.2. La Direzione può peraltro disporre, per semplificare la scritturazione da parte del DU/DCO, l'adozione di altri tipi di moduli stabilendone le caratteristiche e modalità per l'uso. Le corrispondenze da registrare sul protocollo devono essere scritte cronologicamente una di seguito all'altra e contrassegnate da un numero progressivo, che per i posti di linea, sarà seguito da un altro non progressivo di due cifre; soltanto le notizie di carattere puramente informativo possono non essere registrate.
6. Le comunicazioni devono essere pronte, brevi, precise, chiare; il numero dei treni sarà sempre collazionato a cifre isolate.

I fonogrammi devono essere trasmessi lentamente e chiaramente, in modo che dai posti riceventi possano essere scritti parola per parola, mentre si ricevono.

- Il posto trasmittente inizia la comunicazione telefonica indicando il numero che il fonogramma ha nel suo protocollo e la termina indicando l'ora in cui detta comunicazione viene effettuata, facendola seguire dalla firma e dalla parola «fine»;
- Il posto ricevente deve ripetere il fonogramma che ha scritto e per ultimo indicare al posto trasmittente il numero che il fonogramma viene ad avere nel suo protocollo, facendolo seguire dalla parola «fine».
- Il posto trasmittente scriverà tale numero alla fine del fonogramma già scritto, in prova dell'avvenuta sua trasmissione. Detto posto deve sempre procurarsi tale numero, senza di che dovrà considerare il fonogramma non trasmesso.

Ogni scambio di fonogramma deve essere chiuso dalla parola “fine” pronunciata dal DU/DCO.

**7.** I protocolli T.F. 2 delle stazioni rette da DM/Operatori di stazione vengono inviati ai Coordinatori ferroviari pos. 2, i quali, dopo aver eseguito le verifiche di competenza, provvederanno alla loro archiviazione. **Protocolli**

**8.** Sono denominati dispacci di movimento le comunicazioni scambiate per la circolazione dei treni; sono denominati dispacci di servizio le comunicazioni scambiate per motivi diversi. **Dispacci**

I dispacci di servizio possono essere sostituiti da comunicazioni verbali registrate, secondo le modalità stabilite dalla Direzione.

**9.** Per notizie si intendono tutte le altre comunicazioni telefoniche non aventi forma di dispaccio, né di comunicazione verbale registrata; esse riguardano quelle informazioni sulla marcia dei treni e sul servizio in genere per le quali non è prescritta l'emissione di apposito dispaccio o la registrazione delle comunicazioni.

**10.** Ogni ordine e prescrizione da notificare ai treni deve essere dato tramite modulo MV.13 in triplice copia, delle quali, **Moduli**

- una copia firmata dal soggetto che dispone l'ordine resta allegato al blocco moduli MV13;
- una copia è consegnata al macchinista firmata dal DM/Capo treno;
- una copia è consegnata al DM/Capo treno firmata da macchinista;

L'uso di questa modulistica è obbligatorio e definisce in maniera univoca le responsabilità dei singoli agenti. Il personale di Movimento, Trazione, Infrastrutture, Tecnologie, devono fare uso del suddetto modulo MV. 13 ogni qualvolta devono inoltrare comunicazioni registrate o notifiche aventi le caratteristiche di dispacci di movimento.

Il modulo MV.13 e il modulo MV.13 TELECOM/B.ca devono essere utilizzati nei casi previsti dal presente Regolamento, nonché dai regolamenti DSDU, DET, IEBCA, etc..

**11.** Sulla linea esercitata con CTC e BCA è istituito l'uso della Scheda Orario e della Scheda Orario Trazione in sostituzione rispettivamente del Foglio di corsa Mod.D127 – A/B e del Mod. TV.01. **Scheda orario**

La Scheda Orario, ad uso del Capotreno, è emessa per singolo treno, mediante procedura informatica, presso la stazione di origine corsa. Nella Scheda Orario sono riportati: numero del treno, tratto di linea, località di servizio e orari di arrivo – partenza o transito, velocità massima della linea consentita al treno per ogni specifica tratta, altre eventuali informazioni di casella orario, etc.

La Scheda Orario Trazione, ad uso del Macchinista, è emessa per singolo treno, mediante procedura informatica, presso la stazione di origine corsa. Nella Scheda Orario Trazione sono riportati: numero del treno, tratto di linea, località di servizio e orari di arrivo – partenza o transito, velocità massima della linea consentita al treno per ogni specifica tratta, altre eventuali informazioni di carattere tecnico attinenti alla corsa del treno, etc.

La Scheda Orario relativa a determinate relazioni commerciali caratterizzate da tratte brevi e servite da treni effettuati nello stesso giorno e con lo stesso materiale, viene denominata “Scheda

Orario multipla” dove sono riportate in una sola Scheda Orario le informazioni relative alle corse da effettuare.

Per i treni straordinari resta in vigore l’uso del Foglio di corsa Mod.D127 – A/B.

Le prescrizioni relative ad ordine di rallentamento da notificare ai treni deve avvenire mediante l’emissione del modulo Mod. M.5 (Allegato V).

Tutte le altre prescrizioni di movimento devono essere notificate ai treni mediante modulo MV. 13 e per i casi specificatamente previsti nel presente Regolamento e nelle istruzioni DET e IEBCA, per mezzo di modulo MV.13 TELECOM/BCA.

## ALLEGATO I - Determinazione delle precedenza di orario

Per la determinazione e l'indicazione delle precedenza negli orari dei treni devono essere osservati le seguenti norme :

**I.** Precedenze relative ai treni ordinari o straordinari compresi nell'orario di servizio.

a) Nella stazione di C il treno 2 cede il passo ed il treno 4 prende il passo.

Quando C è stazione intermedia si indica nell'orario del treno 2 la precedenza del treno 4 qualunque sia il periodo di sosta dei due treni.

Nessuna indicazione di precedenza nell'orario del 4.

Le precedenza normali vengono indicate nel fascicolo orario della linea.

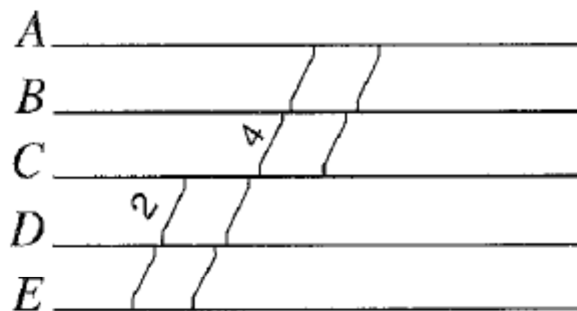


Fig. a)

## ALLEGATO II - Determinazione degli incroci d'orario e di fatto

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

### Determinazione degli incroci d'orario

**1.** Incroci relativi ai treni ordinari o straordinari compresi nell'orario generale di servizio.

**1.** Stazione intermedia del percorso di due treni sul semplice binario *Caso a)*:

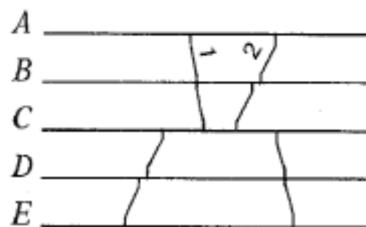


Fig. a)

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

Se C è stazione capotronco ci si attiene alle norme di cui al punto 2, considerando ciascun treno originario rispetto all'altro.

**2.** Stazione di origine o termine di corsa di uno dei treni (fig. da b a d).

Nei casi in appresso precisati si indica nell'orario del treno 2 l'incrocio col treno 1 quando fra l'ora di arrivo o di passaggio del treno 1 e quella di partenza o di passaggio del treno 2 intercorre un intervallo di tempo minore o uguale a 60 minuti. Nessuna indicazione d'incrocio nell'orario del treno 1.

**Caso b) – stazione C di passaggio del treno 1 e di origine del treno 2.**

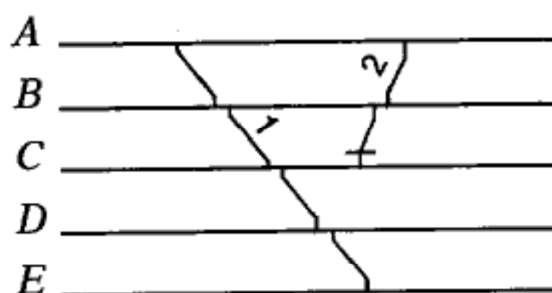


Fig. b)

**Caso c) - stazione C termine di corsa del treno 1 e di passaggio del treno 2.**

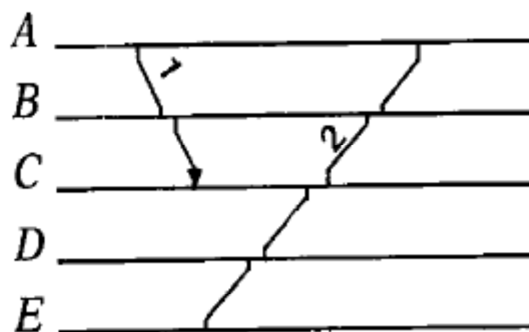


Fig. c)

**Caso d) - stazione C termine di corsa del treno 1 e di origine del treno 2.**

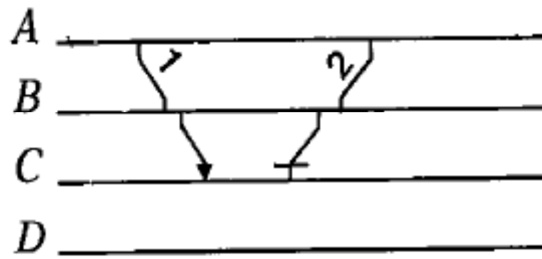


Fig. d)

**2. 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 esposto nell'orario del treno straordinario non compreso in orario vale per indicare che anche l'altro treno è soggetto a vincolo d'incrocio.

Nei rimanenti casi del predetto paragrafo I, se lo straordinario non compreso in orario è il treno 2 valgono le stesse norme previste per i treni compresi in orario; se lo straordinario è invece il treno 1, nell'orario del treno stesso si deve esporre l'annotazione:

«Treno 2 incrocia in C il treno 1».

**Determinazione degli incroci di fatto.**

Indipendentemente dagli incroci che vengono indicati in orario, si determina in una stazione un «incrocio di fatto» quando per limitazioni di percorso, ritardi o anticipi di corsa dei treni venga a crearsi nella stazione stessa, nell'intervallo di 15 minuti, una delle situazioni di circolazione già previste dal precedente paragrafo I per gli incroci d'orario.

Tali situazioni possono determinarsi:

- nella stazione di un treno per anticipo di corsa del medesimo o per ritardo di un treno opposto (figure b-d);
- nella stazione termine di corsa di un treno, per ritardo dello stesso o per anticipo di treno in senso opposto (figure c-d);
- nella stazione intermedia che, per limitazione di percorso, divenga origine o termine di corsa di un treno (figure b-c-d).

**ALLEGATO II - Norme particolari riguardanti i telefoni cellulari**

1. Le apparecchiature telefoniche in questione possono essere utilizzate per lo scambio delle comunicazioni, registrate o non, previste dalle norme vigenti o necessarie in situazioni contingenti.
2. Le comunicazioni possono essere effettuate tramite le apparecchiature telefoniche in questione purché siano intelleggibili.
3. Le comunicazioni registrate devono essere ricevute e trasmesse direttamente dal personale dei treni interessato a treno fermo, utilizzando i normali moduli in dotazione predisposti allo scopo.  
In questi casi il numero progressivo del modulo e il numero saltuario, che deve essere sempre aggiunto, assumono il significato di numero di dispaccio per chi trasmette e di numero di controllo per chi riceve. Il dispaccio non potrà essere considerato regolarmente trasmesso finché non siano stati il collazionamento e la ricezione del numero di controllo.

L'agente del treno dovrà trasmettere il numero di controllo del proprio modulo, solo dopo aver provveduto a consegnare agli altri agenti interessati copia del modulo stesso nei casi previsti.

4. Le comunicazioni verbali ricevute e trasmesse al personale del treno, salvo necessità improvvise legate ad esigenza di sicurezza (segnalazione allarmi, ecc.),devono avvenire preferibilmente in occasione di fermate e comunque quando non siano presenti particolari condizioni di marcia (ad es. marcia a vista, esecuzione di rallentamenti, ecc.).
5. Restano invariati gli obblighi degli operatori previsti dalla normativa vigente ai fini dello scambio delle comunicazioni.
6. Le norme tecniche, le modalità d'impiego nonché gli aspetti organizzativi collegati all'adozione dei telefoni cellulari sono disciplinati a parte.

Tg. P.M. - Mod. Mv. 13

### SERVIZIO MOVIMENTO E TRAFFICO

N. .... Conv. N. ....

Ricevuta dall'avviso dato al sottoscritto  
dal Sig. ....  
che .....

Il ..... il ..... 20..... ore.

**IL MACCHINISTA**

---

Tg. P.M. - Mod. Mv. 13

### FERROVIA CIRCUMETNEA

#### SERVIZIO MOVIMENTO E TRAFFICO

N. .... Conv. N. ....

Si avvisa il Sig. ....  
che .....

Il ..... il ..... 20..... ore.

**IL CAPO STAZIONE**

---

Tg. P.M. - Mod. Mv. 13

### SERVIZIO MOVIMENTO E TRAFFICO

#### AVVISO

N. .... Conv. N. ....

al .....  
che .....

Il ..... il ..... 20..... ore.

**IL CAPO STAZIONE**





Mod. INTERRUZIONE LINEA

01001

Data .....

N° ..... / ..... dell'Agente Trasm.

Ora di trasmissione .....

Località di servizio .....

AGENTE INCARICATO DELL' INTERRUZIONE

RICHIESTA INTERRUZIONE	1	Confermate interruzione linea fra ..... e ..... come da programma n° ..... del .....
	2	Confermate interruzione linea fra ..... e ..... come da programma n° ..... previsto in orario.
	3	DCO richiedesi interruzione linea per ..... (1), fra ..... e ..... con inizio dopo transito treno n° ..... (ultimo treno effettivamente circolante prima dell'interruzione) e fino alle ore .....
	4	DCO richiedesi interruzione linea per ..... (1), fra ..... con inizio alle ore ..... e fino alle ore .....
	5	..... ..... .....

D.C.O.

CONCESSIONE INTERRUZIONE	1	Confermo interruzione linea fra ..... e ..... come da programma n° ..... con inizio dopo transito treno n° ..... (ultimo treno effettivamente circolante prima dell'interruzione) e fino alle ore .....
	2	Confermo interruzione linea fra ..... e ..... con inizio alle ore ..... e fino alle ore ..... fonogramma del D. C. O. n° ..... / ..... (progressivo/saltuario)
	3	..... .....

DCO

L'AGENTE DELL'INFRASTRUTTURE

Il ricevente deve ripetere il dispaccio e trasmettere al DCO il seguente n° ..... / .....  
(progressivo/saltuario)

(1) Indicare la causa dell'interruzione linea

~ 39 ~  
**ALLEGATO V – Modulo M5**



Modulo M. 5

**ORDINE DI RALLENTAMENTO**

FERROVIA CIRCUMETNEA

**M.5**

Linea .....

Stazione di ..... (timbro)                      il ..... 20.....

Si ordina al macchinista del treno ..... di osservare i seguenti rallentamenti

N progressivo	TRA LA STAZIONE	E LA STAZIONE	INIZIO RALLENTAMENTO PROGRESSIVA CHILOMETRICA	Velocità Km/h	Lunghezza metri	Prescrizioni specifiche

*Prescrizioni specifiche*

A – rallentamenti n. .... e n..... sono contigui

B – da rispettare dalle ore ..... alle ore ..... di tutti i giorni esclusi i seguenti .....

C – da rispettare dalle ore ..... alle ore ..... di tutti i giorni

D - preceduto da fermata e con pilotaggio

E - da rispettare dalle ore ..... del .....

.....

IL DLM/DCO

IL MACCHINISTA

IL CAPOTRENO

ALLEGATO VI – Scheda orario Trazione



FERROVIA CIRCUMETNEA

SCHEDA ORARIO TRAZIONE

Treno <b>25</b>			Da: <b>Catania Borgo</b> A: <b>Adrano</b>			SCHEDA n° 1/2			
Validità Dal: <b>20/09/2013</b> Al: <b>20/06/2014</b>									
Gradi di frenatura	Velocità		Progressiva Km		Località	Orario			sistema di blocco e attrezzaggio
	Velocità Max	Velocità Marcia							
IX	<b>45</b>	35	3+837.52		<b>CATANIA</b>			6.40	
VIII	<b>50</b>	35	7+205.00		NESIMA.....	<b>6.47</b>		6.48	
VIII	<b>50</b>	35	11+150.18		MISTERBIANCO.....	<b>6.54</b>		6.57	
II	<b>60</b>	45	14+188.60		BELPASSO.....	<b>7.01</b>		7.02	
V	<b>60</b>	45	18+244.75		VALCORRENTE.....	<b>7.07</b>		7.09	
IX	<b>45</b>	35	20+837.01		GIACONIA		7.12		
X	<b>45</b>	35	22+557.94		PATERNO.....	<b>7.18</b>		7.21	
X	<b>45</b>	35	28+185.40		S.M. LICODIA SUD ..	<b>7.30</b>		7.33	

ANORMALITÀ E RITARDI

STAZIONE	ORA DI ARRIVO	ORA DI PARTENZA	RITARDO	MOTIVI DEL RITARDO

RAPPORTO DEL MACCHINISTA

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

DATA.....

IL MACCHINISTA

# ALLEGATO VII – Scheda Orario



SERVIZIO FERROVIARIO **INVERNALE** ANNO **2019/2020**

## S C H E D A O R A R I O

<b>Treno</b>	<b>Ordinario</b>	<b>N. 1</b>	<b>per trasporto viaggiatori</b>	<b>da</b>	<b>Catania Borgo</b>	<b>a</b>	<b>Catania Borgo</b>
--------------	------------------	-------------	----------------------------------	-----------	----------------------	----------	----------------------

Personale, materiale rotabile e loro variazioni				
	da.....	da.....	da.....	da.....
Capo Treno				
Macchinista				
II Agente scorta				
Automotrice				
Vettura				

Gradi di frenatura	Velocità		Progressiva Km		Località	Orario prescritto			Ritardo in arrivo	Ritardo in partenza	Motivi dei ritardi	Sistema di blocco e attrezzaggio
	Velocità Max	Velocità Marcia				arrivo	transito	partenza				
					Catania Borgo							
					Cibali							
					Nesima							
					Misterbianco							
					Piano Tavola							
					Valcorrente							
					Giaconia							
					Paternò							
					Licodia Sud							
					Biancavilla							
					Adeano Nord							
					Passo Zingaro							
					Ruvolazzo							
					Bronte							
					Maletto							
					Gurrida							
					Randazzo							
					Calderara							
					Moio							
					Solicchiata							
					Cerro							
					Linguaglossa							
					Terremorte							
					Piedimonte							
					S.Venera							
					Mascali							
					Cutula							
					Giarre							
					Riposto							

RAPPORTO DEL CAPOTRENO

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

DATA.....

IL CAPOTRENO

## **Allegato VIII – Formule dei dispacci di movimento**

- Formula **N.1** – TRENO... GIUNTO ORE.....
- Formula **N.2** - TRENO... (indicare se ordinario o straordinario) PRONTO ORARIO (oppure: PRONTO PARTIRE ORE... - PARTITO O TRANSITATO ORE... - ore effettive di partenza o di transito)
- Formula **N.3** - NULLA OSTA PARTENZA TRENO .....
- Formula **N.4** - STAZIONI ... TRENO ... PRECEDE TRENO ... DA ...
- Formula **N.5** – DU/DCO TRENO N. ... GIUNTO STAZIONE DI ... (località) ORE ... , RICOVERATO IN .... BINARIO DA DOVE DARÀ LA PRECEDENZA AL TRENO N. ... CHE ATTENDO
- Formula **N.6** – CAPOTRENO DEL TRENO N. ... A...(località in cui riceve il dispaccio) TRATTENETE IL VOSTRO TRENO NELLA STAZIONE DI ..... (località di precedenza) RICOVERANDOLO IN .... BINARIO DA DOVE DARETE LA PRECEDENZA AL TRENO N. .... CHE MARCIA IN ORARIO oppure IN RITARDO DI .... MINUTI.
  - Formula **N.7** – DU/DCO TRATTERÒ IL MIO TRENO N. ... NELLA STAZIONE DI .... (località di precedenza) RICOVERANDOLO IN ... BINARIO DA DOVE DARÒ LA PRECEDENZA AL TRENO N. ....
- Formula **N.8** – DU/DCO TRENO N. ... GIUNTO STAZIONE DI ... (località di precedenza) ORE ... , RICOVERATO IN .... BINARIO DA DOVE DARÒ LA PRECEDENZA AL TRENO N. ... CHE ATTENDO.
- Formula **N.9** – CAPOTRENO DEL TRENO N. .... A .... (località in cui riceve il dispaccio), IL TRENO N. .... GIUNTO E RICOVERATO NELLA STAZIONE DI .... (località di precedenza) DA DOVE VI CEDERÀ IL PASSO. ENTRERETE CON PRECAUZIONE.
- Formula **N.10** – DU/DCO CONFERMO CHE IL MIO TRENO N. ... DALLA STAZIONE DI .... (località di precedenza), DOVE ENTRERÀ CON PRECAUZIONE, PRENDERÀ LA PRECEDENZA SUL TRENO N. ... (se occorre aggiungendo IN RITARDO).
- Formula **N.11** – CAPOTRENO DEL TRENO N. .... A ... (località in cui viene trasmesso il dispaccio) TRATTENETE NELLA STAZIONE DI .... (località sede d'incrocio fissata a seguito di spostamento) IL VOSTRO TRENO N. ... IN RITARDO PER INCROCIARVI ANORMALMENTE IL TRENO N. ....
- Formula **N.12** – DIRIGENTE UNICO LOCALITÀ (località sede della Dirigenza Unica) TRASCRITTO NELLA CEDOLA ORARIA E COMUNICATO AL MACCHINISTA ORDINE INCROCIO A .... COL TRENO N. ..., MODULA MV.13 N. ...
- Formula **N.13** – DIRIGENTE UNICO LOCALITÀ (località sede della Dirigenza Unica) TRATTERÒ NELLA STAZIONE DI ....( località sede d'incrocio fissata a seguito di spostamento) IL MIO TRENO N. ... IN RITARDO PER INCROCIARVI IL TRENO N. ....CHE ATTENDO.
- Formula **N.14** – CAPOTRENO DEL TRENO N. ... A .... (località in cui viene trasmesso il dispaccio) PROSEGUITE DALLA STAZIONE DI ....(località sede di incrocio normale) FINO ALLA STAZIONE DI ....( località sede d'incrocio fissata a seguito di spostamento) DOVE INCROCERETE ANORMALMENTE IL TRENO N. ... IN RITARDO

- Formula **N.15** – DIRIGENTE UNICO LOCALITÀ (località sede della Dirigenza Unica) TRASCRITTO NELLA CEDOLA ORARIA E COMUNICATO AL MACCHINISTA ORDINE INCROCIO ANORMALE A .... COL TRENO N. ... IN RITARDO, MODULO MV.13 N. ...
- Formula **N.16** – DIRIGENTE UNICO LOCALITÀ (località sede della Dirigenza Unica) PROSEGUO CON IL MIO TRENO N. ... DALLA STAZIONE DI ....(località sede di incrocio normale) ALLA STAZIONE DI .... ( località sede d'incrocio fissata a seguito di spostamento) PER INCROCIARVI ANORMALMENTE IL TRENO N. ... IN RITARDO
- Formula **N.17** – DIRIGENTE UNICO LOCALITÀ( località sede della Dirigenza Unica) TRENO N....PRONTO ORARIO CON PRESCRIZIONE DI INCROCIO/ O PRECEDENZA A... (località sede di incrocio o precedenza anormale) CON IL TRENO N....;
- Formula **N.18** – OPERATORE STAZIONE DI ..... IL TRENO..... E IL TRENO ..... INCROCIANO ANORMALMENTE VOSTRA STAZIONE. DISPONETE SCAMBI PER RICEVIMENTO DEI TRENI NEI BINARI PRESTABILITI.
- Formula **N.19** – INCROCIO COL TRENO N. ... GIÀ AVVENUTO IN PRECEDENTE STAZIONE.
- Formula **N.20** – OGGI ....(DOMANI .... segue data) EFFETTUASI TRENO STRAORDINARIO (tipo di treno: facoltativo, speciale) DA ... (stazione di origine) A ... (stazione termine di corsa) PER ... (qualità del trasporto).
- Formula **N.21** – PRESCRIVETE TRENO N. ... INCROCIARE A ...(località sede di incrocio) TRENO N. ... STRAORDINARIO .... DA .... (stazione di origine) A ... (stazione termine di corsa).
- Formula **N.22** - OGGI ... FRA TRENO N. ... E TRENO N. ... EFFETTUASI TRENO O. L. STRAORDINARIO PER ... (funzione) DIRETTO A ... CON PARTENZA DA ... ORE ....
- Formula **N.23** – OGGI ... (oppure DOMANI) TRENO N. ... SOPPRESSO DA ... A ....
- Formula **N.24** – INTESO OGGI ....(oppure DOMANI) SOPPRESSIONE TRENO ... DA ... A ...
- Formula **N.25** – OGGI ... (oppure DOMANI) TRENO N. ... SOPPRESSO DA ... A ... - MATERIALE (ed occorrendo: LOCOMOTIVA, PERSONALE, VIAGGIATORI) VIAGGIA STESSO TRATTO CON TRENO ... (ed occorrendo: CHE FARÀ SERVIZIO VIAGGIATORI).
- Formula **N.26** – INTESO OGGI (oppure DOMANI) SOPPRESSIONE TRENO N. ... DA ... A ... - MATERIALE VIAGGIA CON TRENO ...
- Formula **N.27** – OGGI ... (oppure DOMANI...) TRENO N. ... SOPPRESSO DA. ... A ... - EFFETTUASI SUA VECE STESSO TRATTO STRAORDINARIO N. ....
- Formula **N.28** – INTESO OGGI ... (oppure DOMANI) SOPPRESSIONE TRENO N. ... DA ... A ... ED EFFETTUAZIONE STESSO TRATTO STRAORDINARIO N. ...
- Formula **N.29** – OGGI ... (oppure DOMANI) TRENO N. ... SOPPRESSO DA ... A ... FINO A NUOVO AVVISO;
- Formula **N.30** – INTESO OGGI ... (oppure DOMANI) SOPPRESSIONE TRENO N. ... DA ... A .... FINO A NUOVO AVVISO.



- Formula **N.31** – DA OGGI ... (oppure DOMANI) RIEFFETTUA SI TRENO ORDINARIO DA ... A ... ;
- Formula **N.32** – INTESO OGGI ... (oppure DOMANI) RIEFFETTUAZIONE TRENO N. ... ORDINARIO DA ... A ...
- Formula **N.33** – CONFERMATE INTERRUZIONE LINEA FRA ... E ... COME DA PROGRAMMA N. ... DEL ....
- Formula **N.34** – CONFERMO INTERRUZIONE LINEA FRA ... E ... COME DA PROGRAMMA N. ... DEL ... CON INIZIO DOPO TRANSITO TRENO N. ... (ultimo effettivamente circolante prima dell'interruzione) E FINO ALLE ORE ... (oppure: CON INIZIO ALLE ORE ... E FINO ALLE ORE ... secondo che l'interruzione sia, o meno, delimitato per programma da un treno).
- Formula **N.35** – NULLA OSTA RIPRESA CIRCOLAZIONE LINEA FRA ... E ... DALLE ORE ... (o DAL TRENO ...).
- Formula **N.36** – DALLE ORE ... (o DAL TRENO N. ...) RIPRENDESI SERVIZIO NORMALE FRA ... E ...
- Formula **N.37** – INTESO OGGI ... INTERRUZIONE ACCIDENTALE LINEA FRA ... E... (per il personale dei treni aggiungere): LIMITO IL MIO NULLA OSTA NELLA STAZIONE DI..., oppure VOSTRA PARTENZA DALLA STAZIONE DI... VINCOLATA AL MIO NULLA OSTA.
- Formula **N.38** – NON SUPERARE LA VELOCITÀ DI ... Km/h DA ... (località di servizio o cippo chilometrico) A ... (località di servizio o cippo chilometrico).
- Formula **N.39** – NON SUPERARE LA VELOCITÀ DI 30 Km/h EMETTENDO RIPETUTI FISCHI DA ... (località di servizio o cippo chilometrico) A ... (località di servizio o cippo chilometrico) PER ... (motivo).
- Formula **N. 40** - "DU/DCO ... AUTORIZZATE RETROCESSIONE TRENO ....CON CABINA DI GUIDA IN TESTA SENSO RETROCESSIONE".
- Formula **N. 41** - "TRENO ... SIETE AUTORIZZATO A RETROCEDERE CON CABINA DI GUIDA IN TESTA AL CONVOGLIO FINO AL SEGNALE DI PROTEZIONE DI.....".
- Formula **N. 42** - "DU/DCO AUTORIZZATE RETROCESSIONE TRENO ... CON VEICOLO IN TESTA PRESENZIATO".
- Formula **N. 43** - "TRENO ... SIETE AUTORIZZATO A RETROCEDERE CON VEICOLO IN TESTA AL CONVOGLIO PRESENZIATO FINO AL SEGNALE DI PROTEZIONE DI
- Formula **N. 44** - "TRENO.... RICOVERATO COMPLETO A...".
- Formula **N.45** – TRENO ... (numero) FERMO PER GUASTO (precisare il guasto quando possibile) (oppure: per sviamento, investimento, ecc.) PROSSIMITÀ Km ... (indicare il punto singolare più vicino quando possibile) ( oppure: nella stazione di ...). OCCORRE SOCCORSO (aggiungendo, quando ne sia il caso: carro attrezzi, carrozze per trasbordo, ecc.).
- Formula **N.46** – STAZIONE DI ... DISABILITATA ED IMPRESENZIATA ( ed eventualmente DALLE ORE ....DALLE ORE ....).